
BIJLMERMEER

ALS GRENSVERLEGGEND IDEAAL

464400

217 9138

9A diss 1735

Stellingen behorende bij het proefschrift Bijlmermeer als grensverleggend ideaal. Een studie over Amsterdamse stadsuitbreidingen van M.A. Mentzel (6 juni 1989).

Stellingen

- 1 De hoogbouw golf uit de jaren zestig was, hoewel als toekomstvisie gepresenteerd, reeds een anachronisme.
- 2 Functionalistische mega-woonstructuren als de Bijlmermeer sloten niet aan bij het lange-termijnproces van privatisering van het wonen en negeerden onderzoeksuitkomsten naar woonvoorkeuren.
Cf G.E. Cherry, *Cities and plans. The shaping of urban Britain in the nineteenth and twentieth centuries*, London 1988, p.5.
- 3 De beschouwing van R. Koolhaas over de Bijlmermeer als een laboratorium waarin nieuwe vormen van stedelijk leven gecreëerd zouden kunnen worden, kenmerkt zich door een gemis aan realiteitsbesef.
Rem Koolhaas, 'Epilogue', in M. Kloos (red.), *Amsterdam. An architectural lesson*, Amsterdam 1988, p.113.
- 4 De Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening herinnert ons pijnlijk aan het inzicht dat de ruimtelijke ordening zonder idealen leeg is, en zonder visie blind.
- 5 Het is kortzichtig geweest dat talrijke natuurgebieden in Nederland van ruime parkeerterreinen werden voorzien, terwijl ze maar al te vaak met openbaar vervoer vrijwel onbereikbaar zijn.
- 6 Om een voorbeeld te stellen dienen politici zoveel mogelijk met openbaar vervoer te reizen.
- 7 De geschiedenis van de ruimtelijke planning verheldert en inspireert. Het bijbrengen van historisch besef in universitaire opleidingen bouwkunde en civiele techniek fungeert als tegenwicht tegen een eenzijdig-technische benadering.
- 8 De Technische Universiteit Delft dreigt anno 1989 af te glijden tot het niveau van een hogeschool. Het snoeien op onderwijs in de alfa- en gammavakken versnelt dit proces.
- 9 Het is wenselijk in de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek bij de Algemene bepalingen toe te voegen:
'De universiteiten bevorderen het inzicht in de samenhang der wetenschappen en in de effecten van technologische ontwikkelingen'.
- 10 Binnen en tussen de Nederlandse universiteiten dient geen ruimte te zijn voor hokjesgeest.
Cf John Ziman, *Knowing everything about nothing. Specialization and change in research careers*, Cambridge 1987.

INHOUD

Illustraties	11
Woord vooraf	15
HOOFDSTUK 1. INLEIDING	19
<i>Ideeën, plannen en de realisatie van plannen 20 -</i>	
<i>Opzet van de studie 21</i>	
HOOFDSTUK 2. UITBREIDING VAN AMSTERDAM 1917-1940	25
2.1 Inleiding: samenleving en stedenbouw	25
<i>Volkshuisvesting 26 - Amsterdam: Mekka der volkshuisvesting 26 -</i>	
<i>Bevolking en werkgelegenheid 27 - Stedenbouw en architectuur 28</i>	
2.2 Stadsuitbreiding tussen de twee Wereldoorlogen	32
<i>De commissie Groot-Amsterdam en het Schemaplan 34 -</i>	
<i>De Tuinstadcommissie 35 - Schemaplan en Stedenbouwkundige</i>	
<i>Raad 37 - Oprichting van de Afdeling Stadsontwikkeling 39 -</i>	
<i>Algemeen Uitbreidingsplan 1935. 39</i>	
HOOFDSTUK 3. UITBREIDING VAN AMSTERDAM 1945-1965	45
3.1 Inleiding	45
3.2 Enkele hoofdlijnen en tendenties van de naoorlogse Nederlandse	
volkshuisvesting	45
<i>Wederopbouw 45 - Wetswijziging 48 - Planning 50 - De stijl van</i>	
<i>de naoorlogse wijken 51</i>	
3.3 Stadsuitbreiding 1945-1965	53
<i>'Tuinsteden' 61 - Woning- en bevolkingsaantal en woning-</i>	
<i>dichtheid 63</i>	
3.4 Tuinsteden en stedelijkheid	64
<i>'Stedelijkheid' in de tuinsteden 66</i>	

HOOFDSTUK 4. DE MAATSCHAPPELIJKE CONTEXT VAN DE UITBREIDING ZUIDOOST	71
4.1 Inleiding	71
4.2 Veranderingen in de Nederlandse samenleving 1945-1965	71
4.3 Hoofdpunten uit de naoorlogse ontwikkeling van Amsterdam <i>Provo 76 - Woningnood 77 - Nieuwbouw en oude voorraad 77</i>	73
HOOFDSTUK 5. DE ANNEXATIE VAN DE BIJLMERMEER	81
5.1 Inleiding	81
5.2 Plannen voor grenswijziging	81
5.3 De gang van het wetsvoorstel 1961-1966 <i>Amsterdam oefent druk uit 84 - Standpunten van Diemen, Ouder-Amstel en Weesperkarspel 88 - Parlementaire behandeling: tweede ronde 89</i>	84
HOOFDSTUK 6. HOOGBOUW EN WOONWENSEN	93
6.1 Inleiding	93
6.2 Het rapport van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw (1961) <i>Een aantal hoofdlijnen uit het rapport 94</i>	93
6.3 Woonwensen in de vroege jaren zestig <i>'Nieuwe gedachten' over stedelijke uitbreidingen 102 - Uitkomsten van onderzoek naar woonvoorkeuren van bewoners in Amsterdam en Rotterdam 102 - Amsterdam als woonstad 103 - Wonen in hoogbouw 103 - Wonen in hoge woongebouwen 104 - Moderne woonwensen en woonidealen 104 - Compendium Hoogbouw- Laagbouw 105 - Woningssituatie en woningvraag in Nederland 106 - Conclusie 109</i>	102
6.4 Woonwensen en hoogbouw in enkele andere landen	109
6.5 De opkomst van ideeën omtrent het wonen in hoogbouw <i>Commissie voor de hoge bouw 114 - Prijsvraag voor goedkope arbeiderswoningen 116 - De Commissie voor de goedkope woning 116 - Le Corbusier en Gropius 117 - Opvattingen van Nederlandse deskundigen in de jaren vijftig en zestig 118 - De discussie in enkele vakbladen: Economisch Statistische Berichten (ESB), Forum, en Stedebouw en Volkshuisvesting (S en V) 121 - Ter afsluiting 124</i>	112

HOOFDSTUK 7. HET PLAN VOOR DE BIJLMERMEER	127
7.1 Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding	127
7.2 Ruimtelijke vormgeving van uitgangspunten en doelstellingen	133
<i>Dichtheden (aantal woningen per hectare) 133 -</i>	
<i>Verkavelingsvorm 134 - Woonvorm 135 - Woninggrootte en</i>	
<i>woningdifferentiatie 135 - Voorzieningen 136 - Wijze van ont-</i>	
<i>sluiten en parkeren 138 - Oriëntering en materiaalgebruik 138</i>	
7.3 Meningsvorming en besluitvorming 1935-1966	140
3.1 Een uitbreiding ten zuidoosten van Amsterdam? (1935-1959)	141
<i>De eerste Amsterdamse uitbreidingsvoorstellen 142 -</i>	
<i>Provinciale Stadsrandcommissie 142 - Commissie voor de</i>	
<i>gemeentelijke indeling van Noord-Holland 144 -</i>	
<i>Rijksdienst voor het Nationale Plan 145 - Instemming met het</i>	
<i>structuurplan in 1959. 145</i>	
3.2 De genese van een hoogbouwwijk (1960-1964)	146
<i>De Stedebouwkundige Werkgroep uit de Stadsrand-</i>	
<i>commissie 146 - Overleg Stadsontwikkeling-Woningdienst</i>	
<i>over de hoofdstructuur van de uitbreiding Zuidoost (september</i>	
<i>1962- juli 1963) 149 - Het Bijlmermeerteam (november 1962-</i>	
<i>maart 1964) 150</i>	
3.3 Naar hoogbouw pur sang (1964-1965)	155
<i>Gemeenteraad en de Commissie van Bijstand 157 -</i>	
<i>Supervisors Bijlmer 163 - De adviezen van de Amsterdamse</i>	
<i>Raad voor de Stedebouw 163 - Rijksplanologische Dienst 164</i>	
3.4 De verdere gang van zaken met het plan voor de Bijlmermeer	165
<i>Stedebouwkundige Raad 165 - Provinciale Planologische</i>	
<i>Commissie. Commissie voor de Gemeentelijke Plannen 167 -</i>	
<i>Schoonheidscommissie 168 - Amsterdamse Raad voor de</i>	
<i>Stedebouw 168 - Amsterdamse Federatie van Woning-</i>	
<i>corporaties 169 - Minister Bogaers in Amsterdam 170 -</i>	
<i>Garanties voor de bouw van woningen in de Bijlmermeer 175 -</i>	
<i>Informatie voor de Commissie van Bijstand 175 -</i>	
<i>De Gemeenteraad 177 - Eerste paal 177 - De inbreng van de</i>	
<i>supervisors 178 - De meningsvorming binnen de Dienst</i>	
<i>Publieke Werken 180 - Bemoeienis met het plan-Bijlmermeer</i>	
<i>na de bestuurlijke overdracht 184</i>	
3.5 De hoofdlijnen van de menings- en besluitvorming	189
7.4 Eerste reacties in de pers	191

HOOFDSTUK 8. UITVOERING	193
8.1 Inleiding	193
8.2 Van Stadsrandcommissie tot woningbouw	193
<i>Naar een uitbreidingsplan-in-onderdelen voor de Bijlmermeer 193 -</i>	
<i>Woningbouw in de delen van het plan-Bijlmermeer 195</i>	
8.3 De uitvoering van het stedenbouwkundig plan	197
<i>Industriële bouw 197 - Behandeling in de gemeenteraad 199 -</i>	
<i>Organisatie van het bouwproces 200 - Onvrede 201 -</i>	
<i>Parkeergarages 203 - Overige voorzieningen 203 - Maaivelden 203 -</i>	
<i>Financiële aspecten 204</i>	
8.4 De hoofdopzet van de Zuid-Bijlmer	206
HOOFDSTUK 9. BEWONINGSPROBLEMEN	209
9.1 Inleiding	209
9.2 Bewoning	209
<i>Bevolking en woningvoorraad 209 - Verhuisfrequentie en</i>	
<i>woonduur 213 - Leegstand 216</i>	
9.3 De waardering van het wonen in de Bijlmermeer	217
<i>Woononderzoek 217 - Fluctuaties in de tijd 219 -</i>	
<i>Vier perioden 219 - 1965-1970: Pioniers 220 -</i>	
<i>1970-1974: Voltooiing 232 - 1974-1982: Probleeminven-</i>	
<i>tarisaties 226 - 1982-1987: Maatregelen en effecten 228 -</i>	
<i>Continuïteit in de problematiek na 1965 232</i>	
HOOFDSTUK 10. NABESCHOUWING	235
<i>Continuïteit 236 - Een verbroken traditie 237 - Analyse 238 -</i>	
<i>De kennisdimensie 239 - De dimensie van groep en organisatie 242 -</i>	
<i>De planningdimensie 245 - Toekomstwaarde 247</i>	

Bijlage 1 Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding	249
Bijlage 2 Grondslagen voor een coördinerende supervisie bij de realisering van de Zuidoostelijke stadsuitbreiding van Amsterdam	255
Summary	261
Noten	271
Literatuur	293
Verantwoording afbeeldingen	309
Namenregister	311

ILLUSTRATIES

AFBEELDINGEN IN KLEUR

1. Schemaplan 1926
2. Algemeen uitbreidingsplan 1935
3. La ville radieuse 1935
4. Nieuw Babylon Amsterdam 1963

AFBEELDINGEN

- 2.1 H.P. Berlage, Plan van uitbreiding Zuidzijde Amsterdam 1905
- 2.2 H.P. Berlage, Uitbreidingsplan Zuid 1917
- 2.3 A. Keppler, Tegenplan voor Groot-Amsterdam 1924
- 2.4 Algemeen Uitbreidingsplan 1935
- 2.5 Tuindorp Bukslotermeer, J.P. Thijsseplein
- 2.6 Spaarndammerbuurt, Spaarndammerplantsoen
- 2.7 Amsterdam-Zuid, Henriëtte Ronnerplein
- 3.1 Uitbreidingsplan Bouwen van woning tot stad
- 3.2 Landlust, Juliana van Stolberglaan
- 3.3 Maquette Amsterdam-West
- 3.4 Gezicht op Geuzenveld en Slotermeer
- 3.5 Gezicht op Buitenveldert
- 3.6 A. en P. Smithson, 'Streets in the air'
- 4.1 Constant, Groep sectoren
- 4.2 Constant, Vogelvlucht groep sectoren
- 5.1. *Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers: Amsterdam en omliggende gemeenten* 1962
- 6.1 *Laag of hoog bouwen en wonen?* (1961), 'Vergroting en verrijking van ruimtebeleving...'
- 6.2 J. Göderitz e.a., *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt* (1957). Bebouwingsschema's
- 6.3 Le Corbusier, *La ville radieuse*. Wooneenheden in het groen
- 6.4 Le Corbusier, *La ville radieuse*. Ontwerp voor Buenos Aires (1929)
- 6.5 H.Th. Wijdeveld, Uitbreidingsplan voor Amsterdam (1919)
- 6.6 H.Th. Wijdeveld, Een ontwerp voor de vergroting en omwerking van het Vondelpark te Amsterdam (1919)
- 6.7 J.B. van Loghem, Inzending Prijsvraag voor goedkope arbeiderswoningen (1934)
- 7.1 Struktuurschema van de Zuidoostelijke stadsuitbreiding. Plan-in-hoofdzaak, februari 1965
- 7.2 - 7.5 Afbeeldingen uit *Bouwen en wonen in de Bijlmermeer 1968-1970*
- 7.2 Impressie deel A
- 7.3a Impressie binnenstraat en de collectieve blokvoorzieningen in de woongroep
- 7.3b Impressie collectieve blokvoorziening
- 7.4 Impressie verbinding tussen parkeer- en woongebouw
- 7.5 Impressie maaiveld
- 7.6 Maquette Bijlmermeer (augustus 1964). Variant-Ouwerkerk

- 7.7 Maquette Bijlmermeer (mei 1965)
- 7.8, 7.9 Bijlmermeer. Strokenbouw deel A
- 7.10 Bijlmermeer. Deel B
- 7.11 Bijlmermeer. Droogloop
- 7.12 Bijlmermeer. Woningplattegronden delen A, B en C
- 7.13 Bijlmermeer. Woningplattegronden delen D en E
- 7.14 Maquette Bijlmermeer (1968)
- 8.1 Verkaveling Noord-Bijlmer (1966)
- 8.2 Bijlmermeer. Groene maaivelden
- 8.3 Bijlmermeer. Parkeergebouw Kempering en metrostation Kraaiennest
- 8.4 Parkeergebouw Florijn
- 9.1, 9.2 Uitbreiding van de woningvoorraad in de Noord-Bijlmer. Haardstee en Hoptille
- 9.3 Uitbreiding van de woningvoorraad in de Noord-Bijlmer. Groesbeekdreef
- 9.4 Uitbreiding van de woningvoorraad in de Noord-Bijlmer. Venserpolder
- 9.5, 9.6 Geldershoofd (voorheen Gliphoeve)
- 9.7 Revisie Bijlmermeer volgens Office for Metropolitan Architecture/Koolhaas (1987)

TABELLEN

- 1 Woningproductie 1917-1972
- 2 Toename woningvoorraad en woningbehoefte te Amsterdam 1-1-1946 - 1-1-1966
- 3 Aan Amsterdam toegekende woningcontingenten en de voltooide woningen 1945-1965
- 4 Woningvoorraad volgens eigendom te Amsterdam 1-1-1946 - 1-1-1966
- 5 Oppervlakte, woning- en bevolkingsaantal en woningdichtheden in de vijf tuinsteden per 1-1-1965
- 6 Gerealiseerde bebouwingstypen in de naoorlogse tuinsteden
- 7 Woningvoorraad Bos en Lommer en Bijlmermeer. Verdeling naar aantal slaapkamers
- 8 Woningvoorraad Amsterdam en Bijlmermeer. Kale huur per maand aan het eind van 1969 (percentages)
- 9 Woningdifferentiatie Bijlmer-Noord, Bijlmer-Zuid (Gaasperdam) en Holendrecht-West (percentages)
- 10 Ontwikkeling van bevolking en woningvoorraad Amsterdam-Zuidoost 1971-1987
- 11 Percentage verhuisde personen van het gemiddelde bevolkingsbestand 1969 t/m 1973 in de Bijlmermeer
- 12 Woonduur in 1980 in de Bijlmermeer
- 13 Verhuizingen binnen de Bijlmermeer en vertrek uit de Bijlmermeer 1980-1984 (indexcijfers)
- 14 Vertrek uit de Bijlmermeer 1980-1984 (percentages)
- 15 Oordeel over woonvoorzieningen in de Bijlmermeer

FIGUUR 1

Woningproductie 1917-1972

WOORD VOORAF

Verwondering over de radicale richting die de Nederlandse stedenbouw in de jaren zestig is ingeslagen bewoog me tot het schrijven van dit boek. In het bijzonder interesseerde mij de *ontstaansgeschiedenis* van een grootschalig stedenbouwkundig project uit deze tijd: de uitbreiding Bijlmermeer bij Amsterdam. Ik wilde het spoor waarop toen veel deskundigen en bestuurders zijn geraakt terugvolgen.

Zonder de medewerking van velen zou dit in 1985 gestarte onderzoek niet mogelijk zijn geweest.

Archiefmateriaal dat op de uitbreiding Amsterdam-Zuidoost betrekking heeft, kon ik raadplegen bij de volgende instanties:

- Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer: Centrale Directie Algemene Zaken; Rijksplanologische Dienst; Directoraat-Generaal van de Volkshuisvesting; Directie van de Volkshuisvesting in Noord-Holland.
- De Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland.
- Gemeente Amsterdam: Gemeentearchief; Secretarie (Afdeling Voorlichting); Dienst Ruimtelijke Ordening; Commissie voor de Nieuwe Stad.
- Nederlands Documentatiecentrum voor de Bouwkunst (thans Nederlands Instituut voor Architectuur en Stedenbouw).
- Algemeen Rijksarchief te Den Haag.

Onmisbare hulp werd verleend van de zijde van de Centrale Bibliotheek en de bibliotheken van de Faculteiten Wijsbegeerte en Maatschappijwetenschappen, Bouwkunde, en Civiele Techniek (alle TU Delft).

In Amsterdam kreeg ik medewerking van de bibliotheken van de Dienst Ruimtelijke Ordening, de Dienst Volkshuisvesting, de Dienst Openbare Werken en de Secretarie.

De volgende personen waren zo vriendelijk inzage te geven in persoonlijke archiefstukken:

J.M. de Bruijn; E.J. Jelles; H. du Laing; K. Rijnboutt; J.H. Scheps (stukken ondergebracht bij het Gemeentearchief van Amsterdam).

Schriftelijke reacties verkreeg ik van J.M. den Uyl, R.J. de Wit, Th. C.M.A. Elsenburg en J. Vink. Zij waren destijds nauw betrokken bij het Bijlmer-planningproces.

Voorts hebben een groot aantal personen inlichtingen gegeven of commentaar geleverd bij onderdelen van de studie, onder wie:

B. Bach; N.A. de Boer; J. den Draak; C.L. van der Flier; K. Geerts; A.D. Graafland; E. Groosman; A.J. Gijswijt; A. Heimans; R.B. Jobse; E. Klusman; E.E. Laddé; F. Locher; L.M.A. Masset; R. Melger; mevr. J.H. Mulder; G.S. Nassuth; E. Ottens; N.L. Prak; B. Rebel; R. Roegholt; I. Salomons; D. Schuiling; D.L.H. Slebos; D.B. Stadig; A. Volten; A.H.C.M. Walravens; H. Wiggerts.

Van veel waarde zijn de suggesties en adviezen geweest van mijn beide promotores, prof. dr D. de Jonge en prof. dr ir H. Priemus.

Ik bedank de vakgroep Civiele Planologie, thans Planning, Ontwerpen en Organisatie (POO, Faculteit der Civiele Techniek), de vakgroepen Techniek, Bedrijf en Bestuur, en Techniek, Arbeid en Organisatie (Faculteit der Wijsbegeerte en Maatschappijwetenschappen) en de leiding van de onderzoekprogramma's 'Herinrichting verstedelijkt gebied' en 'Stedelijke en regionale functie- en bebouwingsstructuur en verkeer en vervoer' voor hun stimulans aan dit onderzoek te werken.

Belangrijk voor de afronding van het onderzoek was de technische steun van de vakgroep POO, in het bijzonder van Lidy Verbeek, Marja de Graaf en Desmond Sweeny.

Ten slotte dank ik Paul Smeele en Regina Ligtenberg voor hun commentaar op de complete versie van het manuscript.

Maarten Mentzel
januari 1989

Deze studie gaat over stedenbouwkundige ideeën en de uitvoering daarvan in de Amsterdamse stadsuitbreidingen van de twintigste eeuw. Als beginpunt is gekozen het in 1917 door de gemeenteraad vastgestelde uitbreidingsplan-Zuid, een ontwerp van de architect H.P. Berlage. Na een weergave van de naoorlogse stadsuitbreidingen in West (de westelijke tuinsteden), Zuid (Buitenveldert) en Noord geef ik van de uitbreiding Zuidoost een uitgebreidere analyse. Het stedenbouwkundige plan voor dit stadsdeel werd in 1965 namens Burgemeester en Wethouders van Amsterdam uitgebracht onder de titel *Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding*.

De uitbreiding Zuidoost omvat een gebied waar tot halverwege de jaren zestig nog groene weiden waren: de Bijlmermeerpolder en de Oostbijlmerpolder. Vanaf die tijd kreeg deze beoogde stadsuitbreiding kortweg de naam *Bijlmermeer*. Deze uitbreiding-Bijlmermeer diende een stadsdeel met 'toekomstwaarde' te worden. Opvallende kenmerken van het stedenbouwkundige plan uit 1965 zijn de grootschaligheid en de strenge, op de maquette goed zichtbare geometrie. De verkaveling van de woongebouwen daarop doet enigszins aan een honingraat denken.

In 1959 verscheen van Helen Rosenau *The ideal city in its architectural evolution*. Karakteristiek voor de planning van ideale steden acht Rosenau naast de uitgesproken zorg voor een betere samenleving de regelmaat van stadsplannen: 'It is the regularity of plan combined with a concern for a better society which characterizes and enhances ideal planning.'¹

Voor Thomas Reiner, die in 1962 *The place of the ideal community in urban planning* publiceerde, is het typerende van een ontwerp voor zo'n 'ideale gemeenschap': 'a mapped representation of the total urban environment, showing proposed uses of the land, a circulation scheme and the distribution of certain public facilities'.² Reiner analyseerde 20 voorstellen voor ideale gemeenschappen, waaronder die van Theodor Fritsch, *Die Stadt der Zukunft* (1896), Ebenezer Howard, *Garden Cities of Tomorrow* (1898), Le Corbusier, *Urbanisme* (1925, in 1929 in vertaling verschenen als *The City of Tomorrow*) en Paul en Percival Goodman, *Communitas*. (1947). Deze werken hebben gemeen dat ze voorstellen bevatten om de woon-

omgeving te veranderen in een 'goede samenleving', waarbij volgens Reiner hun betekenis niet zozeer bestaat uit het leveren van pasklare oplossingen, maar uit hun kritische functie: 'They contribute to the systematic destruction of belief that all that is with us today is, of necessity, given, permanent, and at least bearable, if not good. Ideal Communities are exercises in creating alternatives (...)'.³ Ik moet hierbij opmerken, dat - uiteraard - voor de totstandkoming van een goed functionerende samenleving het stedenbouwkundige plan geen voldoende voorwaarde is; ook de bevolkingssamenstelling en de maatschappelijke verhoudingen spelen daarbij een rol.

De overeenkomst tussen het ontwerp voor de Bijlmermeer en de plannen voor 'ideale steden' is frappant - met dit verschil dat het plan-Bijlmermeer ook is uitgevoerd. Ik wil daarom bij het plan voor de uitbreiding Zuidoost de volgende vragen stellen:

- Waarom is dit plan ontworpen, dat zich in een aantal opzichten zo sterk onderscheidt van de wijken die in de decennia daarvoor in Amsterdam zijn gerealiseerd?
- Hoe was het mogelijk dat dit plan met zijn geprononceerde kenmerken is uitgevoerd, ofschoon op grond van voorgaande ontwikkelingen een meer traditioneel stadsdeel te verwachten was geweest?
- Hoe is er op gereageerd? Wat waren de eerste reacties na de publikatie van het plan?
- Hoe ontwikkelde zich de bevolkingssamenstelling?
- Welke problemen deden zich voor bij de bewoning en het beheer?
- Welke maatregelen werden genomen met het doel deze problemen op te lossen?

Ideeën, plannen en de realisatie van plannen

Bij een uiteenzetting over de ontwikkeling van een stad kan men drie vragen als leidraad nemen, vragen naar:

- stedenbouwkundige en sociaal-culturele ideeën, uitgangspunten en doelstellingen;
- de (inhoudelijke) kenmerken van plannen;
- de voorbereiding en uitvoering van plannen.

Ook deze vragen behoren tot de probleemstelling van dit onderzoek.

Ten eerste de invalshoek van de achterliggende denkbeelden, opvattingen en ideeën. Welke ideeën dienden als inspiratiebron voor de plannen van de verschillende Amsterdamse uitbreidingswijken? In dit verband mag de Woningwet van 1901 niet onvermeld blijven. Eén van de punten die deze wet regelde, betrof de uitbreiding van bepaalde categorieën steden, namelijk grote en snelgroeiende gemeenten. Woninghervormers die aan de wieg van de Woningwet stonden - mensen als H. Goeman Borgesius (indiener van de ontwerp-Woningwet in 1899), P.L. Tak

(raadslid in Amsterdam), J.W.C. Tellegen (later burgemeester van Amsterdam) en de hoogleraren M.W.F. Treub en H.L. Drucker) - wilden allereerst de gezondheidscondities verbeteren. Toetreding van (zon)licht en lucht en de aanwezigheid van goed drinkwater waren in hun ogen essentieel. Aanvankelijk fungeerde het uitbreidingsplan uit de Woningwet als een stratenplan ten dienste van de volkshuisvesting. In zo'n uitbreidingsplan stonden eisen met betrekking tot het verkeer en de openbare gezondheidszorg centraal. Omstreeks 1910 gingen ook de esthetische kanten de aandacht trekken. De theorie over de stadsuitbreiding steunt vanaf deze tijd op overwegingen van zowel hygiënische en verkeerstechnische als esthetische aard.⁴

In de tweede plaats kunnen de plannen zelf aan een onderzoek worden onderworpen. Bij plannen voor nieuwe woonwijken gaat het om aspecten en karakteristieken als het aantal woningen per hectare, de verkavelingsvorm, de woningtypen enz. Deze karakteristieken weerspiegelen de destijds gehuldigde opvattingen ten aanzien van 'stedelijkheid' en 'het wenselijke woonmilieu'.⁵

En ten derde valt de vraag naar de realisering van de plannen te stellen. Binnen welk organisatorisch krachtenveld zijn de plannen voorbereid en aanvaard? Wat was de maatschappelijke en politieke context? Tot welk zichtbaar resultaat hebben de plannen geleid a) met betrekking tot de ruimtelijk-materiële omgeving, en b) met betrekking tot het gedrag en de beleving van de bewoners en bezoekers?

Het onderscheiden van dit drietal vragen dient in de praktijk uiteraard met de nodige voorzichtigheid te gebeuren. De vragen hangen met elkaar samen en de antwoorden op de vragen lopen daarom in elkaar over.

Opzet van de studie

Toegepast in dit onderzoek leiden de bovengenoemde vragen allereerst tot een korte beschrijving en interpretatie van het uitbreidingsproces van Amsterdam tussen 1917 en 1965. De wisselwerking tussen ideeën, planinhoud en uitvoering van de plannen komt daarin naar voren. De hoofdstukken 2 en 3 zijn hieraan gewijd. De vermelde jaartallen verwijzen naar Berlage's *plan-Zuid* en naar *Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding*, gemaakt door de Afdeling Stadsontwikkeling van de hoofdstedelijke Dienst der Publieke Werken.

Na deze historische aanloop ga ik dieper in op de wordingsgeschiedenis van het plan voor de Bijlmermeer.

Hoofdstuk 4 schetst de maatschappelijke context van de uitbreiding Zuidoost, waarbij enkele bestuurlijke, demografische en sociaal-culturele karakteristieken van de jaren vijftig en zestig aan de orde komen. Het vijfde hoofdstuk zet uiteen, hoe het proces van annexatie, noodzakelijk voor Amsterdam om tot woningbouw

te kunnen overgaan, is verlopen. De procedure om de gemeente Weesperkarspel op te heffen liep vanaf 1957 en is te beschouwen als een schoolvoorbeeld hoe een gemeente (in casu Amsterdam) zich als lobbyist en pressiegroep ten opzichte van het parlement kan manifesteren. Hoofdstuk 6 geeft weer wat er bekend was over het wonen in hoogbouw in de tijd dat het plan voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding werd opgesteld, ruwweg de jaren 1960 tot 1966. Bovendien besteed ik daar aandacht aan de ontwikkeling van het twintigste-eeuwse hoogbouwidee in Nederland en enkele omringende landen.

De meest opvallende kenmerken van het plan voor de Bijlmermeer zijn de in hellingvorm gegroepeerde hoogbouw in negen woonlagen op twee lagen onderhuis, de verkeersscheiding, gecompleteerd door parkeergebouwen en de grootchalige groene maaivelden. Hoofdstuk 7 laat zien hoe dit plan voor de Bijlmermeer, dat sterk afwijkt van de daarvoor gerealiseerde uitbreidingswijken, tot stand is gekomen.

In de hoofdstukken 8 en 9 behandel ik vervolgens de realisatie van het plan voor de Bijlmermeer. Ze geven een overzicht van de uitvoering van de zuidoostelijke stadsuitbreiding, de bewoning (bewonerskenmerken), de waardering van het wonen en de bewoningsproblemen die zich al snel na de oplevering van de eerste flats begonnen te manifesteren.

Uit deze opzet blijkt het historisch-sociologische karakter van deze studie. Daarnaast zijn er aanknopingspunten met theorievorming. In de eerste plaats met de kennissociologie. Wanneer men nagaat welke ideeën op de diverse plannen een stempel hebben gedrukt, moet bedacht worden dat deze ideeën in verband zijn te brengen met belangen van sociale groepen in de samenleving. Ik vraag me af hoe ontwerpers, planners, bestuurders en politici tijdens de uitoefening van hun werkzaamheden kennis en ideeën hebben toegepast. In hoeverre correspondeerden hun veronderstellingen met door empirisch-systeematisch onderzoek verkregen inzichten, die in de tijd dat de plannen werden gemaakt beschikbaar waren?⁶

En in de tweede plaats heb ik gebruik gemaakt van inzichten uit de organisatie- en planningtheorie. Bij het voorbereiden en uitvoeren van ruimtelijke plannen hebben mensen in organisatorische verbanden gewerkt. Het is hierbij van belang om na te gaan, hoe belangrijke beslissingen destijds zijn genomen en uitgevoerd. Bij een interpretatie van deze processen vallen bijdragen van de planning- en besluitvormingstheorie en organisatie-theorie te benutten.⁷ In het slothoofdstuk 10 zal ik ingaan op deze gezichtspunten, die zich goed lenen om het planningproces van het plan voor de Bijlmermeer - een breuk in een stedenbouwkundige traditie - te verhelderen.

Ten slotte een opmerking over de onderzoeksmethode. De vraagstelling bracht met zich, dat er langs een paar sporen diende te worden gezocht. In archieven bestudeerde ik dossiers die op de uitbreiding Zuidoost betrekking hebben. Verder maakte ik gebruik van publikaties over de plannen, artikelen in vaktijdschriften, tijdsdocumenten en de berichtgeving in dag- en weekbladen. Schriftelijke toelichting verkreeg ik van een aantal destijds bij de voorbereiding van het plan-Bijlmermeer betrokken personen. Daarnaast voerde ik gesprekken met sleutelpersonen.

UITBREIDING VAN AMSTERDAM 1917-1940

2.1 INLEIDING: SAMENLEVING EN STEDEBOUW

Voor een juist begrip van de stadsuitbreiding van Amsterdam tussen de beide Wereldoorlogen is het van belang om in deze paragraaf eerst enige hoofdlijnen in de ontwikkeling van Nederland en Amsterdam te trekken. Daarna volgt een schets van invloedrijke ideeën op het terrein van stedenbouw en architectuur. In paragraaf 2.2 komen de opeenvolgende Amsterdamse uitbreidingsplannen aan de orde.

Tussen 1918 en 1940 is er sprake van een tweede industriële revolutie, die het economisch leven in Nederland vernieuwt.¹ De gehele industriële uitrusting waarmee het land uit de Eerste Wereldoorlog kwam, werd onderworpen aan een op toepassing van wetenschappelijke vindingen gebaseerd proces van modernisering en rationalisatie.² Deze vernieuwing kwam tot uiting in mechanisatie van bestaande en in de vestiging van nieuwe takken van nijverheid.

De industriële vernieuwing in de periode tussen de twee Wereldoorlogen veranderde ook het aanzien van Nederland. De goorheid en morsigheid van de industrie-wijken in het begin van de eeuw maakten geleidelijk plaats voor schonere en meer hygiënische fabrieken en industrievestigingen.³

Sociale veranderingen daarentegen verliepen in Nederland langzaam. Als gevolg van de neutraliteit tijdens de Eerste Wereldoorlog kenmerkte onze samenleving zich in vergelijking met het omringende buitenland door een relatief grote sociale en politieke stabiliteit.

De Grondwet van 1917 bracht algemeen mannenkiesrecht en in 1922 ook het vrouwenkiesrecht. Verder golden sedert 1917 het nieuwe beginsel van evenredige volksvertegenwoordiging en de plicht op te komen voor de verkiezingen.

In november 1918 stelden de geallieerden de wapenstilstandvoorwaarden op. Voor Duitsland was het de revolutiemaand, waarin de republiek werd geproclameerd. De leider van de sociaal-democraten in de Tweede Kamer, mr P.J. Troelstra, meende dat ook voor ons land de tijd van revolutie was aangebroken. Hij verklaarde in de Tweede Kamer niet in te zien waarom de revolutie bij Zevenaar halt zou houden. De revolutiepoging liep evenwel op niets uit. 'Op de keper beschouwd', zo schrijft L. de Jong, 'was er in november 1918 in ons land weinig aan de

hand geweest.⁴ En ten gevolge van de pacificatiestrategie in vooral de confessionele kring, maakte Nederland in de volgende twee decennia politiek een vrij stabiele periode door.⁵ Ook in sociaal opzicht kan men dus spreken van evenwichtigheid, in zoverre de klassentegenstellingen - veruiterlijkt in de eigendomsverhoudingen en de inkomensverschillen - geen wezenlijke wijziging ondergingen. Nederland was verzuild: geordend in bevolkingsgroepen die zich op godsdienstige en levensbeschouwelijke basis hadden verenigd in een complex van maatschappelijke organisaties.⁶

Volkshuisvesting

De Eerste Wereldoorlog leidde in Nederland onder meer tot een sterke socialisering op het terrein van de woonvoorziening. Om te voorkomen dat de huiseigenaren de huurprijzen abnormaal zouden opvoeren, was in 1917 de Huurcommissiewet ingevoerd en een jaar later de Huuropzeggingswet.

Brugmans stelt, in navolging van Van Beusekom, dat aan het overheidsingrijpen op woningbouwgebied één groot nadeel was verbonden: de stimulans tot nieuwbouw werd erdoor verzwakt. Naast schaarste en duurte der bouwmaterialen bewerkstelligde ook de bevrozing van de huurprijzen een afremming van de nieuwbouw.⁷

De wijziging van de Woningwet in 1921 droeg bij tot verbetering van de kwaliteit van de woningvoorraad. In iedere gemeente diende voortaan ambtelijk bouwen woningtoezicht te zijn. Tevens werd bepaald dat er voor de uitbreiding van bebouwde kommen uitbreidingsplannen moesten worden ontworpen, die nu niet meer alleen stratenplannen waren, maar bestemmingsplannen. Een 'laissez-faire' politiek was daarmee verlaten.

Amsterdam: Mekka der volkshuisvesting?

Toen de Woningwet van 1901 de gemeenten van meer dan 10.000 inwoners voorschreef uitbreidingsplannen te maken, kreeg in Amsterdam de architect H.P. Berlage daarvoor de opdracht. Zijn plan voor een zuidelijke uitbreiding dateert van 1905. Hoewel de gemeenteraad het plan wel aannam, is het niet uitgevoerd, aangezien nieuwe eisen van de spoorwegen een herziening noodzakelijk maakten. In 1915 kwam een tweede plan gereed, met het Zuiderstation als scharnierpunt. De gemeenteraad aanvaardde dit plan twee jaar later.⁸

In 1924 belegde de International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities zijn Internationale Stedebouwcongres in Amsterdam. Tijdens dit congres hebben buitenlandse stedebouwkundigen de hoofdstad geprezen voor de sanering van oude stadswijken (Valkenburg, Uilenburg) en voor de van vèr voor-

uitzien getuigende uitbreidingsplannen. De naam 'Mekka van de volkshuisvesting' kwam in omloop. De vooruitgang in de Amsterdamse volkswoningbouw in de eerste dertig jaar van de eeuw leidde tot ruimere bouwblokken en het vergroten van de perceelsbreedte. Meer aandacht ging er uit naar de esthetiek van de arbeiderswoongebouwen en nieuw was ook de zorg die werd besteed aan de integratie van stedenbouw en architectuur, waarbij bouwblokken in hun geheel werden ontworpen. Gestandaardiseerde massa-productie van woningen ging gepaard met een strikte controle op de gevelarchitectuur door de schoonheidscommissies. De wooncultuur bleef overigens vrijwel onberoerd door de grote ommekeer, die zich in aard en samenstelling van de voeding en ook in de kleding sedert het begin van de eeuw had voltrokken. Men zocht de bevordering van de 'waterbeschaving' in het beschikbaar stellen van badhuizen bij woningcomplexen.⁹

Bevolking en werkgelegenheid

Voor de Amsterdamse economie was de haven van oudsher van grote betekenis. De havens werden in de eerste drie decennia van deze eeuw sterk verbeterd en uitgebreid en het aantal droogdokken in Noord verdubbelde. In het westen kwam een geheel nieuwe haven, de Coenhaven. De sluizen bij IJmuiden werden vergroot, een werk dat in 1930 gereed kwam. Tegelijkertijd verbeterde men ook de verbinding van Amsterdam met de Rijn. Het aantal scheepvaartbewegingen in de haven nam hierdoor sterk toe.¹⁰ Tegenover een lichte groei van de werkgelegenheid in de handel, het verkeer, de vrije beroepen en de overheidssector stond tussen 1920 en 1930 een achteruitgang van de werkgelegenheid in de Amsterdamse industrie. Het grootbedrijf trok de stad uit. De bezorgdheid hierover heeft er mede toe geleid dat in het in 1935 vastgestelde Algemeen Uitbreidingsplan terreinen voor grote industrieën in het westelijk havengebied van de stad zijn geprojecteerd.¹¹

In de periode van 1870 tot 1914 nam de bevolking in Amsterdam met reuzeschreden toe: van 288.000 inwoners via 516.000 in 1900 tot 609.000 inwoners. De oorlog en de daarop volgende maatschappelijke inzinking hebben de aanwas van de bevolking niet tegengehouden. In 1922 was de bevolkingsomvang 696.000, in 1929 had de geboorte plaats van de 750.000ste Amsterdammer en in 1939 was de stand der bevolking 800.000. De bevolkingsomvang van Amsterdam was in de jaren dertig ongeveer tien procent van de totale Nederlandse bevolking.

Naast de sterke bevolkingstoename moet ook het toenemend forensisme worden vermeld. Plaatsen als Bussum, Laren, Blaricum, Huizen, Diemen, Badhoevedorp en Bergen ontwikkelden zich tot forensennederzettingen. Buiten wonen in een eengezinshuis oefende grote aantrekkingskracht uit op huishoudens in de hogere en middelbare inkomensklassen.

Tijdens het hoogtepunt van de crisis, midden jaren dertig, bedroeg het aantal werklozen circa 55.000. Dit is ongeveer tien procent van het landelijke getal. De 'Jordaanopstand' in 1934 was een uiting van het onbehagen tegen de verlaging van steun aan werklozen. Gewelddadig politie optreden maakte een eind aan de onlusten. Het Amsterdamse Bos (het zogenaamde Bosplan) en de Ringspoorbaan werden in deze jaren als werkverschaffingsproject aangevangen en gedeeltelijk uitgevoerd.

Stedebouw en architectuur

Op het terrein van kunst en architectuur genoot de in 1917 gevormde groep van schilders en architecten *De Stijl* in het buitenland al snel bekendheid. In dit jaar richtte de schilder, kunsttheoreticus en publicist Theo van Doesburg in samenwerking met architect J.J.P. Oud het tijdschrift *De Stijl* op. Nadat Van Doesburg met zijn ideeën vergeefs aansluiting had gezocht bij het pas opgerichte Bauhaus in Weimar, verlegde hij in 1920 zijn werkterrein naar Parijs. In Le Corbusier ontdekte hij een gelijkgestemde propagandist van de 'nieuwe beelding' in kunst en architectuur. Op een *Stijl*-tentoonstelling in Parijs in 1923 presenteerde hij, samen met de architect Van Eesteren, enkele architectonische modellen.¹²

De artikelen die Oud in de eerste jaargang van *De Stijl* schreef, vormen de eerste manifesten van het Nieuwe Bouwen in Nederland.¹³ Mondriaan, een der medeoprichters van *De Stijl*, stelde: 'De nieuwe vormgeving verwerkelijkt heden in de schilderkunst wat we later om ons heen zullen zien in de beeldhouwkunst en de architectuur'. Verder maakten van de *Stijl*-groep onder meer deel uit de architecten J. Wils, R. van 't Hoff en G. Rietveld. Ze waren voorlopers van de Nieuwe Zakelijkheid ofwel het functionalisme in de architectuur. Als leidend principe bij het bouwen gold dat het skelet van beton en staal niet verdoezeld diende te worden. Omdat de dragende functie van muren niet langer noodzakelijk was, ontstond de mogelijkheid wanden van gebouwen geheel uit glas te laten bestaan.¹⁴ Voorbeelden zijn het sanatorium Zonnestraal bij Hilversum van J. Duiker, de Van Nelle-fabriek in Rotterdam van L. van der Vlugt en M. Brinkman, en het Rokin-project te Amsterdam van Mart Stam. De ontwerpen dateren alle uit 1926.¹⁵

In 1920 hadden zich op initiatief van de architect W. Kromhout te Rotterdam een aantal architecten verenigd onder de naam *Opbouw*. Hiertoe behoorden onder meer de al genoemde Oud, Van Eesteren, Van der Vlugt en Stam en verder W. van Tijen, J. van Loghem en M. Granpré Molière.

In Amsterdam ontstond in 1927 de architectenvereniging *de 8*. B. Merkelbach (later, van 1956 tot 1961, stadsbouwmeester van Amsterdam) speelde hierbij een belangrijke rol. Hij had de manifestatie Weissenhof Siedlung te Stuttgart bezocht,

waaraan Oud en Stam tezamen met onder meer Mies van der Rohe en Le Corbusier hadden bijgedragen. In 1928 traden A. Boeken, J. Duiker en J. Wiebenga tot 'de 8' toe. P. Zanstra was een van de jongere leden.

Tezamen met Ch. Karsten publiceerde Merkelbach een manifest in *i 10*. Dit nieuwe tijdschrift beoogde een integratie van alle kunsten. Merkelbach werd beïnvloed door de politieke en sociale gezichtspunten van zowel Berlage als Van Loghem, die beiden bijvoorbeeld lid waren geweest van de Bond van Revolutionair-socialistische Intellectueelen. Van Loghem maakte in die tijd ook plannen om naar de Sovjet Unie te gaan. In het zojuist genoemde, in *i 10* afgedrukte manifest schreven Merkelbach en Karsten: 'De 8 is a-aesthetisch', waarmee ze bedoelden dat de architect zich primair met sociale en niet met esthetische problemen diende in te laten.¹⁶

In 1928 werd te La Sarraz de *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* opgericht. Berlage, Rietveld en Stam namen er aan deel. Het tweede congres in 1929 te Frankfurt a/M stond in het teken van 'Die Wohnung für das Existenzminimum'. In 1930 was op het derde congres te Brussel 'Rationele manieren van bebouwen' het centrale thema. Na dit congres gingen de Rotterdamse Opbouw-groep en 'de 8' uit Amsterdam nauwere contacten aan. Zo werkten Van Tijen en Merkelbach samen in het uitbreidingsplan-in-onderdelen voor de Amsterdamse Indische Buurt. In 1932 gaven ze gezamenlijk het twee-maandelijkse *De 8 en Opbouw* uit. Merkelbach kritiseerde daarin de aan de nieuwe volkswoningbouw ten grondslag liggende ontwerpprincipes van zowel Berlage als de *Amsterdamse School*. Zo schreef hij: 'Met de gemoedigheid den Amsterdammer eigen, tracht hij te kamperen in deze huizen, zo goed en zo kwaad als dat gaat.'¹⁷ In Merkelbach's kritiek zijn invloeden van het al genoemde CIAM-congres in Brussel aanwijsbaar. Eveneens in 1932 bereidde men gezamenlijk een tentoonstelling 'De organische woonwijk in open bebouwing' voor. De aanbevelingen golden een min of meer functionele woningbouw: oriëntering van woningen op de zon, open bouwblokken met meer licht- en luchttoetreding.¹⁸

Het vierde CIAM-congres had in 1933 aan boord van een schip op weg naar Athene plaats. C. van Eesteren, inmiddels hoofdarchitect van de Amsterdamse Afdeling Stadsontwikkeling, fungeerde als voorzitter van dit congres. De gehele stad was nu voorwerp van studie. Het Stedelijk Museum te Amsterdam toonde in juni 1935 een CIAM-tentoonstelling 'De functionele stad'¹⁹ waarmee het programma van de moderne stedenbouw en architectuur een eigen gezicht begon te krijgen.

Midden jaren '20 verzamelde zich rond de architect en hoogleraar te Delft M.J. Granpré Molière een meer behoudende, op de historische tradities afgestemde *Delftse School*. Deze groep architecten kan men zien als een reactie op de zojuist

genoemde Amsterdamse School met architecten als P.L. Kramer en M. de Klerk, die hun grillige baksteenarchitectuur 'met hun bizarre silhouetten, de gegolfde muren met de diep ingezette nauwe venstertjes als in een sprookjesboek' (Kousbroek²⁰) onder meer in de Spaarndammerbuurt en in plan-Zuid van Berlage realiseerden. Veel van het werk van de Amsterdamse School verscheen in het door de architect H.Th. Wijdeveld verzorgde tijdschrift *Wendingen*. Tegelijk vormde de Delftse School een reactie op de aanhangers der Nieuwe Zakelijkheid en hun uitsluiten van esthetiek.²¹

De drie richtingen steunden - en waren een reactie - op de stijl die de architect *Berlage* schiep. Baanbrekend was de nieuwe Amsterdamse Beurs, tussen 1898 en 1903 gebouwd. Zijn twee uitbreidingsplannen voor Amsterdam-Zuid uit 1905 en 1915 werden hierboven al genoemd. Berlage's oeuvre is zeer omvangrijk. De ontwikkeling daarvan verliep volgens de kunsthistoricus M. Bock niet lineair, maar sprongsgewijs en sloot 'een stap terug of experimenten in geheel andere richting niet uit'.²²

Berlage wordt beschouwd als een pionier van de moderne beweging. Hij had echter heel eigen en minder rechtlijnige opvattingen over vormgeving, zoals onder meer blijkt uit zijn gerealiseerde ontwerp voor het Mercatorplein in West.

Representatief voor deze tijd is wat de bekende publicist Jan Feith in 1933 over de Amsterdamse volkshuisvesting en stedenbouw schrijft:

West is in hóófdzaak een kleine-middenstands- en de arbeidersbuurt. De gedeelten, die voor en die na den oorlog gebouwd zijn, loopen ineen; maar vergissen kun je je niet. De strenge, sterke stijl van de blokken, het zware, massale, kubistische - dat is het nieuwe. Dwars door dit groote plan-West loopt de breede Hoofdweg; van het Suriname-plein over het Mercator-plein naar den Haarlemmerweg. Ziehier Amsterdamsche architectuur van dezen tijd: die pleinen, die straten, die straten, die forsche straatwanden, waarachter duizenden woningen schuilen - dat is nu stedenbouw en woningbouw in het groot.

Ja, in het groot! In 1922, toen de woningnood drong, is men hier aan de stichting van een plan van zes duizend woningen begonnen, op z'n Amerikaansch, een heele stad tegelijk, de muren der blokken werden gemaakt van beton, om later met baksteen te worden bekleed: reusachtige geraamten verrezen, en in een paar jaar was deze reuzenonderneming gereed. Nu staan wij er midden in - ziedaar het vreemde, wijde, strakke, gedurfde, maar echt-grootsteedsche Mercatorplein, met zijn vierkante torens, zijn arcaden-bouw voor de winkels, zijn on-Amsterdamschen aanblik. (...) Neen, "mooi" is het niet, vinden jullie misschien? (...) maar wèl is dit groote architectuur.

En het zesduizend-woningen-plan, eens een wonder, verzinkt nu haast in de uitbreiding hieromheen. (...)

afb. 2.1

H.P. Berlage, Plan van uitbreiding Zuidzijde der Gemeente, goedgekeurd in de raadsvergadering van 11-1-1905.

'Monumentaal in aanleg, schilderachtig in detail', volgens de toelichting.



En nu verder, naar Zuid. Het nieuwe Amsterdam-Zuid, Berlage's plan, den lusthof en het paradijs van architectuur. (...)

Berlage heeft in 1903 dit plan al ontworpen, maar uitgevoerd is het pas na den oorlog voor het grootste deel; zelfs nu nog wordt nog steeds eraan verder gewerkt. Het plan zelf is meer-malen heel wat veranderd: dat kon niet anders, het heele leven veranderde zoo sterk, al voordat, en ook nadat, de uitvoering van Berlage's denkbeelden begonnen was.(...) Let op de bruggen, de forsche breedte, oorspronkelijke, door bouwkunstenaars ontworpen; op de *prachtige nieuwe schoolgebouwen, die hier bijna vorstelijke paleizen zijn*.(...)

Langs de zestig meter brede, met groen beplante Apollo-laan, over de groote pleinen in dit duurste en verbijsterend-fraaie gedeelte van Amsterdam, met zijn statige villa's en blokken-bouw, steeds wisselend en aldoor in harmonie, zoo komen wij in de buurt van den Amstel, waar eenvoudiger behuizingen maar even breede straten en lanen, en talloze schitterende producten van architectuur verrijzen. Hoog boven alles uit onze wolkenkrabber: kolos van twaalf woonverdiepingen tusschen twee groote pleinen in. Bij uitzondering is zulk een torenachtige flatbouw hier toegelaten; een merkwaardigheid en bezienswaardigheid van binnen en buiten, van ons grootsche en verbazingwekkende nieuw-Amsterdam.

Geen wonder dat alles hier indrukwekkend is: de Amsterdamsche architectenschool, die mannen als wijlen De Klerk, Rutgers, Staal, Kramer en vele anderen van naam voorgebracht heeft, is waarlijk niet zonder reden beroemd. Wie dit gezien heeft, heeft iets geheel eenigster-wereld aanschouwd!^{22a}

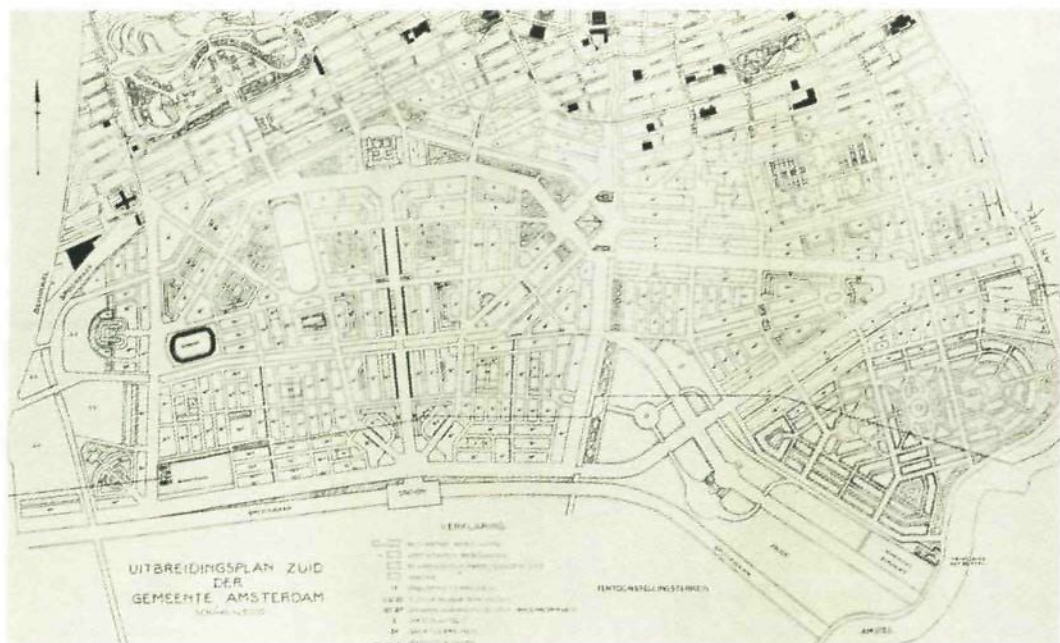
2.2 STADSUITBREIDING TUSSEN DE TWEE WERELDOORLOGEN

In 1919 hadden er verkiezingen voor de gemeenteraad plaats. De raadsleden J.F. Ankersmit en F.M. Wibaut namen op zich een nieuw sociaal-demokratisch gemeenteprogram op te stellen. Wibaut beschikte hiertoe over grote ervaring: hij was al raadslid sedert 1907 en tussen 1914 en 1918 wethouder, verantwoordelijk voor Bouw- en Woningtoezicht. Ankersmit was vanaf 1920 hoofdredacteur van het sociaal-democratische dagblad Het Volk, tot 1925 tezamen met mr P.J. Troelstra. Het program bevatte onder meer de passage, dat weloverwogen uitbreidingsplannen tijdig dienden te worden vastgesteld. En een ander punt: 'Naast hoogbouw bevordering van tuinstadbouw en van huizen voor een of twee gezinnen.' Dit diende te gebeuren door gemeentelijke woningbouwverenigingen en - na 'krachtige, snelle bevordering' - door bouwverenigingen.²³ De ideale oplossing voor Wibaut was, dat ieder arbeidersgezin over een eigen huis met tuin kon beschikken; tuindorp Oostzaan in Amsterdam-Noord gold als voorbeeld.²⁴

afb. 2.2

H.P. Berlage, Uitbreidingsplan Zuid, vastgesteld in de raadsvergadering van 26-10-1917. Als eis gold een nieuw te bouwen Zuiderstation, dat het scharnierpunt van het nieuwe plan zou worden. In het tweede plan ging Berlage veel geometrischer te werk, waarbij op elkaar werden betrokken 1) pleinen en daarbij behorende monumentale gebouwen; 2) verbindingen tussen deze pleinen onderling door imposante straten; 3) woonstraten en kleinere open ruimten.

Langs de Amstel ruimde Berlage plaats in voor het ontwerp van een tuinstad-wijk voor arbeiders. Dit ontwerp van J.F. Repko won in 1915 de eerste prijs in een prijsvraag, uitgeschreven door de Sociaal-Technische Vereeniging van Democratische Ingenieurs en Architecten. Berlage was voorzitter van de jury, Keppler secretaris.



Per 1 januari 1921 was het grondgebied van Amsterdam uitgebreid met Buiksloot, Nieuwendam, Ransdorp, Watergraafsmeer en Sloten en met gedeelten van West-zaan, Zaandam, Oostzaan, Diemen, Ouder-Amstel en Nieuwer-Amstel. Bovendien wees het Rijk aan Amsterdam een stuk van het open IJ in de toenmalige Zuyderzee toe. De hoofdstad werd in oppervlakte bijna vier maal zo groot: ze ging van 4395 naar 17.455 hectare en men sprak nu van Groot-Amsterdam.

De Woningwet van 1901 bood de mogelijkheid om ten behoeve van stadsuitbreiding ruimtelijke plannen op te stellen. Na de gebiedsuitbreiding van 1921 waren nieuwe, duidelijke plannen uiteraard van veel belang. Voor de uitbreiding in zuidelijke richting was het in 1917 aanvaarde plan-Berlage beschikbaar. Dit vervangde het eerste plan-Zuid, dat weliswaar in 1905 was goedgekeurd, maar op enkele straten na niet werd uitgevoerd. Uitbreidingen op kleine terreinen in West en Oost werden nog min of meer ad hoc ontworpen, met de hinderlijke consequentie dat een algemeen overzicht ontbrak. Dit tekort wreekte zich met name bij de aanleg van verbindingswegen.²⁵ Nu Wibaut opnieuw in het college van B en W was gekozen, kon het programmapunt om een samenhangend uitbreidingsplan op te stellen worden uitgevoerd.

De commissie Groot-Amsterdam en het Schemaplan

De gemeenteraad stelde in 1921 een commissie in die tot taak kreeg 'een schema te ontwerpen voor een uitbreidingsplan voor Groot-Amsterdam'. Voorzitter van de commissie werd ir A. Bos, directeur Publieke Werken. De Woningdienst was vertegenwoordigd door haar directeur ir A. Keppler.

In 1924 was een ontwerp-Schemaplan klaar. Burgemeester en Wethouders stuurden het in 1926 door naar de gemeenteraad.²⁶ Kenmerkend voor het plan zijn de grote uitbreidingen die - evenals later bij het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 - vooral in het Westen zijn getekend. Een ringweg en een verhoogde ring-spoorbaan vormen een band om de stad. Opmerkelijk in het plan is verder de verdeling van het grondgebied in afzonderlijke terreinen voor één-, twee-, drie- en viergezinshuizen. Het gebied buiten de ontworpen ringspoorbaan en heel Noord werden bestemd voor laagbouw.

Het grootste deel van het te bebouwen oppervlak zou dus bestaan uit gezinswoningen in laagbouw, waarmee de commissie Groot-Amsterdam de berekende toename tot 800.000 inwoners in 1950 meende te kunnen opvangen. Arbeiderswijken werden in West geprojecteerd. Voor welgestelden was er een 'weeldekwartier', op de plek van het latere Buitenveldert.

Keppler had zich niet met dit plan kunnen verenigen en stelde daarom een tegenvoorstel op waarin hij de belangen van de Amsterdamse volkshuisvesting anders

wilde behartigen. Industrie-uitbreiding bij het Nieuwe Meer en langs de oevers van de Amstel keurde Keppler af, evenals een ringkanaal rond Amsterdam-Noord. Verdere uitbreidingen zouden dan onmogelijk zijn, was zijn argument.

In Keppler's plan zijn de ontworpen woonwijken royaal omgeven door groen. Stadsuitbreiding diende volgens hem op de manier van de Engelse tuinsteden te gebeuren. De grote verdienste van Keppler's tegenplan is geweest dat het in politieke en ambtelijke kringen de ogen opende voor onzorgvuldigheden in het meerderheidsplan.²⁷

Het Schemaplan (ook wel plan-Bos genoemd) werd afgekeurd. De commissie concludeerde, dat voor het maken van een uitbreidingsplan een afzonderlijk Bureau nodig was. De SDAP - bij monde van Wibaut - zette deze conclusie om in een raadsvoorstel tot oprichting van een afzonderlijke dienst Stadsontwikkeling en Stadsuitbreiding. We zullen dit voorstel hierna nog bespreken.

De Tuinstadcommissie

Eén van de vraagstukken die de commissie Groot-Amsterdam moest oplossen, betrof de wijze van uitbreiden van de stad: aaneengesloten of verspreid in meer kernen rond de stad. De Tuinstadcommissie zou de verschillende mogelijkheden onderzoeken.

Deze 'Commissie ter bestudering van het vraagstuk van den bouw eener tuinstad of tuindorpen in de omgeving van Amsterdam' begon haar werkzaamheden in 1924. Ze stond onder voorzitterschap van S. Rodrigues de Miranda, voor de SDAP met enkele onderbrekingen van 1919 tot 1938 wethouder voor de Volkshuisvesting, en J. ter Haar, voor de CHU wethouder Publieke Werken. Leden waren onder meer de architect H.P. Berlage, D. Hudig (secretaris-directeur van het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw), ir A. Bos van de dienst Publieke Werken en ir A. Keppler van de Woningdienst. Keppler was de man geweest achter de tuinwijkachtige uitbreidingen in Watergraafmeer (gebouwd tussen 1922 en 1924) en in Amsterdam-Noord, waar tuindorp Oostzaan in 1922 gereed was gekomen.²⁸ Ook Berlage was pleitbezorger van tuinwijken. Berlage's beide plannen voor de zuidelijke uitbreiding van Amsterdam bevatten elementen van de tuinstadidee. In zijn pre-advies Normalisatie in de woningbouw uit 1918 onderstreepte Berlage het belang van een 'arbeiders tuinstad-wijk' in een stedelijk plan.²⁹

Het Internationale Stedebouwcongres, dat in de zomer van 1924 in Amsterdam werd gehouden, heeft een belangrijke rol gespeeld in de discussies over gewestelijke planvorming, met name in relatie tot de tuinstadgedachte. Erevoorzitter was de auteur van de tuinstadidee, Ebenezer Howard. Het voorzitterschap van dit door The Garden Cities and Townplanning Association bijeengeroepen congres vervul-

Het tegenplan voor Groot-Amsterdam van ir A. Keppler (1924).



de de Amsterdamse wethouder F.M. Wibaut. In resoluties ging het congres in op decentralisatie door middel van satellietsteden. Men beschouwde het stichten van *nieuwe steden met eigen werkgelegenheid als een middel om de onbeperkte uitbreidingen van de grote steden te voorkomen.*³⁰

Het al genoemde Schemaplan Groot-Amsterdam van 1926, gebaseerd op een aaneengesloten stadsuitbreiding zonder tuindorpen, kwam ook in de Tuinstadcommissie aan de orde. Samen met Keppler pleitte wethouder De Miranda ervoor om een tuinstad annex forensenstad in het Gooi te vestigen, met als uitgangspunten 250 hectare bebouwing, 750 hectare ontspanningsruimte, 40 woningen per hectare in laagbouw, geen werkgelegenheid, plaats biedend aan 50.000 inwoners. De commissie keurde dit voorstel echter af, 'daar het wenselijk was dat het Gooi als ontspanningsoord voor de Amsterdamse bevolking zoveel mogelijk ongerept zou blijven'. Intussen was De Miranda in 1928 in Wenen en Frankfurt op werkbezoek geweest en had daar moderne woonwijken - vol groen en open bebouwing - zelf bezichtigd.³¹

Onder voorzitterschap van twee nieuwe wethouders (E.J. Abrahamse, Publieke Werken en W. Boissevain, Volkshuisvesting) bracht de Tuinstadcommissie in 1929 haar eindrapport uit. Eén van de hoofdconclusies luidde, dat decentralisatie bij de stadsuitbreiding van grote steden wenselijk was: 'Een satellietstad heeft belangrijke voordelen boven een forensenstad.' De in het rapport geschetste ideeën over tuindorpen hebben wel effect gehad, onder meer in de verdere ontwikkeling van Amsterdam-Noord.

Schemaplan en Stedebouwkundige Raad

De Stedebouwkundige Raad van het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw bundelde zijn kritieken op het Schemaplan in een brochure getiteld 'Het uitbreidingsplan van Groot-Amsterdam' en in de brochure 'Amsterdam's toekomstige ontwikkeling'.³² De secretaris van de Raad, Hudig, noemde de betekenis van het plan voor de praktijk van de stedebouw in Nederland zeer groot: 'Evenals in de wetenschap het Internationaal Stedebouwcongres Amsterdam 1924, betekent deze voordracht aan den Raad van Amsterdam voor Nederland een keerpunt in de praktijk.' Het plan maakte volgens hem duidelijk, dat stedebouw meer was dan een esthetisch probleem.

Hudig benaderde de Rotterdamse stedebouwkundige W. Witteveen om een plan te ontwerpen voor Amsterdam-West. Dit plan verscheen in 1926 als onderdeel van de brochure 'Amsterdam's toekomstige ontwikkeling' samen met een inleiding van Hudig. De opbouw van de stad vereiste - Hudig haalt de Engelse stedebouwer Raymond Unwin aan - 'scheppende verbeelding' en inderdaad vertoont het plan naast

afb. 2.5

Tuindorp Buiksloter-
meer, 1926

J.P. Thijsseplein
Samenspel van City
Beautiful en Garden
City elementen.

Andere tuindorpen die
omstreeks deze tijd
worden gebouwd, zijn
Disteldorp en Vogel-
dorp (1917), Oostzaan
(1922-1924), Water-
graafsmeer (Beton-
dorp, 1923-1928),
Nieuwendam (1921-
1925).



afb. 2.6

Amsterdamse School

Spaardammerplantsoen hoek Zaanstraat.

Uitgevoerd 1915-1916. Architect M. de Klerk



orde en overzichtelijkheid zwier en vloeiende lijn.³³ A. van der Steur en H. Cleyn-
dert zorgden voor een toelichting.³⁴ Het is echter nog steeds in de eerste plaats een
'stratenplan': een voorstel voor de aanleg van straten.

Oprichting van de Afdeling Stadsontwikkeling

Begin jaren twintig was de situatie zo, dat niet alleen Publieke Werken maar ook de
Woningdienst over een eigen bouw bureau met een tekenkamer beschikte. Hier
werden uitbreidingsplannen voorbereid die varieerden van het plan voor Groot-
Amsterdam tot de verschillende kleinere plannen. Wibaut stelde in 1925 voor een
afzonderlijke dienst te vormen, maar B en W wilden daar niet aan. In 1927 namen
zij het besluit het beleidsterrein stadsuitbreiding en stadsontwikkeling onder te
brengen bij de dienst Publieke Werken. Een nota van B en W over deze aangelegen-
heid werd, tegelijk met het voorstel-Wibaut, in 1928 door de gemeenteraad behan-
deld. Dit laatste bevatte een pleidooi om een nieuwe dienst met een onderzoekafde-
ling te outillieren, die onder meer het plan voor Groot-Amsterdam zou moeten af-
maken. Bij de stemmingen werd Wibaut's plan verworpen en aanvaardde de raad
het voorstel van B en W om het beleidsterrein stadsontwikkeling slechts als afde-
ling bij Publieke Werken onder te brengen.³⁵

Algemeen Uitbreidingsplan 1935

In 1934 verscheen in concept-vorm het door de nieuwe Afdeling Stadsontwikke-
ling opgestelde Algemeen Uitbreidingsplan, dat de gemeenteraad vervolgens in
1935 vaststelde. In 1939 kreeg het bij KB van 18 juli 1939 rechtskracht. Het plan
was een zogenaamd 'plan-in-hoofdzaak', volgens de in 1931 gewijzigde Woning-
wet. Dit hield in dat het plan de globale bestemming van het hele uitbreidingsge-
bied binnen het Amsterdamse territorium bevatte: de voornaamste verkeerswegen,
de groengebieden, de woon- en werkgebieden.³⁶ Er was onderzoek gedaan naar be-
volkingsontwikkeling, verkeer en woonvoorkeuren. Het 'Regional Plan of New
York and its environs' en het daarbij behorende uitvoerige Regional Survey gold
als lichtend voorbeeld voor wat stedenbouwkundig onderzoek kon inhouden.³⁷
Wat de besluitvorming over het plan-Zuid en Schemaplan/Algemeen Uitbreiding-
splan betreft is er een opmerkelijke overeenkomst. Het Plan-Zuid werd aanvaard in
1905, maar - op een paar onderdelen na - niet uitgevoerd. In 1917 werd een tweede
versie goedgekeurd. Het Schemaplan uit 1926 - weliswaar niet goedgekeurd - kan
samen met de variant van Keppler als een vroege versie van het Algemeen Uitbrei-
dingsplan worden gezien. In beide gevallen verscheen na een periode van ongeveer
tien jaar een alternatief, dat men beter vond en als officieel document aanvaardde.

Uitgangspunt van het plan was een uitbreiding rondom een centrale stadskern.

Afb. 2.7
Amsterdamse School
Henriëtte Ronnerplein
Uitgevoerd 1921. Architect M. de Klerk.



Binnen de Singelgracht waren de functies wonen, werken, verkeer en recreatie verweven. De uitbreidingen daarentegen lieten een duidelijke scheiding zien. Een verkeersstramien vormde de basis van het plan, waarin een ringspoorbaan - die de nieuwe wijken onderling verbond - de hoofdas vormde.³⁸

Het plan beschouwde de industriële, zeehavengebonden bedrijvigheid als de belangrijkste bestaansbasis van de stad. Daarom was hiervoor een zeer groot Westelijk havengebied gereserveerd.

Slechts één pagina wijdde het Algemeen Uitbreidingsplan aan de opkomst van het luchtverkeer. Het watergebied tussen Zeeburg en Pampus in het IJsselmeer kreeg de bestemming 'landingsplaats voor vliegboten'. Schiphol, sedert 1926 officieel vliegveld en gelegen op het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer, ontsnapte aan de aandacht van de makers van het Algemeen Uitbreidingsplan.³⁹

Uitbreiding in Amsterdam-Noord heette een 'stedenbouwkundige fout', aangezien de vaart over het IJ op geen enkele wijze diende te worden belemmerd.⁴⁰ De stadsuitleg in westelijke richting beargumenteerde men met de afstemming tussen wonen en werken: tuinsteden voor overwegend gezinnen van arbeiders en lagere employé's en in de nabijheid daarvan de terreinen voor de haven en industriële bedrijven.

Binnen de ringspoorbaan waren de belangrijkste woongebieden de latere wijken Bos en Lommer, Westlandgracht en Overtoomse Veld, buiten de ringspoorbaan de tuinsteden Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart en Osdorp en (in Zuid) Buitenveldert. De vier westelijke 'tuinsteden' vormden twee 'lobben', van elkaar gescheiden door de Sloterplas met aangrenzende sportterreinen en een park.

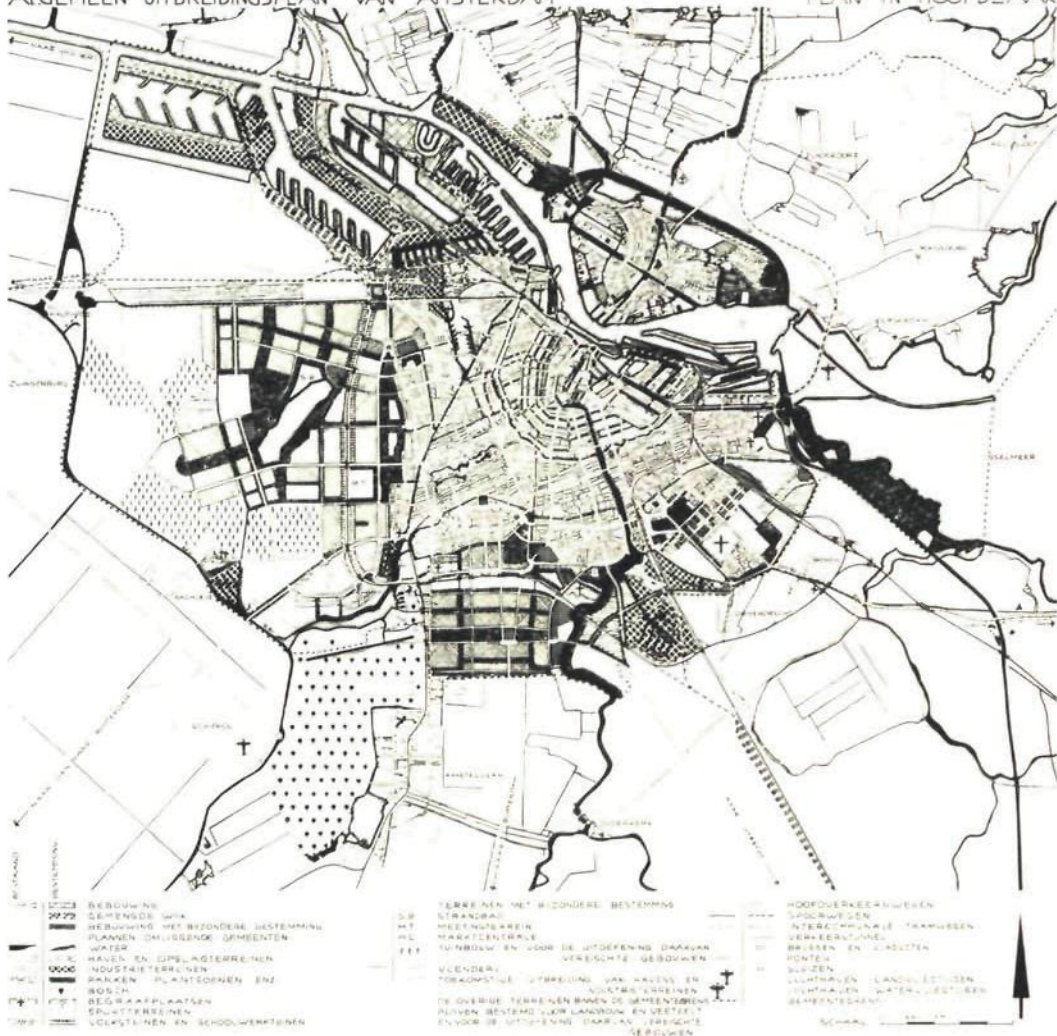
De plankaart toont de gemiddelde bruto-dichtheden van de bebouwing in de woonwijken: binnen de ringspoorbaan tot 110 woningen per hectare, daarbuiten in West 70 en voor Buitenveldert 55. Volgens het plan dienden er in het gebied buiten de ringspoorbaan een groot aantal (50 à 60 procent) eengezinshuizen te komen. Dit zijn opmerkelijke getallen, als men weet dat het overgrote deel van de Amsterdamse woningvoorraad uit etagewoningen bestond. Ook in plan-Zuid was dit het geval.

Bij elkaar genomen tekent zich duidelijk een opgaande lijn af, zowel in het percentage eengezinshuizen als in de oppervlakte bestemd voor groenvoorzieningen. De bouw van diverse tuindorpen past in deze ontwikkeling, die ook landelijk, bijvoorbeeld met de bouw vanaf 1921 van tuindorp Vreewijk in Rotterdam, plaats had. Het stadium van 'stratenplannen' is met het systematisch onderzoek naar te verwachten ontwikkelingen op verschillende terreinen voorbij.

Het leidende drietal bij Stadsontwikkeling, ir L.S.P. Scheffer, ir Th.K. van Lohuizen en C. van Eesteren, presenteerde het Algemeen Uitbreidingsplan als een ontwerp voor de stad in haar uiteindelijke vorm. Op grond van demografisch on-

ALGEMEEN UITBREIDINGSPLAN VAN AMSTERDAM

PLAN IN HOOFDZAAK



afb. 2.4

Algemeen Uitbreidingsplan (1935). Plan-in-hoofdzaak

Nieuwe uitbreidingen zijn aansluitend aan een ringbaan, in west en zuid aangegeven. In westelijke richting strekt zich ook een nieuw havengebied met industrieterreinen uit. Om Amsterdam-Noord is een boogkanaal ontworpen, zodat woonbebouwing daar nog slechts beperkt mogelijk is. Verder valt de bestemming Bos (bij Amstelveen) en Tuinbouw (bij de westelijke tuinsteden) op. Twee luchthavens zijn getekend: Schiphol en op het eiland Zeeburg een terrein voor watervliegtuigen. Het groensysteem is opgebouwd uit met elkaar verbonden stroken, pleinen, parken van verschillende grootte en het Bos, aangevuld met sportterreinen, volkstuinten en begraafplaatsen.

derzoek trok men als conclusie, dat de maximale bevolkingsomvang van Amsterdam - 960.000 inwoners - in het jaar 2000 zou worden bereikt. Deze verwachte beperkte bevolkingsgroei werd in de nota gebruikt als argument tegen gedecentraliseerde uitbreiding met behulp van tuindorpen.

Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog zorgde voor een aanzienlijke vertraging bij het ontwerpen van plannen-in-onderdelen. Pas in 1951 start de woningbouw in Slotermeer. Alleen het uitbreidingsplan Bos en Lommer uit 1935, dat op het CIAM-programma is gebaseerd, is nog gedeeltelijk vóór de oorlog gebouwd.

UITBREIDING VAN AMSTERDAM 1945-1965

3.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk behandelt de uitbreiding van Amsterdam tussen 1945 en 1965. Als algemeen kader volgen in paragraaf 2 eerst enige belangrijke eigenschappen en tendensen van de Nederlandse volkshuisvesting vanaf 1945 tot ongeveer 1965. Kort wordt stilgestaan bij wederopbouw, bevolkingsgroei, bestuurlijk instrumentarium en de stijl van ontwerpen in deze periode. Paragraaf 3 biedt inzicht in de Amsterdamse aanpak van de stadsuitbreiding in de naoorlogse tuinsteden en de vierde paragraaf toont hoe - in afwijking van oorspronkelijke ideeën - gedurende deze jaren van produktie het percentage hoogbouw steeds meer toenam. Ten slotte staan we stil bij de betekenis van het begrip stedelijkheid.

3.2 ENKELE HOOFDLIJNEN EN TENDENTIES VAN DE NAOORLOGSE NEDERLANDSE VOLKSHUISVESTING

Wederopbouw

Het eerste naoorlogse, door Schermerhorn en Drees gevormde, kabinet regeerde tot juli 1946. Omdat oorlog en bezetting hadden geresulteerd in een enorme vernietiging van kapitaal, was herstel van het grootste belang. Zestig procent van het produktieapparaat was verwoest. De schade beliep 10 à 15 miljard vooroorlogse gulden. Door distributie, geldsanering, prijsbeheersing en loonstop trachtte de regering het economisch herstel in goede banen te leiden.

De eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog zullen in het teken van de wederopbouw staan. In zijn radiotoespraak onmiddellijk na de bevrijding kondigde minister-president Schermerhorn dit opbouwprogramma als volgt aan:

'Het woningtekort is ontstellend groot, zowel door vernielingen in de oorlogsjaren als door het feit dat bijna niets is bijgebouwd, terwijl normaal 40.000 woningen per jaar moeten worden gebouwd om de bevolkingstoename op te vangen en onbewoonbaar geworden woningen te vervangen. Wil men de achterstand in tien jaar inhalen, en de vernielde woningen binnen deze tijd herbouwen, dan zullen er jaarlijks 65.000 à 70.000 stuks moeten verrijzen.'

Van de 2,1 miljoen woningen die Nederland in 1940 telde, werden er ruim 92.000 verwoest, 40.000 zwaar en 300.000 licht beschadigd.¹ Een andere belangrijke oorzaak van de naoorlogse vraag houdt verband met de bevolkingsgroei. De jaarlijkse netto bevolkingsaanwas, praktisch geheel bepaald door het geboorteoverschot, bedroeg over de jaren 1945-1954 en 1955-1964 respectievelijk 1,5 en 1,3 procent. De absolute bevolkingsomvang nam toe van 9,22 miljoen in 1945 tot 12,04 miljoen in 1964. De geboorteoverschotten bleven in de jaren vijftig hoog en begonnen pas in de tweede helft van de jaren zestig te dalen.²

De voortdurende vraag naar uitbreiding van de woningvoorraad houdt gelijke tred met de afname in de gemiddelde woningbezetting: in 1945 woonden in ons land gemiddeld 4,4 personen in een woning. Het naoorlogse maximum werd bereikt in 1948: 4,6 personen. Daarna zette een daling in. Midden jaren zestig was de gemiddelde woningbezetting 3,7.

In 1947 bedroeg volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek het landelijk tekort aan woningen 240.000. Ondanks de ruim 428.000 woningen die van eind 1947 tot 1955 gereedkwamen, was dit tekort niet verminderd. Het werd in 1955 op 253.000 woningen becijferd.³

Na de Tweede Wereldoorlog is er voortdurend naar gestreefd in de woningbouw met kleinere aantallen geschoolde krachten, minder manuren en minder schaarse materialen tot een grotere bouwproductie te komen. Naast een sterke rationalisatie in de traditionele bouw heeft dit geleid tot de opkomst van de systeembouw: industriële productie van woningen. Vanaf 1954 stelde de minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting extra contingenten beschikbaar ter bevordering van arbeidsbesparende bouwsystemen. De totale woningbouwproductie in de naoorlogse jaren is als volgt:

Periode	Aantal woningen
1945-1949	62.500
1950-1954	288.651
1955-1959	390.177
1960-1964	425.342

(Bron: CBS, *Tachtig jaren statistiek in tijdreeksen*

Zie ook Tabel 1 Woningproductie 1917-1972.)

De productie aan het eind van de jaren vijftig bedroeg rond 85.000 woningen per jaar. Na 1958 trad in de woningwetsector een daling in de productie op.⁴ (Zie tabel 1 en figuur 1.) Dit houdt verband met de bestedingsbeperking die in 1957 werd doorgevoerd. Volgens Van der Schaar stond het bevorderen van evenwicht op ma-

cro-niveau tussen de beschikbare financiële middelen (besparingen, saldo betalingsbalans) en de omvang van de investeringen voorop, en niet 'planning van de bouw'. Dit heeft er naar zijn mening toe geleid dat tot het einde van de jaren vijftig minder woningbouw plaats vond dan strikt vanuit de volkshuisvesting mogelijk was, aangezien opheffing van de woningnood niet de eerste beleidsprioriteit genoot.⁵

Een ander kenmerk van de naoorlogse woningbouw is de geleidelijke toename van de woninggrootte. Wat Amsterdam betreft, telde een woningwetwoning met vier kamers in de jaren vijftig circa 70 m². Dit getal liep op tot 90 à 100 m² twintig jaar later.⁶

Tabel 1 Woningproductie 1917-1972

(naar J. Nycolaas, *Volkshuisvesting* [1974], 176-177)

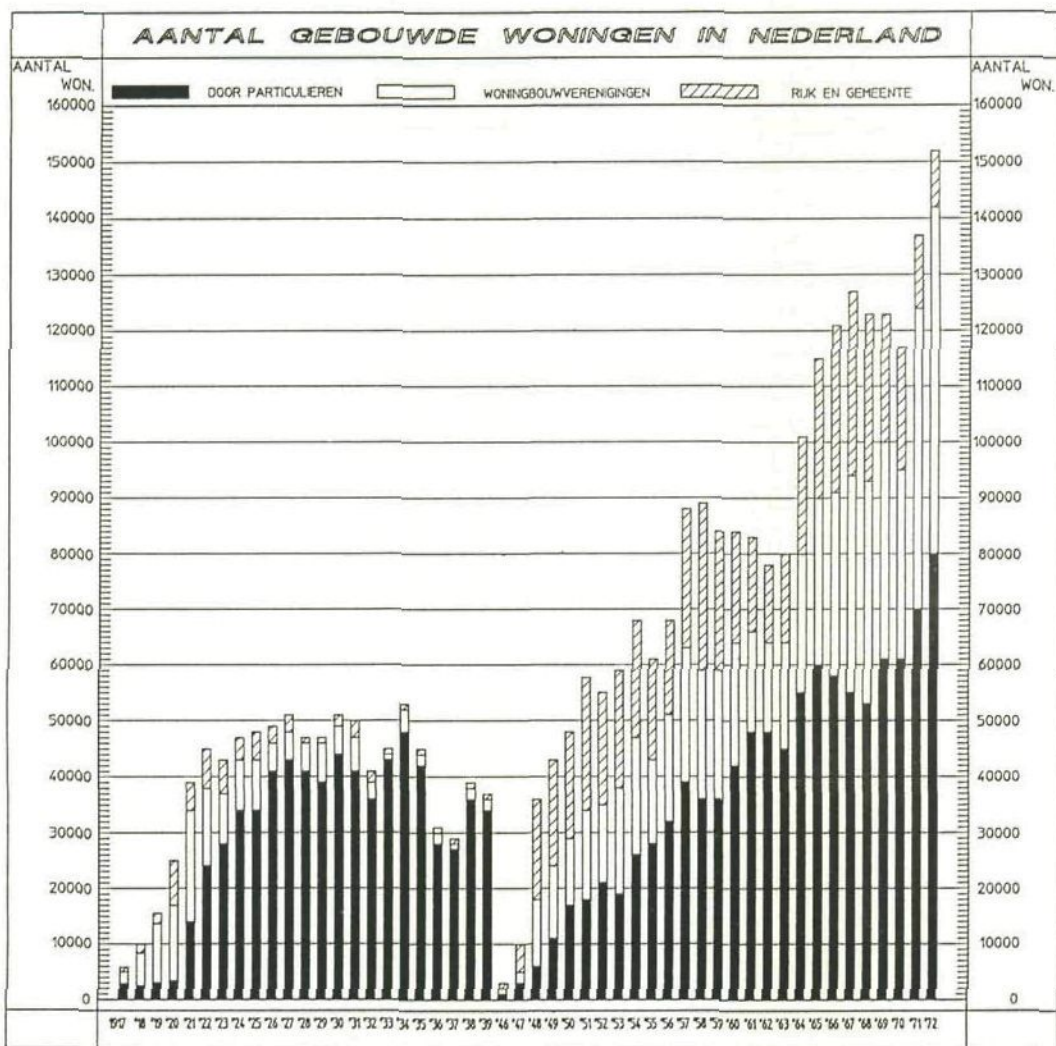
	Totale woning- productie	Woning- productie in opdracht van partiku- lieren	Woning- productie in opdr. van woningbouw- verenigingen	Woning- productie in opdracht van gemeenten
17	6.000	2.882	2.418	700
18	10.000	2.522	5.957	1.521
19	15.500	3.191	10.341	1.968
1920	25.000	3.341	13.417	8.242
21	40.364	15.379	19.298	5.687
22	45.496	25.066	13.022	6.808
23	43.132	28.093	9.590	5.449
24	46.712	34.402	8.736	3.578
25	47.190	34.593	8.538	4.059
26	48.733	41.068	4.749	2.916
27	50.246	42.686	4.801	2.759
28	47.335	40.602	5.542	1.191
29	47.330	39.884	5.221	2.242
1930	51.501	44.122	5.050	2.329
31	50.580	41.261	5.961	3.358
32	41.341	36.176	3.718	1.447
33	44.425	42.761	979	685
34	52.591	47.716	4.127	748
35	45.231	41.781	2.978	472
36	30.274	27.695	2.285	294
37	29.122	26.796	1.831	495
38	38.375	35.513	2.084	778
39	36.830	33.847	2.058	925
1940	17.661	15.023	1.945	693

41	16.450	13.101	2.569	780
42	8.355	5.785	1.918	652
43	3.228	1.386	1.565	277
44	675	496	90	89
45	389	322	27	37
46	1.593	983	162	207
47	9.243	2.663	2.210	3.592
48	36.391	5.723	11.824	17.599
49	42.791	10.352	14.120	17.110
1950	47.300	16.527	12.280	17.508
51	58.666	17.504	16.039	24.310
52	54.601	20.396	14.638	18.728
53	59.597	19.586	18.413	20.810
54	68.487	26.032	21.115	20.695
55	60.819	28.407	14.911	16.932
56	68.284	33.004	19.088	15.463
57	88.397	40.579	24.147	23.051
58	89.037	37.208	24.177	27.139
59	83.632	36.002	22.912	24.436
1960	83.815	42.118	21.929	19.407
61	82.687	47.872	16.712	17.385
62	78.375	47.900	16.162	13.520
63	79.523	44.568	19.208	15.164
64	100.978	55.172	24.534	20.314
65	115.027	59.501	29.856	24.999
66	121.699	58.476	32.860	30.363
67	127.433	55.024	39.131	33.278
68	122.773	53.059	40.443	29.271
69	123.117	60.666	39.065	23.386
1970	117.284	61.155	36.993	19.136
71	152.595	70.246	54.135	12.214
72	152.272	79.892	62.494	9.886

Wetswijziging

Maatregelen gericht op het weer op gang brengen van de woningbouw waren gebaseerd op de Wederopbouwwet en de Woningwet. Al vóór de oorlog kreeg de staatscommissie-Frederiks opdracht te onderzoeken welke wijzigingen in de Woningwet nodig waren. Deze vraag werd na de oorlog herhaald. Alom leefde de wens om tot een totale vernieuwing van de wettelijke regeling van de ruimtelijke ordening te komen. Vernieuwing van de wetgeving in het buitenland, met name Engeland (Town and Country Planning Act 1947) versterkte het aandringen op een nieuwe wettelijke regeling.

De staatscommissie-Van den Bergh, die in 1950 rapport over een nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening uitbracht, adviseerde om de band met de Woningwet te



Kolommen-grafiek van het aantal van 1917-1972 gebouwde woningen

Naar: M. Elion, Het woningbeleid in het licht der technische economie, diagnose en therapie, 1959, J. Nycolaas, Volkshuisvesting, 1974

Figuur 1.

verbreken. Ten aanzien van de gemeentelijke planning zouden de gemeentebesturen met het bestemmingsplan kunnen bereiken waarvoor zij vroeger, al naar de situatie, uitbreidingsplan, rooilijn, bouwverbod en komvoorschriften nodig hadden. Gemeentelijke uitbreidingen waren tot dan toe, zoals we in hoofdstuk 2 al zagen, of gebaseerd op de 'Regeling van de bestemming-in-hoofdzaak', of op de 'Regeling van de bestemming-in-onderdelen'. Na een jarenlange parlementaire behandeling - in de slotfase werden de voorstellen tezamen met de uit 1960 daterende 'Nota inzake de ruimtelijke ordening' besproken - bereikten de voorstellen in 1962 het Staatsblad.⁷

Het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam zou, als het op basis van de nieuwe wet zou zijn gemaakt, de naam 'structuurplan' hebben meegekregen. Het Besluit op de Ruimtelijke Ordening en de Nota van Toelichting uit 1960 zien nu het structuurplan als een document, waarin de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van een gemeente op langere termijn zijn aangegeven. De nadruk valt niet meer op een te bereiken eindstadium, maar op een ontwikkelingsproces.

Vermeldenswaard zijn verder de juridische maatregelen, nodig om de beschikbare woonruimte te verdelen en om de huren te beheersen. Sedert 1947 was er de Woonruimtetwet, die het veel langer zou uit houden dan men ooit had vermoed. Vanaf 1950 gaf de Huurwet de wettelijke basis voor huurbeheersing.

Planning

W. Steigenga omschreef in *Moderne planologie* (1964) de ruimtelijke plannen die tot dan waren gemaakt als produkt van een technische en architectonisch-stedebouwkundige benadering, gebaseerd op de vooronderstelling dat een zogenaamd afrondingsplan mogelijk zou zijn.⁸ Deze typering geldt ook het Algemeen Uitbreidingsplan, waarin volgens Van der Velde de algemene lijnen aangegeven worden 'voor een als *voltooid* te beschouwen toekomststad'.⁹

Bestuur en planning in deze jaren staan dus sterk in het teken van 'maken' en 'afronden'. Verhelderend is, wat de in 1983 verschenen studie *Planning als onderneming* hierover meedeelt.¹⁰ Deze studie schetst de samenhang tussen de definitie van overheidsplanning en die van de algemene maatschappelijke situatie in drie peiljaren: 1960, 1970 en 1980. Opvallende aspecten van de sociale omgeving waarin de overheidsplanning zich rond 1960 bevindt, zijn onder meer de vrij snel verkregen welvaart en de tamelijk stabiele maatschappelijke verhoudingen, een tijd getypeerd met 'verzuilde verhoudingen in de welvaartsstaat'. Overheidsplanning wordt vooral gezien als een wetenschappelijk middel dat in de praktijk tot uitdrukking kwam in onder meer grote infrastructurele werken (Zuiderzeewerken, Deltawerken) en bij grote stadsuitbreidingen, wegenbouw en ruilverkavelingen.¹¹

Een onverdachte bron uit deze tijd is de *Nota inzake de ruimtelijke ordening*, waarin ruimtelijke planning als volgt wordt gekenschetst: 'Is de ruimtelijke ontwikkeling dus een proces dat zich als het ware vanzelf voltrekt, van ruimtelijke ordening kan men spreken wanneer van overheidswege bewust getracht wordt aan dit proces leiding te geven'.¹² Als hoofdlijn voor stadsuitbreidingen geldt 'de zorg voor goede en voldoende ruime stadsplannen'.¹³

De stijl van de naoorlogse wijken

De wijken van kort na de oorlog hebben een eigen gezicht dat naast de aanblik van voorgaande en erop volgende wijken moeiteloos herkenbaar is. Dit houdt enerzijds verband met de praktijk van de wederopbouw. Vooral historisch ingestelde architecten en stedenbouwers werden ingezet, hetgeen in plaatsen als Middelburg, Arnhem en Rhenen leidde tot wat als een 'historiserende' aanpak bekend staat.

Anderzijds geldt de stelling van H. Rottier, dat de naoorlogse nieuwbouw te herleiden is tot het progressieve functionalisme uit de jaren dertig:

'De eenvoudige ruimtelijke geleding, de sterke functiesplitsing, een woonmilieu dat ontegenzeggelijk gunstig contrasteerde met de woonvormen uit de voorgaande decennia en de mogelijkheden het verkeer te geleiden, spraken veel ontwerpers en vooral de overheid aan.'¹⁴

Een dergelijke aanpak stond degenen die met de problemen van de stedelijke uitbreidingen werden geconfronteerd, toe om zich te beperken tot zuiver kwantitatieve overwegingen en tot toepassing van vuistregels en normen. 'Architectonische en stedenbouwkundige creativiteit werden tot een minimum herleid. De stedelijke expansie was blijkbaar een doel op zich geworden', voegt Rottier er aan toe.

In het algemeen kregen de wijken van de jaren vijftig een ruime en open opzet, brede wegen en veel groen.¹⁵ Een voorbeeld dat landelijk navolging verkreeg, waren de naoorlogse uitbreidingsplannen van Amsterdam. Deze plannen lieten met het doorbreken van de gesloten straatwand een 'streven naar openheid' zien. Overwegingen die tot het vaarwel zeggen van de gesloten straatwand hebben geleid, in het vorige hoofdstuk reeds behandeld, betroffen onder meer betere luchtverversing voor de binnenterreinen en een betere oriëntatie van woningen en binnenterreinen ten opzichte van de zon. Verder streefde men uit psychologische en medisch-hygiënische overwegingen naar zoveel mogelijk groen in de woonwijken.¹⁶ In het rapport *Woning en wijk* van de Studiegroep Woningarchitectuur van de Bond van Nederlandse Architecten uit 1955 werd deze eis als volgt verwoord:

'Ook al moet een mens uit het maatschappelijke en vooral het stedse cultuurleven afstand doen van het voortdurende en directe contact met de vrije natuur, toch moet zijn leven - op

straffe van gedeeltelijke innerlijke verdorring - onverbrekkelijk verbonden blijven met de elementen *bodem en groen*. Daartoe is het noodzakelijk dat hij dagelijks de bodem in tuin of park kan betreden, dat hij gras en bladeren kan zien en ruiken, dat zijn blik kan uitrusten op bodem en bloemen en dat hij de wisseling der jaargetijden kan volgen.¹⁷

Metropolitaine ontwikkelingen zoals die zich in Engeland en Duitsland hadden voltrokken, werden afgewezen. Er was zelfs sprake van een zekere argwaan jegens de massaliteit van de grote stad. Op basis van psychologische en medische argumenten, verklaarde men de grote stad nadelig voor lichaam en ziel. Volgens H. van der Cammen en L. de Klerk overheerste 'de mening (...) dat de vooroorlogse stad had gefaald als ruimtelijk kader voor een samenbindend sociaal-cultureel gemeenschapsleven'. Van deze opvatting vormt het in 1946 verschenen boek *De stad der toekomst, de toekomst der stad. Een stedenbouwkundige en sociaal-culturele studie over de groeiende stadsgemeenschap* een exponent. Deze Rotterdamse publikatie, samengesteld door een team van tien deskundigen (waaronder ir W. van Tijen) onder voorzitterschap van ir A. Bos, directeur van de Dienst van Volkshuisvesting, werkte de zogeheten *wijkgedachte* uit. In een hoofdstuk met als veelzeggende titel 'Mens en gemeenschap in de moderne stad' werd geponeerd, dat in nieuwe woonbuurten met een rustig en veilig woonmilieu een zekere gemeenschapszin tot bloei zou kunnen komen. De wijkgedachte telde haar aanhangers onder architecten en stedenbouwers van zowel Nieuw-Zakelijke als Delftse-Schoolrichting.¹⁸

In 1955 werd de wijkgedachte op een congres gewijd aan 'Sociale samenhangen in nieuwe stadswijken' echter uit de tijd verklaard. Onderzoek had uitgewezen dat territoriale kaders voor gemeenschapsvorming terrein hadden verloren aan functionele kaders op basis van overeenkomstige beroepen, status, interesses en opvattingen. Naarmate de welvaart toenam, zouden deze relaties zich verder buiten het woongebied ontwikkelen. In 1960 spreekt De Jonge van 'het echec van de wijkgedachte'.¹⁹

Toch bleef de afwijzende houding ten opzichte van de grote stad bestaan. Ze manifesteerde zich bijvoorbeeld in een voorkeur voor een gedeconcentreerd patroon van stedelijke nederzettingen. Deze 'spreidingsgedachte' komt zowel in rijksnota's als bij diverse politieke partijen naar voren.²⁰

Geleidelijk veranderde in de jaren vijftig de schaal in de woonwijken. Het gemiddelde vloeroppervlak van de woningen nam gestaag toe. Een overgang had plaats naar meer gestapelde bouw, hogere gebouwen en grotere tussenruimten. Eigen tuinen maakten plaats voor de gemeenschappelijke, voor het blok bestemde tuin, aan de voorzijde in de vorm van kleine, grotendeels met gras begroeide strookjes, aan de achterzijde een klein tuintje voor de eerste woonlaag en soms een gemeenschap-

pelijke kijktuin. In andere gevallen kon de ruimte ook zonder meer door het publiek worden betreden. Bewoners van eengezinshuizen konden beschikken over een vrij kleine eigen tuin, waarachter zich soms een gemeenschappelijke tuin uitstreekte.

Al met al is de openheid van de woning en de onmiddellijk daaraan grenzende ruimten dus zeer veel groter geworden dan vóór de Tweede Wereldoorlog gebruikelijk was.²¹

3.3 STADSUITBREIDING 1945-1965

Openkele uitzonderingen na is er tijdens de bezetting in Amsterdam niet gebouwd. Arbeiders waren ten gevolge van bezettingsmaatregelen nauwelijks beschikbaar en op alle materialen had de Duitse weermacht beslag gelegd.

In de hongerwinter waren meer dan 5000 woningen door houtroof en sloop verloren gegaan. Mede door de verwaarlozing was de totale woningvoorraad gedurende de oorlog met ruim 6000 verminderd.

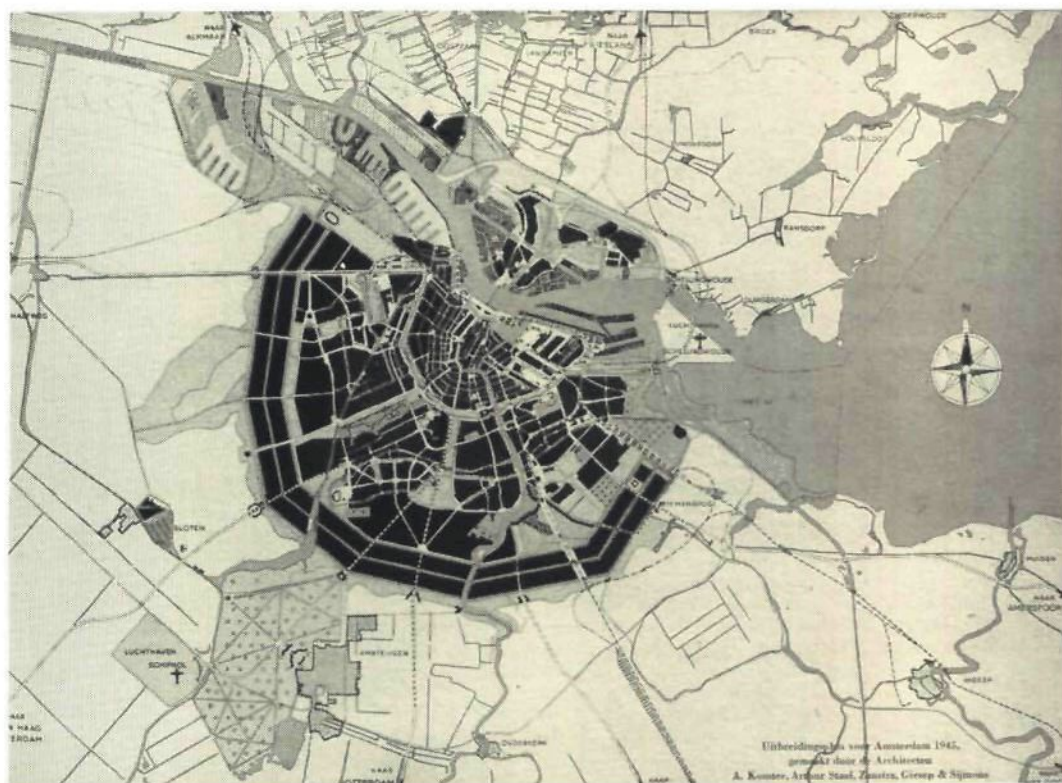
Bij de bevrijding in mei 1945 verkeerde Amsterdam in een staat van grote ontreding. Op veel plaatsen was de hoofdstad geplunderd, zodat allereerst herstel van de welvaartsbronnen noodzakelijk was. De eerste naoorlogse jaren werden daarvoor benut.²² De Amsterdamse woningvoorraad was bij de bevrijding gedaald tot 221.000. Toen de Woningdienst het woningtekort uitrekende, bleek dat bijna 13.000 gezinnen dringend een zelfstandige woning nodig hadden.

Door het zich in 1946 en volgende jaren herstellende economische leven, dat gepaard ging met de vestiging van nieuwe en uitbreiding van bestaande industriële ondernemingen, nam het probleem van de huisvesting alleen maar in omvang toe. Het directe woningtekort bedroeg eind 1946 ongeveer 20.000, terwijl voor een goed functioneren van de woningmarkt ongeveer 6000 woningen méér nodig waren (zie tabel 2). In 1953 gold een officieel tekort van ruim 28.000 woningen.

afb.3.1

A. Komter, Arthur Staal, Zanstra, Giesen en Sijmons, m.m.v. M. Duintjer (1945), gepubliceerd in *Bouwen van woning tot stad* (1946)

Drie grote concentrische grachtenringen, in halve-maantvorm om de oude, de nieuwere en de nieuwste stad. Het groen is in dit plan over de stad verspreid en door brede straten begrensd. In de gemeentepolitiek heeft dit plan geen rol gespeeld: bebouwingsplannen voor de tuinsteden zijn op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan gemaakt.



Tabel 2 Toename woningvoorraad en woningbehoefte te Amsterdam 1-1-1946 - 1-1-1966
(Naar J.J. van der Velde [1968], 396)

	Woningen	Netto vermeerdering woningen	Minder woningen dan gezinnen
1946	220 693	-	12 706
1947	220 168	-	21 074
1948	220 739	571	25 971
1949	221 608	869	29 325
1950	222 833	1 225	31 003
1951	226 221	3 388	31 223
1952	228 723	2 502	31 785
1953	231 827	3 104	31 109
1954	235 097	3 270	30 100
1955	239 785	4 688	28 356
1956	242 383	2 598	28 215
1957	245 405	3 022	27 412
1958	248 544	3 139	25 883
1959	252 240	3 696	23 642
1960	256 223	3 983	20 005
1961	260 405	4 182	15 934
1962	263 999	3 594	13 069
1963	266 569	2 570	11 371
1964	267 919	1 350	10 997
1965	268 993	1 074	10 667
1966	271 839	2 846	7 956

Pas in de jaren vijftig kon op grote schaal met de noodzakelijke woningbouw worden begonnen. Voorwaarde voor snelle woningproductie was het tijdig gereed zijn van terreinen wat leidde tot de problematiek van verwerving en bouwrijpmaken. Om tot ophoging over te gaan diende Amsterdam eerst vrij over de terreinen te kunnen beschikken. De voor onteigening nodige procedure kon worden gebaseerd op het Algemeen Uitbreidingsplan. Deze weg was jaren korter dan onteigening op basis van uitbreidingsplannen-in-onderdelen, die immers eerst moesten worden voorbereid, ontworpen en vastgesteld.²³

Over deze periode handelt het boek *Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967* van mr J.J. van der Velde. Van der Velde was sedert 1935 lid van de raad voor de SDAP (later PvdA) en vanaf 1948 tot 1953 opvolger van de communistische wethouder L. Seegers, met een combinatie van de portefeuilles publieke werken en volkshuisvesting. Zijn in 1968 verschenen boek geeft een omvangrijk overzicht

afb.3.2

'Gevel aan de Juliana van Stolberglaan. Woonkamers met naar binnen draaiende deuren en "fransch balkon".'

Foto van C. Oorthuijs bij een artikel van Merkelbach en Karsten over Landlust, *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw* 18(1937)9, p.134.



van een kleine dertig jaar stadsuitbreiding. Het bevat Van der Velde's nauwgezette bewerking van de informatie die de gemeentelijke diensten op verzoek van burgemeester Van Hall hadden verstrekt. Het is één lange lofzang op het Algemeen Uitbreidingsplan. Dit is tegelijk waarschijnlijk de reden dat het zo opvallend afwezig is in de gebruikte literatuur van *Delegatie bij planvoorbereiding*, een kritisch opgezet proefschrift uit 1976 over het Algemeen Uitbreidingsplan van W.J. Bruyn, in die tijd als socioloog bij de Afdeling Stadsontwikkeling van de dienst Publieke Werken werkzaam.

Was de woningnood in de landelijke politiek een vast klaagnummer, in Amsterdam werd het probleem nog versterkt door een aanzienlijke veroudering van de voorraad. De door de regering toegestane woningcontingenten waren voor Amsterdam buitengewoon laag. Voor het jaar 1946 bedroeg dit contingent 500 woningen, voor 1947 1080 en voor 1948 600 - 'hele kleine druppeltjes op een gloeiend hete plaat'.²⁴ Pas vanaf 1950 komt het aan Amsterdam toegekende woningcontingent boven de 2000. (Zie tabel 3.) De woningnood was nijpend. Tienduizenden gezinnen waarvoor geen woning beschikbaar was, moesten zich door inwoning of op zolderkamertjes behelpen.

Tabel 3. Aan Amsterdam toegekende woningcontingenten en de voltooide woningen 1945-1965 (Naar J.J. van der Velde [1968], 396)

Jaar	Contingent	Voltooid
1945	-	-
1946	500	-
1947	1 080	68
1948	600	651
1949	1 859	816
1950	2 782	2726
1951	3 327	2 402
1952	3 195	3 104
1953	3 120	3 246
1954	3 892	4 786
1955	3 130	2 695
1956	3 658	3 427
1957	4 779	3 513
1958	4 682	4 071
1959	3 903	4 522
1960	3 853	4 815
1961	3 909	4 396
1962	3 735	3 901
1963	3 524	2 627
1964	2 916	2 443
1965	2 830	3 595

In 1950 was het berekende tekort gestegen tot 31.000, terwijl voor een goed functioneren van de woningmarkt 39.000 woningen nodig waren. In dit jaar raakte de woningbouw weer wat uit het slop: ruim 3000 nieuwe woningen werden aan de voorraad toegevoegd, 2200 daarvan waren verenigingswoningen. (Zie tabellen 2 en 4.)

Tabel 4 . Woningvoorraad volgens eigendom te Amsterdam 1-1-1946 - 1-1-1966

(Naar J.J. van der Velde [1968], 400)

	Gem.dienst volkshuis- vesting	Woning corpo- raties	Hofjes- woningen	Particu- lieren en anderen	Totaal
1946	12 711	24 748	1 453	181 781	220 693
1947	12 820	24 739	1 448	181 161	220 168
1948	12 976	24 756	1 414	181 593	220 739
1949	13 618	24 838	1 414	181 738	221 608
1950	13 898	25 332	1 414	182 189	222 833
1951	14 475	27 471	1 413	182 862	226 221
1952	14 662	29 108	1 351	183 602	228 723
1953	14 857	31 570	1 353	184 047	231 827
1954	15 007	34 317	1 342	184 431	235 097
1955	15 075	38 087	1 337	185 286	239 785
1956	15 318	39 455	1 338	186 282	242 383
1957	15 309	41 895	1 340	186 861	245 405
1958	15 602	44 231	1 338	187 373	248 544
1959	16 134	46 207	1 327	188 572	252 240
1960	16 339	50 030	1 291	188 563	256 223
1961	16 473	54 092	1 290	188 550	260 405
1962	16 496	57 288	1 290	188 925	263 999
1963	16 871	59 441	1 289	188 968	266 569
1964	17 174	60 687	1 288	188 770	267 919
1965	17 386	61 715	1 299	188 593	268 993
1966	18 181	62 866	1 299	189 493	271 839

Bij zijn aantreden als wethouder in 1948 gaf Van der Velde de raad een overzicht van de situatie, waarbij hij tot de conclusie kwam dat bij een normale groei van de Amsterdamse bevolking in de komende twaalf jaar 84.000 woningen gebouwd dienden te worden - dat was 7000 per jaar -, wilde men elk gezin aan een passende woning helpen.

Hij gaf de Dienst der Publieke Werken opdracht de uitvoering van het Algemeen Uitbreidingsplan in zijn geheel ter hand te nemen. Een besluit van Burgemeester en Wethouders lag aan deze beslissing overigens niet ten grondslag.²⁵ De dienst stelde een produktieschema op voor alle wijken: tussen 1951 en 1959 zouden voor 50.000 woningen terreinen bouwrijp worden gemaakt. De tactiek van Van der Velde bestond hierin, dat hij op basis van het AUP begon met het opspuiten van terreinen en zelfs als er nog geen vergunning binnen was, de bouw van nieuwe woningen van start deed gaan. De minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting mr J. in 't Veld

afb. 3.3

Maquette Amsterdam-West

Buiten de ringspoorbaan, gelegen rondom de voormalige Slotermeerpolder (Sloterplas) de vier westelijke tuinsteden Sloterveer, Geuzenveld, Osdorp en Slotervaart. Binnen de ringspoorbaan: Overtoomseveld.



riep zijn partijgenoot nog wel ter verantwoording, maar de bouw zou er niet door worden vertraagd.

Voor particuliere investeerders was het in het systeem van geleide economie uit de eerste naoorlogse jaren niet erg aantrekkelijk geld in de woningbouw te steken, zodat de gemeente de woningbouwverenigingen inschakelde. Zij zouden in de tuinsteden verreweg het grootste deel van de nieuwe voorraad realiseren, daarmee uitgroeiend tot machtige corporaties.

Jaar na jaar zal het kwantitatieve woningtekort worden ingelopen. Het netto woningtekort (aantal gezinnen minus aantal woningen) dat in 1950 nog 30.000 bedroeg, is tien jaar later teruggebracht tot circa 15.000 en in 1965 circa 8000.²⁶ (Zie tabel 2).

'Tuinsteden'

Onder supervisie van B. Merkelbach startte in 1951 de bouw van de westelijke 'tuinsteden' Sloterveer, Slotervaart, Geuzenveld en Osdorp. Daarnaast werd per wijk een architect belast met de supervisie over de architectuur. Supervisoren waren verantwoording schuldig aan de Commissie voor de Nieuwe Stad. Hun formele taakopdracht, vastgelegd in de door B en W goedgekeurde instructie voor supervisoren, bestond uit het uitwerken van het uitbreidingsplan tot een volledig bebouwingsplan, in samenwerking met de gemeentelijke diensten, de architecten en de opdrachtgevers.²⁷

In het hierboven genoemde boek stelt Van der Velde dat het AUP met deze tuinsteden 'de juiste grondslagen heeft gelegd voor het zoveel mogelijk scheppen van een ideale levensruimte'. Deze stadsdelen zijn

'doordrongen van groen dat zich van de grote parken en plantsoenen als een aderstelsel vertakt tot het groen om de huizenrijen. () Men heeft niet ten onrechte ervan gesproken, dat terwijl vroeger een park in de stad was aangelegd in deze nieuwe uitbreidingen een stad in een park tot stand gebracht wordt.'²⁸

De plattegronden van de wijken zijn in dit overzichtswerk afgebeeld op een groene ondergrond, zodat ze als het ware zwemmen in het groen. Het illustreert sprekend wat Van der Velde een 'aderstelsel' noemt.

In de naoorlogse periode stond - de woorden zijn van Van der Velde - het streven naar een 'ideale levensruimte' voorop. Hij besteedt een afzonderlijke paragraaf aan 'Toekomstwaarde' waarin hij schrijft: 'Nieuwe woongebieden zouden niet leefbaar zijn, indien daarin niet (in verband met de toename van de vrije tijd) op ruime schaal in recreatiemogelijkheden zou zijn voorzien.'²⁹ Als punten van kritiek bij de nieuwe wijken noemt Van der Velde allereerst het ontbreken of in onvoldoende mate



afb.3.4

Gezicht op Geuzenveld en Slotermeer, vanuit het westen

Deze foto is opgenomen in *Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers* (juni 1962). Gevarieerde bebouwing in laagbouw, etagebouw en hoogbouw. Stroken- en hovenbouw, loodrecht op of evenwijdig aan de wegenstructuur.

aanwezig zijn van een stedelijk karakter en ten tweede het ontbreken van ontmoetingspunten, vervolgens opmerkend dat 'de sociologen een belangrijke bijdrage (kunnen) leveren in het opsporen van gebreken in het bestaande'.³⁰

De realisatie van de nieuwe tuinsteden werd in de media uitvoerig gevolgd en het slaan van elke eerste paal verscheen stevast op het Polygoon-journaal.

Voor tuinstad Sloterveer sloeg de minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting J. in 't Veld in 1951 de eerste paal, waarna Koningin Juliana in 1952 de nieuwe tuinstad officieel openstelde. In 1953 werd voor Geuzenveld de eerste paal geslagen door minister H.B.J. Witte, in Slotervaart verrichtte oud-wethouder J.J. van der Velde deze handeling in 1954. Hierna volgt voor Osdorp in 1957 de eerste paal door wethouder A. in 't Veld en voor Buitenveldert in 1958 een eerste steen door commissaris van de koningin M.J. Prinsen. In 1960 slaat minister J. van Aartsen de honderdduizendste paal in de tuinsteden.

Woning- en bevolkingsaantal en woningdichtheid

In Sloterveer zijn per 1 januari 1956 8700 woningen gerealiseerd, de drie andere wijken tellen dan nog niet meer dan circa 500 woningen. Vijf jaar later, in 1960, telde Sloterveer 10.125 woningen, Slotervaart 5200, Geuzenveld 4500 en Osdorp 9400.

Per 1 januari 1965 was de situatie in de vijf tuinsteden als volgt.

Tabel 5. Oppervlakte, woning- en bevolkingsaantal en woningdichtheden in de vijf tuinsteden per 1-1-1965 (Naar Van der Velde (1968) en Locher (1985))

	Sloterveer	Geuzenveld	Slotervaart	Osdorp	Buitenveldert
oppervlak	246 ha	119 ha	138 ha	293 ha	276 ha
woningaantal	10.125	4500	5250	9400	5800
bevolkingsaantal	36.250	18.650	19.450	35.050	18.350
woningdichtheid bruto	44	39	39	41	32
woningdichtheid netto	65	61	55	77	65

Buitenveldert bezit de laagste bruto woningdichtheid, Osdorp de hoogste netto woningdichtheid.

Als basis voor Slotermeer diende het plan-in-onderdelen, dat in een officiële versie in 1939 was verschenen. Het aangepaste plan uit 1952 vertoont een veel grotere variatie in vormgeving en stedelijke ruimten. Bijna alle woningbouw in Slotermeer werd uitgevoerd door de Woningdienst en de woningbouwverenigingen. De verdeling in de verschillende woningtypen voor de tuinsteden volgt in paragraaf 4.

Geuzenveld werd opgedeeld in zes grote stukken, van elkaar gescheiden door wegen. Per deel is er één architect en één woningbouwvereniging. Hoge bebouwing is in het midden geconcentreerd, aan de buitenkant vindt men overwegend lage bebouwing. In navolging van Frankendael en Slotermeer is ook in Geuzenveld hovenbouw toegepast, die zich echter niet tot de laagbouw beperkt, maar ook in hoogbouw verwezenlijkt is.

Van de vier buiten de ringweg ontworpen westelijke tuinsteden ligt Slotervaart met het hoogste percentage middenstandswoningen het dichtst bij de vóóroorlogse bebouwing en dichtbij de Sloterplas en het parkgebied daaromheen. De Woningdienst paste veel herhalingen toe om de bouw te versnellen. De particuliere bouw vormt hier voor het eerst een flink aandeel van de totale woningbouw.

In Osdorp is de particuliere bouw toegenomen en werd hoogbouw verder doorgevoerd. De verkaveling stemt overeen met wat eerder in andere tuinsteden tot stand was gebracht: een combinatie van stroken- en hovenbouw, die nagenoeg overal loodrecht op, of evenwijdig aan de wegenstructuur was ontworpen. Een uitzondering hierop zijn de zes torengebouwen aan de Sloterplas.

In Buitenveldert bestaan de etagewoningen van de woningbouwverenigingen uit drie woonlagen. De vierde laag, zoals elders in de Amsterdam gebruikelijk, ontbreekt hier vrijwel. De ruimte tussen de gebouwen werd als openbaar groen ingericht. Sommige laagbouwverkavelingen zijn strokenbouw, uitgevoerd met auto-vrije woonpaden. Daarnaast is een verkavelingstype toegepast met gezinshuizen langs 'gewone' straten, *drive-in*-huizen, villa's en bungalows aan het water.³¹ De stedenbouwkundige structuur van Buitenveldert, die tot in het Gijsbrecht van Aemstelpark is doorgezet, is zeer rechthoekig en rechtlijnig, zodat het geheel een nogal monotone indruk maakt.

3.4 TUINSTEDEN EN STEDELIJKHEID

In de produktiegerichte planning stond, met een woord van Van der Velde, het scheppen van voorwaarden voor de 'volledige ontplooiing van ieders persoonlijkheid' voorop. De opheffing van de Amsterdamse woningnood werd in het volkshuisvestingsbeleid van deze jaren vertaald in een goed geolied bouwpro-

ces, waarin volgens Taverne woningen en wijken werden ontworpen en gebouwd met alleen het oog op de geldende Voorschriften en Wenken, de planning, het management en bureaucratische richtlijnen.³² Eén van de meest in het oog springende uitkomsten van deze produktiegerichte planning is - in afwijking van een leidend beginsel uit het Algemeen Uitbreidingsplan - de sterke toename van het percentage woningen in meergezinshuizen.

In 1939 schreef het hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling in een toelichting bij het uitbreidingsplan Slotermeer: 'Van de oppervlakte bouwterrein en dus ten naaste bij ook van de oppervlakte der woonkwartieren zal slechts éénderde bezet zijn met hoge bouw, tweederde met lage bouw. Alleen op grond van deze verhouding zal de wijk dus reeds een tuinstadkarakter vertonen.'³³ In hoofdstuk 2 is reeds als uitgangspunt van het Algemeen Uitbreidingsplan vermeld, dat in het gebied buiten de ringspoorbaan vijftig à zestig procent eengezinshuizen diende te komen. De keuze hiervoor paste binnen het streven om uitbreidingen volgens de tuinstad-idee te realiseren. Dit werd onder meer gemotiveerd met verwijzing naar de gewildheid van de laagbouw in Amsterdam-Noord.

Dat men zich bij Stadsontwikkeling zeer wel bewust was van de concurrerende werking van omringende woongebieden, blijkt uit het vervaardigen in mei 1940 van een studierapport 'De trek naar buiten'.³⁴ Dit rapport - overigens niet gepubliceerd - behelsde een onderzoek naar de factoren die bepaalde inkomensgroepen (vooral gezinnen uit de hogere inkomensklassen) ertoe brachten zich in de forensengebieden het Gooi, Kennemerland of de randgemeenten te vestigen. Uit onderzoek was gebleken, dat het wonen in een eengezinshuis met veel groen in de omgeving daarbij een grote rol speelde. Het onderstreepte andermaal het belang om een zeer aanzienlijk deel in lage bouw te realiseren.

Vermeldenswaard is ook een studie van W. Sleumer. Deze onderzocht in 1939 de migratie naar de Amsterdamse randgemeente Badhoevedorp. Hij constateerde, dat jonge gezinnen die zich eenmaal in nieuwe voorstedelijke woongebieden hadden gevestigd, er in meerderheid niet voor voelden om naar de grote stad terug te keren.³⁵

Bruyn laat zien dat het hierboven vermelde percentage eengezinshuizen in geen van de tuinsteden is gerealiseerd: Slotermeer, Geuzenveld en Slotervaart - wijken die het eerst tot stand kwamen - vertonen verhoudingsgewijs nog het hoogste percentage. Toch komen ze niet verder dan de helft van datgene wat men zich bij het maken van het plan had voorgesteld. (Zie tabel 6.) De cijfers van het AUP staan vermeld in de meest rechtse kolom.)

Tabel 6. Gerealiseerde bebouwingstypen in de naoorlogse tuinsteden %

Soort bouw	Sloter-meer	Geuzen-veld	Sloter-vaart	Os-dorp	Buiten-veldert	Plan
Eengez. huizen	25.3	27.7	25.3	16.3	13.4	50-60
Andere laagb.	7.2	6.7	4.4	1.7	1.2	
3-4 hoog	53.4	64.1	62.0	54.5	56.3	48-38
Hoger dan 4	14.1	1.5	7.4	27.5	29.1	2
Totaal	100	100	100	100	100	100

Bron: Bruyn (1976), *Delegatie bij planvoorbereiding*, p.14. De cijfers gelden per 1-1-1970, wanneer ook Osdorp en Buitenveldert zijn voltooid.

In Osdorp en Buitenveldert dalen de percentages eengezinshuizen aanmerkelijk. Ook de percentages 'andere laagbouw' (onder meer winkelbebouwing) dalen fors. Cijfers voor middelhoge bouw in drie en vier lagen zijn daarentegen hoger dan de uit het Algemeen Uitbreidingsplan resulterende percentages. In alle tuinsteden vormt dit type bebouwing nog de hoofdmoot. De hoogbouw, aanvankelijk bedoeld als visueel accent op belangrijke punten in de wijken, wordt in Osdorp en Buitenveldert een dominerend element.

'Stedelijkheid' in de tuinsteden

Zoals hierboven al vermeld, onderstreepte Van der Velde in zijn beoordeling van de tuinsteden 'het ontbreken of in onvoldoende mate aanwezig zijn van een stedelijk karakter'. Hoe werd er door anderen tegen dit idee van stedelijkheid aangekeken?

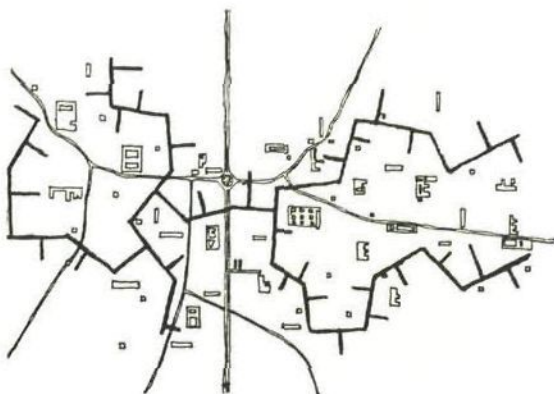
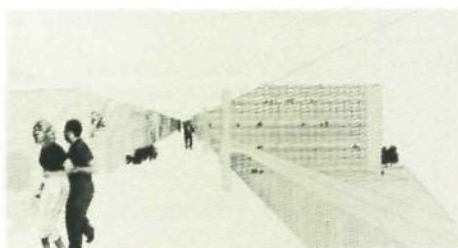
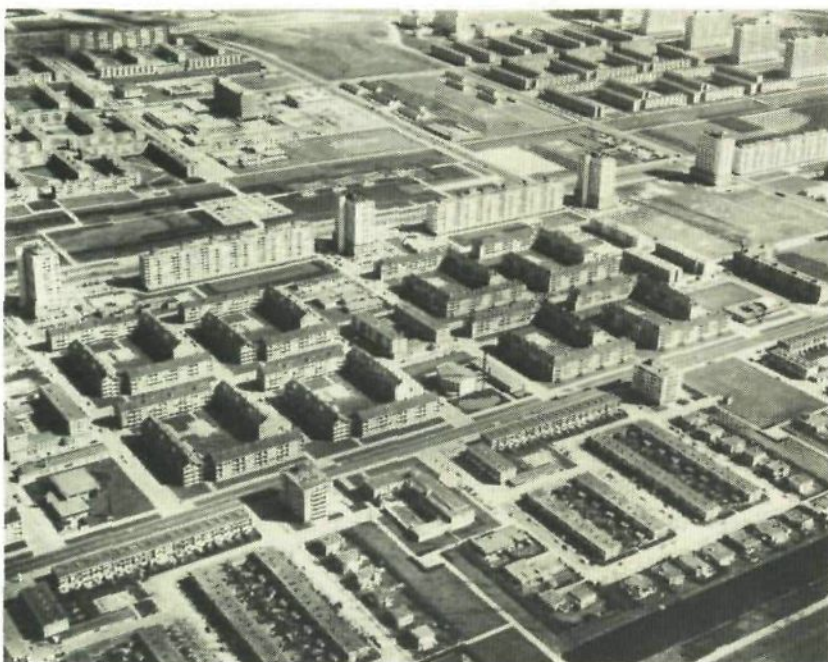
Een omvangrijk opstel van de sociaal-geograaf W. Heinemeijer uit 1965 over 'De stad' is representatief voor de discussie over 'stedelijkheid' in het universitaire milieu der geografen.

Al vanaf het begin van de jaren vijftig had het Amsterdamse instituut waaraan Heinemeijer verbonden was, onderzoek gedaan naar bevolkingsontwikkelingen in de nieuwe tuinsteden.³⁶ In een definitie van 'stad' tegenover 'niet-stad' gebruikt Heinemeijer de kenmerken aantal, dichtheid en heterogeniteit van de bevolking en de pluriformiteit van de bedrijvigheid. Wat het 'stadsleven' betreft, noemt hij twaalf structuurkenmerken, onder welke grootte en dichtheid van de bevolking; ouderdom van de stad; groeitempo van haar ontwikkeling; bouw- en geleding van de stad; geografische ligging en sociale situering; samenstelling van de bevolking

afb. 3.5

Gezicht op Buitenveldert, gezien in noordelijke richting (1970)

Etagewoningen van de woningbouwverenigingen in drie woonlagen, openbaar groen tussen de gebouwen. Een 'gouden rand' met rijenhuizen, drive-in woningen, villa's en bungalows.



afb.3.6

Structureren van de stad

Alison en Peter Smithson presenteerden op de negende bijeenkomst van de Congres Internationaux d'Architecture Moderne (Aix-en-Provence, 1953), die aan 'Habitat' was gewijd, hun stad op meer niveau's: wooncomplexen met 'straten in de lucht'. 'Streets-in-the-air are linked together in a multi-level continuous complex, connected where necessary to work and to those ground elements that are necessary at each level of association' (*Urban structuring*, 1967).

Eerder publiceerden ze over dit onderwerp *Uppercase* (1960) en in *Architectural Design*.



naar leeftijd; betekenis van de migratie en herkomst van de bevolking; samenstelling van de beroepsbevolking. Met elkaar vormen ze 'het grote-stadsfenomeen'.

Heinemeijer wijst vervolgens op een verschuiving met verstrekkende consequenties. Hij signaleert een zich terugtrekken op het private terrein van woning en gezin, naar datgene wat Amerikaanse gezinssociologen 'family individualism' noemen en Duitse sociologen 'Privatisierung des Lebens'. Hierin ziet Heinemeijer een grondtrek van de stedelijke samenleving: het samenleven speelt zich af 'hetzij in de sociale aggregaattoestand van openbaarheid, hetzij in de sfeer van beslotenheid en particulariteit'. In navolging van de Duitse socioloog H.P. Bahrdt verbindt hij aan deze verschuiving als conclusie: 'hoe sterker de polariteit en wisselwerking tussen de sferen van *Privatheit* en *Öffentlichkeit*, des te stedelijker het leven van een nederzetting; hoe minder zulks het geval is, des te geringer het *stadskarakter*'.³⁷

Kritiek van leden van de *Forumgroep* (genoemd naar het gelijknamige tijdschrift) eind jaren vijftig laat zien, hoe verschillende vooraanstaande architecten geleidelijk anders gingen denken over de naoorlogse stedenbouw. Deze verschuiving in hun opvattingen liep parallel met de thematiek van de vier naoorlogse congressen van CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne).³⁸

CIAM VIII (1951, Hoddesdon bij Londen) was gewijd aan het thema 'the core' ofwel 'het hart van de stad'. Er werden stedenbouwkundige oplossingen getoond voor een centrum van respectievelijk een stad, stadsdeel en dorp. De groep 'de 8' verzorgde een Nederlandse bijdrage, die bestond uit een ontwerp voor een nieuw te bouwen dorpje Nagele in de Noordoostpolder. Het dorpshart werd gevormd door een grote groene grasvlakte rondom een drietal kerken.

In 1953 was op het negende CIAM-congres te Aix-en-Provence het thema 'Habitat', waarmee 'problemen van leven en wonen en hun samenhang' werden bedoeld. Het thema 'Habitat' keerde terug op het tiende CIAM-congres in 1956 te Dubrovnik, nu niet langer als een complex van functies, maar - opmerkelijke verschuiving - als een complex van relaties. Het elfde en laatste congres had in 1959 in het rijksmuseum Kröller-Müller nabij Otterlo plaats. J. Bakema was de coördinator, terwijl A. van Eyck een speciaal aan het congres gewijd nummer van *Forum* redigeerde. Woningen, zo luidde van de kant van *Forum* de kritiek, zouden in de nieuwe, functionele, in open verkaveling gerealiseerde stadsuitbreidingen hun 'individualiteit' hebben prijsgegeven.³⁹ Als remedie werd een andere wijze van verkavelen voorgesteld, zowel van de eengezinshuizen als van de meergezinshuizen. Men zocht ook naar meer 'beslotenheid'. Een van de inspiratiebronnen was een bekroond ontwerp uit 1961 voor een uitbreiding bestemd voor 100.000 mensen nabij Toulouse. Dit internationaal sterk de aandacht trekkend plan Toulouse-le-Mirail -

onder andere in 1962 beschreven in het Bouwkundig Weekblad - betrok de gebouwen onderling en de gebouwen met de tussenruimten op elkaar, terwijl het toch gekenmerkt werd door open verkavelingsvormen. Vijfenzeventig procent zou worden uitgevoerd in hoogbouw van vier tot veertien lagen.⁴⁰ De kritiek die van de zijde van deze architecten te beluisteren viel, muntte echter niet uit door een heldere visie op de openbare ruimte. Van der Woud attendeert op hun ideaal, waarin straten en pleinen als ontmoetingscentra, als plekken voor 'habitat' fungeerden. Hun pleidooi heeft daardoor tot een vervagen van de tegenstelling openbaar-privé bijgedragen.⁴¹

In zijn in 1960 verschenen proefschrift gaat De Jonge uitgebreid in op woonwensen en woonidealen in Nederland. Opmerkelijk is, dat deze sociologische studie niet werd vermeld in het hierboven al genoemde overzicht van Heinemeijer.

Over de nieuwe stedenbouwkundige opzet van de naoorlogse wijken merkte De Jonge op:

'Afgaande op de reacties van de bewoners zijn de nieuwe stedelijke wijken met overwegend etagebouw (...) wat betreft het woningtype en de gezinsprivacy te beschouwen als een teruggang ten opzichte van de oudere tuindorpen, die onder invloed van de tuinstadgedachte tot stand kwamen.'⁴²

Ontevredenheid van de bewoners herleidde De Jonge tot 'de dogmatische toepassing van systeembouw en van collectivistische oplossingen', een planningresultaat waarvan men kan zeggen dat het diametraal staat tegenover de door Heinemeijer gesignaleerde verschuiving naar gezinsindividualisme.

Het gelijkstellen van de toenemende toepassing van systeembouw aan meer stedelijkheid berust op een foutieve gedachtengang. Het is verwarrend om - zoals de kunsthistoricus E. Taverne doet - te beweren, dat zich aan het einde der jaren vijftig een fundamentele omslag binnen de institutionele planning zelf voltrok, 'nl. het slechten van het bastion der anti-stedelijkheid'. Taverne redeneert hierbij als volgt:

'Opvallend bijv. is dat in 1957, ter gelegenheid van een congres over nieuwe steden in Nederland, een planoloog als G.J. van den Berg een nieuw perspectief schetste voor Nederland als deel van de Europese megalopolis. Hij beschouwde "de doorbreking bij de inwoners van het reeds verschrallende, plaatselijk besef in verband met een om zich heen grijpende verruiming van de horizon tot nationale, continentale of mondiale afmetingen", als een typisch kenmerk van de echte "volstedelijkheid".'⁴³

De hiergenoemde planoloog Van den Berg wijst op de relaties stad-omgeving,

waarbij de stad tevens in haar functie voor het regionale, omliggende land wordt gezien.⁴⁴ Deze 'volstedelijkheid' moet echter scherp worden onderscheiden van 'stedelijk wonen'. De vermelde migratie van vele gezinnen in hogere en later ook in de middelbare inkomensgroepen naar de voorstedelijke gebieden toont immers hoe groot de aantrekkingskracht was van het wonen in een woonomgeving buiten de grote steden. Individualiseringsprocessen op het terrein van het wonen hadden zich inmiddels sterk doorgezet en de keuze die kon worden gemaakt uit de verschillende soorten woonmilieus binnen een stedelijk gebied was toen al te beperkt. De Tweede Nota over de ruimtelijke ordening (1966) gaf aan deze ontwikkeling met het beleidsuitgangspunt 'gebundelde deconcentratie' officieel goedkeuring. In een toelichting op de nota definieerde J. Witsen 'stedelijk' in termen van 'stadsgewest', de uiteengelegde stad, het functionele geheel van grotere centra met omringende kleinere kernen.⁴⁵ De conclusie moet daarom luiden, dat het bastion der anti-stedelijkheid destijds juist niet voldoende is geslecht.

In 1966 gaf het hoofd van Afdeling Stadsontwikkeling, ir A. de Gier een beoordeling van de westelijke tuinsteden. Hij noemde in een artikel 'Het vraagstuk hoogbouw-laagbouw in de grote stad'⁴⁶ de belangrijkste kritiek op de tuinsteden, dat deze als te weinig 'stedelijk' werden ervaren, te 'open' waren en te weinig 'warmte' voor een stedelijk leefmilieu boden. De Gier verzuimt in dit artikel - waarop in hoofdstuk 6 over de hoogbouw-laagbouwdiscussie nog wordt teruggekomen - een nadere omschrijving van de begrippen stedelijkheid en stedelijk woonmilieu te geven. In hoofdstuk 7, waarin het plan voor de uitbreiding Zuidoost wordt behandeld, zullen we zien dat het gemeentebestuur van Amsterdam zijn keus liet vallen op slechts één type woonmilieu, een keus die haaks stond op de individualisering van gezinnen in de samenleving. Deze individualisering zou zich juist op het terrein van het wonen in toenemende mate manifesteren.

DE MAATSCHAPPELIJKE CONTEXT VAN DE UITBREIDING ZUIDOOST

4.1 INLEIDING

Voordat de wordingsgeschiedenis van het plan voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding van Amsterdam aan de orde komt, moet eerst aandacht worden besteed aan enkele bestuurlijke, demografische en sociaal-culturele karakteristieken van de jaren vijftig en zestig. Van deze periode zijn met name de jaren 1960 tot 1966 van belang, omdat dan het plan voor de Bijlmermeer wordt voorbereid.

4.2 VERANDERINGEN IN DE NEDERLANDSE SAMENLEVING 1945-1965

In de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog is geheel Nederland in de ban van de wederopbouw. Het kabinet Schermerhorn-Drees regeerde onder het devies *Herstel en vernieuwing* tot juli 1946. Tussen 1948 en 1958 presideerde de socialist W. Drees kabinetten van brede samenstelling. Na 1952 vervingen de anti-revolutionairen de liberalen. Deze regeringscoalities staan bekend als de 'rooms-rode samenwerking'.

In december 1958 viel het samenwerkingsverband uiteen. De breuk in deze brede basis was het begin van een periode waarin de socialisten buiten de regering zouden blijven. Een uitzondering is het kort-durende kabinet-Cals (1965-1966), gevormd als coalitie van anti-revolutionairen, katholieken en socialisten. Dit kabinet sluit een tijdperk af gekenmerkt door een gesloten gezagsstructuur aan de top en een sterk isolement van de bevolkingsgroepen aan de basis. Deze situatie staat in de literatuur bekend als het 'verzuilde bestel'. In dit complex van personen en instellingen ('zuilen') eerbiedigden katholieken, orthodox-protestanten, socialisten en liberalen elkaars rechten. Het is het tijdperk waarin de vestiging van de verzorgingsstaat plaats heeft.¹

In de tweede helft van de jaren zestig belandde de Nederlandse samenleving in een versnelde beweging. Veranderingen in het politieke en culturele klimaat deden zich overigens in alle westerse samenlevingen voor - van de Verenigde Staten tot

de Bondsrepubliek en van Zweden tot Frankrijk. In ons land versnelden zich processen van deconfessionalisering en ontzuiling. Sommige auteurs spreken zelfs van het einde der politieke ideologieën en de wording van de post-industriële samenleving.² Alom voorspelde men een toekomst met ongekend veel vrije tijd. In dit beeld past de vrije zaterdag, die in 1961 voor rijksambtenaren werd ingevoerd. Vanaf 1962 zouden de lagere scholen op zaterdag vrij zijn. Het tekent de situatie, dat het kabinet-Cals een nieuw departement voor Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk telde.³

Belangrijk in dit ontzuilingsproces is de opkomst van de televisie geweest, waardoor het isolement van de verschillende bevolkingsgroepen werd doorbroken.⁴ Daarbij speelde ook een rol dat er tot 1965 slechts één televisienet was, waarop de kijkers ook werden geconfronteerd met bevolkingsgroepen en hun dagsluiters waarvan zij voordien weinig weet hadden.

In 1960 verscheen de *Nota inzake de ruimtelijke ordening*. De uitgangspunten van het in deze nota ontworpen toekomstbeeld bleken in de loop van de jaren zestig wegens veranderingen zowel in de geschatte bevolkingstoename als in de welvaartsontwikkeling aan een radicale herziening toe te zijn. In 1962 nog voorzag het Centraal Bureau voor de Statistiek tot het jaar 2000 een bevolkingstoename van ruim 7 miljoen inwoners, tot een totaal van ongeveer 20 miljoen. Een paar jaar later - de anti-conceptiepil kwam in 1962 beschikbaar - begonnen de geboortecijfers drastisch terug te lopen. Het CBS was nu genoodzaakt zijn prognoses bij te stellen en rekende in 1967 al met 18 miljoen inwoners in 2000. Maar inmiddels was de prognose '20 miljoen in 2000' de basis geworden voor zowel de door het kabinet-Cals uitgebrachte *Tweede Nota over de ruimtelijke ordening*, als de nota van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, *Drie miljoen Noordhollanders*. Beide nota's verschenen in 1966.

Een onderdeel van de Tweede Nota was gewijd aan 'Het beeld van stedelijk Nederland'. De regering stippelde een nieuw urbanisatiepatroon uit, waarbij werd uitgegaan van *gebundelde deconcentratie*. Suburbanisatie, de vestiging van overwegend gezinnen met jonge kinderen in de suburbs rond de grote steden, werd hiermee officieel geaccepteerd, zij het dat een zekere bundeling werd nagestreefd.

Wat het wonen betreft, werd een groter percentage laagbouw voorzien dan tot dan toe gebruikelijk was. De nota maakte onderscheid tussen de Noord- en de Zuidvleugel van de Randstad. De groei van de bevolking in het noordelijk deel moest in de stedelijke zones bij Amsterdam, Zaanstad en Alkmaar worden opgevangen. Het 'hart' van de Randstad, gelegen tussen Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, diende groen te blijven.⁵

4.3 HOOFDPUNTEN UIT DE NAOORLOGSE ONTWIKKELING VAN AMSTERDAM

In Amsterdam waren de eerste naoorlogse jaren nodig voor het herstel van de geleden schade. Een onderdeel van de oude stad, de Jodenbuurt, was zo zwaar getroffen dat de restanten alleen nog konden worden gesloopt. Gebrek aan financiële en technische middelen leidde tot een stagnatie in de woningbouw en de stadsuitbreiding. Deze stagnatie duurde tot ongeveer 1950, toen bijdragen op basis van het *Mars-hallplan* voor verlichting zorgden en onder meer de in het vorige hoofdstuk behandelde grote westelijke stadsuitbreiding van start kon gaan.

Amsterdam, volgens de prognoses van het Algemeen Uitbreidingsplan een 'miljoenenstad', telde in 1958 873.000 inwoners. Na dit jaar waarin de hoofdstad haar maximale bevolkingsomvang bereikte, gaan de werkelijke ontwikkelingen in toenemend tempo afwijken van de prognose van het AUP.⁶ Factoren die hierbij een rol speelden, zijn de naoorlogse stijging van het reële inkomen, de ontwikkeling van de gemiddelde woningbezetting, toenemend ruimtegebruik voor zowel wonen als andere activiteiten en de toename van de mobiliteit. Ook de vervanging van delen uit de oude woningvoorraad zou van invloed zijn op de totale bevolkingsomvang van de stad. Prof.ir L.H.J. Angenot, adjunct-hoofd van de Amsterdamse Afdeling Stadsontwikkeling, gaf in 1964 als prognose een verlies van 50.000 woningen vanwege stadsvernieuwing en sanering. Op de doorsloop vrijgekomen grond konden zijns inziens slechts 10.000 woningen worden herbouwd, waarna als conclusie volgde dat in de stadsuitbreidingen (lees: Amsterdam-Zuidoost) 40.000 nieuwe woningen nodig waren.⁷

Ondanks een verdrievoudiging van het stedelijk gebied sinds 1930 was er in Amsterdam voor steeds minder mensen woonruimte. Vooral na 1960 zou de uittocht van duizenden Amsterdammers (vooral jonge gezinnen in middelbare inkomensklassen) naar randgemeenten en suburbane kernen zich manifesteren. Het Bureau voor Statistiek van de gemeente Amsterdam stelde een groeiende discrepantie tussen woningvoorraad en woningbehoefte vast.

Op de woningmarkt tekende zich een schaalvergroting af. De lokale woningmarkt werd in de praktijk onderdeel van vraag- en aanbodprocessen die zich in de agglomeratie afspeelden.⁸

De uittocht beïnvloedde niet alleen de bevolkingsomvang in de hoofdstad. Ook de samenstelling naar inkomen, opleiding en leeftijdsopbouw was aan verandering onderhevig. Er voltrok zich een proces van *selectieve* migratie.

De nieuwe ingezetenen bestonden vooral uit enkele specifieke categorieën: veel

jonge alleenstaanden en sedert het einde van de jaren zestig aanzienlijke aantallen (ex-)rijksgenoten en gastarbeiders uit het gebied rond de Middellandse Zee.⁹

De expansiedrift en de grootschalige aanpak gelden als kenmerk voor het 'tijdperk-Van Hall'. Mr G. van Hall, bankier en Eerste Kamerlid voor de Partij van de Arbeid, volgde in februari 1957 mr A.J. d'Ailly op als burgemeester van Amsterdam. Hij maakte in 1958, 1962 en 1966 gemeenteraadsverkiezingen mee.

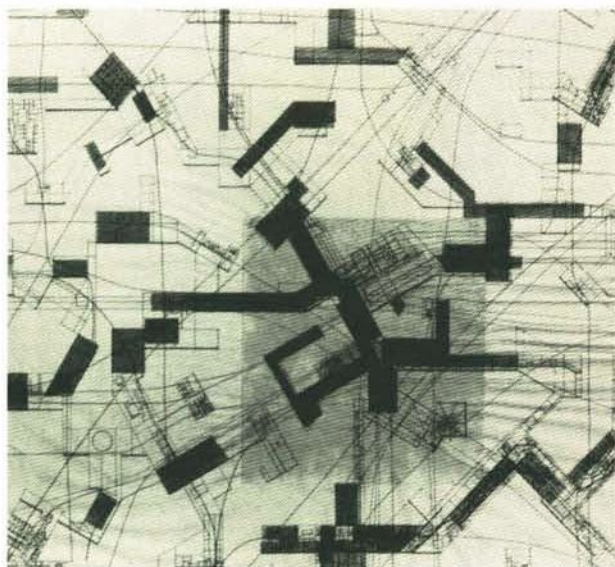
In het College van B en W had Van Hall te maken met de volgende verdeling van de wethouderszetels. In 1958 en 1962 zes wethouders: Partij van de Arbeid 3, Katholieke Volkspartij 2, Anti-Revolutionaire Partij/Christelijk-Historische Unie 1. In 1966 zeven wethouders, waarbij de communisten en liberalen tot het college toetraden en de KVP terugging naar één zetel.¹⁰

Een van de belangrijkste pleitbezorgers van expansie en schaalvergroting was drs J.M. den Uyl, sedert 1953 raadslid voor de Partij van de Arbeid. Tussen 1962 en 1965 was hij als wethouder belast met de zorg voor publieke werken, agglomeratievraagstukken, havens en handelsinrichtingen en 'coördinatie van belangen rakende het economisch beleid' - met elkaar een omvangrijke portefeuille. Den Uyl effectueerde onder meer de uitbreiding van het westelijk havengebied en het aantrekken van basisindustrieën waaronder Mobil Oil. Hij kon hierbij steeds rekenen op brede steun in de gemeenteraad.

In april 1965 trad Den Uyl als minister van Economische Zaken toe tot het kabinet Cals-Vondeling. Drs R.J. de Wit (PvdA) volgde hem op met de portefeuilles publieke werken en agglomeratievraagstukken. (Burgemeester Van Hall nam havens en economische zaken over.) De Wit was wethouder tot 1970, het jaar waarin hij burgemeester van Alkmaar werd.

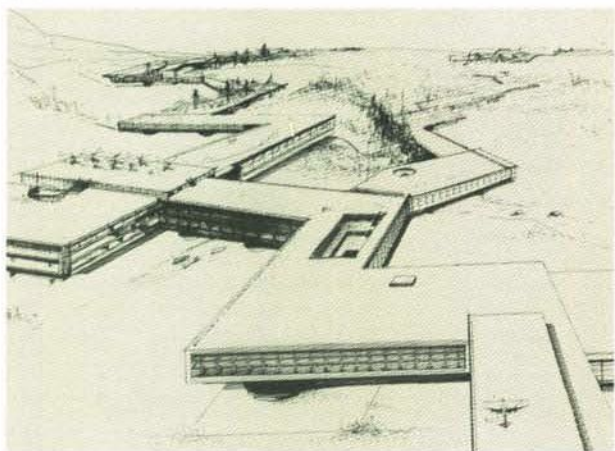
Tussen 1962 en 1970 was mr Th.C.M.A. Elsenburg (KVP) wethouder voor de volkshuisvesting. Ook Elsenburg werd daarna burgemeester, van het Limburgse Geleen.

In de jaren zestig werkte het gemeentebestuur op verschillende terreinen aan 'een sprong voorwaarts'.¹¹ Een proces van 'cityvorming' werd op tal van plaatsen zichtbaar. Zo stemde de gemeenteraad in 1966 in met een grootschalig en sterk omstreden plan voor een nieuw hoofdkantoor van de Algemene Bank Nederland in de Vijzelstraat. In 1968 kwam de IJ-tunnel, waaraan sedert de aanvaarding van een voorstel in de gemeenteraad in 1953 was gewerkt, in combinatie met diverse grootschalige reconstructiewerken gereed. Omdat al eerder speciaal voor Amsterdam-Noord het Algemeen Uitbreidingsplan was herzien, kon dit stadsdeel boven het IJ uitgroeien tot circa 100.000 inwoners. Ook in 1968 nam de gemeenteraad het plan



afb.4.1
Constant
Groep sectoren
1959

afb. 4.2
Constant
Vogelvlucht groep sectoren I
1964



tot aanleg van een metronet aan en werd de nieuwe kantoortoren voor de Nederlandsche Bank aan het Frederiksplein geopend.

Provo

Vanaf januari 1965 zorgde Provo voor een niet eerder gekend type onrust in de stad. De onrust die zich in Amsterdam concentreerde, was geen typisch Nederlands verschijnsel, maar viel in heel de westerse wereld te bespeuren. Een verklaring hiervoor is het volwassen worden van een generatie, die de ellende van de crisisjaren dertig en de bezetting niet of niet bewust had meegemaakt.¹² Deze beweging had in Nederland met Provo wel een specifiek karakter. Een deel van Provo, de 'eerste geprofileerde protestbeweging tegen welvaartsstaat en cultuurconformisme' (Roegholt), schaarde zich achter het urbanistische project *New Babylon* van de beeldend kunstenaar Constant Nieuwenhuys.¹³

Constant had in 1961 over *New Babylon* in het culturele tijdschrift *Randstad* gepubliceerd en verzorgde er in hetzelfde jaar een voordracht over op de afdeling der Bouwkunde van de Technische Hogeschool te Delft. Zijn ideeën hadden betrekking op een geheel nieuwe stedelijke omgeving. Als een titel voor de modellen die hij construeerde was de naam *New Babylon* naar voren gekomen. *New Babylon*, een aan geen afzonderlijk land gebonden, wereldomvattend project, verbeelde een ideale stedelijke structuur. Het accentueerde een openbaar, collectief en maximaal vrij leven. Een overzichtstentoonstelling in het Haags Gemeentemuseum had in 1965 plaats. In 1966 verscheen in *Provo* een bijdrage van Constant over dit project.¹⁴ 'De kennismaking met Constant Nieuwenhuys en zijn ideeën over *Nieuw Babylon* hadden ons een toekomstperspectief gegeven', schrijft Roel van Duyn later.¹⁵

In korte tijd werden ideeën van Provo en Constant populair in sommige politieke en ambtelijke kringen, waartoe ik de staatssecretaris van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk in het kabinet-Cals, C. Egas en ir A. de Gier, vanaf 1966 hoofd Afdeling Stadsontwikkeling reken.¹⁶

Vietnam-demonstraties, straattumult tijdens het huwelijk van Beatrix en Claus in maart en bouwvakrellen in juni 1966 leidden tot een gezagscrisis in de hoofdstad. Van Hall, die als burgemeester verantwoordelijk was voor de openbare orde, werd in mei 1967 door premier P. de Jong voor eervol ontslag voorgedragen en kreeg dit - een ongewone gang van zaken bij zittende burgemeesters.¹⁷

Woningnood

Onafgebroken zal in de naoorlogse periode de woningnood op de politieke agenda staan.¹⁸ In Amsterdam worstelt het gemeentebestuur met de problematiek van een te kleine en bovendien verouderde woningvoorraad.

De oorzaken van het enorme naoorlogse woningtekort waren onder meer gelegen in de stagnatie van de woningbouw tijdens de Tweede Wereldoorlog en in het verlies aan woningen door de oorlog. Van een op korte termijn inlopen van dit tekort kon geen sprake zijn, omdat de wederopbouw van de industrie en de transportsektor voorrang kreeg.

In 1953 bepleitte het gemeenteraadslid Den Uyl een toekomstgerichte aanpak van de Amsterdamse woningnood. De Wiardi Beckmanstichting, het wetenschappelijk bureau van de Partij van de Arbeid waarvan hij directeur was, bracht toen het rapport *Mens en stad. Amsterdam vandaag en morgen* uit. Den Uyl beval in deze publikatie onder meer een royale toepassing van het eengezinshuis aan:

'De nood van de bevolking betreft in de eerste plaats het woningtekort. (...) Woningbouw vraagt stadsuitbreiding. (...) Van wezenlijke betekenis voor de wooncultuur in de toekomst is het streven om het woningpeil te verbeteren en de *toekomstwaarde* van de woningen zoveel mogelijk te verzekeren. (...) Bij de nieuwe stadsuitbreidingen zal dus het *eengezinshuis* een belangrijke plaats dienen in te nemen.'¹⁹

Nieuwbouw en oude voorraad

Zoals in het vorige hoofdstuk al vermeld, namen de huizen die na de oorlog werden gebouwd, geleidelijk in grootte toe. Een woningwetwoning met vier kamers telde in de jaren vijftig circa 70 m², in de jaren zeventig circa 100 m².²⁰ Omdat bij een goede woning ook een flinke buitenruimte behoorde, werd in de naoorlogse Amsterdamse wijken tevens de bebouwingsdichtheid sterk verlaagd.

Deze kwaliteitsverbetering in de woningbouw leidde tot kostenstijging. Verder droegen toegenomen ruimtebeslag en de snel oplopende arbeidskosten, stijgende materiaalprijzen en toename van de rente alle op hun beurt bij tot dit proces van kostenstijging.

Minister Witte (KVP) propageerde in 1956 de systeembouw en de toepassing van geïndustrialiseerde bouwmethoden in de traditionele bouw. Elementenbouw zou, naar werd verwacht, arbeidsbesparend werken en een gunstige invloed hebben op een meer rationele aanpak van de traditionele bouw. Bij toepassing van deze methoden stelde Witte de grote gemeenten een verhoging van het woningbouwcontingent in het vooruitzicht. Minister Bogaers, eveneens KVP, bracht in 1963 de *Nota betreffende een pluriform en expansief bouwbeleid* uit. Ook hij zegde bij toepassing van systeembouw extra contingenten toe. Na een terugval eind jaren vijftig

en begin jaren zestig ontstaat er nu opnieuw een aanmerkelijke toename van het aandeel van de systeembouw in de totale woningproductie. Tussen 1966 en 1970 stijgt dit gedeelte tot ruim 25 procent en neemt in de agglomeratie Amsterdam (onder andere Purmerend, Zaandam en de Bijlmermeer) de vorm aan van hoogbouw. Tegelijk zou in Amsterdam het percentage laagbouw drastisch dalen.²¹ Er was ervaring met woningwetbouw in de vorm van hoogbouw opgedaan in Osdorp. 'Het opende de weg', aldus Riethof in een artikel over 50 jaar stadsontwikkeling in Amsterdam, 'voor massale toepassing van hoogbouw voor volkswoningbouw. Bovendien kwamen centrale verwarming en liften binnen bereik der lagere inkomens.'²²

In 1965 werden de uit 1951 daterende Voorschriften en Wenken voor woningwetwoningen verruimd. Op straffe van subsidieverlies dienden deze Voorschriften en Wenken 1965 te worden nageleefd.²³

Uit de behandeling in het vorige hoofdstuk van het Algemeen Uitbreidingsplan kwam naar voren dat 50 à 60 procent eengezinshuizen als wenselijk werd gesteld.

In de in 1949 door het gemeentebestuur uitgegeven brochure *Amsterdam in the year 2000* was dit percentage echter gezakt tot 45 procent, waarna in de plannen voor de als eerste te bouwen tuinstad Slotermeer nog maar van ruim 30 procent sprake was. In andere buiten de ringspoorbaan gelegen westelijke tuinsteden varieerde dit cijfer van 16 tot 28. In de daarna gereedgekomen uitbreiding Buitenveldert werd slechts 13 procent in eengezinshuizen gerealiseerd.²⁴

Na de oorlog gaat in Amsterdam de *oude voorraad* steeds grotere problemen opleveren. Het verval van het negentiende-eeuwse woningbestand werd in de loop van de jaren steeds manifester. Optal van plekken trad verkrotting op. In 1957 bracht de Commissie Krotopruiming en Sanering (ingesteld in 1953 met als voorzitter het PvdA-kamerlid J. Bommer) een rapport uit aan de minister voor Volkshuisvesting en Bouwnijverheid. Een onderzoek van de Amsterdamse Woningdienst uit 1959 had betrekking op 96.000 woningen in een deel van de oude buurten. Het volgende jaar maakten de directeurs van Publieke Werken, Bouw- en Woningtoezicht en de Woningdienst het rapport *Krotopruiming en sanering 1960* openbaar. Zes-entwintig duizend woningen, waaronder rug-aan-rug woningen en woningen zonder eigen w.c., waren 'op'.²⁵ Het gemeentebestuur drong nu bij de minister aan op een extra contingent ter vervanging van te amoveren krotten. In 1961 en 1962 wendden B en W zich met adressen, waarin tal van becijferingen over deze problemen waren opgenomen, tot de Staten-Generaal. Het trefwoord was 'arbeiderswoningen': 'het merendeel van de woningen zal *arbeiderswoningen* moeten zijn en geen middenstandsbouw, waarin de randgemeenten zich tot nu toe hebben gespecialiseerd', aldus het adres *Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers* uit 1962. In twee vol-

gende hoofdstukken keert dit thema terug; het is immers tevens een pleidooi om de Bijlmermeer toegewezen te krijgen.

Niettemin bleven in verband met de woningschaarste wezenlijke maatregelen op het terrein van krotopruiming en sanering geheel uit. In de periode 1942 tot aan 1960 werden in Amsterdam slechts vijf woningen onbewoonbaar verklaard.²⁶

In 1962 verscheen de nota *Toestand oude stad*. De alarmerende conclusie luidde dat enige duizenden woningen wegens ernstige bouwvalligheid binnen vijf jaar moesten verdwijnen, uit het in centrum-oost gelegen Kattenburg en uit andere centrumgebieden als de Nieuwmarkt en de Haarlemmer Houttuinen.

De nota *Stadsvernieuwing: de voorbereiding* uit 1969 gaf een aanzet tot meningsvorming omtrent de verhoging van het woon- en leefklimaat in het centrum van de stad en de negentiende-eeuwse wijken. De nota noemde vier categorieën van maatregelen.

- 1) *Reconstructie* in die wijken die wegens ernstige bouwvalligheid dienden te worden gesloopt. Genoemd werden Kattenburg en de Dapperbuurt.
- 2) *Rehabilitatie*, een vernieuwingsvorm waarbij het ruimtelijk kader van wijken als de Jordaan en de Nieuwmarktbuurt zoveel mogelijk gehandhaafd kon blijven.
- 3) *Verbetering*: wijken die na een ingrijpende verbetering van woningen en woonomgeving naar verwachting nog dertig tot vijftig jaar meekonden. Genoemd werden de Spaarndammer- en de Zeeheldenbuurt.
- 4) *Instandhouding*: in wijken waarvan de bestaansduur op tien tot dertig jaar werd geschat, diende het woon- en leefmilieu te worden opgevijseld. Dit betrof onder meer de Staatsliedenbuurt, de Oude Pijp, Oosterparkbuurt, het westelijk deel van de Indische Buurt en de Czaar Peterbuurt.²⁷

Intussen was al een start gemaakt met het wonen in de Bijlmermeer. In november 1968 werden in deel A de eerste woningen van de flat Hoogoord opgeleverd. Vanzelfsprekend trok dit stadsdeel-in-wording in de media volop aandacht. Niettemin zal de lokale politiek zich in de komende jaren het meest richten op de vernieuwingsoperatie van de historische binnenstad en de negentiende-eeuwse wijken.

5.1 INLEIDING

De laatste omvangrijke grenswijziging van Amsterdam had in 1921 plaats. Dit betrof onder meer uitbreiding in westelijke richting. In hoofdstuk 3 zagen we hoe daar vanaf 1951 na elkaar de westelijke tuinsteden verrijzen. Ervaring met omvangrijke produktiestromen is toen opgebouwd. Niettemin kampte de hoofdstad, zoals in de hoofdstukken 3 en 4 al genoemd, met de problematiek van een te kleine en verouderde woningvoorraad. Officieel bedroeg het woningtekort in 1960 ongeveer 20.000 woningen. De door Amsterdam beoogde gebiedsuitbreiding in zuidoostelijke richting past in het in hoofdstuk 4 geschetste beeld van expansiedrift en schaalvergroting in het tijdperk-Van Hall. Omdat het ontstaan en de kenmerken van het stedenbouwkundige plan voor de Bijlmermeer beter te begrijpen vallen tegen de achtergrond van de jarenlange strijd van Amsterdam om de Bijlmermeerpolder en de Oostbijlmerpolder toegewezen te krijgen, zet ik hierna uiteen hoe dit annexatieproces is verlopen.

5.2 PLANNEN VOOR GRENSWIJZIGING

De Bijlmermeerpolder was onderdeel van het westelijk deel van Weesperkarspel, een gemeente met een uitsluitend agrarisch karakter. Weesperkarspel strekte zich rondom de gemeente Weesp uit, waarmee het gemeentehuis ook werd gedeeld. Het lag naar het noordwesten toe nauwelijks één kilometer van Amsterdam verwijderd, grensde in het oosten aan Hilversum en in het westen aan Diemen en Ouder-Amstel. Er woonden op 1 januari 1960 4361 mensen. Zes jaar later, toen vaststond dat de Bijlmermeerpolder bij Amsterdam zou worden ingedeeld, was dit aantal gegroeid tot 5916. De grootste kern, Driemond, telde op dat moment ongeveer 1700 inwoners.

De procedure die tot de grenswijziging leidde, werd in 1952 gestart door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Dit college wilde een gemeentelijke herindelings voor de Vechtstreek bevorderen, waarbij de Bijlmermeer aan de gemeente Ou-

der-Amstel zou worden toegevoegd. Maar verder dan een behandeling in een openbare vergadering van Gedeputeerde Staten is het voorontwerp van wet toendertijd niet gekomen.

Enige jaren later - in 1957 - stelden Gedeputeerde Staten voor twee nieuwe gemeenten, 's-Graveland-Kortenhoef en Weesp, te vormen. Volgens dit voorontwerp van wet bleef Weesperkarspel als agrarisch gebied gehandhaafd.¹

In vervolg op dit voorstel van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland diende de minister van Binnenlandse Zaken, mr. A.A.M. Struycken (KVP) in april 1958 een wetsontwerp in dat onder meer de opheffing van de gemeente Weesperkarspel ten doel had.²

De minister wilde door dit wetsontwerp westelijk-Weesperkarspel met de gemeente Ouder-Amstel verenigen, overeenkomstig het al genoemde uit 1952 daterende plan van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Als motief werd aangevoerd, dat zowel westelijk-Weesperkarspel als Ouder-Amstel een agrarische bestemming hadden: 'Het is van belang dat het plattelandskarakter van het gebied zoveel mogelijk behouden blijft (...).'³

Maar een verandering van inzicht tekende zich al voorzichtig af:

'Hoewel het streven van GS zowel als van ondergetekende is gericht op het behoud van een plattelandzone tussen Amsterdam en Weesperkarspel, moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat het woongebied van de agglomeratie Amsterdam zich op den duur ook zal moeten uitstrekken tot de in het uiterste westen van de gemeente Weesperkarspel gelegen Bijlmermeerpolder (...).'⁴

Inmiddels hadden Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het 'agrarische' standpunt verlaten. Zij sloten zich aan bij conclusies van het eindrapport van de Provinciale commissie ter bestudering van de gemeentelijke indeling van Noord-Holland. Dit lijvige rapport - verschenen in 1958 - concludeert onder meer, 'dat de nieuwe lobsgewijze uitleg van het Amsterdamse stadslichaam binnen afzienbare tijd een feit zal worden'.⁵

Bovendien nam het provinciebestuur conclusies over die door een tweede commissie, de in 1957 ingestelde Stadsrandcommissie Amsterdam, waren geformuleerd. In deze commissie waren burgemeester en wethouders van Amsterdam, Diemen, Nieuwer-Amstel, Ouder-Amstel en Weesperkarspel alsmede Gedeputeerde Staten vertegenwoordigd. Ze voerde overleg

'(...) ter zake van de vraagstukken, welke de te verwachten verdere sterke uitbreiding ten zuiden en ten oosten van de huidige stadsbebouwing van Amsterdam voor de gemeenten, wier territorium hierbij in meerdere of mindere mate betrokken is, of naar verwachting betrokken zal worden, oproept'.⁶

Deze commissie stelde een 'Structuurplan Zuid en Zuid-oost van de agglomeratie Amsterdam' op dat in 1959 werd aanvaard.⁷ In dit plan is voor het eerst sprake van bebouwing van twee gebieden in het zuidelijk en in het zuidoostelijk deel van de agglomeratie. Het zuidelijk deel omvat het huidige Amstelveen, het zuidoostelijk deel bestrijkt westelijk Weesperkarspel. Het toekomstig aantal inwoners werd geschat op respectievelijk 90.000 à 100.000 en 100.000 à 110.000.

Dit nieuwe gezichtspunt dat stedelijke bebouwing ten zuiden en ten zuidoosten van Amsterdam gewenst was, werd ook in het mondeling overleg tussen de minister van Binnenlandse Zaken, sedert 1959 mr E.H. Toxopeus (VVD), en de vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken uit de Tweede Kamer over het Ontwerp van wet nr 5146 naar voren gebracht. Het overleg vond plaats op 16 november 1960 en werd op 10 mei 1961 voortgezet. Nader mondeling overleg had plaats op 25 oktober 1961.⁸ Vlot ging het zeker niet.

B en W van Amsterdam stelden op 22 oktober 1960 in een uitvoerige brief de leden van de vaste Kamercommissie van hun standpunt op de hoogte. Ze schreven: 'Het noodzakelijke tempo van de woningbouw te dezer stede in aanmerking nemende, zal er naar moeten worden gestreefd, dat wellicht in 1964, maar uiterlijk in de loop van 1965 de eerste woningen in genoemd gebied ten behoeve van de bevolking van Amsterdam gereed zijn'.

Zeventig procent was bestemd voor de huisvesting van arbeidersgezinnen 'die wegens noodzakelijke sanering van oude woonwijken verplaatst zullen moeten worden'. B en W voegden hier aan toe dat het volstrekt irreëel was te menen dat het administratief en technisch apparaat nodig voor de totstandkoming van een dergelijke woonwijk 'door een "krachtige randgemeente" vrijwel uit het niet kan worden opgebouwd'.

Tijdens een werkbezoek aan Amsterdam een week later lieten de leden van de vaste-kamercommissie zich nader voorlichten.

Uit de verslagen van het mondeling overleg in deze vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken blijkt, dat het eerder aangevoerde motief voor samenvoeging van Ouder-Amstel en de Bijlmermeer: handhaven van het agrarisch karakter, werd verlaten. Men was het eens over een stedelijke bestemming. Waarover geen overeenstemming bestond, was de gewenste bestuurlijke indeling van het gebied.

De minister van Binnenlandse Zaken huldigde het standpunt dat de groei van de grote steden beperkt diende te worden. Hij verdedigde de conceptie van een 'sterke randgemeente', waar de afstand tussen bestuur en bevolking kleiner en de betrok-

kenheid van de bevolking bij het bestuur groter zou zijn.⁹

Tegenover de Amsterdamse oplossing - de Bijlmermeer toevoegen aan Amsterdam - stonden verschillende mogelijkheden om tot Toxopeus' 'krachtige randgemeente' te komen:

- 1) de Bijlmermeer toevoegen aan Ouder-Amstel;
- 2) de Bijlmermeer toevoegen aan Diemen;
- 3) Diemen, Ouder-Amstel en de Bijlmermeer onderbrengen in één gemeente;
- 4) een zelfstandige gemeente Bijlmermeer;
- 5) een zelfstandige gemeente Bijlmermeer na voorlopige toevoeging aan Ouder-Amstel of Diemen;
- 6) een zelfstandige gemeente Bijlmermeer na voorlopig bestuur tijdens de bouw door een Openbaar Lichaam.

Toxopeus handhaafde het voorstel dat al in wetsontwerp 5146 door zijn voorganger in 1958 was geformuleerd: de Bijlmermeer diende aan Ouder-Amstel te worden toegevoegd. In december 1961 kwam het wetsontwerp in openbare behandeling in de Tweede Kamer.

5.3 DE GANG VAN HET WETSVORSTEL 1961-1966

De parlementaire behandeling van wetsontwerp 5146 startte op 6 en 7 december 1961. Alle partijen gingen met de opheffing van de gemeente Weesperkarspel akkoord, maar niet met het antwoord op de vraag aan welke gemeente de Bijlmermeer moest worden toegevoegd. De minister stelde zoals gezegd Ouder-Amstel voor. De woordvoerder van de Partij van de Arbeid, J.H. Scheps, diende echter een amendement in 'strekken tot toevoeging van de Bijlmermeer aan Amsterdam'.¹⁰

Het debat bestond grotendeels uit een opsomming van argumenten voor of tegen het ministeriële, resp. het Amsterdamse standpunt. Scheps begreep uit het verloop van de behandeling dat het door hem ingediende amendement in gevaar verkeerde. Om verwerping van het amendement te voorkomen diende hij een motie in, waarin de Kamer de minister uitnodigde het wetsontwerp in nadere overweging te nemen. Deze motie-Scheps¹¹ werd met 67 tegen 64 stemmen aangenomen.¹² De beraadslagingen werden vervolgens verdaagd. Ze zouden pas in 1964 worden hervat.

Amsterdam oefent druk uit

In hun analyse 'De Bijlmermeer: een voorbeeld van een besluitvormingsproces' memoreren J. de Lange en L. Masset¹³ de talrijke Amsterdamse acties die erop ge-

richt waren voor de annexatie van de Bijlmermeer in de Tweede Kamer een meerderheid te verkrijgen.

Tot de gebeurtenissen die sterk de aandacht trokken, behoorde het verzenden door B en W van Amsterdam van 320.000 exemplaren van een brief 'Aan de burgerij van Amsterdam'. Hierin deden zij een beroep op de volksvertegenwoordigers om 's lands hoofdstad te behoeden voor een 'dreigende noodtoestand' en wel door de Bijlmermeer 'nu' aan Amsterdam toe te wijzen.¹⁴

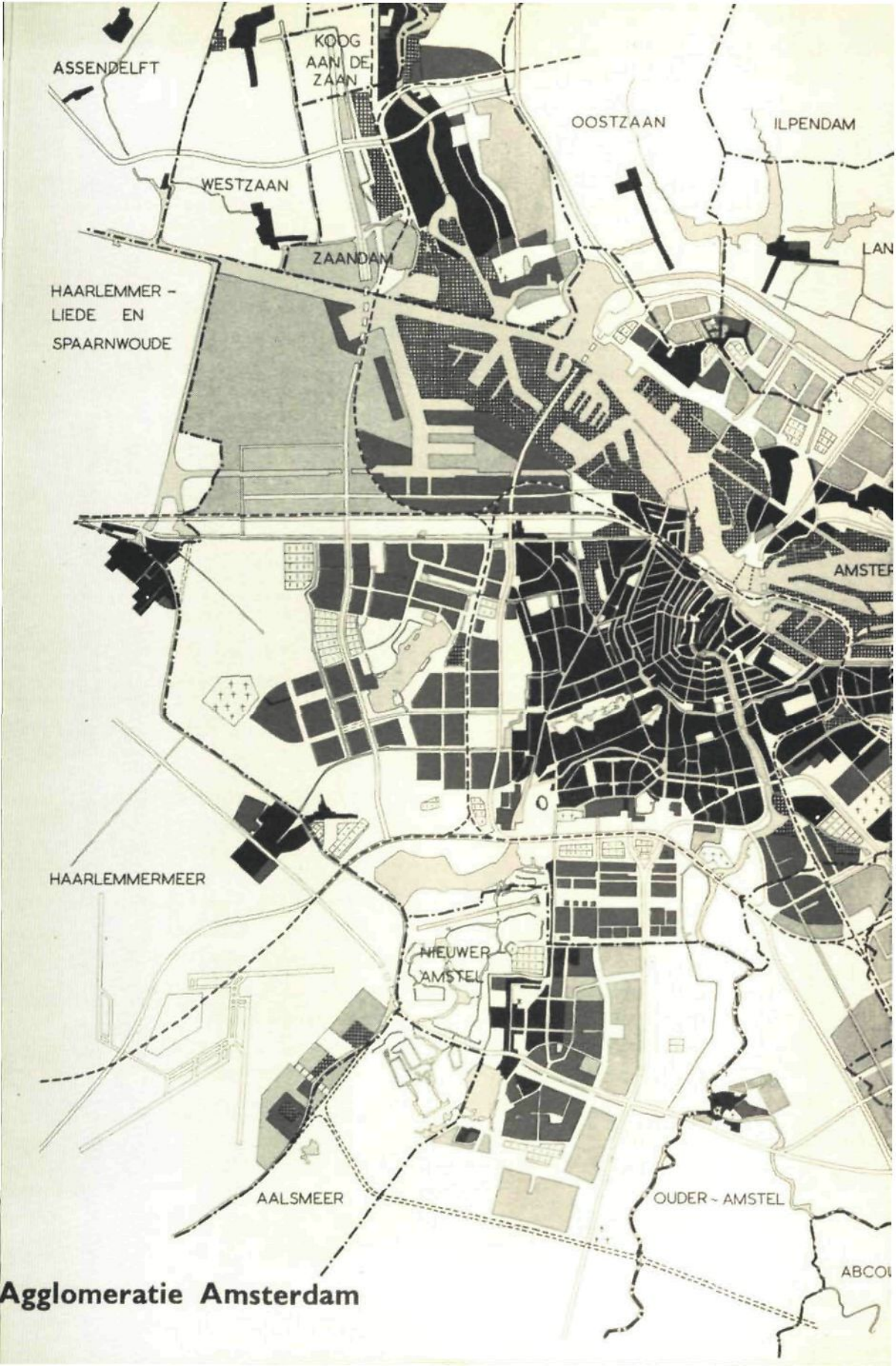
Veel aandacht schonken de media aan de brochure 'Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers'. B en W stuurden deze brochure, vergezeld van een brief, aan de Tweede Kamer en even later aan een groot aantal gezagsdragers en belangstellenden.

In dit kader past ook een initiatief van enkele Amsterdamse leden van Provinciale Staten. Op 24 januari 1961 en op 9 januari 1963 namen de Staten tijdens de Algemene Beschouwingen over de Begroting moties aan die het standpunt van Amsterdam duidelijk ondersteunden. In de motie van 1963 werd bovendien opgenomen, dat de Bijlmermeer desnoods tijdelijk aan Amsterdam kon worden toegevoegd wegens een mogelijke herindeling van het gehele grondgebied ten zuiden van Amsterdam binnen het kader van een tot stand te brengen agglomeratiebestuur.¹⁵

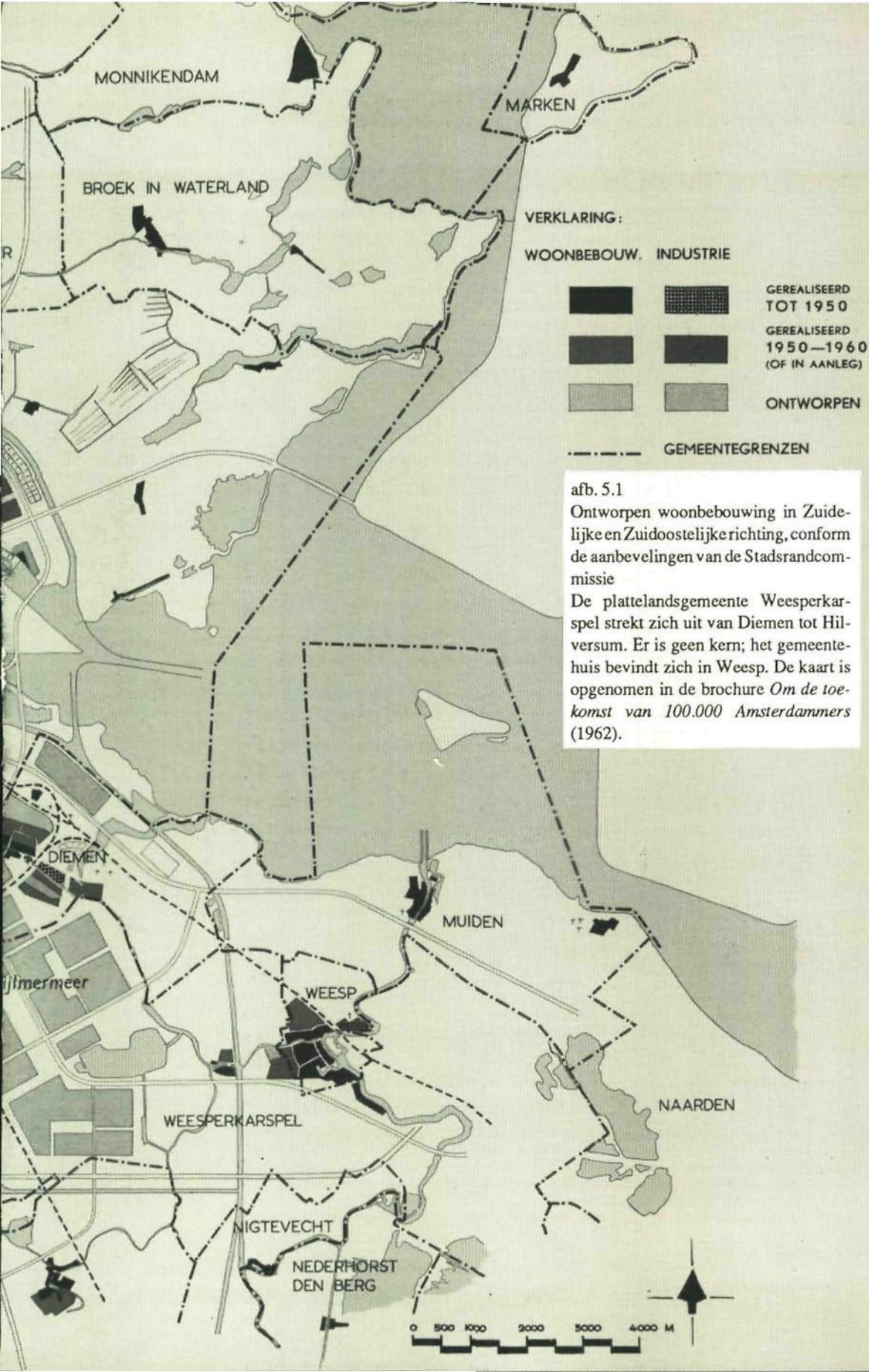
B en W van Amsterdam zorgden in deze periode dus voor de verspreiding van adressen en brochures. Verder werden op ruime schaal persberichten en teksten van toespraken rondgestuurd. Daarnaast verschenen notities en nota's die allereerst gericht waren aan de gemeenteraad.

In de nota aan de raad van 19 juni 1964 getiteld 'Stand van zaken Bijlmermeer', stelde het college dat de enige oplossing voor de 'ontstellend grote' woningnood was: bouwen! De nota eindigde met de vastberaden uitspraak: 'Wij blijven ons echter verzetten tegen het ondergeschikt maken van de oplossing van de woningnood aan de doctrine van de vorming van een nieuwe randgemeente'.¹⁶ De gemeenteraad schaarde zich in deze periode steeds eensgezind achter het beleid van B en W.

Ook verschillende in Amsterdam bestaande belangengroepen zoals de Amsterdamse Kamer van Koophandel en de Amsterdamse Federatie van Woningbouwverenigingen gaven door het zelf verzenden of mede-ondertekenen van door anderen aan de Tweede Kamer gerichte adressen van hun instemming met dat beleid blijk. De Amsterdamse Raad voor de Stedebouw verzond een adres aan de Tweede Kamer waarin werd gepleit voor toevoeging van de Bijlmermeer aan de gemeente Amsterdam. Deze adviesraad van het gemeentebestuur, die onder voorzitterschap van de wethouder voor de Publieke Werken stond, werd geacht inzicht te geven in



Agglomeratie Amsterdam



denkbeelden welke onder de belangstellende Amsterdamse burgerij inzake belangrijke stedenbouwkundige aangelegenheden leefden.¹⁷

Op 14 oktober 1964 drukte de Nieuwe Rotterdamse Courant onder de kop 'Amsterdams "laatste woord" over de kwestie-Bijlmermeer' een foto af van een maquette van het stedenbouwkundige plan voor de Bijlmermeer met ernaast burgemeester Van Hall en wethouder Publieke Werken Den Uyl, die de maquette toelichtten.

En op 3 juni 1965 is het dan zover: omgeven door veel publiciteit maakten Burgemeester en Wethouders van Amsterdam het plan onder de titel 'Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding' officieel openbaar. In het zevende hoofdstuk keert dit plan uitgebreid terug.

Standpunten van Diemen, Ouder-Amstel en Weesperkarspel

Welke standpunten namen de direct bij de voorgenomen grenswijzigingen betrokken gemeenten in?

Diemen had al in een vroeg stadium door middel van een brochure die in mei 1961 werd uitgebracht¹⁸ en een brief aan de Tweede Kamer van oktober 1961 ervoor gepleit de Bijlmermeer erbij te krijgen. Als argument werd genoemd dat een zelfstandige randgemeente 'eigen gezicht en karakter' behoorde te hebben, iets wat in een Amsterdamse Bijlmermeer zou ontbreken. Diemen meende dat de Bijlmermeer bebouwd zou worden volgens een zelfde systeem van stadsuitleg als elders in Amsterdam, waardoor een 'nog grotere zowel "psychologische" als "technische" afstand tussen bestuurders en bestuurden zou ontstaan'. Verder bracht het naar voren dat een bloeiend en gezond cultureel leven zou worden belemmerd, dat het technisch beheer gepaard zou gaan met stijgende kosten en verminderde doelmatigheid, dat de bevolkingsopbouw eenzijdiger zou worden en dat het erfpachstelsel zou worden ingevoerd. De gemeenteraad van Diemen stond steeds achter B en W.

In de gemeenteraad van *Ouder-Amstel* daarentegen heeft vaak meningsverschil geheerst over het te voeren Bijlmermeerbeleid.¹⁹ Aanvankelijk - vóór de eerste parlementaire behandeling van wetsontwerp 5146 - wilde een krappe meerderheid (zeven van de dertien raadsleden) de uitbreiding met de Bijlmermeer graag aanvaarden. Na januari 1962 verliet de raad dit standpunt, maar opgaan in een nieuw te vormen gemeente Diemen-Bijlmermeer-Ouder-Amstel werd uiteraard ook afgewezen. Vanaf eind 1964 sprak Ouder-Amstel zich uitdrukkelijk uit vóór de toevoeging van de Bijlmermeer aan Amsterdam, mits het zelf daarbij zoveel mogelijk intact zou worden gelaten.

Een gemeenschappelijk punt in de opstelling van Ouder-Amstel en Diemen was derhalve de wens om in ieder geval de eigen zelfstandigheid te bewaren.

En de gemeente waar het allemaal om draaide, *Weesperkarspel*? Zij had zich vanaf het begin van de parlementaire behandeling neergelegd bij haar verdwijning en werkte gedurende de gehele conflictperiode gewillig met Amsterdam samen om de veronderstelde huisvestingsbelangen van de Amsterdammers te dienen.²⁰

Parlementaire behandeling: tweede ronde

Zoals reeds vermeld nam minister Toxopeus het wetsontwerp 5146 'in nadere overweging', nadat de motie-Scheps tijdens het parlementaire debat in december 1961 was aanvaard. Toch liet Toxopeus - overgegaan van het kabinet-De Quay in het kabinet-Marijnen - het sterke-randgemeente-idee niet los. De Katholieke Volkspartij nam nu een doorslaggevende positie in tussen enerzijds de andere confessionele partijen (AR, CHU en SGP), de VVD en de Boerenpartij, die alle de oplossing van minister Toxopeus prefereerden, en anderzijds de PvdA, de PSP en de CPN, die de Amsterdamse oplossing steunden. De eerste groep bezette 49 zetels van de 150, de tweede beschikte over 51 zetels. De KVP-fractie was 50 personen sterk.

Het onderwerp prijkte wederom op de agenda van de vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken van de Tweede Kamer. Blijkens het verslag van eind oktober 1963 bestond er bij de leden van de KVP-fractie een drietal opvattingen: sommigen wensten de Bijlmermeer bij Amsterdam te voegen, anderen wilden de minister volgen en weer anderen waren voor een tijdelijke toevoeging aan Amsterdam, namelijk voor de duur van de bebouwing.²¹ Toch was in het voorjaar van 1964 de meerderheid van de KVP-fractie nog op de hand van minister Toxopeus. Daartegenover stond de mening van vooraanstaande KVP-bestuurders als mr Elsenburg (sedert 10 september 1962 als wethouder te Amsterdam belast met de volkshuisvesting) en drs Bogaers (sedert 24 juli 1963 als minister verantwoordelijk voor de woningbouw). Zo was de Bijlmermeerkwestie voor de KVP een moeilijke zaak geworden.

Intussen bereidde een provinciale commissie, bestaande uit de burgemeesters van Amsterdam en omliggende gemeenten en leden van Gedeputeerde Staten, een prae-advies met betrekking tot een agglomeratiebestuur voor. Het rapport van deze commissie-Kranenburg verscheen pas in juni 1966, maar al in de herfst van 1964 liet zij blijken in te stemmen met plannen tot instelling van bestuursorganen met reële bevoegdheden voor Groot-Amsterdam. Het Algemeen Handelsblad berichtte op 25 september 1964 naar aanleiding van een hieraan gewijde persconferentie: 'Burgemeesters in agglomeratie Amsterdam willen districtsbestuur'.

Deze oplossing bood voor de KVP een aanknopingspunt om de tegenstellingen

tijdens het komende parlementaire debat te verzoenen, nl. indien tijdelijke annexatie zou worden voorgesteld tegen de achtergrond van een spoedig tot stand komen van een agglomeratiebestuur. De Bijlmermeer zou na verloop van tien jaar als zelfstandige gemeente daarin een plaats moeten krijgen. Afgesproken werd dat het fractielid drs J.M. Aarden als woordvoerder voor de agglomeratiegedachte zou optreden.

Op 27 oktober 1964 kwam het wetsontwerp dat over het lot van de Bijlmermeerpolder moest beslissen, opnieuw in openbare behandeling. Ter tafel lag wederom een door het PvdA-kamerlid Scheps ingediend amendement²², strekkende tot toevoeging van de Bijlmermeer aan Amsterdam. Tijdens de behandeling diende Aarden een motie in waarin als het oordeel van de Tweede Kamer werd uitgesproken dat zo spoedig mogelijk voor de Amsterdamse agglomeratie toereikende bestuursvoorzieningen moesten worden getroffen. Hierdoor zou tevens een bestuurlijke indeling worden bevorderd die tot een meer bevredigende geleding van Groot-Amsterdam kon leiden. Deze motie maakte van de kwestie-Bijlmermeer een aangelegenheid van secundaire aard en stelde het tot stand komen van een agglomeratiebestuur voorop.²³

De motie-Aarden werd bij zitten en opstaan aangenomen en het amendement-Scheps met 74 tegen 67 stemmen aanvaard. Alle Amsterdamse kamerleden stemden, zoals in 1961, vóór de toevoeging van de Bijlmermeer bij Amsterdam. Voor vier van hen - één uit de partij van de minister (VVD), één uit de Anti-Revolutionaire Partij, één uit de Christelijk-Historische Unie en één uit de KVP - betekende dit het uitbrengen van een stem in afwijking van de meerderheid van hun fractie, maar in overeenstemming met de inzichten van de partij-afdelingen van hun woonplaats.²⁴

De beraadslagingen werden geschorst. In maart 1965 kwam minister Toxopeus op de valreep - het kabinet-Marijnen was inmiddels demissionair - met een nieuw wetsontwerp 7991²⁵ dat, in afwijking van het amendement-Scheps, ook het industriegebied van Ouder-Amstel aan Amsterdam overdroeg tot september 1974. Daarna zou het gehele gebied met Diemen verenigd worden tot een zelfstandige randgemeente.

Pas op 21 december 1965 kwam het wetsontwerp opnieuw in de Kamer aan de orde. Het wetsontwerp werd zonder hoofdelijke stemming aangenomen, nadat de nieuwe staatssecretaris voor Binnenlandse Zaken drs Th.J. Westerhout (PvdA) uit het kabinet-Cals twee belangrijke wijzigingen daarin had aangebracht: de termijn van voorlopige toevoeging van de Bijlmermeer werd tot twaalf jaar verlengd en de toekomstige status van het gebied na het verloop van die termijn werd open gelaten.

In april 1966 werd het wetsontwerp, eveneens zonder hoofdelijke stemming, door de Eerste Kamer aanvaard.²⁶

De Bijlmermeer kwam op 1 augustus 1966 tijdelijk bij Amsterdam.

Enkele punten die tijdens dit jarenlange bestuursconflict een rol hebben gespeeld wil ik tot slot onderstrepen - later komen we erop terug:

- Het argument van de zijde van Amsterdam dat de Bijlmermeer nodig was om sanering van de oude wijken mogelijk te maken en om doorstroming op gang te brengen.
- Het argument van Amsterdam dat het over het omvangrijke administratieve en technische apparaat beschikte waarmee, net als in West en Zuid, soepel en efficiënt een nieuw stadsdeel kon worden gerealiseerd.
- De periode van (tijdelijke) toewijzing van de Bijlmermeer aan Amsterdam liep tot 1978. Wat zou de toekomstige status van het gebied zijn? Zou het bij Diemen komen, bij Amsterdam of zou het uitlopen op een zelfstandige gemeente?
- Vertraging in de woningbouw was politiek een gevoelig punt. Bogaers (KVP) had als minister voor woningbouw zowel zitting in het kabinet-Marijnen als in het kabinet-Cals. In dezelfde jaren was zijn partijgenoot Elsenburg in Amsterdam wethouder voor de volkshuisvesting. Beiden hadden (electoraal) belang bij continue en grote bouwstromen. De wethouder voor de stadsontwikkeling Den Uyl, sedert 1956 Tweede-Kamerlid, kon als minister in het kabinet-Cals zijn invloed aanwenden voor een voor de PvdA (en Amsterdam) acceptabel nieuw wetsontwerp 7991.



6.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk ga ik na wat er bekend was van het wonen in hoogbouw in de tijd dat het plan voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding werd opgesteld, ruwweg de jaren 1960 tot 1966. Daartoe volgt in paragraaf 6.2 een weergave van de hoofdlijnen van het rapport van de landelijke Commissie Hoogbouw-Laagbouw. Deze commissie bracht in 1961 op verzoek van de minister een lijvig rapport over deze problematiek uit. Ook gaan we na wat er naast deze rapportage in ons land omtrent woonvoorkeuren bekend mocht worden verondersteld (paragraaf 6.3). Daarna volgt een beknopt overzicht van de opvattingen van onderzoekers over hoogbouw in enkele ons omringende landen (paragraaf 6.4). Tenslotte vermeld ik in paragraaf 6.5 een aantal in het oog springende publikaties, die de ontwikkeling van het wonen in hoogbouw hebben vergezeld.

6.2 HET RAPPORT VAN DE COMMISSIE HOOGBOUW-LAAGBOUW (1961)

Medio 1955 richtte de minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting, ir H.B.J. Witte, zich tot het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw met het verzoek een commissie in te stellen met als opdracht 'het bestuderen van het complex van vraagstukken, verband houdende met de keuze van de bouwwijze (van woningen) naar het aantal bouwlagen'. Het Instituut ging hiermee accoord, waarna op een speciaal daartoe belegde ledenvergadering op 24 mei 1956 de commissie werd geïnstalleerd. De commissie beëindigde haar werkzaamheden op 22 februari 1961 met het vaststellen van een rapport dat als naam meekreeg *Laag of hoog bouwen en wonen? De keuze van de woonvorm naar het aantal bouwlagen*.¹

Het is opmerkelijk dat de minister in de installatierede - dus al in 1956 - zijn onge-rustheid uitsprak over het toenemen van het aantal meergezinshuizen. Hij veronderstelde, 'dat aan de toepassing daarvan wellicht niet altijd steekhoudende motie-

ven ten grondslag (...) liggen'.² De opvolger van ir. Witte, mr. J. van Aartsen - minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid - schreef een Ten Geleide voor het rapport. Hij was vol lof voor de gedegen studie waarvan hij hoopte dat deze vruchtend zou werken op de verdere ontwikkeling van het woonpeil in ons land. We bepalen ons in deze paragraaf tot een aantal hoofdpunten uit het rapport.

De commissie telde 33 leden. Ze stond onder voorzitterschap van mevrouw mr E. Ribbius Peletier, gedeputeerde voor zaken betreffende de volkshuisvesting en de ruimtelijke ordening in Noord-Holland en ten tijde van de publikatie van het rapport lid van de Raad van State. Het secretariaat berustte bij het Bureau van het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw. De secretaris-directeur, drs H. van der Weijde, maakte tevens deel uit van de commissie.³

Het rapport onderscheidt in hoofdzaak drie woonvormen: naast *laagbouw* en *middelhoge bouw* (ten hoogste 5 woonlagen) zijn er '*hoge woongebouwen* met lift en meestal met andere voorzieningen, zoals huistelefoon, hydrofoorinstallatie, centrale verwarming, huismeester en dergelijke'.

Een aantal hoofdlijnen uit het rapport

Vijf delen telt de rapportage: I een inleiding, II het bewoningsaspect, III bouwtechnische, ruimtekundige en financiële aspecten, IV de stedebouwkundige vormgeving en tenslotte V samenvatting en conclusies.

Het rapport behandelt in *deel I* de volgende vraag: 'In welke mate en waar doet het verschijnsel van de toeneming van het toepassen van meergezinshuizen zich voor?'

Ter beantwoording besteedde men aandacht aan onder meer de toepassing van meergezinshuizen buiten Nederland en aan de ontwikkeling in Nederland na de oorlog. Vervolgens werd ingegaan op achtergronden van de toepassing van meergezinshuizen. Het meergezinshuis zag de commissie 'als eigentijds verschijnsel' dat aansloot bij 'maatschappelijke nivellering', 'toenemende betekenis van het gemeenschappelijke' en 'toenemende verstedelijking'. Drie punten derhalve, die om een korte toelichting vragen.

Eerst de *maatschappelijke nivellering*. Hier dacht de commissie aan de verminderde afstand tussen de arbeidersklasse en de maatschappelijke middengroepen. Zij meende dat bij de middengroepen en zelfs bij de hogere welstandsgroepen door een gebrek aan huishoudelijke hulp belangstelling was ontstaan voor de kleinere, gemakkelijk te bewonen woning: 'De goed geoutilleerde "flat", zowel in middelhoge bouw als in hoogbouw, is daarbij internationaal in toenemende mate een gewaardeerde woonvorm geworden in de hogere en hoogste prijsklassen'.

Ten tweede, de *toenemende betekenis van het gemeenschappelijke*. Dit nam de



afb.6.1

'Vergroting en verrijking van ruimtebeleving d.m.v. vrijgeplaatste hoge woongebouwen'

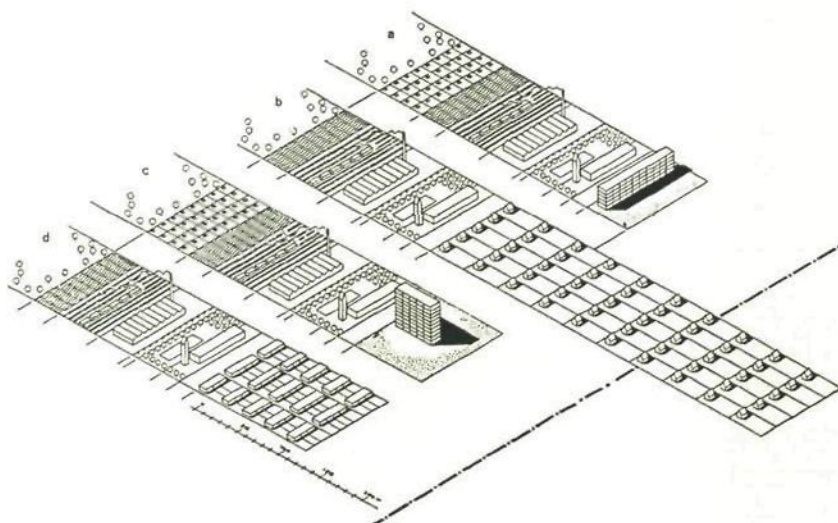
Commissie Hoogbouw-Laagbouw, *Laag of hoog bouwen en wonen?* (1961)

afb.6.2

'Wie groß ist eine aus ebenerdigen Häusern bestehende Stadt?'

De stad dijt uit, wanneer elk nieuw huis op 600-1000 m² grond staat (voorbeeld b). Wanneer echter elke woning als groeps- of rijenhuis op een bescheiden stukje grond ter grootte van een volkstuin staat (voorbeeld d), 'so würden die Städte insgesamt nicht größer, sondern eher kleiner sein als heute und auch nicht größer als eine aus weiträumig gebauten Hochhäusern bestehende moderne Stadt (...)'. Bos, water, spoorwegterrein, industrie, begraafplaatsen/parken en openbare gebouwen staan schematisch afgebeeld.

J. Göderitz, R. Rainer, H. Hoffmann, *Die gegliederte und afgelockerte Stadt* (1957).



commissie niet alleen waar ten aanzien van sociale voorzieningen en sociale zekerheid, maar ook bij het wonen: 'voor de oorlog een bewust vermijden, na de oorlog een bewust creëren van gemeenschappelijke - gezamenlijk te gebruiken - elementen'.

Opmerkelijk is de toelichting - we geven een lang citaat:

'Verschillende architecten leggen er in dit verband de nadruk op, dat bij toenemende bevolkingsconcentratie strikte *privacy* - de burens niet zien of horen en niet door de burens gezien of gehoord worden - alléén nog verwezenlijkt kan worden in het meergezinshuis, mits dit aan bepaalde voorwaarden voldoet wat betreft situering, plattegrondindeling en geluidsisolatie. Het eengezinshuis, zo stellen zij, kan deze *privacy* alleen bieden indien er voldoende ruimte omheen is, hetgeen in de stedelijke woonwijk meestal niet mogelijk is, of als *patiohuis*, dat wil zeggen met volkomen naar binnen gerichte vertrekken, en afsluiting naar buiten, met andere woorden een in de woning zich afkeren van de buitenwereld. Daartegenover komt de waardering voor het gemeenschappelijke onder meer tot uitdrukking in een beschouwing naar aanleiding van "la maison radieuse" van Le Corbusier: "Que l'homme ordinaire a aussi son palais au milieu d'un parc". Hij kan dit [i.e. een paleis te midden van een park, M.M.] hebben, mits hij het aanvaardt te zamen met een aantal anderen, zoals dit ook het geval is bij de eerdergenoemde gemeenschappelijke voorzieningen. (...)

Intuïtief en ideologisch wordt door de ontwerper verondersteld en ter motivering aangevoerd, dat de verkregen ruimtelijkheid voor de bewoners de betekenis heeft van een bevrijding, van grotere *privacy* en van het in de woning deelhebben aan een groter geheel dan het eigen straatje, dat wil zeggen aan een levensmilieu, dat - beter dan de traditionele bouwwijzen en verkavelingen - zou aansluiten bij de eigentijdse sociale relaties en verhoudingen, die eveneens worden gekenmerkt door een steeds grotere actieradius.

Het deelhebben aan een groter geheel, dat vooral bij de zeer hoge bouw mede bepalend is voor de bewoning, wordt daarbij wel in tegenstelling gezien tot het zelfgenoegzame karakter van het eengezinshuis, dat de benodigde ruimte geheel en met uitsluiting van anderen [? M.M.] voor zichzelf opeist.

De commissie acht het daarbij zeer wel mogelijk, dat de ontwerper intuïtief - als kunstenaar - de trend der maatschappelijke ontwikkelingen aanvoelt en "zijn tijd vooruit is".⁴

En ten derde de *toenemende verstedelijking*. De commissie bracht hier naar voren dat 'het voorheen sterk op de voorgrond tredende ideaal van het buiten wonen (forensisme) en de "idealiserende" van de tuinstad' overleefd waren. Hoogbouw, zo meende de commissie, paste in de tendens tot vermindering van de verschillen tussen stad en platteland. In de grote steden introduceerde hoogbouw 'een nieuwe en eigen vorm van *maximale privacy*'. Daarnaast treft men hoogbouw aan 'op plaat-

sen, waar men bestaand natuurschoon en een landelijke omgeving wenst te sparen'.⁵

In deel II 'Bewoningsaspect' behandelde de commissie een deel van de problematiek van het meergezinshuis, namelijk 'de oorzaken, aanleidingen, consequenties en voorwaarden in het sociale vlak'.⁶ Ze volgde hierbij twee verschillende benaderingen van de woonbehoefte:

- a) de empirische waarneming van de behoeften, ervaringen en wensen der bewoners door middel van enquêtes;
- b) de theoretische benadering van de woonbehoefte. Hierbij wordt uitgegaan van een functionele analyse van het wonen. Wooneisen zouden hierbij 'uit een wetenschappelijk gefundeerd inzicht in de fysieke en psychische, individuele en sociale behoeften van de mens' zijn af te leiden.⁷

Na deze tweezijdige benadering toetste de commissie 'de onderscheidene woonvormen aan de voornaamste en meest algemene woonbehoefte'.

De commissie meende dat de etagebouw, evenals de hoogbouw, in vergelijking met het eengezinshuis een *collectief* karakter droeg⁸ en noteerde daarover:

'De geringe bebouwde oppervlakte maakt een *ruimere groenvoorziening* met gelegenheid tot spel en recreatie om het gebouw mogelijk, welke aan de directe omgeving een geheel eigen karakter kan verlenen. In Nederland zijn deze mogelijkheden echter tot dusver nog weinig benut'.⁹

Net als in deel I benadrukte de commissie de *gemeenschappelijke* aard van hoogbouw:

'Voor het gezinsleven wordt de hoogbouw gekenmerkt door het *collectieve* karakter van de woonvorm, dat veelal gepaard gaat met een zekere anonimiteit en een grotere belevingswereld (...) Voor wat betreft de hoogbouw zelf zou men de conclusie kunnen trekken dat de nadelen van de middelhoge bouw, ten gevolge van de bij hoogbouw noodzakelijke - deels verplichte - voorzieningen, op vele punten niet meer aanwezig zijn'.¹⁰

In haar aanbevelingen somde de commissie nogmaals de voordelen van hoogbouw op. Als gunstige consequenties van hoogbouw golden 'grotere vrijheid ten opzichte van medebewoners en ook ten opzichte van de omgeving' en 'het beleven van de grotere ruimte, een wijdere levensschaal'. Wel dienden aan de toepassing van zowel middelhoge meergezinshuizen als aan hoogbouw een aantal voorwaarden te worden gesteld. Pas dan zouden zij in kwalitatief opzicht '*vergelijkbaar* (zijn) met het eengezinshuis'. Ter illustratie noemde de commissie als voorwaarde:

'Bij toepassing van hoogbouw als algemene woonvorm, bijv. in saneringsgebieden, dient daarom de voorziening in speelgelegenheid onder toezicht *als strikte eis* te worden beschouwd.'¹¹

Per saldo achtte de commissie 'hoogbouw vooralsnog niet geschikt als algemene woonvorm, maar voornamelijk als woongelegenheid voor een beperkte categorie van cultureel meer ontwikkelde gezinnen van middelbaar of hoger inkomensniveau'.

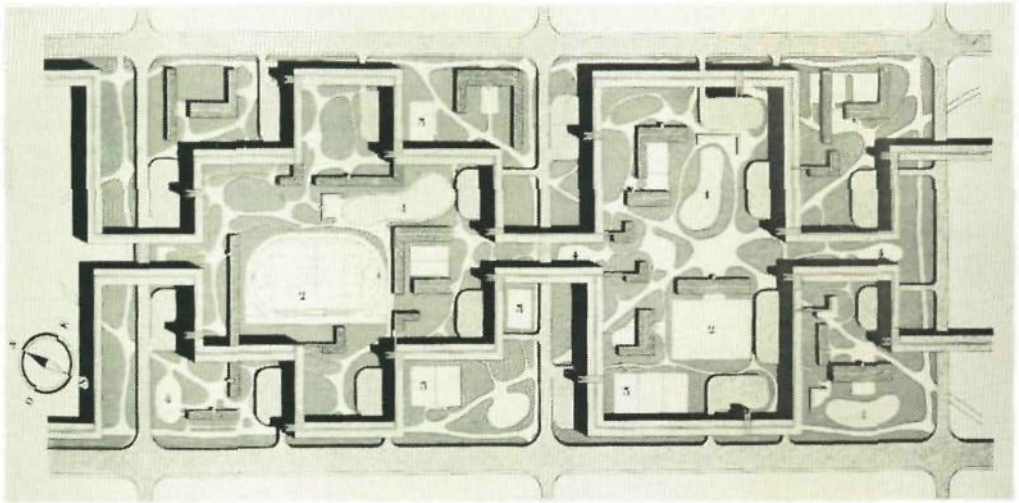
Andere oorzaken van de toename van het verschijnsel hoogbouw hielden volgens de commissie verband met *bouwtechnische, ruimtekundige en financiële* aspecten. Zij wijdde hieraan *deel III* van haar rapport. De commissie onderstreepte de noodzaak van industrialisatie en efficiency in het bouwen in verband met een voldoende hoog 'woonpeil' tegen aanvaardbare prijs. Omdat efficiency-streven en massaproductie van invloed waren op de herhaling van gelijke woningen en op de keuze van de woonvormen (onder andere woonblokken van 200 meter en langer), benadrukte de commissie de noodzaak van waakzaamheid bij het aanvaarden en ontwikkelen van een bepaald bouwsysteem.¹² Zij meende dat een voorbeeld kon worden genomen aan Frankrijk, waar zich als nieuwste ontwikkeling op enkele plaatsen 'de toepassing van zéér lange, "slangvormige" bouwstroken (aandiende), die een ruimte van zeer aanzienlijke afmetingen omgrenzen'.¹³

De commissie had waargenomen dat middelhoge bouw en hoogbouw vaak werden toegepast om terrein te sparen en ruimte te winnen. Bovendien meende ze dat Nederland achterop zou raken:

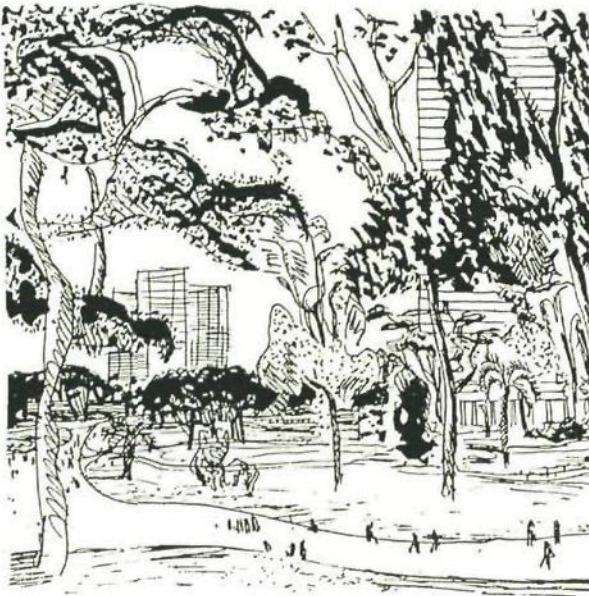
'Nederland dreigt in stedenbouwkundig opzicht wat de inrichting en het ruimtelijk aspect van de woonomgeving betreft bij het buitenland ten achter te raken, omdat - ook afgezien van bovenbedoelde normen - traditionele verkavelingsvormen een taai leven hebben als gevolg van de eisen, die door openbare diensten en particulieren gesteld worden aan de bereikbaarheid van de woningen met gemotoriseerde vervoermiddelen.'¹⁴

Verder concludeerde de commissie, dat aanleg en onderhoudskosten van wegen en terreinen bij middelhoge bouw aanmerkelijk lager waren dan bij laagbouw en nog verder afnamen naarmate men hoger bouwde. Daartegenover stond dat bouwkosten, onderhoudskosten en bewoningskosten een tegengestelde tendens vertoonden: zij waren alle hoger naarmate men hoger bouwde, zeker indien werd uitgegaan van kwalitatief vergelijkbare objecten.

Ten slotte had de commissie zich in de *stedenbouwkundige vormgeving* van het verschijnsel hoogbouw verdiept. *Deel IV* van haar rapport handelt hierover. Uit een onder architecten en stedenbouwkundigen gehouden enquête was haar gebleken



afb.6.3
 Le Corbusier
La ville radieuse (1935)
 Wooneenheden in het groen.



afb.6.4
 Le Corbusier
La ville radieuse (1935)
 Ontwerp voor Buenos Aires (1929)
 'Gigantomachie? Non! Le miracle des arbres et des parcs rétablit l'échelle humaine.' (Tevens
 in Giedion (1954), p.497.)

dat in feite *niet-rationele* motieven - zij het vaak onbewust - op de keuze van de vormgeving een belangrijke invloed uitoefenden. Ze legde er verder de nadruk op dat de stedenbouwkundig ontwerper een drietal functies tot uitdrukking bracht: een utilitaire, een socio-culturele en een esthetische functie, 'waarbij niet het wonen van de enkeling of het gezin voorop staat, doch het *milieu* waarin zich een stuk samenleving afspeelt (stad, wijk, buurt, nederzetting)' (curs. M.M.).

Niet zonder instemming verwees de commissie naar opvattingen van buitenlandse architecten

'waarvan die van Le Corbusier als exponent bij uitstek beschouwd kunnen worden, volgens welke het hoge wonen de mogelijkheid biedt van een zo groot mogelijke *privacy*, gepaard aan een maximale beleving van (visuele) contacten met natuur, ruimte en samenleving, waardoor het bij uitstek de woonvorm is voor de *moderne* mens.'¹⁵

Andere door de commissie vermelde aspecten die in verband met de keuze van de woonvormen van bijzonder belang werden geacht:

- 'Het eigentijdse in de stedenbouw' en 'de steeds toenemende betekenis van het wonen: niet het paleis van een heerser of de zogenaamde herenhuizen der geprivilegeerden of van de welgestelden, maar het wonen van de gewone man (...) - wie denkt hier niet aan de *l'homme ordinaire* uit het hierboven gegeven citaat van Le Corbusier?'¹⁶

- De concentratietendens, het moderne ruimtebegrip en de behoefte aan duidelijkheid die daarvan facetten vormen: 'sociocultureel drukt de *gemeenschappelijke* of openbare ruimte tussen meer geconcentreerde woonvormen uit, dat men als individuele bewoner behoort tot een groter geheel'.¹⁷

- Het eigen karakter van de Nederlandse stedenbouw, waarin verwantschap blijkt met de regelmatige indeling van een vlak polderland. De commissie noemde in dit verband ook de 'klaarheid en zuiverheid' die ze ventiende eeuwse schilders als Saenredam en Vermeer wisten te scheppen. De commissie vermeldde voorts 'onze traditionele neiging tot precisie' en de opkomst juist in Nederland van de Stijl-beweging.

Samenvattend meende de commissie, 'dat de keuze van de woonvormen en de wijze waarop zij worden toegepast niet uitsluitend of in de eerste plaats bepaald wordt door woonbehoeften en woonverlangens van de afzonderlijke bewoners (...)'. Opnieuw onderstreepte de commissie de betekenis van intuïtie. Ze voegde er aan toe:

'Ontwerpen is een grotendeels intuïtief en experimenteel verlopend proces. Het is van groot belang, dat de stedenbouwkundige praktijk voldoende ruimte laat om dit proces zo vrij mogelijk te laten verlopen, d.w.z. onbelast door vooropgestelde eisen of criteria van

beoordeling. Het is evenwel óók van groot belang, dat de ontwerpresultaten zowel voor als na de realisatie nauwlettend kritisch worden beschouwd, waarbij niet "normen" maar "grondbeginselen" het uitgangspunt dienen te vormen.¹⁸

Laten we de genoemde hoofdpunten nog eens overzien.

De voornaamste conclusie van het rapport *Laag of hoog bouwen en wonen?*: 'hoogbouw vooralsnog niet geschikt als algemene woonvorm', is helder. Toch bood het gezaghebbende rapport een serie aanknopingspunten om hoogbouw als de bouwvorm van de toekomst op te vatten. Waagde de commissie zich immers niet aan de voorspelling, dat hoogbouw als woningtype in de toekomst steeds belangrijker zou worden?

Ze attendeerde op het proces van voortgaande maatschappelijke nivellering, hetgeen tot het geleidelijk verdwijnen van huishoudelijke hulp zou leiden. Dit resulteerde volgens de commissie bij de middengroepen en zelfs bij de hogere welstandsklassen in een toenemende belangstelling voor goed geoutilleerde flats.

Ook wees de commissie op het belang van strikte en maximale privacy die bij toenemende bevolkingsconcentratie alleen nog te verwezenlijken zou zijn in het meergezinshuis. Ze noemde het ideaal van buiten wonen en de tuinstad overleefd. Niet alleen in het groen gelegen laagbouw was uit de tijd, hetzelfde gold voor de middelhoge etagebouw. De nadelen daarvan - een gebrek aan gemeenschappelijke voorzieningen zoals ruim opgezet groen - zouden worden opgeheven door flats met een collectief karakter.

Een ander aanknopingspunt om grootscheeps hoogbouw toe te passen bood de passage over door traditie bepaalde verkavelingsvormen. De commissie sprak de vrees uit dat Nederland bij het buitenland achter zou raken, doordat taai werd vastgehouden aan traditionele verkeersoplossingen. Hoogbouw noemde de commissie bij uitstek de woonvorm van de moderne mens. Immers, een zo groot mogelijke privacy gecombineerd met de gemeenschappelijke ruimte tussen meer geconcentreerde woonvormen zou tot uitdrukking brengen dat men als bewoner tot een groter geheel behoorde. Bovendien sloot deze bouwvorm heel goed aan bij het karakter van de Nederlandse stedenbouw, gekenmerkt door regelmatige indeling en door klaarheid en zuiverheid.

En tenslotte de beroepscategorie der architecten en stedenbouwers, zij die het ontwerpproces overzien. Omdat deze deskundigen intuïtief en experimenteel te werk gingen, was het aanvaardbaar dat zij zich bij de keus van de woonvormen 'niet uitsluitend of in de eerste plaats' lieten leiden door woonvoorkeuren.

In het volgende hoofdstuk zal ik aantonen, dat vrijwel al deze punten kenmerkend zijn voor het planningproces van de Amsterdamse uitbreiding Zuidoost.¹⁹

6.3 WOONWENSEN IN DE VROEGE JAREN ZESTIG

Na een korte aanduiding van de in 1960 verschenen *Nota inzake de ruimtelijke ordening* volgen in deze paragraaf de voornaamste uitkomsten van onderzoek naar het wenselijke woonmilieu, verricht in de jaren dat het plan voor de Bijlmermeer werd opgesteld - 1960 tot 1966.

'Nieuwe gedachten' over stedelijke uitbreidingen

Richtinggevend voor het ruimtelijk beleid begin jaren zestig was de *Nota inzake de ruimtelijke ordening*. De nota werd in 1960 door de minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid, mr J. van Aartsen, uitgebracht. Een van de uitgangspunten betrof de verwachte sterke bevolkingstoename. De groei van vier miljoen inwoners tussen 1950 en 1980 (van 10 naar 14 miljoen) wilde de minister vrijwel geheel 'in de stedelijke sfeer' opvangen. Om dit tot stand te brengen achtte hij nadere bezinning op 'stedelijke woonvormen' nodig. De gemeentebesturen moesten, aldus de nota, 'zorgen voor goede stadsplannen die ook het wonen in de steden aantrekkelijker kunnen maken'.²⁰

De nota verwees hierbij naar 'verschillende nieuwe gedachten die zich bij de stedelijke uitbreidingen baan beginnen te breken (...): zowel de wijze van bebouwing als de algemene vormgeving en geleding van de steden'. Zonder twijfel doelde de minister op bijdragen van het in 1959 gehouden congres 'Nieuwe steden in Nederland?', dat in paragraaf 6.5 nog onze aandacht krijgt.

Afzonderlijk noemde de minister het vraagstuk van de onderlinge verhouding van lage en hoge bouw. Het valt op, dat de nota verre van concreet is over de 'nieuwe gedachten omtrent stedelijke uitbreidingen'. Blijkbaar stelde Van Aartsen zijn hoop op de resultaten van de studiegcommissie Hoogbouw-Laagbouw, die door zijn voorganger ir H.B.J. Witte in 1956 was geïnstalleerd.

Ondanks dit gemis aan duidelijke richtlijnen zou de nota tot aan het verschijnen van de *Tweede Nota over de ruimtelijke ordening* in 1966 het kader bieden voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland.

Uitkomsten van onderzoek naar woonvoorkeuren van bewoners in Amsterdam en Rotterdam

Bij de gemeente Amsterdam zijn in de jaren vóór de publikatie in 1965 van het plan voor de Bijlmermeer twee woononderzoeken verricht.

Tussen 1963 en 1967 bracht de Gemeentelijke Woningdienst een serie rapporten uit onder de naam *Amsterdam als woonstad*. Voorts verscheen bij deze dienst in

1964 *Wonen in hoogbouw. Een onderzoek in een complex van 900 woningen in Amsterdam-Osdorp.*

Net als in Amsterdam was ook in Rotterdam na de oorlog ervaring opgedaan met de bouw van grote nieuwbouwwijken. In 1964 rapporteerde de Rotterdamse Dienst Volkshuisvesting met *Wonen in hoge woongebouwen.*

Amsterdam als woonstad

De serie rapporten van de Amsterdamse Woningdienst *Amsterdam als woonstad*²¹ waren het resultaat van een onderzoek naar woonbehoeften en woonwensen van de Amsterdamse bevolking in het jaar 1962. Dit onderzoek was tevens opgezet om de hoofdstedelijke woningmarkt nader te verkennen. Het zesde rapport uit de reeks kwam in mei 1965 uit en betrof *Het wonen in de westelijke tuinsteden.*

Dit deelonderzoek verschaftte een beeld van de bewoners van de tuinsteden, hun woonsituatie en hun woonwensen. De waardering van de *stedebouwkundige* opzet van de wijken was niet uitdrukkelijk onderzocht; het onderzoek betrof alleen woningen in de woningwetsector.

De allerm minst schokkende slotconclusie luidde, dat 'een bijzonder groot deel van de bewoners van de tuinsteden tevreden [is] met de huidige woning. Het percentage hoofdbewoners dat wil verhuizen en daar moeite voor heeft gedaan is naar verhouding laag.' Voor deze tevredenheid gaf men als verklaring: 'Over het algemeen zijn immers de woningen in de tuinsteden nieuwer (en in een betere toestand), is de outfitte beter (alle woningen met douche) en woont men er ruimer.'

Wonen in hoogbouw

Dit rapport was gebaseerd op onderzoek in 1962 naar het wonen in een complex met 900 woningen in hoogbouw in de wijk Osdorp. Dit complex bestond uit vijf blokken in negen woonlagen, met in totaal 180 driekamerwoningen aan galerijen.²²

Het ging hier om de eerste hoogbouw in de woningwetsector in Amsterdam, gereedgekomen tussen 1959 en 1961. Het onderzoek bestond uit een mondelinge en schriftelijke enquête onder alle bewoners en uit interviews bij een steekproef onder de bewoners.

De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat er in het algemeen van tevredenheid sprake was, vergeleken met de vorige woonsituatie. Redenen voor verhuizing naar Osdorp waren inwoning, te weinig woonruimte en te weinig comfort. De grote afstand tot de stad werd als belangrijkste nadeel van het wonen in deze wijk genoemd.

Op de vraag wat de bewoners in het algemeen van hun woning vonden was volgens het rapport 'het meest opvallende (...) dat verreweg het grootste deel van de be-

woners zeer te spreken is over zijn woning'.²³ 93 procent was tevreden of zeer tevreden, 6 procent matig tevreden en 1 procent ontevreden.

Wanneer men het rapport doorleest valt op dat *niet* gevraagd is hoe men bij vrije keuze bij eenzelfde of relatief weinig hogere huur had willen wonen. Het rapport levert daardoor een statisch beeld. Dit blijkt ook uit het ontbreken van passages of opmerkingen over een onderwerp dat er direct mee samenhangt: de gewenste verhouding tussen verschillende woningtypen in een nieuwe woonwijk.

Wonen in hoge woongebouwen

Dit Rotterdamse onderzoek²⁴ had ten doel een beeld te krijgen van de voor- en nadelen van het hoge woongebouw voor verschillende typen huishoudingen. Het onderzoek omvatte circa 400 woningen in vier flats die gelegen waren op verschillende punten van de stad. De woningen waren alle in de vrije sector gebouwd en lagen aan galerijen. In het rapport werden de volgende conclusies getrokken:

- huishoudingen zonder jonge kinderen waren over het algemeen gunstig gestemd over de flatwoning in het hoge woongebouw;
- voor *jonge* gezinnen bleken deze woningen vaak alleen aantrekkelijk als *tijdelijke* huisvestingsvorm;
- de woning in het hoge woongebouw werd het meest geschikt geacht als huisvestingsvorm voor een type huishoudingen, die tevens waarde hechtten aan een centrale situering van de woning ten opzichte van het uitgaanscentrum en de werkgelegenheid.

De belangrijkste aanbeveling van het rapport was om hoge woongebouwen zo veel mogelijk centraal te situeren en de woningen in de buitenwijken overwegend te bestemmen voor huishoudingen met jonge kinderen.

Moderne woonidealen en woonwensen

In 1960 vatte De Jonge²⁵ zijn vergelijkend onderzoek naar eigenschappen van nieuwe woningen en wijken die algemeen door de bewoners gewaardeerd werden als volgt samen:

'In een aantal opzichten onderscheiden de nieuwe woningen en wijken zich naar de mening van de grote meerderheid der bewoners gunstig van de voor-oorlogse oplossingen. Men waardeert het moderne comfort, de ruime toetreding van licht, zonneschijn en lucht tot de woning en de aanwezigheid van groen en speelruimte voor de kinderen in de onmiddellijke nabijheid van de woningen. Ook de scheiding tussen woon- en werkgebied tussen woningcomplexen en doorgaand verkeer stelt men op prijs. De na-oorlogse woonwijken in de grote steden worden door de meeste bewoners vooral als een vooruitgang be-

schouwd ten opzichte van de oudere arbeiderswijken. Het percentage geënquêteerden, dat zou willen terugkeren naar een "oude, gezellige buurt" is dan ook relatief gering.²⁶

Positief gewaardeerde aspecten van het nieuwe woonmilieu betroffen volgens deze studie 'vooral de hogere mate van fysieke hygiëne en van technische outillage, alsmede de meer rationele indeling van de woonwijk, met een zekere mate van functiescheiding tussen wonen, werken en verkeer'.

Wat het *woningtype* betreft kon de destijds overheersende voorkeur duidelijk worden waargenomen. Onderzoeken uit de jaren vijftig in de drie grote steden wezen weliswaar uit dat de meerderheid der bewoners, vooral als zij het eengezinshuis niet kenden, de etagewoning als min of meer vanzelfsprekende woonvorm aanvaardden. Indien echter bij enquêtes gevraagd werd aan welk woningtype de informanten bij een vrije keuze de voorkeur zouden geven, bleek steeds dat de meerderheid voor een huis in laagbouw koos boven een etagewoning.

Ook in het buitenland waren volgens de auteur de reacties van de bevolking op massale hoogbouw ondubbelzinnig negatief. Uitgestrekte, volgens 'moderne' principes ontworpen woningcomplexen in grote Amerikaanse steden werden als 'kazerne' ervaren, in hoge woongebouwen in Noord-Londen sprak de bevolking niet van 'home', maar van 'our living accomodation', waar men tegen heug en meug verbleef. Ten aanzien van Vällingby, het belangrijkste en kostbaarste 'experiment' in de Zweedse stedenbouw, gelegen ten zuidwesten van Stockholm, bevolkingsomvang in 1959 70.000 mensen, luiden de bevindingen 'dat hier sprake is van een moedig, nuttig, maar (...) in vele opzichten mislukt experiment (...)'.²⁷

Compendium Hoogbouw-Laagbouw

Het in 1963 gepubliceerde *Compendium Hoogbouw-Laagbouw* van A. Heimans en D. de Jonge vat een groot aantal aspecten over dit onderwerp samen.

Het laatste hoofdstuk uit deze studie behandelt 'de keuze der woningtypen als afweging van voor- en nadelen'. De auteurs schrijven in de paragraaf *De voorkeur der bewoners*:

'75 - 95 % van de overwegend jonge gezinnen in de nieuwe stadswijken met gemengde bebouwing verkiest het in deze wijken voorkomende eengezinsrijenhuis boven de eveneens ter plaatse gerealiseerde etagewoning.'²⁸

Wanneer jonge gezinnen als gevolg van de woningnood in een kleine plaats waren gaan wonen en daar voor het eerst kennis maakten met de laagbouw als woonvorm, kwamen als voornaamste motieven naar voren:

- de eigen ingang aan de straat

- de afwezigheid van boven- en benedenburen en minder kans op burenoverlast
- de eigen, bij de woning aansluitende tuin.

Een ander aspect dat wordt belicht betreft de *leegstand* der woningen. Bij een analyse van leegstandcijfers in de jaren dertig was gebleken dat in Rotterdam en Amsterdam 'het percentage leegstaande woningen het geringst was in de sector van de eengezinshuizen. Dan komen de benedenwoningen, de bovenwoningen en vervolgens de etagewoningen'.²⁹

In enkele grote steden waaronder Amsterdam was het bewoningspatroon van twee categorieën uit de *cultureel leidinggevende laag* van de bevolking onderzocht, architecten en hoogleraren. Hierbij was gebleken dat gevestigde architecten relatief vaak in voorsteden en in laagbouw woonden. En dit stemde in hoge mate overeen met de wensen van grote groepen der bevolking, zoals deze bij sociologisch onderzoek naar voren kwamen. De schrijvers citeren in dit verband de voor-
aanstaande architect J. Bakema die had verklaard: '... kein Architekt wohnt in einem Wohnblock, den er für die grosse Masse entwirft!'³⁰

Van de vele andere aspecten die dit Compendium aan de orde stelt vermeld ik tenslotte de opmerkingen over de *taak van de overheid*. Het Compendium noemt vier punten:

- De overheid krijgt het materiaal dat als basis dient voor haar besluitvorming nadat het door de zeef van de opvattingen van deskundigen is gegaan. Volgens de auteurs kan dit leiden 'tot (...) een achterwege laten van relevante gezichtspunten'.
- Veelal ontbreekt het aan grondige kennis van in het geding zijnde belangen, waarbij bestuurders zich dan baseren op 'pseudo-sociologische of ideologische opvattingen van ontwerpers of onderzoekers'.
- Wanneer de overheid uiteenlopende belangen moet afwegen, leggen 'pressure groups' veel gewicht in de schaal. Hierdoor ontstaat 'een onevenredige nadruk op sommige belangen, terwijl als gevolg daarvan andere relevante factoren te weinig gewicht kunnen krijgen'.
- Bestuurders menen, '...dat het uit overwegingen van "progressiviteit" of "stedelijkheid" noodzakelijk is hoge woongebouwen te stichten, ondanks het ontbreken van een vraag naar deze woningtypen van de zijde der bevolking'.³¹

Kortom, de auteurs vinden dat de overheid de hoogbouw meer bevorderde dan door onderzoek werd gerechtvaardigd.

Woningssituatie en woningvraag in Nederland

In 1964 publiceren dezelfde auteurs een onderzoek over de Nederlandse woningmarkt.³² De auteurs stelden een verschuiving vast in de opvattingen van bewoners ten opzichte van de toen bestaande situatie op de woningmarkt. Het onderzoek was

onder meer gebaseerd op een in 1963 gehouden NIPO-enquête. De uitkomsten van deze enquête leverden opnieuw een fundament voor de volgende stellingen:

- In alle nederzettingstypen (van weinig tot zeer verstedelijkt) is er een meerderheidsvraag naar eengezinshuizen.

- De vraag naar *meergezinshuizen* is relatief het grootst

- a) in de grote steden

- b) bij kleine huishoudingen

- c) bij de ouderen.

De vraag naar *hoogbouw*flats is over de gehele linie beperkt van omvang: maximaal negen procent. In de grote steden is de vraag naar deze woonvorm iets groter dan het aanbod.

Minder gunstig gewaardeerde aspecten van het nieuwe woonmilieu hielden vooral verband met a) de betrekkingen tot de wereld buiten de woning, en b) de sociale positie van de bewoners.

Wanneer de betrekkingen tot de 'buitenwereld' als negatief werden ervaren, lag de oorzaak in een *te veel* aan contact, zoals gedwongen gebruik van gemeenschappelijke voorzieningen en geluidhinder. Hoge bebouwingsdichtheid en bepaalde vormen van verkaveling resulteerden dikwijls in klachten over inkijk.

Anderzijds gold een tekort aan contact, dat zich met name manifesteerde bij de hogere woonlagen van meergezinshuizen met de straat.

Wensen in verband met de *sociale positie* van de bewoners: ten aanzien van dit punt was gebleken dat bij de 'volkswoningbouw' de nivellering van het woonpeil in vele gevallen groter was dan met de inkomensverdeling overeenstemde. Deze nivellering leidde in bepaalde wijken tot een hogere mate van sociale heterogeniteit binnen het blok en de buurt dan met de wensen van de bewoners overeenkwam.

Andere minder gunstig gewaardeerde aspecten betroffen voorts het gebruik van *nieuwe bouwmaterialen*. De toepassing van nieuwe bouwsystemen leidde dikwijls tot het gebruik van betonnen gevels. Indien deze niet gesausd waren, resulteerde dit in ons klimaat al spoedig in een grauwe verschijningsvorm die door bewoners over het algemeen niet werd gewaardeerd.

Sprak de eerste *Nota inzake de ruimtelijke ordening* nog rijkelijk vaag van 'goede stadsplannen', de *Tweede Nota* - door minister Bogaers in september 1966 uitgebracht - noemde als concrete uitgangspunten voor de opbouw van het woongebied onder andere:

- verscheidenheid van woonwensen;

- grotere schakering van woonvormen en woonkernen met meer aandacht voor het eengezinshuis;

- aansluiting aan de woonwensen met voorkoming van sterke spreiding.

Letterlijk staat er op pagina 95: '(...) In de voor ogen staande stedelijke gebieden is op deze wijze ruimte voor een percentage eengezinshuizen van 50 à 70%. Dit geeft verheugende mogelijkheden.'

De Tweede Nota waarschuwde dus tegen onberedeneerde toepassing van hoogbouw en middelhoge etagebouw in stedelijke uitbreidings- en overloopgebieden.

Tot besluit van deze paragraaf over onderzoek naar het wenselijke woonmilieu dat in het begin van de jaren zestig werd uitgevoerd zijn nog een tweetal in 1967 verschenen rapporten vermeldenswaard.

Het rapport *Wonen in hoogbouw* is het verslag van een bijeenkomst die op 8 december 1966 door de Nederlandse Huishoudraad werd belegd.³³ Het bevat de hoofdpunten uit de inleidingen van een architect, een technicus, een sociaal-psycholoog en een kinderarts. Ir H.M. Buskens, directeur-generaal voor de volkshuisvesting, zat de bijeenkomst voor. In zijn afsluiting van de bijeenkomst stelde Buskens vast, dat veel vragen zonder verdere studie niet konden worden beantwoord, waaronder de vraag 'wat zijn de eigenlijke motieven van hoogbouw?' Zoals we hebben gezien opperde minister Witte bij de installatie van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw de mogelijkheid, dat aan de toepassing van hoogbouw niet altijd steekhoudende motieven ten grondslag zouden liggen. Tien jaar later en vijf jaar na het verschijnen van het rapport van de commissie kostte het op het ministerie nog steeds hoofdbrekens om de vraag te beantwoorden wat de 'eigenlijke' motieven achter hoogbouw waren.

Een zeer uitgebreide literatuurlijst completeert het rapport. De Woningbouwcommissie van de raad - die de dag had voorbereid - beschikte dus over een grondig overzicht van zowel in Nederland als in de ons omringende landen verrichte onderzoeken naar woonwaardering.

Het andere rapport, *Het oordeel van bewoners*, verscheen in september 1967 bij het Bouwcentrum.³⁴ Het vormt 'de samenvatting van uitkomsten van onderzoeken naar woonwensen en woongedrag ten dienste van opdrachtgevers, stedenbouwers en architecten'. Ook dit rapport bevat een uitgebreide literatuurlijst, waarvan sommige literatuurverwijzingen over specifieke details van het (hoog)bouwvraagstuk gaan - titels als 'Boodschappenkastjes in meergezinshuizen', 'Boodschappenliflftjes' en 'Toilet alleen op de slaapverdieping ondervindt bezwaren'. De studie was samengesteld door D.C. van der Poel, enige jaren daarvoor rapporteur van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw. Anders dan de titel doet vermoeden, biedt het rapport geen helder inzicht in de beoordeling door bewoners van verschillende typen woonmilieus. De samensteller hechtte daaraan wellicht minder belang, want hij

schrijft: 'Empirisch onderzoek is beperkt tot dat wat is en als zodanig meer op het verleden dan op de toekomst gericht' (p.8).

Conclusie

Van de verschillende hier genoemde onderzoeken springen als conclusie enkele punten in het oog:

De *Nota inzake de ruimtelijke ordening* uit 1960 bood weinig houvast omtrent de gewenste opzet van nieuwe uitbreidingswijken. Verbazingwekkend was dit niet, omdat eerst het eindrapport van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw werd afge wacht.

Woonwensenonderzoek in 1962 onder bewoners in de Amsterdamse tuinsteden bracht een tevredenheid met de nieuwe woningen aan het licht; de waardering van de stedenbouwkundige opzet van de westelijke tuinsteden was echter niet uitdrukkelijk onderzocht.

Een belangrijk nadeel van het wonen in de flats in Osdorp betrof volgens onderzoek uit 1964 de grote afstand tot de stad. Het Rotterdamse onderzoek *Wonen in hoge woongebouwen* (1964) bevatte als aanbeveling om flats zoveel mogelijk centraal te situeren en de woningen in de buitenwijken overwegend te bestemmen voor huishoudingen met jonge kinderen.

Het onderzoek van De Jonge (1960) beklemtoonde ten aanzien van het gewenste woningtype, dat bij vrije keuze in het algemeen aan een laagbouwhuis de voorkeur werd gegeven, een uitkomst die Heimans en De Jonge in hun publikaties uit 1963 en 1964 op grond van nieuw enquêtemateriaal en analyse van leegstandcijfers bevestigden.

De uitkomsten van deze verschillende onderzoeken naar het gewenste woonmilieu zijn voor geen misverstand vatbaar. Zoals ik later naar voren zal brengen, hebben ze echter geen rol van betekenis gespeeld tijdens het ontwikkelen van de plannen voor Amsterdam-Zuidoost.

6.4 WOONWENSEN EN HOOGBOUW IN ENKELE ANDERE LANDEN

Wat waren tot ongeveer 1965 de ervaringen met het wonen in hoogbouw in het buitenland?

Reeds in de jaren vijftig wezen *Amerikaanse* huisvestingsdeskundigen op de bezwaren van hoogbouw voor de huisvesting van gezinnen in de lagere inkomensklassen.³⁵ Als nadelen die uit onderzoek naar voren kwamen, noemden onder-

zoekers als A.F.C. Wallace en C. Bauer de afwezigheid van een eigen tuin, de onmogelijkheid om niet-gewenste contacten met burens te vermijden en het straffe woningbeheer dat nodig is als grote aantallen gezinnen met een lage sociale status in hoge woongebouwen worden gehuisvest.

In *England* was het voorstedelijke eengezinshuis in twee woonlagen ('cottage') de vrijwel algemeen erkende norm voor gezinnen met kinderen in de middengroepen.³⁶

Daarnaast bestond in de grote steden een traditie van huizenblokken in vier of vijf woonlagen, bijvoorbeeld in de na-oorlogse ontwerpen van de London County Council. Volgens E. Cooney³⁷ ging deze ontwerpvisie terug tot de 'filantropische' huisvesting van het Victoriaanse tijdperk. Omstreeks 1950 tekende zich een scherpe wijziging in beleid af. Men ging nu kleinere woningen opnemen in hoogbouwcomplexen met een hoge dichtheid:

'A percentage of houses and ground-floor maisonettes with private gardens for larger families is now made possible in medium- and high-density schemes by providing the smaller dwellings in the form of flats or maisonettes in tall buildings.'

Niettemin, zo schrijft Cooney, ging de voorkeur van bewoners vrijwel geheel uit naar huizen met een tuin.³⁸

De architect L. Esher attendeert in *A broken wave. The rebuilding of England 1940-1980* op een alles overheersende consensus in de eerste na-oorlogse jaren. De televisie met haar opiniërende of kritische programma's zou pas later van invloed zijn. Een tweede factor die Esher - oud-president van het Royal Institute of British Architects - noemt: planners en architecten verrichtten hun stedenbouwkundig werk in grote eensgezindheid.³⁹ Bewonerswensen werden - voor zover ze al werden gepeild - genegeerd.

In de programma's voor krotopruijing en stadsvernieuwing deed hoogbouw in toenemende mate zijn intree. Dit gold in het bijzonder voor flats met één of twee slaapkamers, omdat deze relatief gemakkelijk konden worden ontworpen. Niettemin werd er bijvoorbeeld in een plaats als Manchester reeds in 1943 door de inspectie van de volksgezondheid bezwaar gemaakt tegen de ontwikkeling van flats.⁴⁰

P. Jephcott deed in de jaren zestig onderzoek waarover werd gerapporteerd in *Homes in high flats*. Het betrof hier buitengewoon hoge woontorens van ongeveer twintig verdiepingen in Glasgow. Het onderzoek was gericht op 'some of the human problems involved in multi-storey housing', zoals de ondertitel van de publicatie luidde. Daartoe rekende ze ook het wonen met kleine kinderen en het wonen van alleenstaande ouderen in woontorens.

Haar conclusie luidt dat 'local authorities should discontinue this form of housing except for a limited range of carefully selected tenants (...).'⁴¹

Jephcott verwijst in deze studie naar een dozijn steden in West-Europa die in het kader van haar onderzoek waren bezocht. Ook Nederlandse publikaties worden vermeld. Ze noemt onder meer *Should we build and live in houses or flats?*, het rapport van de commissie Hoogbouw-Laagbouw.⁴²

Van P. Dunleavy verschijnt in 1981 *The politics of mass housing in Britain 1945-1975*. Het bevat een analyse van de na-oorlogse volkswoningbouw in Engeland en Wales. In een aan 'living in high-rise' gewijd deel stelt Dunleavy op basis van literatuuronderzoek vast, dat in de jaren vijftig en zestig de grote meerderheid der bevolking in laagbouw wilde wonen en niet in een flat.⁴³ De Town and Country Planning Association propageerde tuinsteden en laagbouw. Daartegenover plaatst hij de zienswijze van RIBA (Royal Institute of British Architects). Een symposium over hoogbouw dat deze vereniging in 1955 belegde, was een 'unprecedented example of professional support for a particular building form'.

De vereniging van stedenbouwkundigen (Royal Town Planning Institute) nam geen eigen standpunt in, maar volgde de door leidinggevende architecten gepropageerde richting.⁴⁴ De reactie tegen deze gangbare vormen van hoogbouw wordt gewoonlijk geassocieerd met de ramp die het flatgebouw Ronan Point in 1968 trof; het stortte als gevolg van een gasontploffing gedeeltelijk in. De architectuurhistoricus John Burnett schrijft in 1978: 'The architectural profession, which had been among the strongest advocates of high-rise, now increasingly spoke out against it'.⁴⁵

De Parijse Centre d'Etudes des Groupes Sociaux bracht in 1965 *Logement et vie familiale* uit. De studie verschaft voorkeurscijfers en een opsomming van voor- en nadelen van gestapelde woningen. Laagbouw was voor 90 procent van de geënquêteerden (huisvrouwen met kinderen) het ideaal en werd door 72 procent gezocht.⁴⁶

De Duitse socioloog H.P. Bahrtdt publiceerde in 1961, - een tijd van optimistische toekomstperspectieven, waarin een 'Machbarkeitseuphorie' overheerste - *Die moderne Großstadt*.⁴⁷ In het laatste hoofdstuk van deze studie, 'Die Urbanisierung der Großstadt', onderstreept Bahrtdt de betekenis van sociaal-wetenschappelijke en historische kennis en inzichten voor de stedelijke planning. Hij wijst op het beginpunt vanwaar planning dient te vertrekken, de privéruimte:

'Die Planung beginnt mit dem Privatraum. (...) Der Großstädter von heute träumt nicht von einem "neuen Jerusalem", er will nicht die Stadt als Monument einer Idee oder einer Gemeinschaft, sondern er will frei und anständig mit seiner Familie leben können. An dieses Bedürfnis gilt es also anzuknüpfen.'⁴⁸

Relevant is ook hoe Bahrdt dit hoofdstuk over verstedelijking eindigt. Op grond van uit onderzoek gebleken woonbehoeften bepleit hij gemengde bebouwing:

'Die Frage lautet also nicht: Flachbau oder Hochhaus. Vielmehr sollte man da, wo eine gewisse Verdichtung geboten ist, Hochhäuser mit Flachbauten kombinieren, das vierstöckige Mietshaus ohne Fahrstuhl jedoch verbieten, weil es die Gesundheit lastentragender Hausfrauen bedroht.'

Volgens de ook in dit decennium publicerende psychiater A. Mitscherlich is het misverstand bij stedelijke planners dat zij onder planning 'eine pur rationele Schematisierung der Bebauungsweise' verstaan, waarbinnen nu juist *niet* werd aangesloten bij behoeften en woonvoorkeuren.⁴⁹

6.5 DE OPKOMST VAN IDEEËN OMTRENT HET WONEN IN HOOGBOUW

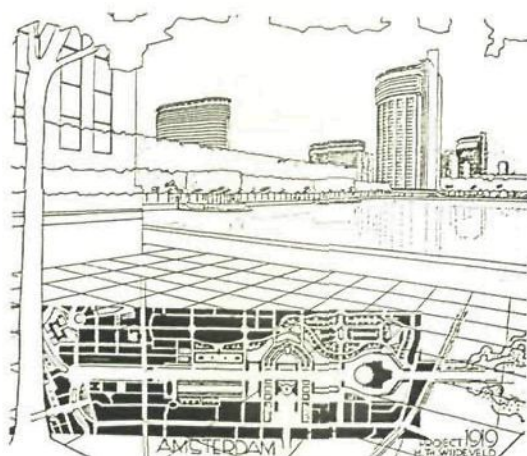
Hoge woongebouwen zijn in Nederland in vergelijking met andere landen relatief laat gerealiseerd. Ik vermeld in deze paragraaf enkele hoofdpunten uit de ontstaansgeschiedenis van hoogbouw. Van welke ideeën ging de opkomst van hoogbouw vergezeld?

Laten we beginnen met de conceptie van de architect Wijdeveld. D. Grinberg, aan wiens *Housing in the Netherlands 1900-1940* (1977) ik een aantal gegevens ontleen, noemt in het hoofdstuk 'Spatial openness: high rise' de eindredacteur van het tijdschrift *Wendingen*, H.Th. Wijdeveld, een propagandist van de wolkenkrabber. In het eerste nummer van dit blad in 1919 deed hij een voorstel voor herinrichting van het Vondelpark te Amsterdam. Het voorstel omvatte onder meer woontorens (tot 30 verdiepingen), vrij gesitueerd in het park. In de tijd gezien gaat dit plan vooraf aan Le Corbusiers *La ville contemporaine* uit 1922. Wijdeveld werkte deze plannen verder uit voor heel Amsterdam. Dit *Uitbreidingsplan voor Amsterdam* uit 1929 bestond uit concentrische zones met hoge woontorens, gelegen in uitgestrekte groene ruimten. Het derde nummer van *Wendingen* uit 1923 was gewijd aan 'Wolkenkrabbers als oplossing voor kantoren- en volkshuisvestingsprobleem'.⁵⁰

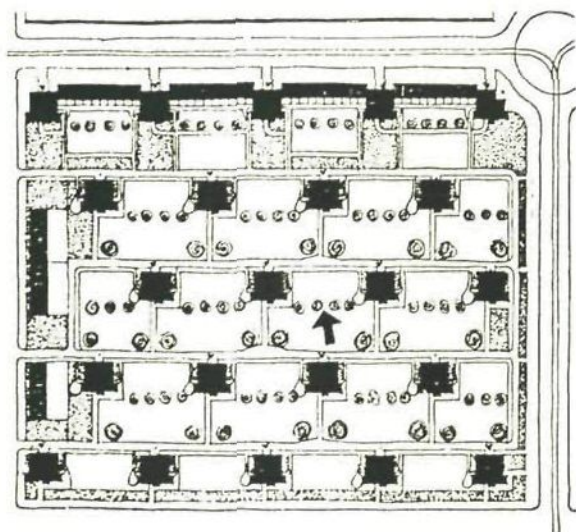
Sterk beïnvloed door deze ideeën van Wijdeveld was de architect J. Duiker.⁵⁰ Samen met de civiel-ingenieur J.G. Wiebenga publiceerde hij tussen 1927 en 1930 *Hoogbouw* - het betrof een ontwerp voor gebouwen in twaalf verdiepingen. Aan de Benoordenhoutseweg te Den Haag ontwierpen zij tussen 1927 en 1930 de vijf *Nirwana*-flats waarvan er één is gerealiseerd. Duiker schreef dat woningen in hoogbouw de mogelijkheid boden de standaarden ten aanzien van de huisvesting radi-



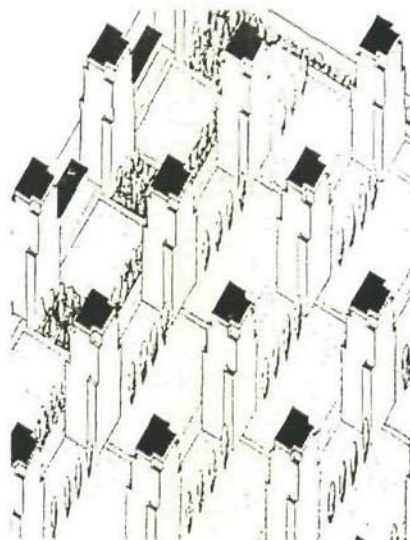
afb.6.5
H.Th. Wijdeveld
Uitbreidingsplan voor Amsterdam (1919)
Hoogbouw in een groene omgeving.



afb. 6.6
H.Th. Wijdeveld,
Een ontwerp voor de vergroting en omwerking
van het Vondelpark te Amsterdam (1919)
Het eerste ontwerp in Nederland waarbij torens
vrij in een park staan.



afb.6.7
J.B. van Loghem
Inzending Prijsvraag voor goedkope arbeiderswoningen (1934)
Wontorens in zestien verdiepingen. Van Loghem werd beïnvloed door de idealen van de
tuinstad. Hoewel hij had meegewerkt aan tuindorp Watergraafsmeer, zag Van Loghem
hoogbouw later als de enige oplossing om open ruimte te sparen.



caal te verhogen. Centrale gemeenschappelijke voorzieningen zouden het leven op een hoger plan brengen dan bij afzonderlijke huizen te realiseren is. Grinberg wijst erop dat Duiker na de overname van de macht door de Nazi's in Duitsland gestimuleerd werd zijn eigen positie krachtiger en in meer politieke termen naar voren te brengen. Hij zette zich tegen de nazi-ideologie af door de roep om een huisje met een tuintje voor elke arbeider 'burgerlijk' te noemen.⁵²

Een esthetische toepassing van hoogbouw betrof de wolkenkrabber aan het Victorieplein te Amsterdam. Deze flat was in de private sector, naar een ontwerp van J.F. Staal gerealiseerd. Speciaal voor dit woongebouw was in 1929 de gemeentelijke bouwverordening aangepast, met als argument dat afwijking van de maximale bouwhoogte van vier verdiepingen mogelijk moest zijn. Deze nieuwe visie op 'stadsschoon' had Berlage al in het uitbreidingsplan-Zuid van 1915 geformuleerd.⁵³

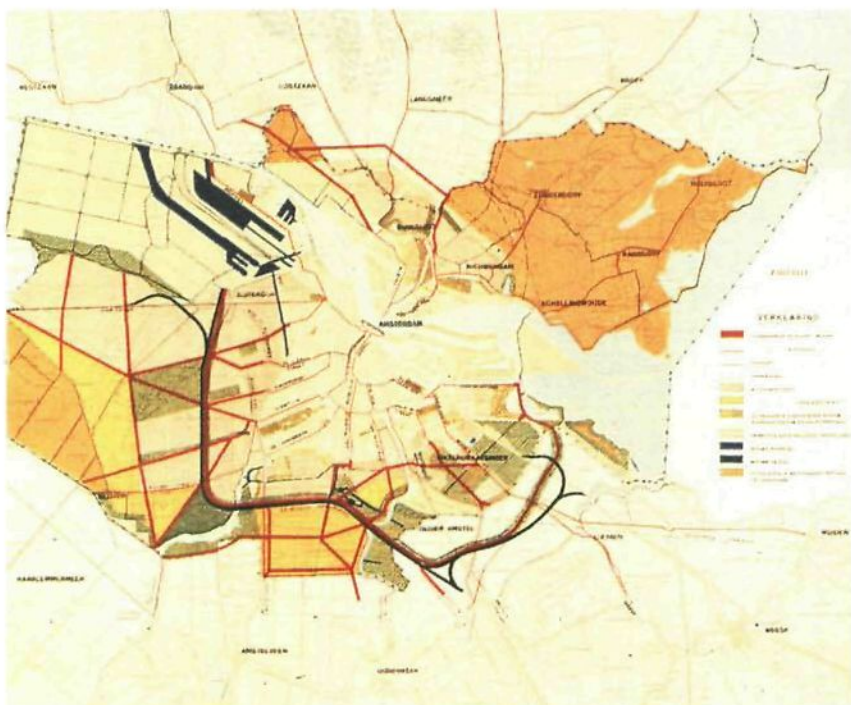
Commissie voor de hoge bouw

In 1932 bracht de 'Commissie voor de hoge bouw' een rapport uit aan B en W van Amsterdam. Ze vestigde de aandacht op twee soorten benaderingen van de volkshuisvestingsproblemen in Nederland en in het buitenland: de tuinstadbenadering en de 'stadsbouw'benadering. Het tuinstadidee behelsde in de praktijk eengezinsrijenhuisen, de 'stadsbouw' betrof hoge bouw in meer woonlagen, gecentraliseerde voorzieningen en een systeem van parken tussen de gebouwen. Het rapport vermeldt als conclusie dat hoogbouwprojecten de kosten per woning weinig zouden verminderen. De commissie achtte de *wolkenkrabber* van Staal en de *Nirwana*-flats te kostbaar om als voorbeeld te dienen voor arbeiderswoningen. De huren zouden te hoog worden. Ook uit sociale overwegingen werd hoge bouw afgewezen. Men meende dat liften moeilijkheden veroorzaakten voor gezinnen met kinderen en voor leveranciers bij het bezorgen van boodschappen. Vermeldenswaard is nog dat een minderheid van de commissie, bestaande uit de secretaris van het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw, mr D. Hudig en de zojuist genoemde ir J. G. Wiebenga, het rapport niet ondertekende.

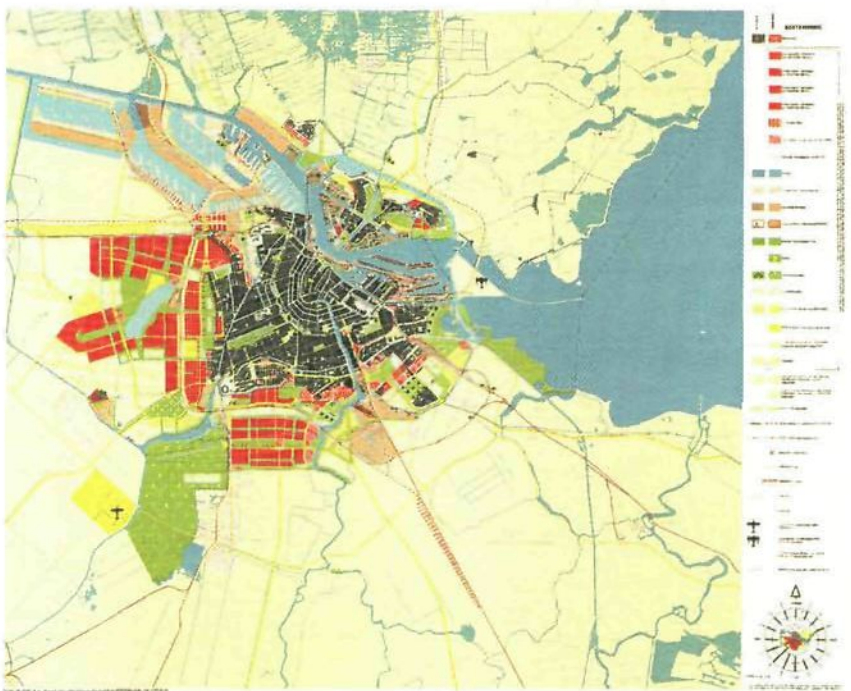
In het Brusselse tuindorp Floréal waren al in de jaren twintig arbeiderswoningen in hoogbouw gerealiseerd. Het ging hierbij om een beperkt aantal, onder meer dienend als oriëntatiepunt. In Nederland zou het project Bergpolder van de woningbouwvereniging Volkswoningbouw Rotterdam een voorbeeld zijn van de mogelijkheden van woningen in hoogbouw, gerealiseerd op basis van de Woningwet. De architecten waren J. Brinkman, L.C. van der Vlugt en W. van Tijen. De flat werd opgeleverd in 1934. De 72 woningen liggen aan galerijen en zijn minder dan 50 m² groot. Ze waren speciaal bestemd voor jonge gezinnen, starters op de woningmarkt die naar iets groters zouden doorstromen. De flat bleek een succes. Van Tijen

afb. 1
Schemaplan voor
Groot-Amster-
dam, naar de voor-
zitter van de voor-
zitter van de com-
missie die het plan
opstelde ook wel
plan-Bos genoemd
(1924).

De grote uitbrei-
dingen zijn vooral
in het westen gete-
kend. Ringweg en
verhoogde ring-
spoorbaan vormen
een band om de
stad. Van het te
bebouwen opperv-
lak was het groot-
ste deel bestemd
voor eengezinshui-
zen in laagbouw.
Ten noorden van
Amsterdam-Noord
een "boogkanaal".



afb. 2
Algemeen Uitbrei-
dingsplan (1935)



schreef in 1934:

'Uit alles bemerkt men, hoezeer de categorie jonge mensen groeiende is, voor wie deze woningen zowel een verlangen als een uitkomst zijn. (...) Dezelfde categorie van jonge mensen, die nu met enthousiasme in deze woningen trekt, zal over enige jaren de grondslag vormen, waarop dergelijke gebouwen ook voor grotere gezinnen kunnen worden gebouwd.'⁵⁴

Grinberg meent, dat zowel dit succes als de dalende prijzen voor liftinstallaties na de Tweede Wereldoorlog tot een omvangrijke toepassing van dit type gebouw in de volkshuisvesting hebben geleid.

Prijsvraag voor goedkope arbeiderswoningen

Over deze prijsvraag werd in 1937 gerapporteerd in het *Rapport van het onderzoek van de plannen voor hoge bouw*.⁵⁵ Van Loghem liet met zijn inzending zien, dat hij inmiddels zijn enkele jaren daarvoor in praktijk gebrachte tuinstadideeën vaarwel had gezegd. De Tuinwijk Zuid-Haarlem en het Amsterdamse tuindorp Watergraafsmeer waren hierop nog geënt. Van Loghem ontwierp nu woontorens van zestien verdiepingen. Hij gaf als commentaar - in navolging van Le Corbusier die in 1922 in het kader van de 'Congressen voor het nieuwe bouwen' een lezing had verzorgd:

'De hoge wooncomplexen brengen de bewoners met de wijldheid voor onze luchten in contact en verschaffen hun de mogelijkheid om collectief de grote vrije terreinen tussen de woningen te benutten (...)'⁵⁶

De architecten J.H. van den Broek en G. Versteeg maakten in hun inzendingen gebruik van het voorbeeld dat de hier al behandelde Bergpolderflat bood.⁵⁷ Opvallend bij deze bekroonde inzendingen is de enorme eenvormigheid.

De Commissie voor de goedkope woning

Deze commissie, ingesteld door de Nationale Woningraad en het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw, bracht in 1936 een rapport uit. De conclusie waartoe deze commissie kwam, was nog duidelijker afwijzend dan de slotsom van de *Commissie voor de hoge bouw*: arbeiderswoningen in gebouwen hoger dan vier woonlagen werden niet toelaatbaar geacht. Grinberg merkt hierbij op dat dit behoudende antwoord niet zozeer was ingegeven door affiniteit met de tuinstadbeweging, maar berustte op diep in de traditie gewortelde voorkeuren voor laagbouw.⁵⁸

Le Corbusier en Gropius

Architecten hebben met betrekking tot hoogbouw veel invloeden ondergaan, maar de invloed van Le Corbusier en Walter Gropius is moeilijk te overschatten. In een serie plannen, tentoonstellingen en boeken pleitte Le Corbusier voor de toepassing van hoogbouw als de beste bouwvorm voor de moderne stad. In zijn opvattingen werd hoogbouw de kern van de moderne architectuur. Zijn uitwerking op de vorming van hedendaagse architecten is reusachtig. P. Dunleavy, kenner van de naoorlogse Engelse woningbouw, schrijft hierover het volgende:

To Corbusier and architects educated on his ideas the building of housing in forms recognized to be unpopular but desirable in terms of élite aesthetics or technological sophistication seemed uncontroversial, a legitimate exercise of professional power.⁵⁹

Bij Walter Gropius treffen we opvattingen over architectuur en de rol van de architect aan die verwantschap vertonen met de ideeën van Le Corbusier. In *Scope of total architecture* (1955) staan twee bijdragen die in dit verband van bijzonder belang zijn, 'Architect: servant or leader?' en 'Houses, walk-ups or high-rise apartment blocks?' In het eerste opstel schreef Gropius als conclusie neer: 'Architecture needs conviction and leadership. It cannot be decided by clients or Gallup Polls, which would most often only reveal a wish to continue what everybody knows best.'⁶⁰

In het tweede opstel komen enkele uitspraken voor die aan duidelijkheid niets te wensen overlaten, zoals: 'Is the one-family house with garden borrowed from country life in every respect the ideal solution for the urban industrial population which longs for nature?' Het antwoord dat Gropius geeft, luidt: nee, want 'the apartment house is the only reasonable housing type for the bulk of the lower-income groups'.⁶¹

In de paragraaf 'Advantages and disadvantages of high-rise apartment blocks' schrijft Gropius onder meer:

'(...) The socialization of the urban family is progressing irrevocably, and the democratic nature of the high-rise apartment building and of centrally serviced household corresponds to this trend (...) Very much is made of mutual co-operation among families, which is of course much more readily possible in a high-rise apartment building than in an individual home. (...) I believe that the idea of high-rise apartment blocks has now been classified and its indispensability for modern cities proven.'⁶²

De tussenvorm, portiek-etagebouw, wordt zonder meer afgewezen: 'Walk-up apartments offer neither the advantages of the house nor those of the high-rise apartments (...); their elimination will be welcome progress.'

Zoals we uit deze woorden kunnen lezen, waren architecten als Le Corbusier en Gropius idealisten die ernaar streefden door middel van (stede)bouwkundige projecten bij te dragen tot het scheppen van voorwaarden voor een betere maatschappij. Wat bij hen, maar ook bij Wijdeveld of van Loghem wordt benadrukt, is de veronderstelde aantrekkelijkheid van het wonen in hoge woongebouwen, gelegen in een open groene ruimte. Sociale en esthetische argumenten werden ten gunste van hoogbouw genoemd. Ook treffen we het argument aan dat *professionals* de nieuwste technische mogelijkheden dienden aan te boren en te benutten.

Opvattingen van Nederlandse deskundigen in de jaren vijftig en zestig

Wat Nederland betreft geven we een beeld van de naoorlogse meningsvorming door de opvattingen van enige representatieve deskundigen naar voren te halen: de architecten G.Th. Rietveld en W. van Tijen, de sociaal-geografen G.J. van den Berg en W. Steigenga en de stedenbouwers S. J. van Embden, W.F. Schut en R.H. Fledderus.

De architect G.Th. Rietveld meende dat in massaproductie uitgevoerde hoogbouwcomplexen positief gewaardeerd zouden worden. In een interview verklaarde hij:

'Wie maakt nou die combinaties van tienduizend woningen. Geen gemeente doet het [d.w.z. in de jaren vijftig, M.M.]. En denk maar niet dat het eentonig zou worden, al die eendere huizen. *Juist* door de regelmaat zou het heel mooi zijn.'⁶³

En hij schreef:

'Hoog bouwen is noodzakelijk. Minimaal 12 woonlagen met onderbouw zijn nodig. Men moet daarbij breken met de ideeën, die de burgerlijke bouw tot nu toe beheersten.'⁶⁴

Beplette Rietveld het op grote schaal toepassen van hoge woongebouwen, zijn vakgenoot W. van Tijen stelde zich voorzichtiger op. Zoals hiervoor al vermeld, ontwierp Van Tijen te Rotterdam in 1934 de al genoemde Bergpolderflat en in 1949 samen met H.A. Maaskant de Zuidpleinflat. In 1958 beval hij in een artikel 'Hoogbouw: het verlossende woord?' aan, hoogbouw alleen in beperkte mate toe te passen: op speciale punten, niet voor gezinnen met jonge kinderen en niet om de dichtheid te verhogen.⁶⁵ Zijn aanvankelijke enthousiasme was dus getemperd.

De geograaf G.J. van den Berg leverde in 1959 een bijdrage aan de bundel *Nieuwe steden in Nederland?* Van den Berg was onder meer secretaris van de provinciale Stadsrandcommissie Amsterdam Oost/Zuidoost die in 1959 een structuurplan voor het gebied ten zuiden van Amsterdam had ontworpen.

In het artikel 'De mensen en de "nieuwe steden"', afgedrukt in de genoemde bundel, neemt Van den Berg een aantal passages op die verhelderend zijn voor zijn ma-

nier van denken. Hij stelde dat etagewoningen bij een juiste plaatsing meer (visuele) privacy garandeerden dan eengezinshuizen en als zodanig hoger werden gewaardeerd. De tuin 'mag in dit verband niet onderschat, maar behoort ook niet overschat te worden'. Verder spreekt hij in dit artikel van de noodzaak nieuwe stedelijke modellen te ontwikkelen op basis van beginselen als

- het scheiden van motorverkeer, fietsverkeer en voetgangersverkeer (...);
- het scheppen van tweezijdige toegankelijkheid van de bouwblokken, nl. aan één (korte) zijde voor motorverkeer en aan de andere (lange) zijde voor fiets- en voetgangersverkeer;
- het zoveel mogelijk scheppen van "verticale straten" door toepassing van hoge bouw⁶⁶

Over het vraagstuk van de *recreatie zette Van den Berg uitvoerig zijn gedachten op papier. Het was 'een der meest dynamische en tegelijk een der minst systematisch bestudeerde maatschappelijke problemen van onze tijd'. De 'bewoonbaarheid van de stad' was er zijns inziens mee gediend*

'wanneer men de tamelijk recente mogelijkheden tot het toepassen van werkelijke *hoge bouw* bij de integratie van "wonen" en "ontspanning" betreft. Er ontstaan bijkans ongekende mogelijkheden tot een vrije ontplooiing: een maximum aan privacy bij een situatie "in het groen" in combinatie met een maximum aan selectief contact en een soepele afwikkeling van het vervoer.'

Omdat de etagewoning beslist niet achterstaat bij het eengezinshuis, dient - aldus Van den Berg

'de stedenbouwkundige research bepaald gericht te worden op het ontwikkelen van modellen, waarin hoge bouw en groene ruimten volledig worden geïntegreerd. En zulks niet alleen voor de bovenlaag en de middengroepen van de samenleving, maar ook en in het bijzonder voor die arbeiders en nieuwe middenstanders, die het prototype van de toekomstige stedelingen vormen.'

In het artikel 'De grote stad in de toekomst' schreef Van den Berg in 1958:

'Welke mogelijkheden de techniek biedt, kan worden aangetoond met het voorbeeld van de *hoge bouw*. (...) Het opeenstapelen van eengezinswoningen (brengt) een verschraling van het wonen in die eengezinswoningen teweeg. Met de werkelijk hoge bouw is dan ook iets anders bedoeld, namelijk het bieden van een geheel andere woonvorm (...) Wat de hoge bouw in groot formaat betreft (grote woongebouwen met ca 400 eenheden en een maximale dichtheid van ca 200 woningen per hectare netto-woongebied), verkeert men in de gehele wereld nog in het experimentele stadium. Deze werkelijke hoge bouw impliceert speciale bouwtechnieken, die sterk geïndustrialiseerd zijn, een speciale uitrusting van iedere woning, en een speciale woon- en levensstijl bij zijn bewoners. (...) Wel zal het de no-

dige tijd vergen, aleer de bewoners in hun nieuwe milieu een passende woonstijl zullen hebben ontwikkeld.'⁶⁷

Deze publikaties, die in de tijd van verschijnen ruimschoots aandacht kregen, zijn duidelijk positief over het toepassen van 'werkelijke hoge bouw'. Hoogbouw bood een maximum aan visuele privacy, een maximum aan selectief contact en een integratie van 'wonen' en 'ontspanning' in het groen. Door scheiding van verkeerssoorten zou een vlotte doorstroming van het verkeer worden bevorderd.

De geograaf W. Steigenga was gematigd positief over de toepassing van hoogbouw. In 1966 wijdde hij een beschouwing aan 'Vraagstukken rond de verstedelijking'. De periode van zeven jaar die sedert de publikaties van Van den Berg verstreken was, had Nederland inmiddels vele duizenden flats in hoogbouw opgeleverd. Steigenga schreef:

'(...) de plannen voor de grote steden [dienen] juist een grotere mate van variatie (...) te bieden. En hierbij zal tevens rekening dienen te worden gehouden met het feit, dat in een bepaalde gezinsfase de aanwezigheid van kleine kinderen de voorkeur doet uitgaan naar laagbouw. Voor de overige groepen is hoogbouw geen bezwaar en verdient mijns inziens verre de voorkeur boven etagebouw.'

Weliswaar geen pleidooi, maar toch wel een voorzichtige aanmoediging van hoogbouw. Hij meende voorts, dat in een nieuwe wijk als de Bijlmermeer een verdeling van 40 procent laagbouw en 60 procent hoogbouw acceptabel was, maar: 'Juist op dit punt schiet het plan Bijlmermeer - ongeacht verdere voortreffelijke kwaliteiten - ernstig tekort'.⁶⁸

Een bijzondere plaats neemt het tegelijkertijd verschenen boek *Op zoek naar leefruimte* in, geschreven door de gebroeders R. Das, S.A. Leeftang en W.L.B.J. Rothuizen en voorzien van een voorwoord door het raadslid voor de VVD in de Amsterdamse gemeenteraad drs J.P.A. Gruijters.

Het boek bevat een pleidooi voor 'werkelijke urbanisatie'. De steden van de toekomst zijn opgebouwd uit gebouwen 'als verticale woonwijken'. De rondom de stadsgebouwen gewonnen open ruimte 'zal niet de optelsom van talloze tuintjes zijn, maar een collectieve vrije ruimte'. De schrijvers - de gebroeders Das 'technical artists en ontwerpers', Leeftang en Rothuizen redacteuren van *Algemeen Handelsblad* - merkten over de Bijlmermeer op:

'De plannen voor de Bijlmermeer gaan iets verder in de richting van een wat geconcentreerder verstedelijking, maar ondanks de woonplekken en de parkeergarages zal ook de Bijlmer niet boven het niveau van halfslachtige stedebouw, van sub-urbanisatie uitkomen.'

Alleen de 'studie van een lineaire stad in recreatiegebied Stad op Pampus' van de architecten J.H. van den Broek en J.B. Bakema uit 1965 'getuigt van een openstellen voor werkelijke urbanisatie', aldus de auteurs.⁶⁹

Ten slotte noemen we het plan van de 'Werkgroep ontwikkeling Zoetermeer'. Deze groep, bestaande uit prof. ir S.J. van Embden, R.H. Fledderus en ir W.F. Schut, publiceerde in 1965 een plan voor Zoetermeer. Er werd van uitgegaan dat Zoetermeer na realisering huisvesting zou bieden aan 100.000 inwoners. De stad zou worden gekenmerkt door een zeer compacte vorm. De ontwerpers streefden naar een dichtheid van 50 tot 60 woningen per hectare. Daarvan diende 60 tot 70 procent te worden ondergebracht in hoogbouw van 20 tot 40 woonlagen. 'Deze vrij hoge dichtheid', zo noteert het jaarverslag van de Rijksplanologische Dienst over 1966⁷⁰, 'is een gevolg van de verwachting, dat Zoetermeer in belangrijke mate een woonplaats zal zijn voor de middengroepen, wier inkomen grenzen zal stellen aan de mate van woongerief.'

Het plan is niet uitgevoerd. In 1977 werd het onder pressie van groepen uit de bevolking door de gemeente Zoetermeer vervangen door de *Struatuurschets*, die de intentie uitsprak 'enerzijds zoveel mogelijk extra laagbouwwoningen te realiseren en anderzijds het principe van de compacte bouw c.q. hoge woondichtheden zoveel mogelijk te handhaven'.⁷¹

De discussie in enkele vakbladen: Economisch Statistische Berichten (ESB), Forum, en Stedebouw en Volkshuisvesting (S en V)

Aan de meningsvorming omtrent de wenselijkheid van hoogbouw heeft het blad ESB het nodige bijgedragen. Tussen 1960 en 1962 werden er in dit blad meer dan tien artikelen afgedrukt die min of meer rechtstreeks aan het thema hoogbouw waren gewijd.⁷² Het verschijnen van het rapport van de commissie Hoogbouw-Laagbouw in 1961 was uiteraard één van de oorzaken van deze belangstelling voor dit onderwerp. Een concluderend artikel op basis van de zeer verschillend getoonzette bijdragen is in het blad overigens niet verschenen. Ik vermeld hier enige saillante standpunten.

Het Rotterdamse gemeenteraadslid J.G. van der Ploeg - later gedurende vele jaren wethouder volkshuisvesting - wijdde zijn beschouwingen (een drietal in 1960 en op 18 juli 1962) onder meer aan richtlijnen voor uitbreidingsplannen in nieuwe en saneringswijken. Wanneer in grote gemeenten grond 'uitverkocht' dreigde te raken, was z.i. toepassing van meer *hoogbouw* in plaats van *etagebouw* gewenst. In 1962 pleitte hij in deze omstandigheden voor 30 procent hoge woongebouwen (met 14 lagen), 30 procent *etagebouw* (maximaal 3 lagen) en maximaal 40 procent een-

gezinshuizen. Op 1 februari 1961 schreef hij in het artikel 'Nogmaals hoogbouw', dat naar zijn idee 'de grote ruimten tussen de woonblokken bij uitstek geschikte collectief bruikbare recreatieve ruimten' waren.

De volkshuisvestingsdeskundige H.G. van Beusekom schreef eveneens verscheidene artikelen over dit onderwerp in ESB.

Op 27 juni 1962 verscheen 'Voor of tegen hoogbouw?'. In een naschrift bij de al vermelde bijdrage van Van der Ploeg op 18 juli 1962 schreef Van Beusekom: 'Verantwoorde hoogbouw geeft géén grondbesparing tegenover etagebouw'. Hij citeerde in dit verband de Oostenrijkse architect R. Rainer die in een artikel 'Grün ohne Funktion' (opgenomen in *Bauen und Wohnen* (1953)) erop had gewezen dat gemeenschappelijk groen in het algemeen weinig werd gebruikt en duur in onderhoud was.

Op 31 januari 1962 verscheen van D. de Jonge het artikel 'Kritische beschouwingen aangaande het rapport Hoogbouw-Laagbouw'. Prof. mr A. Kleijn, burgemeester van Meppel en voorzitter van de Stedebouwkundige Raad van het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, vond de bijdrage van De Jonge ongenueanceerd. In een op 4 april verschenen artikel onderstreepte hij de betekenis van 'niet-rationeel bepaalde woonwensen' en 'woonwensen in de toekomst'. De Jonge stelde op zijn beurt in een naschrift bij dit artikel, dat

'het publiek (...) (en dit is goeddeels een kwestie van *utiliteit*) net als voor de oorlog in meerderheid liefst laag wil wonen, terwijl de idealen van de Nederlandse architecten op dit punt sterk veranderd zijn onder invloed van "modekoningen" als Le Corbusier'.

In 1963 verzorgde de Amsterdamse oud-wethouder Publieke Werken G. van 't Hull een lezing naar aanleiding van Wereldstedebouwdag 1963. Aansluitend bij de discussie in ESB kwam hij

'tot de merkwaardige conclusie, dat zowel aan eengezinshuizen als aan echte hoogbouw veel te weinig tot stand is gekomen. Ik meen, dat de bouw op grote schaal in drie of zelfs vier etages zonder lift één van de meest betreurenswaardige facetten van onze nieuwe stadsuitbreidingen is en bepaald een anachronisme genoemd mag worden.'

Hij meende dat een woning in hoogbouw ook voor gezinnen met jonge kinderen acceptabel was, indien voorzien van een werkelijk groot en zonnig woonbalcon en meer ruimte en privacy biedend dan het eengezinshuis.⁷³

In *Forum* schreef de architect H. Hertzberger in 1961 het artikel 'Naar een verticale woonbuurt'. Hij behandelde in deze bijdrage een woongebouw van de architecten Van den Broek, Bakema en Stokla in het Hansaviertel te Berlijn. Hij stelde:

'Dat (...) het hoge woongebouw tot nu toe nog geen voor elke categorie in principe acceptabele woonvorm heeft opgeleverd is te wijten aan het te enenmale ontbreken van een gestalte van het *gemeenschappelijke* gebied binnen het gebouw.'⁷⁴

De discussie werd opnieuw geopend in het tijdschrift *Stedebouwen Volkshuisvesting*. In 1966 verscheen een themanummer met een twaalfstal artikelen over 'Hoog of Laag bouwen en wonen'. De voorbereidingswerkgroep, bestaande uit de twee rapporteurs van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw en ir. W. Wissing, destijds lid van de commissie, schreef in de inleiding: 'Behalve een enkele statistische studie bevatten de artikelen niet meer dan een visie van een aantal vaklieden'. De artikelenreeks werd afgesloten met een 'resumé van de voornaamste bevindingen van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw en een boekbespreking 'De waardering van het eengezinshuis in Frankrijk'.⁷⁵

We komen in dit nummer inmiddels vertrouwde namen tegen. W. van Tijen schreef een artikel 'Voorzichtig met hoogbouw'. Hij was van mening dat door het opvoeren van het aantal woonlagen 'ontstellende en schokkende voorbeelden van massificatie en schaalbederf' waren ontstaan. 'Zo treft men in Osdorp, Amsterdam West grote "haken" galerijbouw aan in tien of twaalf bouwlagen (...). Op zich zelf ruime maten worden vernietigd door de veel te grote verticale schaal, en een trieste massificatie is helaas niet te ontkennen.'

A. de Gier, hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling, behandelde 'Het vraagstuk hoogbouw-laagbouw in de grote stad'. Hij ging met name in op de in zijn dienst verrichte studies naar de stadsuitbreiding Zuidoost. De keuze 'op de hoge bouw in plaats van de (gebrekkige) etagebouw' was ingegeven door de wens bij ontwerpers en bestuurders 'de kwaliteit in alle opzichten' te vermeerderen.

Wissing schreef onder de titel 'Hoog in de stad of laag buiten' dat de stad 'minder en minder eengezinshuizen zal kunnen realiseren'. Hij noteerde: 'de enige aantrekkelijke alternatieve mogelijkheid lijkt m.i. te liggen in de stichting of formatie van "New Towns" van 50.000 à 75.000 inwoners'.

Opvallend is dat geen enkele bijdrage steunt op verricht onderzoek naar woonvoorkeuren en woonwensen - literatuurverwijzingen naar empirische studies ontbreken zo goed als geheel. Ook H.J.A. Hovens Greve, destijds rapporteur van de commissie Hoogbouw-Laagbouw en hoofd van de Onderafdeling Sociologisch Onderzoek van de Centrale Directie van de Volkshuisvesting en Bouwnijverheid, liet in zijn bijdrage 'Is hoogbouw de oplossing?' verwijzing naar resultaten van onderzoek achterwege.

In een Woord Vooraf schrijft de redactiecommissie, dat 'het (...) de bedoeling is om in samenwerking met de Nederlandse Huishoudraad het beoogde (hernieuwde)

onderzoek aan de visie van de bewoner en zijn van de keuze van de woonvorm afhankelijkelijke belangen een ruimere plaats toe te kennen'. Blijkbaar was men zelf ook wel van mening dat de visies van de verschillende deskundigen te weinig op uitkomsten van onderzoek waren gebaseerd.

Hovens Greve vermeldde nog de oplossing Park Hill in Sheffield, een meander van 1000 woningen variërend van 4 tot 14 woonlagen. Daar was 'met hoogbouw een woon-milieu (...) gevormd dat op zéér aannemelijke wijze beantwoordt aan primaire behoeften van zeer eenvoudige bewoners'. De galerijen vormden zijns inziens 'een adequate vervanging van de straatjes die in het oude krottenkwartier een belangrijke sociale functie vervulden'.

Als gezegd ontbrak aan de diverse bijdragen in *ESB* een concluderend artikel waarin de genoemde argumenten voor en tegen hoogbouw werden afgewogen. Ook de artikelenreeks in *S en V* werd niet afgesloten met een beoordeling van de genoemde, sterk uiteenlopende inzichten en opvattingen. Geen van de bijdragen steunde op onderzoek naar de voorkeuren van bewoners. Op elementaire vragen als

- Wie wil er in hoogbouw wonen?
- Hoe wordt een binnenstraat gebruikt?
- Hoe functioneren 'collectieve recreati ruimten'?
- Wordt er grond bespaard met hoogbouw?
- Wat is de verhouding van de bouw- en exploitatiekosten tussen hoogbouw, etagebouw en laagbouw?

blijven gefundeerde antwoorden achterwege.

Ter afsluiting

Ongeveer vijftig jaar liggen tussen het plan van de architect Wijdeveld om woontorens in het Amsterdamse Vondelpark te bouwen en het plan voor een stadswijk in hoogbouw, het ontwerp van de Amsterdamse Afdeling Stadsontwikkeling voor de uitbreiding Zuidoost.

Vóór de Tweede Wereldoorlog hebben na Wijdeveld architecten als Duiker en Van Loghem en de civiel-ingenieur Wiebenga aan de hand van uiteenlopende argumenten de toepassing van hoge woongebouwen bepleit.

Een vroeg voorbeeld van arbeiderswoningen in hoogbouw was de Bergpolderflat in Rotterdam (1934), ontworpen door de architecten Brinkman, Van der Vlugt en Van Tijen. Tot toepassing op grote schaal kwam het echter niet. De Commissie voor de hoge bouw te Amsterdam (1932) en de landelijke Commissie voor de goedkope woning (1936) waren op grond van sociale en financiële overwegingen afwijzend ten aanzien van de arbeiderswoningen in gebouwen hoger dan vier lagen.

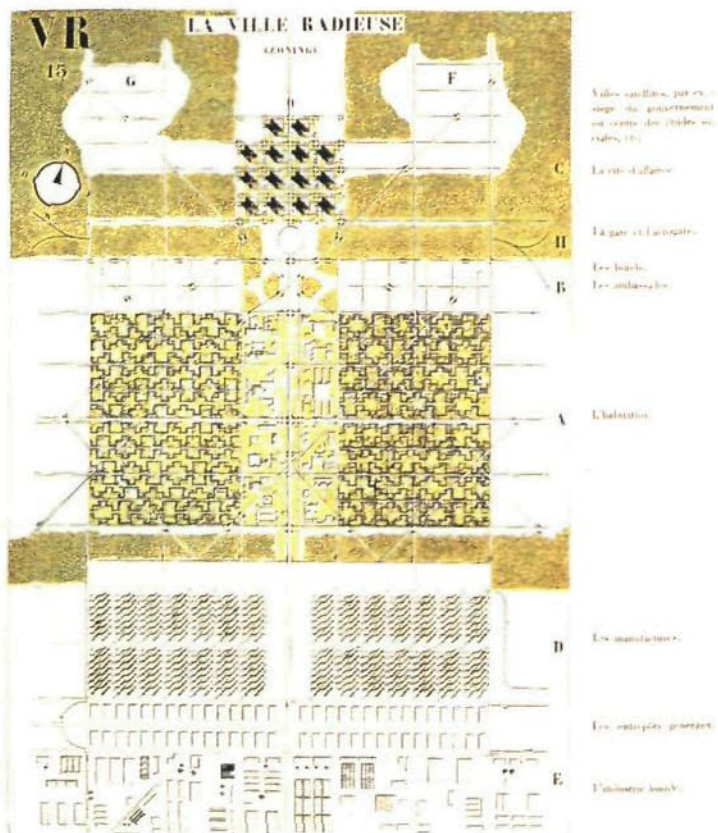
Uitermate invloedrijk in de wereld der ontwerpers en vormgevers zijn Le Corbu-

sier en Gropius geweest. We zagen een voorbeeld hiervan in de paragraaf over het rapport van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw. Pleidooien voor 'elite-esthetiek', geavanceerde technologie, grootschaligheid en eenvormigheid hebben hun uitwerking niet gemist.

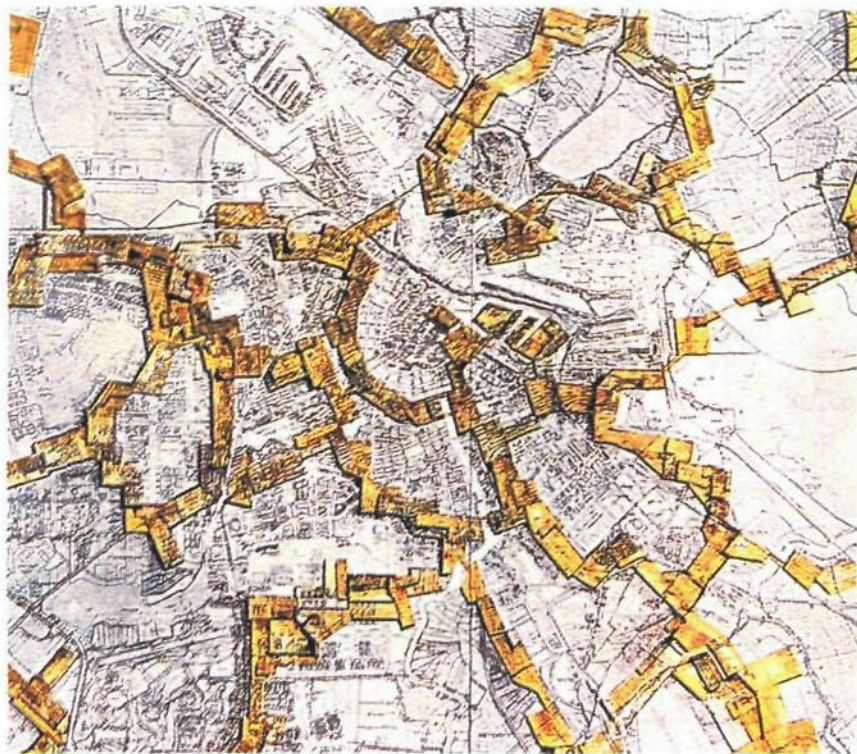
Na de Tweede Wereldoorlog heeft een bekende architect als Rietveld zich on-dubbelzinnig ten gunste van hoogbouw uitgesproken. Ook de geograaf Van den Berg toonde zich meermalen een groot voorstander van hoogbouw, terwijl de civiel-ingenieur Schut (later minister van Volkshuisvesting) samen met de architecten Van Embden en Fledderus van Zoetermeer een hoogbouwstad wilde maken.

De bijdragen in de tijdschriften *Economisch Statistische Berichten* en *Stedebouw en Volkshuisvesting* zijn vaak meer impressies dan gebaseerd op uitkomsten van onderzoek naar woonvoorkeuren. Ze tonen de diversiteit aan opvattingen die er omtrent de wenselijkheid van hoogbouw in de (nog) afgeschermd wereld van deskundigen heerste.

afb. 3
Le Corbusier
La ville radieuse.
Eléments d'une
doctrine pour
l'équipement de la
civilisation machi-
niste (1935)
Schematisch verka-
velingsplan met
wooneenheden in
het groen.



afb. 4
Constant
New Babylon
Amsterdam
1963

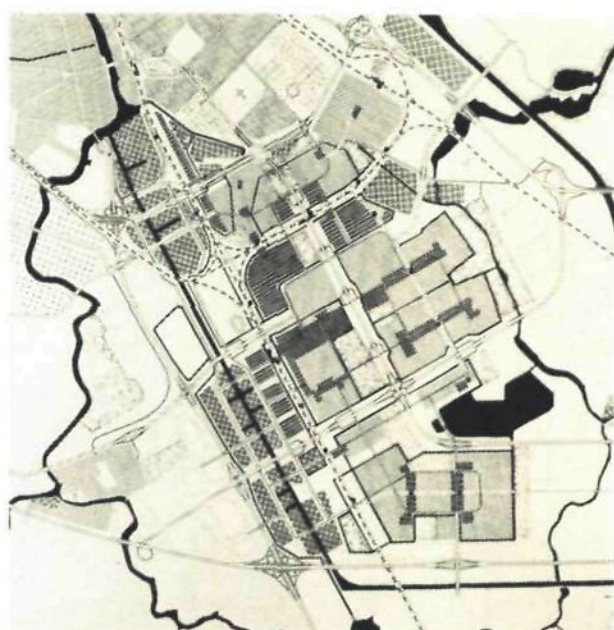


Dit hoofdstuk beschrijft de totstandkoming van het plan voor de Bijlmermeer. Nadat in paragraaf 7.1 de hoofdpunten van het in 1965 gepubliceerde plan zijn belicht, volgt in paragraaf 7.2 een uiteenzetting van de wijze waarop de uitgangspunten en doelstellingen zijn 'vertaald' in de vormgeving. Paragraaf 7.3 bevat een analyse van de meningsvorming en besluitvorming over de uitbreiding Zuidoost gedurende de jaren 1935 tot 1967. Het hoofdstuk wordt in paragraaf 7.4 afgesloten met een overzicht van de eerste, meer dan lovende reacties in de pers.

7.1 GRONDSLAGEN VOOR DE ZUIDOOSTELIJKE STADSUITBREIDING

Op 3 juni 1965 maakte het gemeentebestuur van Amsterdam de plannen voor de bebouwing van de Bijlmermeer openbaar. Het comité dat de persconferentie over het plan *Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding* verzorgde, bestond uit burgemeester mr G. van Hall, de wethouders mr Th.C.M.A. Elsenburg (KVP) en drs R.J. de Wit (PvdA), de directeur van de Dienst der Publieke Werken ir A. van Walraven en het hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling, mevrouw ir J.H. Mulder. Ook de burgemeester van Weesperkarspel, de heer D.D.W.J. Kastelein, bevond zich achter de tafel. Het plan bestreek immers het grondgebied van deze uitgestrekte, maar dunbevolkte plattelandsgemeente die een jaar later zou worden opgeheven. Maar dat was - zoals in hoofdstuk 5 uiteengezet - toen nog niet beslist. In zijn welkomstwoord zei burgemeester Van Hall, dat zich hier de kans voordeed een grote, volkomen moderne stad te ontwerpen waarin men tot nieuwe vormen van het wonen zou kunnen komen en waarin men bovendien zou kunnen pogen voor de toekomst geheel en al af te rekenen met problemen op het gebied van het verkeer, het parkeren en het openbaar vervoer.¹

Grondslagen is een boekje dat in de Bijlagen is opgenomen. Ik put in dit hoofdstuk tevens uit *Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer*, een publikatie van de Afdeling Stadsontwikkeling uit februari 1968, waarin voor het eerst 'de stedenbouwkundige conceptie van het plan-Bijlmermeer' in plankaarten is verrat.



afb.7.1
Struktuurschema van de Zuidoostelijke stadsuitbreiding
(Plan-in-hoofdzaak, februari 1965)

afb. 7.2
Impressie deel A



'Grondslagen' bevat geen verkavelingsplan - wel de maquette die tezamen met het plan werd gepresenteerd.

Ik belicht eerst de kern en daarna de uitgangspunten van het plan, waarvan de ondertitel luidt 'Uitgangspunten en normen van de Stadsuitbreiding Zuidoost'. Het boekje bevat een aantal schematische afbeeldingen, waarvan het zogenoemde Structuurschema of Structuurplan hierbij is opgenomen.

De kern van dit 'Uitbreidingsplan-in-onderdelen', zoals de juridische aanduiding luidt, betreft een drietal punten:

- 1) integratie met Amsterdam,
- 2) schaalvergroting, en
- 3) collectivisme en privacy.²

1) Integratie van de Bijlmermeer met Amsterdam - Voorop staat de eenheid van de uitbreiding Zuidoost met de bestaande stad: 'Amsterdam zal worden tot het centrum van een sterk geïurbaniseerd gewest.'³ Daarom kent het plan aan verkeersverbindingen met de stad een strategisch belang toe. Een stadsspoorweg (metro) moet zorgen voor de aansluiting met de rest van de stad.

Deze integratie was - zoals in een vorig hoofdstuk al bleek - een controversieel onderwerp. Wethouder De Wit herinnerde tijdens de persconferentie aan 'de merkwaardige bestuurlijke situatie, dat Amsterdam bij de vaststelling van dit Plan-in-hoofdzaak niet rechtstreeks was betrokken, omdat deze bebouwing ten behoeve van Amsterdam op het grondgebied van een andere gemeente is geprojecteerd'. Vervolgens citeerde hij met instemming uit de regeringsverklaring van het nieuwe kabinet-Cals en de daarin opgenomen beleidsrichtlijnen op het gebied van de ruimtelijke ordening:

'Vast staat in ieder geval, dat ter uitvoering van de noodzakelijke voorzieningen grote investeringen nodig zullen zijn. Dat zal in het bijzonder het geval zijn om het hoogst belangrijke probleem der urbanisatie op te vangen in een op de toekomst berekende vorm.'⁴

2) Schaalvergroting op diverse niveaus en gebieden - De verwachting dat schaalvergroting zich op tal van terreinen zal manifesteren vormt een tweede kernpunt van 'Grondslagen'. In de Inleiding heet het:

De snel voortschrijdende verstedelijking van Nederland (...) brengt een aanzienlijke schaalvergroting met zich mede. Dit vergt in de eerste plaats een adequaat vervoerstelsel voor de stad als geheel om grotere afstanden te overbruggen. Mede door dit "grofmazige" verkeersorganisme, dat ook op het onderhavige plan zijn stempel zal drukken, wordt de *schaalvergroting* ook in de verdere opzet van het plan tot uitdrukking gebracht. Een herbezinning op de groepering en de grootte van componenten leidt niet alleen tot grotere

concentratie van de voorzieningen voor het wonen, het werken, de recreatie en het verkeer, maar ook tot een meer uitgesproken en functionele ligging van deze componenten ten opzichte van elkaar.' (curs. M.M.)

Tijdens de persconferentie verwees De Wit naar een nota van de Stedebouwkundige Raad van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting. Deze *Urbanisatienota* was kort daarvoren verschenen en behandelt de toekomstige urbanisatie van Nederland. De verwachting aan het begin van een nieuw tijdperk te staan klinkt er duidelijk in door:

'Het is dringend gewenst, dat onze stedebouwkundigen zich met grote ernst bezinnen op de aanleg van het woonmilieu in de toekomstige stad, teneinde dit woonmilieu volledig aan de behoeften van de toekomstige stadsbewoner te doen beantwoorden. Zij zullen daartoe alle door de traditie bepaalde beginselen en vormen kritisch moeten bezien en zo nodig herzien.'⁵

Ook in de nota 'Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer' uit 1968 wordt voor de opzet van de Bijlmermeer schaalvergroting als belangrijkste factor aange-merkt: 'een *schaalvergroting* zowel door de grootte der eenheden (fabrieksmatige bouw) als door de bouwhoogte (9 woonlagen)' (curs.M.M.). De nota was voorbereid door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de diensten Volkshuisvesting, Stadsontwikkeling, het bureau Jeugdzaken, de Sociale Dienst, de Sociale Raad en de Stichting Contact- en Adviesorgaan Bijlmermeer (SCAB).

3) *Grote nadruk op een combinatie van collectivisme en privacy* - Het streven om privacy te bevorderen en een gemeenschapsgevoel te laten ontstaan komt naar voren in de paragraaf 'Uitgangspunten van de verkaveling en het wonen'. Men schrijft hier:

'Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de woning is enerzijds een zo groot mogelijke *privacy* voor het gezin in de woning, anderzijds een zo groot mogelijk *onderling contact* tussen de bewoners buiten de woning. Mede om dit laatste te bereiken, wordt een zog. droogloop onder het blok ontworpen, enerzijds ter ontsluiting van het woonblok, anderzijds ter bereiking van de centra en de parkeergarages. Aan deze "droogloop" liggen de voorzieningen van de woningen, zoals de bergingen, knutselruimten, e.d. De ruimte rondom de woonblokken functioneert als uitloop voor de bewoners; hierin zijn voorzieningen voor de verschillende leeftijdsgroepen opgenomen. Om voor het gebruik van deze ruimte optimale mogelijkheden te scheppen, kan daar niet worden geparkeerd. De auto's van de bewoners worden in parkeergarages geplaatst.'⁶

Kort na de perspresentatie verscheen een nota met de titel 'Grondslagen voor een coördinerende supervisie bij de realisering van de zuid-oostelijke stadsuitbreiding van Amsterdam'. De nota, die een belangrijke functie vervulde bij de uitvoering van het plan, was opgesteld door drie personen die namens het College van B en W met coördinerende supervisie waren belast: F.J. van Gool, ir E.J. Jelles en D. Slebos. Ook dit document bevat een duidelijke verwijzing naar het idee van collectiviteit; er is sprake van 'Inrichtingen voor het collectieve gebruik' waarmee ze onder meer 'parkeergarages, inrichtingen van commercie en sociale en culturele zorg' bedoelen.

Collectivisme - 'het vooropstellen van de gemeenschap in plaats van het individu'⁷ - neemt derhalve een centrale plaats in. In paragraaf 7.3 keert dit idee terug. Het document is als bijlage opgenomen.

Opnieuw zorgt de nota 'Collectieve blokvoorzieningen' voor een verheldering. Hoogbouw en collectieve ruimten moeten volgens de nota hand in hand gaan:

'Voor de voorzieningen leidde schaalvergroting tot concentratie in centra die met het oog op hun invloedssfeer zijn in te delen in een hoofdcentrum, enkele buurtcentra en een groot aantal kleine concentraties van "collectieve" ruimten, behorend bij het wonen in de hoge bouw (...). De ontwikkeling naar huisvesting van de stadsbewoners in hoge woongebouwen kan positief worden opgevat, indien

- de bewoners in de woning maximale privacy wordt geboden (...);
- de gemeenschappelijke voorzieningen van maximaal nut worden qua ligging en kwaliteit (...).'⁸

Dit accent op collectivisme en privacy kwam zeker niet uit de lucht vallen. Juist in de tijd dat met de voorbereidingen van het plan voor de Bijlmermeer werd begonnen - in 1961 - verscheen het rapport 'Laag of hoog bouwen en wonen?'. In hoofdstuk 6 zagen we al dat in dit rapport een belangrijke plaats werd ingeruimd voor 'algemeen oriënterende beschouwingen omtrent het verschijnsel van het toenemende toepassen van meergezinshuizen'. De commissie constateerde, dat tegelijk met de toename van het flatverschijnsel de afstand tussen de arbeidersklasse en de maatschappelijke middengroepen kleiner werd. Deze ontwikkeling ging volgens haar gepaard met een 'toenemende betekenis van het gemeenschappelijke'. De commissie verstond hieronder een bewust creëren van gemeenschappelijke en gezamenlijk te gebruiken elementen.⁹

Met behulp van een viertal begrippen: integratie, schaalvergroting, collectivisme en privacy, is de kern van 'Grondslagen' toegelicht. Integratie vormt de vertaling door ontwerpers van het politiek controversiële begrip 'annexatie' en berust op de planologische overweging om langs de weg van een nieuwe stadsuitbreiding

'het probleem der urbanisatie op te vangen in een op de toekomst berekende vorm'.

Schaalvergroting wordt eveneens als uitvloeisel van toenemende verstedelijking gezien, onvermijdelijk leidend tot een meer 'functionele' ligging van wonen, werken, verkeer en voorzieningen.

En ten slotte collectivisme en privacy. Het plan koppelt de verwachte 'toenemende betekenis van het gemeenschappelijke' aan een 'maximale privacy in de woning voor het gezin'.

Na deze korte uiteenzetting van deze vier begrippen is het nodig de voornaamste kenmerken te noemen. Het plan voor de Bijlmermeer vormt het hoofdbestanddeel voor een stadsuitbreiding van 1800 hectare. (De westelijke tuinsteden en Buitenveldert beslaan samen een oppervlakte van ongeveer 1100 hectare.) Het geschatte toekomstige aantal inwoners bedraagt 110.000, te huisvesten in 40.000 woningen met een 'redelijk dichte bebouwingsintensiteit'. De architectonische en stedenbouwkundige kenmerken hebben betrekking op:

- Grote afmetingen: vele honderden meters lange woonblokken met tussenliggende open ruimten.
- Een symmetrische verkaveling in lange blokken, ongeveer in de vorm van een bijenraat. (Beide uitgangspunten zijn wel van de maquette afleesbaar, maar niet in de beschrijving van het plan opgenomen.)
- Sterk overheersen van hoogbouw (ongeveer 90 procent van de totale woningvoorraad in de Bijlmermeer), het merendeel in negen woonlagen op een onderhuis van twee lagen.
- Een groot aantal open ruimten, ook 'vertoefruimten' genoemd: zowel de groene maaivelden tussen de flatblokken als buurt- en wijkparken.
- Een wegstelsel met primaire en secundaire autowegen bestemd voor interlokaal en lokaal autoverkeer, verder fiets- en wandelpaden op de maaivelden.
- Een metrostelsel.

Tezamen structureren en domineren deze verkeersnetten de verkaveling. Het stelsel is opgebouwd uit verhoogde autowegen, kruisingsvrije doorgangen voor fiets- en voetgangersverkeer en parkeergarages (autoverkeer is absoluut afwezig tussen de woonblokken). Het metrostelsel dringt bovengronds in het uitbreidingsgebied door. Tertiaire wegen ofwel woonstraten ontbreken.

Deze kenmerken zijn in verband met 'grotere overzichtelijkheid', 'grote veiligheid' en 'optimale capaciteit' gekozen. Het verkeersstelsel dient 'dwingende uitgangspunten (...) voor de verdere inrichting van het stadsgebied' te geven.

Een laatste, maar zeker niet het minst belangrijke, kenmerk is de binnenstraat of 'droogloop' in de flatgebouwen, waarlangs centra, parkeergarages en collectieve

voorzieningen in de woongebouwen bereikbaar zijn en bedoeld om onderling contact tussen de bewoners buiten de woning te bevorderen.

7.2 RUIMTELIJKE VORMGEVING VAN DE UITGANGSPUNTEN EN DOELSTELLINGEN

De ontwerpers van de Afdeling Stadsontwikkeling hebben aan de hoofdpunten van het plan voor de Bijlmermeer een uitwerking en ruimtelijke 'vertaling' gegeven. In wat nu volgt zetten we deze planaspecten nader uiteen: de dichtheden, de verkaveling en de woningen zelf, de voorzieningen en het verkeersstelsel.¹⁰ De menings- en besluitvorming die uiteindelijk tot het plan hebben geleid, komen aan de orde in paragraaf 7.3.

Dichtheden (aantal woningen per hectare)

Het begrip netto dichtheid heeft betrekking op het gebied dat alleen woningen met bijbehorende erven en ontsluitingen omvat. Bij bruto dichtheden moet worden aangegeven of de ruimtelijke eenheid waarvan men de dichtheid meet, in verband staat met buurt, wijk, stadsdeel of de gehele stad.

Het plan 'Grondslagen' vermeldt als uitgangspunt dat ongeveer 900 hectare woongebied en ongeveer 450 hectare recreatiegebied plaats moeten bieden aan 110.000 inwoners. Om hoeveel woningen het gaat wordt in het plan niet meege-deeld. Het stelt alleen: 'De woningen zullen zoveel mogelijk langs geïndustriali-seerde weg tot stand worden gebracht. Dit betekent een groot percentage hoog-bouw (9 woonlagen op onderhuis).'

Bij het maken van het plan is voortgebouwd op de Beknopte nota van toelichting bij het ontwerp voor uitbreidingsplannen in hoofdzaak Agglomeratie Amsterdam-Zuid en -Zuidoost. De provinciale Stadsrandcommissie bracht deze nota in 1961 uit. Het bijvoegsel 'De hoofdbestemmingen in het structuurplan; veronderstellin-gen en berekeningen' maakt het gehanteerde percentage woningdichtheden wel duidelijk:

'De totale capaciteit van de in het structuurplan geprojecteerde woonwijkoppervlakten is (bij 40 woningen per ha in de nieuwbouw) in de zuidlob 28.400 [d.w.z. Amstelveen] en in de zuidoostlob 35.900 woningen. Naar inwonertal is ten behoeve van de verdere bereke-ningen de daarbij behorende totale capaciteit gesteld op ca 90.000 inwoners in zuid en ca 110.000 in zuidoost.'

Voor Zuidoost dus 35.900 woningen, bij een dichtheid van 40 woningen per hec-tare.¹¹

Verkavelingsvorm

De honingraatverkaveling, die kenmerkend is voor de bebouwing van de Bijlmermeer bestaat in feite uit gekoppelde haken. Hoe de ontwerpers tot deze beslissing zijn gekomen, wordt in 'Grondslagen' niet uiteen gezet. Het plan bevat alleen een schematische afbeelding, door De Gier later een 'struktuurschema' genoemd.

Onomwonden stelt het plan, dat geïndustrialiseerd bouwen de vorm van verkavelen dient te bepalen. De grote schaal van de verkavelingseenheden en het stadsbeeld worden als consequentie aanvaard.¹² Een maquette toont de ruimtelijke 'vertaling', die ir Mulder in november 1965 in een vergadering van de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw als volgt toelichtte:

'Terwijl Stadsontwikkeling nog werkte aan het plan voor de Bijlmermeer, werd aangedrongen op uitvoering in industriële bouw. Dit impliceerde hoge bouwvormen, liefst 9 lagen of meer. (De honingraatbouw) is (...) geresulteerd uit de omstandigheid, dat de noordlijn diagonaal over het plan ligt. (...) Met het oog op de juiste bezonning is toen gekozen ten gunste van de honingraatvorm.'¹³

Uit de in de vorige paragraaf al genoemde 'Grondslagen voor een coördinerende supervisie' valt de conclusie te trekken, dat 'ruimtelijke overzichtelijkheid' en een 'adequate expressie van het collectieve wonen' voorop stonden:

'Bij het ontwerpen van de I.V.H.'s [de afkorting staat voor: 'Inrichtingen voor de Huisvesting'] zal in het oog dienen te worden gehouden dat lessen in het verleden (de tuinsteden in west) hebben geleerd, dat de expressie van de individuele wooncel leidt tot een negatieve benadrukking van *het zijn met velen*.

Dit leidt tot psychologische weerstanden en wordt o.a. begeleid door ruimtelijke onoverzichtelijkheid.

Hoewel door de andere opzet in maat dit laatste hier in principe kan worden voorkomen, is succes alleen gewaarborgd indien de architectonische verwerking van de huisvesting in de I.V.H.'s aan bepaalde eisen voldoet.

Er dient te worden uitgegaan van de adequate expressie van het collectieve wonen.'

Bij ir De Gier, sedert 1966 hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling en opvolger van ir Mulder, is de verkaveling als volgt gemotiveerd:

'Voor deze opzet is onder meer gekozen met het oog op een zekere differentiatie in de oriëntering van de bouwblokken en om een gesloten bouwwijze met binnenhoven te verkrijgen. De verkaveling met op zich zelf staande bouwstroken werd verworpen.'¹⁴

En even verder geeft hij het belang van hoogbouw aan:

'Positieve uitwerking van de hoogbouwgedachte door de schaalvergroting te benutten voor o.a het tot stand brengen van groene kompartimenten tussen de woonstructuur, die een veelzijdig gebruik zouden toelaten.'

Woonvorm

Zoals we hiervoor al hebben gezien, hanteert het plan als streefcijfer acht tot tien procent eengezinshuizen, géén etagewoningen in drie of vier lagen, maar weer wel 90 tot 92 procent hoogbouwflats. De volgende argumenten werden hiervoor aangevoerd:

'In gebieden die voor stedelijke bebouwing zijn aangewezen [bleek] een bebouwing in eengezinshuizen bij een redelijke stedenbouwkundige opzet in de praktijk aanzienlijk meer terrein te vragen dan bebouwing in meer woonlagen.'¹⁵

'De hoogte van de bebouwing werd uiteindelijk bepaald op 9 woonlagen met 2 onderhuizen om tegemoet te komen aan eisen met betrekking tot dichtheid enerzijds, terwijl 11 lagen het maximum is voor een goede ruimtevorm. Duidelijk is gekozen voor een uniforme bouwhoogte, slechts "gelardeerd" met 2 rijen woontorens aan de twee oost-west lopende secundaire wegen.'¹⁶

De laagbouw was in de vorm van zogenaamde patiowoningen ontworpen.¹⁷ Etagebouw in drie of vier lagen werd dus afgewezen. Overwegingen die aan deze beslissing ten grondslag lagen, betroffen de wens om het ontbreken van een eigen tuin te compenseren en de nadruk op visuele privacy:

'In middelhoogbouw bezitten niet alle mensen een eigen tuin (...) Als compensatie hiervoor moet een zo groot mogelijke privacy worden nagestreefd. Dit tracht men te bereiken door een zo groot mogelijke afstand tussen de blokken te voorzien (...) Tevens kan men versnippering in groen niet dulden juist omdat de grote groenruimte ook als compensatie voor de privétuin noodzakelijk is.'¹⁸

Woninggrootte en woningdifferentiatie

'Woonvorm' hangt nauw samen met twee andere kenmerken van de gewenste woningsituatie, namelijk woninggrootte en woningdifferentiatie. Omdat 'Grondslagen' geen toelichting verschaft, moeten we ons wenden tot een uiteenzetting van De Gier. Deze schrijft:

'(D)e ontwerpers, daarbij aangemoedigd door allerlei uitspraken van "hogerhand", hebben gemikt op grotere mogelijkheden ten aanzien van de kwaliteit in alle opzichten. Het zijn mede deze vooruitzichten op meer armslag voor het verkrijgen van een beter niveau zowel in stedenbouwkundig opzicht als uit een oogpunt van de volkshuisvesting, die na

veel modelstudie de keuze hebben doen bepalen op de hoge bouw in plaats van de (gebrekige) etagebouw. Daarbij moet dan aan een aantal voorwaarden worden voldaan, wil het geheel inderdaad een hoger niveau bereiken, t.w.:

- Een ruimere woning dan tot nu toe gebruikelijk, met die technische en ruimtelijke voorzieningen, die het wonen in deze hoge bouw verantwoord maken.
- Voldoende woningdifferentiatie in de woongebouwen, waarbij de ligging van de woning in het blok een rol speelt.
- Voldoende verticale transportmogelijkheden om de nadelen van de galerijbouw te ontgaan.
- Naast de maximale mogelijkheden van privacy in de woning voldoende collectieve voorzieningen, ook in het blok. En deze laatste dan op een juiste, organische wijze gesitueerd om de zoveel gevraagde mogelijkheden tot "ontmoeting" te kunnen waarborgen.¹⁹

Uiteraard is het van belang te weten wat met de aanmoediging door uitspraken van 'hogerhand', in de eerste regel van het citaat, wordt bedoeld. Diverse aansporingen om een geheel nieuwe richting in te slaan zullen we hieronder nog tegenkomen.

Voorzieningen

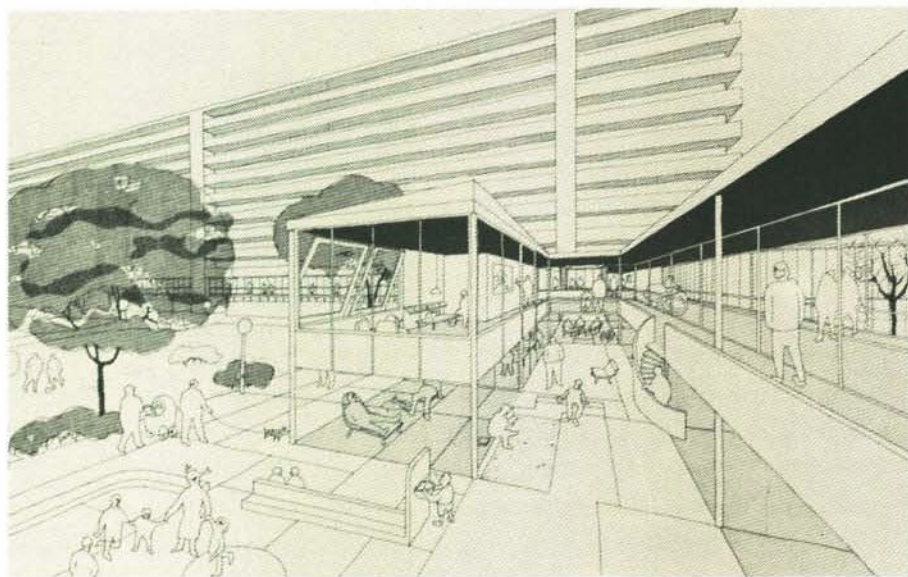
De uitwerking van uitgangspunten van het plan betreft verder technische voorzieningen in en rond de woning, buurt- en wijkvoorzieningen, open ruimten tussen de woongebouwen en groenvoorzieningen. Deze aspecten komen gespreid over drie paragrafen - de verkaveling, de centra en de groenvoorzieningen - aan de orde.

Over technische voorzieningen in de woning rept het plan niet, wel over voorzieningen rond de woning, waartoe het de droogloop, bergingen, knutselruimten en 'voorzieningen voor de verschillende leeftijdsgroepen' rekent.

Van de buurtcentra verwacht het plan, dat er door een 'meer uitgesproken en functionele ligging' een 'overzichtelijk geheel' en een 'concentratie van alle "beveeg" ' zal ontstaan, zodat 'een maximum aan stedelijkheid en "gezelligheid" wordt bereikt'. Men denkt dat winkels, bedrijfjes, kerken, sociaal-culturele gebouwen, hulpposten, halten van openbaar vervoer (bus en metro) en toegangen tot de garages daartoe bijdragen.

In 'Grondslagen voor een coördinerende supervisie' is een groot aantal 'aanleidingen en maatgevende factoren' opgenomen. Deze factoren vormen een onderdeel van een uit negentien punten bestaande leidraad voor de vormgeving van uitgangspunten en dienen een sturende invloed op het ontwerpproces uit te oefenen. Ter illustratie van hun redenering volgt hier een citaat.

¹⁹1.2.0 In de concentraties van "inrichtingen voor de huisvesting in de meest algemene zin" (I.V.H.) tekent zich de navolgende rangschikking af:

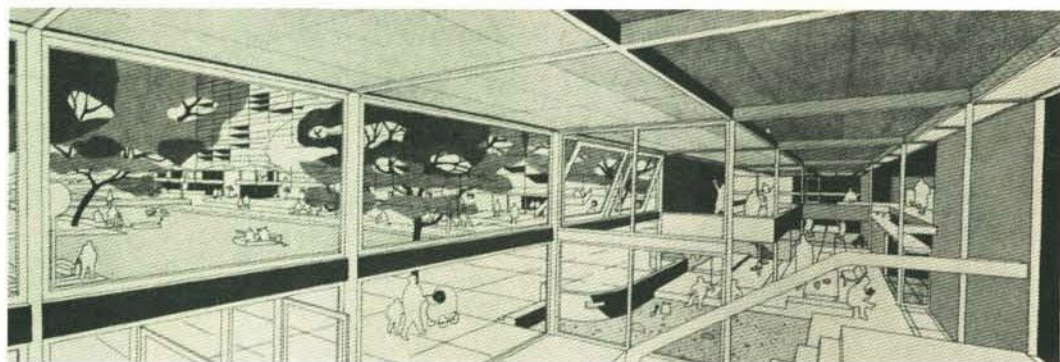


Afb.7.3a

Impressie binnenstraat en de collectieve blokvoorzieningen in de woongroep

afb. 7.3b

Impressie collectieve blokvoorziening



1.2.1 Langs de secundaire wegen liggen de inrichtingen voor het collectieve gebruik (parkeergarages, inrichtingen van commercie, sociale en culturele zorg); (...)

1.4.3 Aangezien in de tuinsteden in West is gebleken, dat de plastische betekenis van de woonbebouwing die van de inrichtingen voor het collectieve gebruik verre overschaduwet, kan gesteld worden, dat de eerste ruimtelijke maatindeling inderdaad d.m.v. de I.V.H.'s geschiedt.

1.5.0 Indien dit als consequentie wordt erkend (en het plan getuigt ervan), dan houdt dat verstrekende "verplichtingen" voor de behandeling van deze I.V.H.'s in;

1.5.1 dit is niet nieuw, echter aangezien per definitie de I.V.H.'s "langs geïndustrialiseerde weg tot stand zullen komen", zal moeten worden vastgesteld: een hiërarchie van essentiële uitdrukkingsmiddelen;

1.5.2 dit klemmt des te meer daar uit het bovenstaande de samenhang der I.V.H.'s volgt en de mate van de samenhang bepalend zal zijn voor het totaalbeeld van het gehele stadsdeel als herkenbare mensendaad.'

Wijze van ontsluiten en parkeren

Ik schreef al dat de kern van het plan uit de punten integratie, schaalvergroting en collectivisme bestaat. Deze punten manifesteren zich onder meer in de keuze voor een metrostelsel en de scheiding van verkeerssoorten. De verkeersaspecten overheersen in het plan, hetgeen al direct uit de opbouw blijkt: van de zes paragrafen die 'Grondslagen' telt zijn er drie aan verkeer en openbaar vervoer gewijd. Opvallend is de vormgeving van de 'tertiaire verbindingen':

' "Tertiaire" verbindingen, elders in de stad buurt- en wijkstraten geheten, komen in dit plan nagenoeg niet voor. Ze zijn vervangen door parkeergarages (...).'

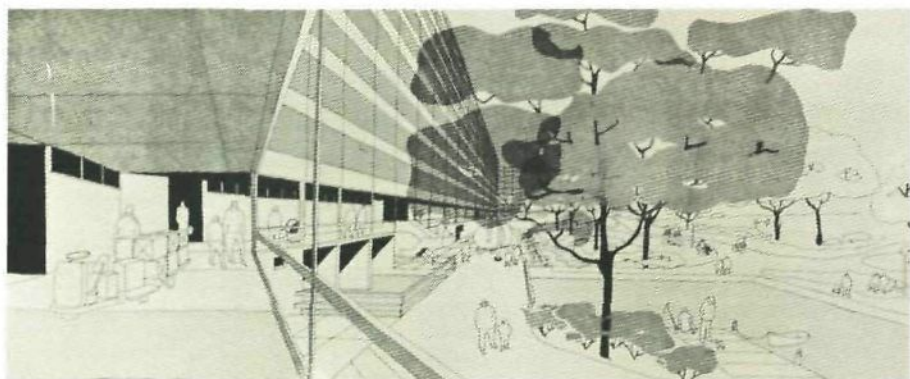
Een schematische afbeelding moet de noodzaak van parkeergarages aantonen. Parkeren op de begane grond (1,5 auto per woning) zou een opoffering van de open ruimte betekenen. Naast de parkeergebouwen bevat het ontwerp 'relatief grote binnenhoven, verlevendigd door waterlopen', kortom 'buitenverblijfruimten'.

Normen ten aanzien van de ligging van de bebouwing, parkeergarages en haltes voor openbaar vervoer concretiseren de uitgangspunten.

Oriëntering en materiaalgebruik

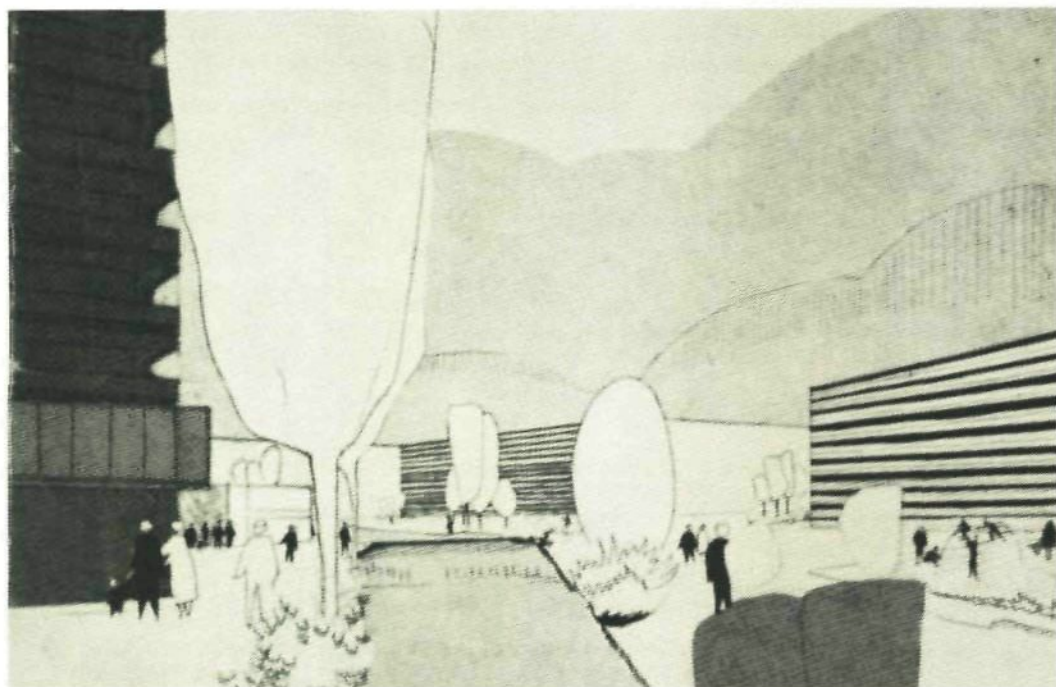
Tot slot twee aspecten van het plan die de oriëntering in een stadswijk en het materiaalgebruik betreffen. Volgens het plan zou er door het verkeersstelsel 'grotere overzichtelijkheid (...) door een grotere schaal' ontstaan.

In het algemeen is het zo dat overzichtelijkheid *oriënteringsmogelijkheid* voor bewoners of gebruikers betekent en tevens wat met een term van K. Lynch



afb. 7.4
Impressie verbinding tussen parkeer- en woongebouw

afb. 7.5
Impressie maaiveld
(Bureau Voorlichting gemeente Amsterdam, *Bouwen en wonen in de Bijlmermeer 1968-1970*)



'voorstelbaarheid' (*imageability*) wordt genoemd. Het plan werkt dit aspect van overzichtelijkheid echter niet uit.²⁰

De supervisors noemden, zoals zojuist in 1.5.2 geciteerd, de mate van samenhang bepalend voor het totaalbeeld in het gehele stadsdeel als herkenbare mensendaad. In de paragraaf 'Coördinerende supervisie bij de realisering' voegden zij er aan toe dat het beeld van het stadsdeel gezien 'van de primaire wegen en vanuit het openbaar railvervoer' om een 'categorische eenheid' vroeg. De 'eenheid in familie' zou worden gewaarborgd door 'eenheid van schaal' en 'verwante verschijningsvormen en bouwmassa's'.²¹

Verder ging het volgens de supervisors om het 'stederuimtelijke detailbeeld', waarin ook het materiaalgebruik een rol moest spelen:

'[Omdat] meerdere I.V.H.'s ruimtelijk "samenwerken" zullen zij onderling op elkaar moeten zijn afgestemd, wat maat, schaal, karakterisering (proportionering) en *materiaal* en *kleur* betreft.'

Ik heb hier zoveel mogelijk in de oorspronkelijke woorden de uitwerking van uitgangspunten en doelstellingen laten zien. Belangrijk is naar mijn mening, dat zo zichtbaar wordt hoe destijds het plan werd gefundeerd.

Laat ik een paar van de behandelde punten nog eens naar voren halen.

Dichtheidcijfers worden niet genoemd, bij nadere beschouwing blijkt het te gaan om 40 woningen per hectare. Hoogbouw is het gevolg van de beslissing om 'zoveel mogelijk langs geïndustrialiseerde weg' te werken. Oriëntering op de zon van de bouwblokken en de wens om 'groene kompartimenten tussen de woonstructuren' aan te leggen staan voorop, evenals maximale privacy als compensatie voor het ontbreken van een tuin. Dit leidt tot 90 à 92 procent hoogbouwflats. De voorzieningen bewerkstelligen een 'concentratie van alle beweeg' en daardoor, naar men verwachtte, een maximum aan stedelijkheid en gezelligheid. Buurt- en wijkstraten verdwijnen. In plaats daarvan verschijnen parkeergarages en een netwerk van fiets- en voetpaden, hetgeen naar men meende grotere overzichtelijkheid teweeg zou brengen.

7.3 MENINGSVORMING EN BESLUITVORMING 1935 - 1966

Het stedenbouwkundige plan voor de Bijlmermeer, in 1965 wereldkundig gemaakt, kent een lange voorgeschiedenis.

De vraag of Amsterdam in zuidoostelijke richting door middel van een 'lob' zou

moeten groeien werd al in het *Algemeen Uitbreidingsplan* (1935) aan de orde gesteld. De opstellers van het plan vonden het gebied niet geschikt voor nieuwe woonwijken. De kaart van het Algemeen Uitbreidingsplan toont een asymmetrische stadsuitbreiding: naar west (de westelijke 'tuinsteden') en naar zuid (de toekomstige 'Tuinstad Buitenveldert'), maar niet richting noord of zuidoost. Zoals we in hoofdstuk 5 zagen, groeide echter geleidelijk de overtuiging dat Amsterdam toch een zuidoostelijke uitbreiding diende te krijgen. En in de tussentijd rijpte binnen de Afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken het plan voor de bebouwing van de Bijlmermeer.

In deze paragraaf onderzoeken we de inbreng die van diverse kanten aan het stedenbouwkundige plan voor de Bijlmermeer is geleverd. Bij het voorbereidende werk ten behoeve van dit plan zijn uiteenlopende personen en instanties betrokken geweest. Hoe zijn de meningsvorming en de besluitvorming tot aan het moment dat het grondgebied van de Bijlmermeer voor twaalf jaar aan de gemeente Amsterdam werd toegewezen: 1 augustus 1966, verlopen? Voor de duidelijkheid maak ik een onderscheid tussen de meningsvorming en besluitvorming over het plan voor de Bijlmermeer enerzijds en de gang van zaken rond de grenswijzigingsproblematiek anderzijds.

Om een zo volledig mogelijk beeld te kunnen geven, heb ik niet alleen van openbare, maar ook van interne documenten en verslagen gebruik gemaakt. Zo was het overleg dat Amsterdamse wethouders met de Commissie van Bijstand uit de gemeenteraad voerden destijds aan geheimhouding onderhevig.

7.3.1 Een uitbreiding ten zuidoosten van Amsterdam? (1935 - 1959)

Het Algemeen Uitbreidingsplan, in 1935 in de Amsterdamse gemeenteraad vastgesteld, projecteerde op de plaats van de Bijlmermeerpolder en de Oostbijlmerpolder geen stadsuitbreiding. Een uitbreiding naar het zuidoosten werd om verschillende redenen afgewezen:

- Het gebied lag buiten de grenzen van de gemeente Amsterdam.
- De aanwezigheid van spoorlijnen, ringbaan en emplacementen maakten het projecteren van een plan in die richting moeilijk en de uitvoering kostbaar.
- De afstanden tot de bestaande stad zouden te groot worden. De aansluiting op Amsterdam werd bemoeilijkt door de ligging van tuindorp Watergraafsmeer.
- Bevolkingsprognoses wezen uit dat de totale Amsterdamse bevolking in het jaar 2000, ca 960.000 mensen, binnen de eigen grenzen kon worden ondergebracht.

Een reden die het Algemeen Uitbreidingsplan wijselijk niet vermeldt is van politieke aard. Door met het ontwerp voor woonwijken binnen de gemeentegrenzen te blijven, wilde het gemeentebestuur voorkomen dat de regering het plan zou afkeu-

ren. Al in de jaren dertig bestond er de nodige weerstand tegen het aldoor uitdijen van het grondgebied van Amsterdam. Pas nadat in 1939 aan het Algemeen Uitbreidingsplan rechtskracht was verleend, kon Amsterdam openlijk pogingen in het werk stellen om zijn grondgebied te vergroten.

De eerste Amsterdamse uitbreidingsvoorstellen

Een door de Dienst der Publieke Werken opgesteld rapport kwam in het oorlogsjaar 1941 gereed. Het luidde een koerswijziging in ten opzichte van de officiële bestuurlijke visie. Volgens Bruyn²² is het rapport een uitvloeisel van de studie waartoe de sociaal-democratische wethouder voor de Publieke Werken S.R. de Miranda in 1933 opdracht had gegeven.

In dit rapport werd met opmerkelijke nauwkeurigheid voorgesteld Amsterdam met een gebied van 23.590 hectare en waar 52.018 mensen woonden uit te breiden. Tot dit gebied behoorden (delen van) een serie gemeenten: Diemen, Ouder-Amstel, Nieuwer-Amstel, Haarlemmermeer, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Velsen, Oostzaan, Landsmeer en Broek in Waterland. Uit de opsomming van gemeenten blijkt, dat nog niet naar het grondgebied van de gemeente werd gekeken waartoe de Bijlmermeerpolder en de Oostbijlmerpolder behoorden: Weesperkarspel. Overigens heeft dit rapport geen bestuurlijke consequenties gehad.

Van belang is vervolgens een interne rapportage uit 1947 van ir L.S.P. Scheffer, het toenmalige hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling. Scheffer deelde mee dat er schetsen gereed waren voor het gebied ten zuidoosten van de stad. Ook de provincie zou van deze schetsen op de hoogte zijn gesteld. Vanaf dat moment begint de afdeling Stadsontwikkeling de stedenbouwkundige potentie van dit gebied serieus te nemen. De stelling die werd verdedigd luidde: er is een evenwichtiger uitbouw van de stad nodig dan het model van het Algemeen Uitbreidingsplan.

Provinciale Stadsrandcommissie

In 1953 pleitte Amsterdam voor uitbreiding met de Bijlmermeerpolder bij de 'Provinciale Commissie ter bestudering van de gemeentelijke indeling van Noord-Holland'. In 1955 arrangeerden B en W over deze zaak een gesprek met de Commissaris van de Koningin in Noord-Holland, dr M.J. Prinsen. Dit leidde ertoe, dat Gedeputeerde Staten in 1957 de 'Stadsrandcommissie Amsterdam-Oost/Zuidoost' instelden. In deze Stadsrandcommissie vond overleg plaats tussen de gemeenten Amsterdam, Diemen, Weesperkarspel, Ouder-Amstel, Nieuwer-Amstel (het huidige Amstelveen), met als doel de bestudering van planologische vraagstukken en het ontwerpen van een structuurplan voor de gebieden ten oosten en zuidoosten van Amsterdam.

Deze stadsrandcommissie stond onder voorzitterschap van mevrouw mr A.E. Ribbius Peletier (lid Gedeputeerde Staten van Noord-Holland; we zagen reeds dat zij tevens de commissie Hoogbouw-Laagbouw voorzat). Voor Amsterdam treffen we aan: mr G. van 't Hull (wethouder, opvolger van Van der Velde), prof. C. van Eesteren, ir A. van Walraven (directeur Publieke Werken) en H.J. Nipperus (hoofd Publieke Werken ter secretarie), voor de Planologische Dienst van Noord-Holland onder meer drs G.J. van den Berg en voor Weesperkarspel burgemeester D.D.W.J. Kastelein.

Van 't Hull bracht de Amsterdamse motieven bij de eerste commissievergadering als volgt onder woorden:

'Het uitbreidingplan van Amsterdam, dat in 1936 werd vastgesteld (voorzag) tot het jaar 2000 in een inwonertal van 960.000. Dit plan is tot dusverre vrijwel gevolgd, maar de ruimte binnen de grenzen van de gemeente is onvoldoende. De oorzaken hiervan zijn, dat openbare en bijzondere gebouwen alsmede recreatie vooral na de Tweede Wereldoorlog veel groter gebied vragen dan waarop was gerekend, terwijl ook na de Tweede Wereldoorlog de bevolkingstoename veel groter was dan de prognose aangaf.'²³

In 1958 zette drs G.J. van den Berg zich als secretaris aan een 'strikt vertrouwelijke' nota over 'de stand van voorbereiding van het conurbatie-onderzoek'.²⁴

In 1959 had de zogeheten stedenbouwkundige werkgroep uit deze stadsrandcommissie (leden onder meer prof. Van Eesteren, prof. Bruin en Zuiderhoek) een schets gereed die als richtlijn gold voor de 'plannen-in-hoofdzaak' van de betrokken gemeenten. De Stadsrandcommissie stemde vervolgens in de loop van dit jaar in met een structuurplan. Op basis van dit plan stelden de betrokken gemeenten 'uitbreidingsplannen-in-hoofdzaak' vast. Voor het gebied van de Bijlmermeerpolder en omgeving gebeurde dit op 28 december 1962 door de gemeente Weesperkarspel.

Op 9 januari 1959 werden onder leiding van de directeur Publieke Werken de plannen voor stadsuitbreiding van Amsterdam naar het Zuidoosten besproken, in aanwezigheid van onder meer de stadsarchitect Merkelbach, de stadsingenieur Janssonius en de top van Stadsontwikkeling (Mulder, Angenot, Blaauw, De Gier). Van Walraven was bezorgd want, zo bracht hij naar voren:

'De globale kostenraming van de stadsuitbreiding heeft te denken gegeven. De kosten zijn te hoog voor het aantal woningen, dat de uitbreiding omvat. (...) Spreker zou gaarne gezamenlijk de voorlopige plannen voor de stadsuitbreiding eens doornemen om te zien, welke elementen naar verhouding zeer kostbaar zijn, wat eventueel kan worden bezuinigd en op welke wijze een fasenplan kan worden opgesteld.'²⁵

De stadsingenieur merkte hierna op dat de kosten voor bouwrijp maken en openbare voorzieningen exorbitant hoog waren en noemde het struisvogelpolitiek dit te ontkennen. Ir Van der Veen van de Afdeling Gereed Maken Terreinen had de indruk 'dat SO van zeer hoge kwaliteitseisen is uitgegaan'.

Na een lang betoog over de problematiek en de kosten van bouwrijpmaken antwoordde mevrouw Mulder namens Stadsontwikkeling:

'Wat de kwaliteit van het plan betreft, is het standpunt van SO, dat deze niet minder mag zijn dan die van het nieuwe Amsterdam-west. Amsterdam is de hoofdstad van het land en het centrum van een grote streek, waarin Gooi, de Zaanstreek en Kennemerland de belangrijkste gebieden zijn. Amsterdam is altijd een voorbeeld voor de stedenbouw geweest en het is aan zichzelf verplicht, deze traditie te handhaven.'

Tot slot memoreerde zij 'een kleine commissie van onderzoekers uit de Stadsrandcommissie' die onder leiding van Van den Berg (Provinciale Planologische Dienst) een programma van eisen had opgesteld. Stadsontwikkeling (met onder meer Angenot) fungeerde 'als een soort werkbureau'.

Commissie voor de gemeentelijke indeling van Noord-Holland

Oud-wethouder Van der Velde spreekt in zijn in 1968 verschenen boek *Stadsontwikkeling van Amsterdam* van twee commissies, de Stadsrandcommissie en de 'Provinciale commissie ter bestudering van de gemeentelijke indeling van Noord-Holland'. Ook van deze commissie was drs Van den Berg secretaris. In 1959 produceerde de commissie een lijvig rapport, waarin men concludeerde:

'dat a) de gemeenten Amsterdam en Diemen verenigd dienen te worden met toevoeging van het westelijk deel van Weesperkarspel en het noordoostelijke deel van Ouder-Amstel. (...) De vorm van de nieuwe eenheid vertoont ten opzichte van de toekomstige gedaante van het stadslichaam de vereiste verruiming. Zij zou verbeteren voor wat de ligging van het stadscentrum betreft. De Commissie acht het vanzelfsprekend, dat de nieuwe eenheid van plaatselijk bestuur "Amsterdam" zou moeten heten.'

Even verder sprak de commissie over

'(...) agglomeratievorming (...) waarbij de groei van Amsterdam gespreid wordt over een aantal plaatsen met voldoende mogelijkheden voor uitleg. Men kan deze tendentie (...) beschouwen als een onmisbare aanvulling van de lobsgewijze uitleg van het stadslichaam. Een dergelijke ontwikkeling is trouwens reeds eerder bepleit (Tuinstadcommissie, ingesteld in 1923; rapport van 1929).' ²⁶

Rijksdienst voor het Nationale Plan

In de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan werd de uitbreiding Amsterdam naar het zuidoosten op 26 november 1959 besproken. Men kwam er tot andere conclusies. De directeur van deze dienst, mr J. Vink (tevens secretaris van de Vaste Commissie) pleitte voor de vorming van een 'krachtige randgemeente'. Dit idee was in overeenstemming met het voorstel van de minister van Binnenlandse Zaken. Vink wilde van Diemen, Ouder-Amstel en Weesperkarspel één gemeente maken en tegelijk de vorming van een district bevorderen ten einde een planologisch verantwoorde stadsuitbreiding te waarborgen.²⁷

Instemming met het structuurplan in 1959

Het jaartal van openbaar maken van dit rapport - 1959 - kan gelden als markeringpunt in het proces van bestuurlijke besluitvorming, dat zich uitstreckte van 1935 tot 1966. In 1959 werd tevens het structuurplan in principe door de betrokken gemeentebesturen goedgekeurd.²⁸

Op 19 oktober 1959 werd het 'Structuurplan Zuid en Zuidoost van de agglomeratie Amsterdam' onder leiding van gedeputeerde mr H. Westermann in een gezamenlijke vergadering van de Commissie voor de Gemeentelijke plannen en de Technische Commissie besproken. De druk bezochte vergadering - onder de aanwezigen waren mr J. Vink van de Rijksdienst voor het Nationale Plan en prof. C. van Eesteren - nam de structuurschets voor kennisgeving aan. Hij zou geen rechtskracht bezitten, wel de eruit voortvloeiende uitbreidingsplannen-in-hoofdzak.²⁹ Amsterdam had nu een krachtig argument in handen om aan te dringen op een vlotte afhandeling van de noodzakelijke grenscorrecties. Het nieuwe argument bewees al snel goede diensten.

Op 2 december 1959 hielden A. in 't Veld, wethouder voor de volkshuisvesting van 1958 tot 1962 (Anti-Revolutionaire Partij) en G. van 't Hull, wethouder Publieke Werken (PvdA), een toespraak ter gelegenheid van een werkbezoek van de minister van Binnenlandse Zaken aan Amsterdam.³⁰ Na een uiteenzetting omtrent de nijpende Amsterdamse woningnood pleitte In 't Veld er voor om haast te zetten achter de stadsuitbreiding zuidoost:

'(...)Wanneer eind 1964 de eerste woningen gereed moeten zijn op terreinen buiten onze grenzen, waarbij wij zoals u weet aan de zuidoostelijke kant van Amsterdam denken (...), komen we al op begin 1962. Er resten dus nog twee jaar voor alle regelingen als het uitbreidingsplan, de onteigening, e.d..'

7.3.2 De genese van een hoogbouwwijk (1960 - 1964)

De Stedebouwkundige Werkgroep uit de Stadsrandcommissie

Welke lijnen voor het toekomstige plan voor de Bijlmermeer zijn er in de Stadsrandcommissie uitgezet? Volgens de notulen van de Stedebouwkundige Werkgroep van de Stadsrandcommissie werd hierover tussen januari 1960 en december 1961 in het Stadhuis van Amsterdam regelmatig vergaderd.

Samenstelling en werkwijze van de commissie waren tijdens de eerste bespreking als volgt: voor de gemeente Amsterdam mevrouw Mulder, Van Eesteren, Angenot, De Gier, Blaauw en Nassuth, verder Arkenbout (PPD Noord-Holland) en de stedebouwkundige adviseurs Zuiderhoek (Diemen), Wieger Bruin (Ouder-Amstel) en Kloos (Nieuwer-Amstel). Er werd vastgesteld dat de werkgroep nog verder zou studeren op het structuurplan.

De activiteiten van de Stedebouwkundige Werkgroep moeten we zien tegen de achtergrond van het optreden van het Amsterdamse College van Burgemeester en Wethouders.

Zo verscheen begin 1960 een met tal van foto's ondersteund pamflet *Enkele Amsterdamse problemen*, ter gelegenheid van een werkbezoek van leden van de Tweede Kamer aan Amsterdam op 22 april 1960. Er werd ingegaan op de IJ-oeververbinding (werkzaamheden voor de IJ-tunnel waren in 1960 stilgelegd), de wederopbouwplannen voor de binnenstad en de westelijke uitbreidingen. Daarna volgde een uiteenzetting over de vraag 'waarom Amsterdam buiten de bestaande gemeentegrenzen moet uitgroeien'. Het college verklaarde dat Amsterdam 'bij het tot stand brengen van de zuidoostelijke stadsuitbreiding de volle zeggenschap [zal] moeten hebben'.³¹

Op 22 oktober 1960 stuurden B en W opnieuw een brief over het zogenoemde 'Ruimtelijk vraagstuk van Amsterdam' aan de leden van de Vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken, in verband met een werkbezoek van de commissie aan de hoofdstad ruim een week later. De brief betrof allereerst de grenswijzigingsproblematiek, maar de argumentatie raakte tevens het plan zelf. B en W wensten er van uit te gaan 'dat wellicht reeds in 1964, maar uiterlijk in de loop van 1965 de eerste woningen in genoemd gebied ten behoeve van de bevolking van Amsterdam gereed zijn'. In deze stukken komt voor het eerst publiekelijk naar voren, dat de beoogde uitbreiding zuidoost ruimte bood aan circa 100.000 à 110.000 inwoners bij een bruto dichtheid van 40 woningen per hectare. B en W schreven voorts: 'Van het woningaantal zal ruim 70% bestemd zijn voor de huisvesting van arbeidersgezinnen', in de veronderstelling dat '(...)meergenoemd gebied voornamelijk zal worden be-

volkt met die inwoners van Amsterdam, die wegens noodzakelijke sanering van oude woonwijken verplaatst zullen moeten worden'.³²

Intussen studeerde de Stedebouwkundige Werkgroep verder op het structuurplan. Het verslag van de bijeenkomst op 13 december 1960 noteert onder meer: 'Het plan Zuid-oost is praktisch rond (...) Prof. Van Eesteren stelt ten slotte een oplossing voor die nader onderzocht zal worden.' En op 16 januari 1961:

'Prof. van Eesteren vindt het zeer belangrijk, dat reeds in het begin de plaats van de bijzondere bebouwing in beginsel in het plan wordt vastgelegd. Deze bijzondere bebouwing, die zich vaak in hoge bebouwing manifesteert, is van grote invloed op de plastische werking van de stad.'

Op 4 maart 1961 werd onder voorzitterschap van prof. W. Bruin het 'Stadsrandplan Zuid en Zuid-oost agglomeratie Amsterdam' besproken, ter voorbereiding van een behandeling in het Provinciaal Bestuur.

In deze vergadering waren vertegenwoordigers aanwezig van Rijkswaterstaat, Provinciale Waterstaat, Provinciale Planologische Dienst, Nieuwer-Amstel, Ouder-Amstel, Diemen en Weesperkarspel. (Voor de drie laatstgenoemde gemeenten Bruin en Zuiderhoek. Zuiderhoek was tevens lid van de commissie Hoogbouw-Laagbouw.) Amsterdam was vertegenwoordigd door mevrouw Mulder, Van Eesteren, Angenot, Blaauw en De Gier, die tevens notuleerde.

Nadat Blaauw 'het verkeersorganisme' van het stadsrandplan had toegelicht, ging men uitvoerig op het ontworpen wegensysteem van de Amsterdamse agglomeratie in. De voorzitter merkte tenslotte op

'(...)dat alles in de plannen wordt "vastgelegd", maar er zijn altijd bij de uitwerking wijzigingen mogelijk.

Mej. ir Mulder voegt hieraan toe, dat niemand zich destijds door het Algemeen Uitbreidingsplan gebonden voelde, integendeel, men had een gemeenschappelijk uitgangspunt voor de nadere uitwerking.'

Het onderwerp woningbouw kwam niet ter sprake, behoudens door de opmerking van ir Angenot 'dat in 1964 de Bijlmermeer voor een deel bouwrijp moet zijn'.

Op 11 juli en 1 december 1961 besteedde men alleen aandacht aan de verschillende varianten voor een kanaal ten zuiden van de zuidoost lob. (In latere versies keert dit kanaal niet terug.)

In dezelfde tijd ondernamen B en W van Amsterdam enkele opmerkelijke acties. Op 6 oktober 1961 werd een adres aan de Tweede Kamer verzonden, aan de vooravond van de openbare behandeling van het wetsontwerp tot grenswijziging. Het

bevatte een noodkreet - ingegeven door 'de nog steeds omvangrijke woningnood (...) en de bijzonder slechte woningtoestanden in verscheidene wijken van Amsterdam' - en een pleidooi voor toewijzing van de Bijlmermeer. Het adres eindigde als volgt:

'Daarnaast moeten wij er met grote nadruk op wijzen, dat, wanneer de zeggenschap over de totstandkoming van de woningbouw in de Bijlmermeer en omgeving aan anderen dan aan Amsterdam wordt gegeven, het grote gevaar ontstaat, dat dit gebied wordt volgebouwd met een ander soort woningen dan Amsterdam behoeft bij de tenuitvoerlegging van de hierboven genoemde saneringen. Dit zou betekenen, dat het Amsterdam praktisch onmogelijk zou worden gemaakt, de volstrekt noodzakelijke sanering - mede door opschuiving - van de voorgeschreven stadswijken te verwezenlijken.'

De Tweede Kamer vergaderde in het najaar van 1961 over de gemeentelijke indeling van Westelijk Weesperkarspel en aanvaardde op 7 december 1961 de motie-Scheps, die kortgezegd luidde: het gebied van de Bijlmermeer moet bij de gemeente Amsterdam worden gevoegd. (J.H. Scheps was Tweede-Kamerlid voor de PvdA.)

In juni 1962 stuurde Amsterdam opnieuw een brief aan de Tweede Kamer, onder de titel 'Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers'. De brief werd in boekvorm in ruime aantallen verspreid. Aanleiding was het voornemen van de regering om vast te houden aan het idee van een randgemeente, die zou bestaan uit Diemen, Ouder-Amstel en het gebied van de Bijlmermeer. Een kernpassage uit deze brief:

'Enerzijds: onze verantwoordelijkheid als gemeentebestuur voor de huisvesting van honderdduizend Amsterdammers, voor wie straks binnen onze huidige grenzen vrijwel geen woningen, met name geen volkswoningen, meer kunnen worden gebouwd.

Anderzijds de verantwoordelijkheid welke deze honderdduizend Amsterdammers van hun *eigen* gemeentebestuur verwachten, als het de kolossale ingreep moet verrichten van *tienduizenden* woningen in slechte woonwijken en hun verplaatsing naar andere woningen moet verzorgen. Door de vorming van de nieuwe randgemeente wordt het Gemeentebestuur van deze verantwoordelijkheid niet ontheven.

Beide verantwoordelijkheden zijn o.i. slechts te dragen, als het complex van maatregelen tot uitvoering van sanering en volkswoningbouw op zo grote schaal in handen is bij één overheidslichaam.'

In bijlagen gingen B en W nader in op 'sanering en krotopruiming' en 'het grote karwei': de bouw van arbeiderswoningen.

Overleg Stadsontwikkeling - Woningdienst over de hoofdstructuur van de uitbreiding Zuidoost (september 1962 - juli 1963)

De eerste bespreking tussen Stadsontwikkeling en de Woningdienst over de stedenbouwkundige beginselen voor de Bijlmermeer had op 28 september 1962 plaats in het stadhuis.³³

Ir Mulder toonde het plan voor de 'Z.O.-lob', dat wel de wegen, maar nog geen gedetailleerde verkaveling bevatte. Alozerij, directeur van de Woningdienst, wilde van Stadsontwikkeling weten aan welke woningtypes, woningdifferentiatie, woninggrootte en woningbreedte werd gedacht. In een brief van 20 december 1962 pleitte Alozerij vervolgens in verband met sanering van oude stadswijken voor 'noodzakelijke opschuivingen in de bestaande woningvoorraad'. Uitgaande van vijfenzeventig procent arbeiderswoningen in de toekomstige Bijlmermeer, wilde hij openheid bevorderen door de bouw van torenflats en eengezinshuizen. Vier lagen op onderhuis keurde hij af.

Op 3 januari 1963 vond een tweede bespreking plaats. 'Het beste is', zo vermeldt het verslag,

'meteen met betere woningen te beginnen, zodat deze stadswijk direct al een goede naam krijgt. (...) Er zou naar gestreefd moeten worden dat er in de nieuwe stadsuitbreiding veel eengezins- en hoogbouwoningen komen. De vier lagen boven een onderbouw zijn onaantrekkelijk, dus deze vorm van woningbouw liefst niet meer toepassen.'

Het hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling was bij deze bespreking afwezig, maar tekende bij dit verslag op een interne memo aan: '...over de 3hoog + onderhuis wordt niet meer gesproken. Het lijkt mij dat deze er toch óók moeten komen (...)', waarbij ze naar het rapport van de commissie Hoogbouw-Laagbouw verwees.

Op 24 januari 1963 vervolgde men het overleg. Angenot merkte ten aanzien van de gewenste woningdichtheid op

'dat 40 woningen per ha een acceptabele dichtheid is, die als een verworvenheid in Nederland moet worden beschouwd. Deze is in de Stadsrandcommissie steeds aangehouden en zal dus ook nu moeten gelden. Dit betekent, dat veel eengezinsbouw gepaard zal moeten gaan met veel hoogbouw. (...) De heer Angenot geeft als voorlopige verdeling 45% eengezinsbouw en 55% hoogbouw. In de loop van het gesprek blijkt, dat in deze 55% ook de bouw in 3 woonlagen is begrepen.'

G. de Haan van de Woningdienst attendeerde op onderzoek dat gaande was. Als bezwaren van hoogbouw bracht hij open galerijen, hoogtevrees en de noodzaak van zorgvuldige bewoning naar voren. In de eerste helft van 1963 is er geen verslag meer gemaakt. Alozerij schreef in juli 1963 aan zijn wethouder, dat '(...) in verband

met de precare politieke situatie de ontwikkeling van het plan voor de Bijlmermeer niet op schrift werd gesteld', waarna hij vervolgde:

In de Bijlmermeer (dienen) vrijwel uitsluitend woningen van beslist betere kwaliteit dan de nu gebruikelijke te worden gesticht. Een belangrijke verschuiving vanuit goedkopere naar duurdere woningen zal zich dan voltrekken. (...) Er wordt echter doorgeborduurd op een inmiddels versleten patroon. (...)

De grote massa der woningen zoals ze zijn en worden gebouwd in de westelijke tuinsteden voldoet niet aan de eisen, die het gros der bewoners morgen zal stellen. De bebouwing van de Bijlmermeer kan Amsterdam een woonwijk verschaffen van hoge waarde en blijvende betekenis, mits met de oude sleur wordt gebroken en de gehele conceptie stoelt op begrip voor de woning van de toekomst: "peil 1980".³⁴

Stadsontwikkeling ontving een afschrift van deze brief. Het hoofd van de Afdeling gaf in een intern memorandum als verklaring van dit 'versleten patroon':

'(...) het onvermogen van een groot deel van de architectenwereld. (...) Hierdoor is m.i. een grote achterstand ontstaan, die Woningdienst had moeten doorbreken. (...) Eerst uitgewerkt plan en daarna dan ook wel *zeer bekwame* architecten en *grote eenheden*, anders wordt het een vreselijke potpourri en de slechtste stad die we hebben'.³⁵

Het Bijlmermeerteam (november 1962 - maart 1964)

Binnen de Afdeling Stadsontwikkeling werkte vanaf november 1962 een afzonderlijk team aan een bebouwingsplan voor de Bijlmermeer.³⁶ De resultaten werden doorgenomen in een overleg met de Gemeentelijke Woningdienst, aangeduid met 'overleg SO-W'. Het dubbele wethouderberaad (Publieke Werken en Volkshuisvesting) functioneerde wat de Bijlmermeer betreft aanvankelijk nog niet.

De werkzaamheden lagen zeker niet voor de hand, omdat het immers geen Amsterdams grondgebied betrof. In het eerste overleg van het Bijlmermeerteam kwam dit probleem ter sprake. Mevrouw Mulder wist te vertellen dat Weesperkarspel er in toestemde 'dat S.O. met de survey begint en een programma van eisen opstelt'. Ze voegde er aan toe, dat met het schetsen van het plan moest worden voortgegaan in een wisselwerking survey, verkeer, ontwerp. Het eerste dat uitgezocht diende te worden betrof 'de verdeling van hoog- en laagbouw en de centra'.

Tijdens de vierde bespreking op 23 januari 1963 verzorgde ir G.S. Nassuth een uiteenzetting over het toekomstige wegenpatroon. Mevrouw Mulder memoreerde vervolgens de ervaringen in Stockholm: 'Hötorget is voor de bevolking nog een vraagteken, Vällingby schijnt niet in alle opzichten gewaardeerd te worden in tegenstelling tot Farsta'.³⁷

In de vijfde bespreking op 13 februari 1963 werd een belangrijke stap gezet: 'Ir

Nassuth toont vervolgens een schetsplan van de Bijlmer-Oost, waarbij van de hoofdfacetten voor de wijk de uitgangspunten ieder afzonderlijk worden toegelicht. 'De genoemde hoofdfacetten betreffen het stadsspoor, de wegen, het voet- en fietspadensysteem, het groen en de waterhuishouding.

Het hoofdfacet wonen lichte ir Nassuth toe tijdens de zevende bespreking (3 april 1963), waarbij voor het eerst de begane-grond- of patiowoning opduikt. Het verslag vermeldt hierover:

'Wat de woningbouw betreft is uitgegaan van laagbouw in 1 laag en hoogbouw in 6-8 lagen. Gesteld wordt dat twee belangrijke factoren de woning zelf bepalen: a) 100% privacy, b) voldoende grootte van de woning.

1. De beganegrondwoning. I.v.m. de 100 % privacy wordt uitgegaan van 1 laag, waarbij de woning overgaat in een privétuin. (...)

2. De etagewoning. Bij deze woonvorm, die aan de hand van enige voorbeelden, qua grootte op een gemiddelde van 125 m² wordt aangehouden, zijn 6-8 woonlagen gedacht, om het mogelijk te maken dat bij dit woningtype ook alle noodzakelijke voorzieningen mogelijk worden. (...)

Voor het totale plan wordt voorlopig uitgegaan van 40 woningen per ha (...). Ir Mulder vraagt of dit impliceert dat alle hoogbouw in 8 lagen moet worden gebouwd.'

Het verslag van de achtste bespreking (19 april 1963) leert, dat de verdeling tussen hoog- en laagbouw dan is uitgezocht. Ir Angenot is inmiddels tot buitengewoon hoogleraar in Delft benoemd. Er tekenden zich twee opvattingen af, de 'besloten stadsvisie' tegenover de 'open stadsvisie', die op hoogbouw betrekking had: 'De heer Riethof zegt dat veel laagbouw (30%) alleen mogelijk is als de rest in hoogbouw (6-8 lagen) wordt uitgevoerd. De berekening volgens de schets gaf een uitkomst van maar 12 à 15% eengezinshuizen.' Nassuth vertoonde dia's van patiowoningen in Denemarken en Zweden, die hij daar had gemaakt.

Het plan voor de bebouwing van de Bijlmermeer is in grote lijnen gereed op 3 juli 1963 (12e bespreking):

'Ir Nassuth geeft vervolgens een toelichting bij een nieuwe tekening met de bebouwing in zuid-oost. De metro is centraal gelegen, tot 500 m hiervan de dichte en tot 800 m de minder dichte bebouwing. Er is een openbaar en gemeenschappelijk groen en twee typen woningen: etage en laagbouw met privétuin. Het verzorgende element bevindt zich bij de halfhoge weg en de metro. In het geconcentreerde gebied liggen blokken van 8-hoge etagebouw met in de gemeenschappelijke tuinen allerlei voorzieningen, zoals crèche- en knutselruimten. (...)

Mej. ir Mulder zegt nogmaals dat zij een meer stedelijk gebied wil zien.

Prof. ir Angenot wijst er op dat er twee dichtheden bestaan, de exacte dichtheid en de psy-

chologische dichtheid. De heer Riethof waarschuwt er rekening mede te houden dat de Woningdienst er soms een paar lagen op wil zetten en dus bijv. van 8 naar 10 lagen gaat. Mej. ir Mulder verzoekt ir Nassuth na te gaan of er geen stadsmodel kan worden ontworpen, dat contrasten in zich bergt van de meer besloten stad en de open of amorfe stad. (...) Voorts wijst mej. ir Mulder op de nieuwe voorsteden van Parijs, die zij verleden jaar bezocht. Deze wijken vormen stedelijke eenheden met een vrij dichte bebouwing. Er zal nog eens naar voorbeelden worden gezocht, o.a. in het tijdschrift "Urbanisme".

Op 13 maart 1964 (de 23e bespreking) beraadslaagde men over een dissertatie van dipl. ing. H. Schierz die 'de woonweg' tot onderwerp had.³⁸ Auto's waren op een woonweg verboden, waardoor deze 'hygiënischer, veiliger en rustiger (was) voor de woningen die er aan liggen'. Daarna ging men in op verschillende verkavelingsmodellen. Ir Nassuth toonde 'een model met een deels bijenraatvormige verkaveling'. Een tweede verkavelingsmodel was samengesteld uit gemengde bebouwing. Architect Ouwerkerk vond uitsluitend zeer hoge etagebouw en eengezinsbouw niet verantwoord en bepleitte een grotere variatie. Vervolgens discussieerde men over beide modellen:

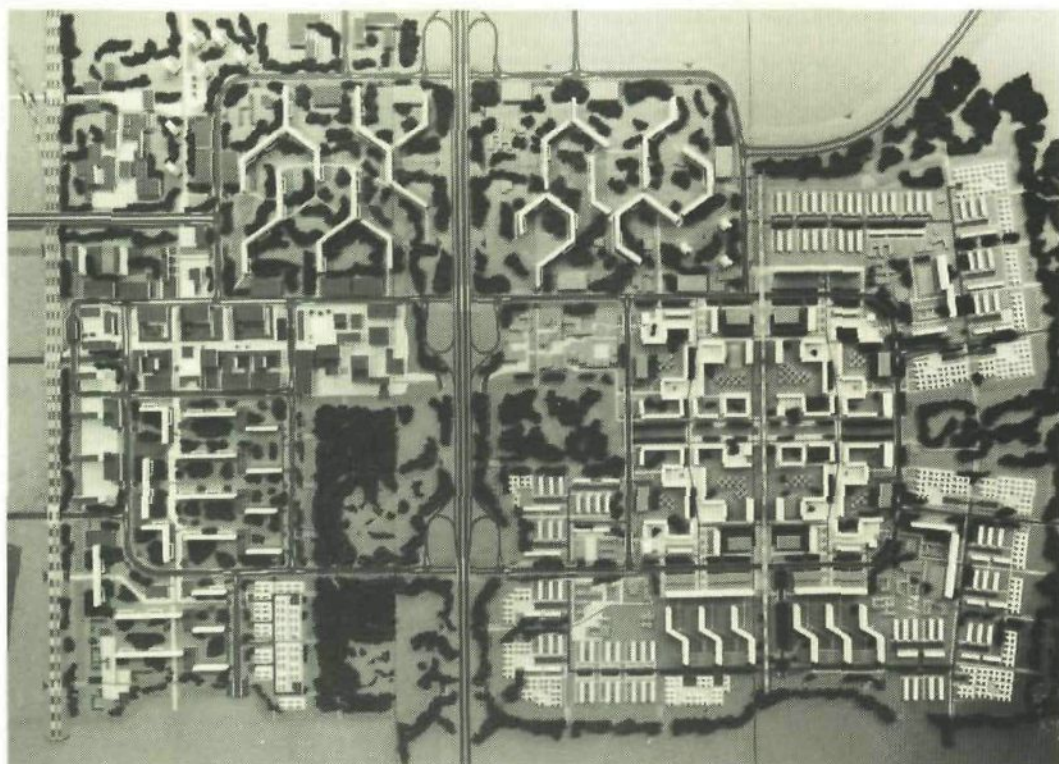
De vraag wordt gesteld hoe een gezin met kleine kinderen wil wonen (Forbad). (...) Eigenlijk moeten er etagewoningen worden gebouwd, die gelijkwaardig zijn aan eengezinswoningen, maar dit is tot nu toe nog niet gebeurd. (...)

Mej. ir Mulder vraagt zich af wanneer de 4000 woningen in het middencarré door vier architecten worden ontworpen, of dan te verwachten is, dat zij de figuratie voor het hoogbouwmodel zullen volgen. Zij verwacht dat dit niet gebeuren zal, daar de vorm zeer dwingend is en is bevreesd voor de gevolgen ten aanzien van de stedenbouwkundige opzet.³⁹

Ook het groen tussen de bouwblokken kwam ter sprake, hoewel men er nog niet goed raad mee wist. 'Hoe stelt men zich dat voor bij dergelijke grote oppervlakken?' vermeldt het verslag, zonder verdere toelichting.

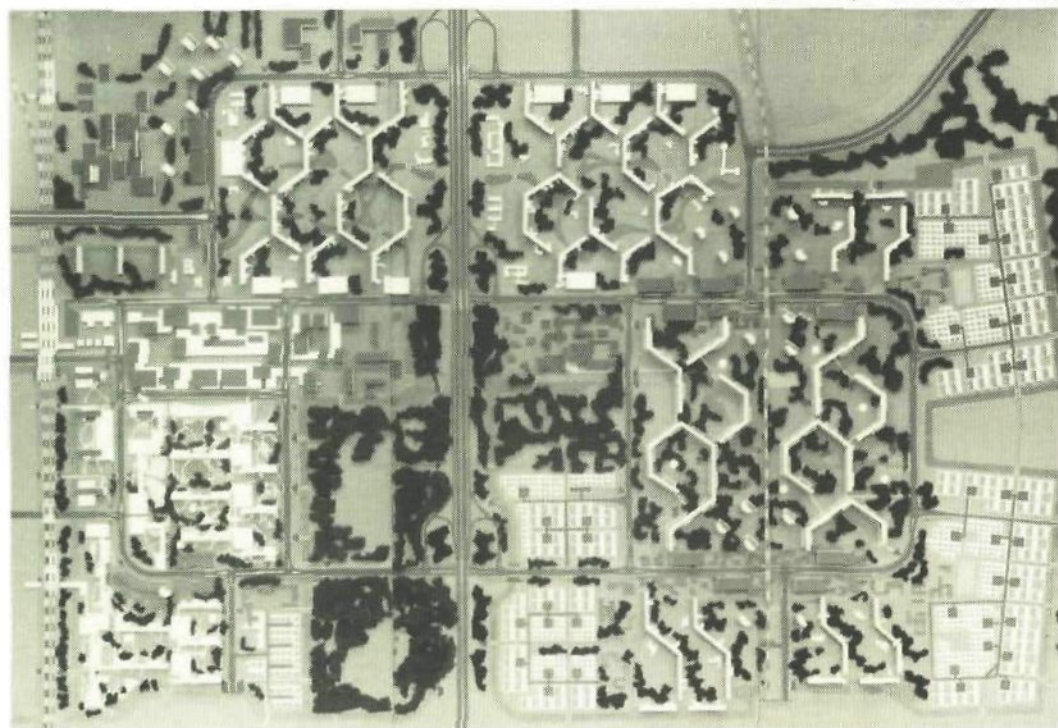
In het voorjaar van 1964 waren er derhalve twee verkavelingsmodellen gereed. Het plan voor de Bijlmermeer begon nu vaste vorm te krijgen, terwijl ook de twee wethouders een actieve rol gaan spelen in de ontwikkeling van het plan-Bijlmermeer.

Voordat we echter de inbreng van de wethouders nader belichten, moet allereerst het overleg Stadsontwikkeling - Woningdienst over de stedenbouwkundige uitwerking van de hoofdstructuur worden vermeld. In dit kader verscheen een notitie 'Ontwikkeling van een stedenbouwkundig programma uit een visie op toekomstige huisvestingsnormen'. Deze notitie, gedateerd augustus 1963, duidde het onderscheid tussen de 'begane-grondwoning' en de etagewoning als volgt aan:



afb. 7.6
Maquette Bijlmermeer (augustus 1964)
Variant-Ouwerkerk, met etagebouw in de delen D en E

afb. 7.7
Maquette Bijlmermeer (mei 1965)



'Het grote verschil is dus de aanwezigheid van een direct bij het huis betrokken tuin. Voor beide vormen geldt: 100% *privacy* mogelijkheid voor het gezin; een ruimte waarin het zich kan terugtrekken uit de ontelbare dagelijkse contacten is een eerste vereiste. Zonder *privacy* groeit geen gemeenschap, doch ontstaat de massamens, nivellering en strijd. De fysische druk die de dwang van een doorlopend contact met de medemensen met zich brengt door een gemis aan *privacy*, weegt zwaarder dan *lichamelijke* ontberingen.'⁴⁰

Voorts werd in deze notitie andermaal gepleit voor doorschuiving naar betere, dus duurder woningen. Amsterdam diende 'woningen met "toekomst"waarde als arbeiderswoningen te verkrijgen'.

Wat verstond men onder 'arbeiderswoningen'? De Woningdienst huldigde hieromtrent andere uitgangspunten dan Stadsontwikkeling. Er werd daarom op 17 december op het Stadhuis een overleg gearrangeerd. Alozerij, directeur van de Woningdienst, wilde anticiperen 'op datgene wat omstreeks 1980 als een goede arbeiderswoning zal worden beschouwd'. Hij vervolgde: 'Het aantal eengezinshuizen dient zo groot mogelijk te zijn.'

Angenot antwoordde op het betoog van Alozerij het streven naar woningen met toekomstwaarde als een landelijk verschijnsel te zien en meende, dat de waardering voor het wonen in hoge bouw stijgende was. Architect Ouwerkerk pleitte voor een gemengde bouwwijze, waarin ook toepassing van bouw in drie lagen voorkwam, waarna mevrouw Mulder het belang van 'een meer stedelijk karakter van de nieuwste stad' onderstreepte. Men ging ook in op voorbeelden uit het buitenland:

'De heer Alozerij, die onlangs het Hansaviertel⁴¹ heeft bezocht, heeft daar goede voorbeelden gezien van trappenhal en entree (Le Corbusier). Bij een beperkte hoogte (bijv. tot 12 lagen) acht hij goede en goed te onderhouden oplossingen mogelijk. Mevrouw Mulder vindt Zweden een land, waar men met hoge bouw een wezenlijke ervaring heeft. De mening is er niet onverdeeld gunstig.'

Alozerij bracht het complex 'Park Hill' te Sheffield ter sprake: misbruik en vernieling van de openbare galerijen werd daar voorkomen door beheerpersoneel. Ook de binnenstraat - de 'rue intérieure' - werd bediscussieerd. De aanwezigen zagen vanwege een 'tunneleffect' weinig in deze oplossing voor lange blokken.

Zonder respons of commentaar bleef evenwel de opmerking van mevrouw Mulder dat zij twee modellen wilde zien: hoogbouw-laagbouw en hoogbouw-3 hoog-laagbouw.

7.3.3 *Naar hoogbouw pur sang (1964-1965)*

We hebben gezien, hoe het Bijlmermeerteam van de Afdeling Stadsontwikkeling tussen november 1962 en maart 1964 de contouren van het plan steeds scherper trok.

Nu volgt - chronologisch in hoofdlijnen - het vervolg van de meningsvorming en besluitvorming binnen het hoofdstedelijk bestuursapparaat tot aan de presentatie van het plan in juni 1965.

Op 20 mei 1964 werd in de wekelijkse bespreking met de wethouders voor de Publieke Werken en voor de Volkshuisvesting als punt vier de 'Nota betreffende de stedenbouwkundige voorbereiding voor woningbouw in de Bijlmermeer' behandeld.⁴² Aanwezig waren Den Uyl en Elsenburg en de ambtenaren Van Walraven, Mulder, Angenot (SO), Stofberg en Baas (Woningdienst) en Scherpenhuizen (secretarie). Opmerkelijk is het achterwege blijven van een meer inhoudelijk gerichte bespreking van het plan of onderdelen daarvan. Tempo! lijkt het motto te zijn. Ik citeer uit het verslag:

'Wethouder Den Uyl is van oordeel, dat het op de weg van de wethouder VH ligt om - *nu Burgemeester en Wethouders van Amsterdam de hoofdlijnen van dat plan hebben aangevaard* - zich met de gemeente Weesperkarspel te verstaan omtrent de wijze waarop deze aangelegenheid verder moet worden geregeld. Hij wijst op de wenselijkheid de adviseurs van die gemeente, de architecten Wieger Bruin en Zuiderhoek in het plan te kennen. Wethouder Elsenburg zegt, dat alles moet worden gedaan om de werkzaamheden, waarvoor de gemeente Amsterdam verantwoordelijk is, tijdig gereed te hebben. (...) Spreker heeft thans geen behoefte aan een geheel uitgewerkt plan. Het is voor hem van belang te weten, op welk gedeelte van de Bijlmermeer de eerste 1000 woningen kunnen worden gebouwd. Voorkomen moet worden, dat Amsterdam wordt verweten, dat het niet klaar is.' (curs. M.M.).

Het beknopte verslag bevat nog enkele andere belangrijke punten. Den Uyl wilde dat binnen een maand de verkaveling gereed was. Op de vraag van Baas 'of omtrent de hoog- en laagbouw nog overleg moest worden gepleegd' antwoordde mevrouw Mulder,

'dat eerst het westelijk deel zal worden bebouwd en daarna het oostelijk deel. Wethouder Den Uyl voegt hieraan toe, dat mevr. Mulder voor het westelijk deel een plan heeft ontworpen voor hoog- en laagbouw. De Woningdienst is met dit plan bekend.'

Mulder vond 'het wenselijk in verband met de aanleg van half hoge wegen in de Bijlmermeer het plan eerst te bespreken', waarna Den Uyl naar voren bracht

'dat de kosten, verbonden aan de aanleg van deze wegen, hoger zijn dan die voor normale

wegen. Ook de verdere uitvoering van de Bijlmermeer wordt, mede door de betere woningen, die aldaar zullen worden gebouwd, duurder. De gemeente Weesperkarspel heeft gezegd, dat voor de Bijlmer een mooi plan moet worden ontworpen. De Raad van die gemeente moet het plan vaststellen; de vraag is, wie de kosten van realisering van dat plan moet betalen.'

Onder voorzitterschap van mevrouw Mulder werd op 17 juni het plan-Bijlmermeer met burgemeester Kastelein van Weesperkarspel besproken. De adviseurs prof. Bruin en Zuiderhoek waren opmerkelijk genoeg niet aanwezig.

Het doel was allereerst de burgemeester op de hoogte te stellen. Uitvoerig werd blijkens het verslag gediscussieerd over het systeem van halfhoge wegen met parkeergarages, waarna volgde - het venijn zit in de staart -:

'Hoofd SO deelt tenslotte mede dat het percentage zeer hoge bouw nog niet vaststaat. In feite moeten gegadigden een vrije keuze tussen hoog, middelhoog en laagbouw kunnen maken. Het is de vraag of een te hoog percentage zeer hoge bouw in het belang van de volkshuisvesting is. Hierover moeten goede uitspraken komen en de sociologen zullen zich hier nog in moeten verdiepen. Het eerste deel in de Bijlmer-West is 9 etages hoog gedacht.'

Een rapportage aan de Gemeenteraad van Amsterdam ⁴³ is gedateerd op 19 juni 1964. 'De stand van zaken met betrekking tot de Bijlmermeer noopt ons,' zo schreven B en W, 'U een uiteenzetting te geven omtrent de gang van zaken bij de voorbereiding van de woningbouw aldaar en de moeilijkheden, die zich daarbij voordoen.' De noodzaak om tot snelle woningproductie te komen werd op de volgende wijze onderstreept:

'De enige oplossing voor deze woningnood is: bouwen!

In de nota van de Minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid van 3 oktober 1963 betreffende een pluriform en expansief bouwbeleid is duidelijk de prioriteit van de woningbouw gesteld en zijn de mogelijkheden tot verruiming van de produktie scherp omlijnd aangegeven.

Ook Amsterdam zal ter oplossing van de woningnood zo nuttig mogelijk gebruik moeten maken van de beschikbare bouwcapaciteit. De bouwondernemingen moeten verzekerd zijn van een continue produktie. Industriële bouw moet zo veel mogelijk worden bevorderd.'

B en W voegden in 1964 de daad bij het woord. Een notitie van de Dienst Volkshuisvesting uit 1970 zegt hierover, dat 'na overleg en op aandrang van de toenmalige minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening Bogaers, zowel aan de

firma Indeco Coignet als aan Intervam N.V., beide industriële bouwers, in 1964 garanties [werden verleend] betreffende de afname van respectievelijk 6000 en 7000 woningen in de agglomeratie Amsterdam over de volgende tien jaar.' ⁴⁴

Een presentatie van het plan-in-onderdelen voor de Bijlmermeer vond op 20 augustus 1964 plaats in de Zuiderkerk, twee maanden later dan Den Uyl had gevraagd. Dit direct bij het Stadhuis gelegen voormalige kerkgebouw diende als expositieruimte voor de Dienst Publieke Werken. Den Uyl was er niet bij, wel de wethouder voor de Volkshuisvesting, Elsenburg. ⁴⁵ Mevrouw Mulder leidde de presentatie in. Aan de hand van 'twee variant maquettes 1:1000' en tekeningen verschaftte ze een uitvoerige toelichting op plan en verkaveling:

'Variant I van deze maquettes toont 80% hoogbouw, 13% 3-hoog en 7% laagbouw.

Variant II omvat 71% hoogbouw, 19% 5-hoog en 10% laagbouw. Spreker is van mening dat in beide plannen te veel hoogbouw zit. Zij meent dat 60% een beter getal is; mede gezien de literatuur die zij de laatste maanden raadpleegde en de uitslagen van enquêtes die in Zweden werden gehouden, waarbij variaties van 43 tot 63% van de bewoners in de hoogbouw tevreden was over deze bouwwijze. Een factor die hier een sterke rol bij speelt is de sociologische, waarover de volkshuisvester vooral het zijne zal moeten zeggen.'

Op de vraag van mr Baas van de Woningdienst naar aanleiding van het zeer hoge percentage hoogbouw - 'Wat is de gedachte die achter het plan zit. Spreekt deze 9-hoog de mensen aan?', antwoordde ir Mulder dat ook zij van mening was dat het percentage hoogbouw moest zakken, 'misschien tot 60 procent'. Het vervolg in het verslag is voor ons betoog van belang:

'Er wordt opgemerkt dat er bij dit plan door de architecten niet veel meer valt te veranderen.

Hoofd SO zegt dat dit in het ene plan anders ligt dan in het andere. In het geval van de honingraten dreigt snel een verstoring en zal een heel deel dan gewijzigd moeten worden. Dir. PW informeert of de adviseurs er mee accoord gaan.

Hoofd SO zegt dat de burgemeester alleen het plan voor de Bijlmermeer-West heeft gezien, maar de adviseurs nog in het geheel niets. De burgemeester gaat accoord met de half-hoge wegen, maar vindt dat er te weinig laagbouw is geprojecteerd.'

Gemeenteraad en de Commissie van Bijstand

Intussen bleef de Gemeenteraad nog volkomen onwetend van de moeizame voorde- ringen bij het maken van het plan voor de Bijlmermeer. Ook de vaste commissies van bijstand tastten in het duister - hoewel hun taak was 'burgemeester en wethou- ders in het bestuur van bepaalde takken van huishouding der gemeente bij te staan'. ⁴⁶ De 'Commissie van Bijstand in het beheer der Publieke Werken en der

Stadsontwikkeling' vergaderde regelmatig na de zojuist genoemde presentatie van de maquettes en tekeningen in de Zuiderkerk in augustus 1964. Pas bij de vergadering van 4 november werd tijdens de rondvraag naar het plan-Bijlmermeer geïnformeerd. Het raadslid R.J. de Wit bracht naar voren:

'Burgemeester en Wethouders hebben in de persconferentie ten Stadhuize met betrekking tot de Bijlmermeer het uitbreidingsplan in onderdelen voor dat gebied getoond. Spreker meent, dat het aanbeveling verdient, dat plan op korte termijn aan de Commissie van Bijstand voor te leggen.'

De Wit verwees met deze opmerking naar een presentatie van de Bijlmermeerplannen aan de pers door burgemeester Van Hall en Den Uyl. In de NRC van 14 oktober 1964 werd deze gebeurtenis tezamen met een foto van een maquette aangeduid als 'Amsterdams "laatste woord" over kwestie-Bijlmer'. De voorzitter van de Commissie van Bijstand, wethouder Den Uyl, schepte De Wit echter af. Eerst wilde hij 'een definitieve - voor Amsterdam gunstige - beslissing ten aanzien van Westelijk Weesperkarspel' afwachten en hij vond dat het prematuur was deze zaken al te bespreken zolang dit besluit nog niet was genomen.

Op 18 november 1964 kwam de Commissie van Bijstand weer bijeen. De Bijlmermeer was niet geagendeerd, maar de voorzitter gaf deze keer wel verslag van de laatste ontwikkelingen. In een brief aan de Tweede Kamer van 13 november had de minister van Binnenlandse Zaken voorgesteld de Bijlmermeer voor een periode van circa tien jaar aan Amsterdam toe te wijzen. Burgemeester en Wethouders waren daarover zeer verontrust omdat, aldus Den Uyl,

'het thans bestaande bestuursvacuüm nog geruime tijd zal blijven voortbestaan. (...) In deze situatie is het onder meer onmogelijk met aannemers contracten te sluiten ter zake van de uitvoering van werken in de Bijlmermeer, evenmin kan men de bouwmaatschappijen definitieve toezeggingen doen ter zake van de toewijzing van terreinen in dit gebied.'

Opnieuw was het drs De Wit die vragen stelde. Hij meende, 'dat de commissie thans op korte termijn het uitbreidingsplan in onderdelen voor de Bijlmermeer en de bouwingsvoorschriften voor dit gebied dient te behandelen'.

Op 8 december vergaderden de commissies voor de Publieke Werken en voor de Volkshuisvesting gezamenlijk. Wethouder Den Uyl opende en stelde (ook wethouder Elsenburg was aanwezig) de Bouwnota, een belangrijk beleidsdocument inzake de woningbouwproductie in de Amsterdamse agglomeratie, ter discussie.⁴⁷ In deze nota werd als essentieel beleidspunt de bevordering van arbeidsbesparende, industriële bouw geformuleerd. 'Uitgangspunt en slotsom van de Bouwnota

zijn, dat de Amsterdamse bouwcapaciteit in zijn geheel dient te worden vergroot, zowel in de woningbouw als in de overige sectoren,' aldus Den Uyl.

Raadslid De Wit betrok de volkshuisvestingsproblematiek in zijn opmerkingen bij de nota:

'Amsterdam heeft de toevoeging van de Bijlmermeer aan haar grondgebied tot op heden met veel vuur bepleit op grond van het argument, dat dit in verband met de voorgenomen en noodzakelijke sanering een absoluut vereiste zou zijn.'

De raadsleden Dooijes (PvdA) en Le Cavelier (VVD) misten in de nota de grote mogelijkheden die hoogbouw bood voor de verlichting van de woningnood.

De Bijlmermeer dook vervolgens buiten de agenda op in de Commissie van Bijstand voor de Publieke Werken tijdens een vergadering op 13 januari 1965. Elsenburg nam het voorzitterschap waar. Raadslid De Wit bracht naar aanleiding van een ter visie liggend plan van de gemeente Diemen naar voren,

'dat de commissie zijns inziens al te incidenteel wordt ingelicht over de plannen in de zuidoost-lob. Spreker brengt in herinnering, dat hij er reeds enige malen op heeft aangedrongen het uitbreidingsplan-in-hoofdzaak inzake de Bijlmermeer en dat in onderdelen spoedig in de commissie aan de orde te stellen. (...) Hij dringt er echter met klem op aan de commissie zeer spoedig in te lichten, niet alleen met betrekking tot de stedenbouwkundige plannen ten aanzien van de Bijlmermeer (...), maar ook ten aanzien van de gewenste stedenbouwkundige vormgeving van het overige deel van de zuid-oost-lob.'

Aan dit herhaalde verzoek om meer informatie werd ten dele gehoor gegeven in de commissievergadering van 24 februari 1965. Er volgde een uitgebreide gedachtenwisseling, een behandeling van het plan-Bijlmermeer kan dit echter niet worden genoemd.⁴⁸

Het hoofd Stadsontwikkeling, ir Mulder, presenteerde aan de hand van tekeningen en maquettes achtereenvolgens een structuurplan, het tracé van de stadsspoorweg en de te stichten bebouwing. Ze wees er erop,

'dat alleen het vast te stellen plan "Bijlmermeer-West" uitgekristalliseerd is; *de overige gedeelten zijn nog in studie*. Het gedeelte waarop een hoge bebouwing in honingraatvorm is ontworpen, zal voor de helft ook spoedig bouwrijp zijn.' [Onze curs.]

De raadsleden Seegers (CPN) en Nipperus (PvdA) merkten op dat de stukken slechts kort ter visie hadden gelegen, waarop voorzitter Den Uyl antwoordde er tevens in de volgende vergadering op in te willen gaan, dat wil zeggen de vergadering van 10 maart 1965.

Nipperus bracht vervolgens naar voren dat er in het plan Bijlmer-West 'slechts 50

laagbouwoningen zullen zijn, hetgeen wel een uitermate klein percentage is'. Ten aanzien van de patio-bouw merkte hij op dat deze 'wel een zeer grote tegenstelling met de open hoge bebouwing [vormt] (...) Spreker is van oordeel, dat ook aan de traditionele eengezins(woningwet)woning behoefte bestaat, waaraan dient te worden voldaan.' Hij stelde voor het plan in een informele raadsvergadering aan de orde te stellen, zich daarbij afvragend of de nieuwe wijze van bouwen met lange hoge strokenbouw niet een eenzijdig en eentonig stadsbeeld zou geven. Tot slot verzocht hij 'het structuurplan voor het zuidoostelijk deel van de agglomeratie - welk plan de Raad naar spreker meent nog niet kent - ter visie te leggen'.

Brinkgreve (KVP) informeerde naar de gedachte, die aan de vormgeving ten grondslag lag, waarna De Wit aandrong op het bouwen van 'woningen met een ingebouwde toekomstwaarde'. Hij stelde voor 'enige artikelen met betrekking tot de in het zuid-oostelijk deel van de agglomeratie te realiseren bebouwing (zoals bijvoorbeeld de zogenaamde honingraatvorm) ter visie te leggen'.

Mevrouw Mulder wees er in haar reactie op deze vragen op,

'dat ten aanzien van het onderhavige gebied reeds vanaf een vroeg stadium met de verschillende betrokkenen, zoals de Woningdienst en de industriële bouwers, overleg wordt gepleegd. Hierbij wordt bijvoorbeeld nagegaan of de industriële bouw - waartoe meer en meer dient te worden overgegaan - specifieke moeilijkheden heeft bij realisering van bijvoorbeeld de z.g. honingraatprojecten.'

Een aanhangsel bij het verslag van deze vergadering bevat de beantwoording door de afdeling Stadsontwikkeling van enige gestelde vragen zoals:

'Vraag hr Nipperus: Ontstaat er geen eentonige wijk door de toepassing van lange bouwstroken? Antwoord: (...) Door toepassing van industriële bouw zal ieder deel samengesteld worden met bepaalde eenheden van eenzelfde karakter, waardoor de wijk als zodanig een zeer sterke uitdrukking verkrijgt en minder gedifferentieerd zal zijn als de westelijke tuinsteden. (...)

De heer De Wit zou voor de beoordeling van het plan voor de Bijlmer-west een getekend beeld van de totale Bijlmerstad willen zien. Antwoord: De studies over de totale Bijlmer een stad van ± 15.000 woningen zijn nog gaande. Ofschoon wel een voorlopige gedachte hierover bestaat, die nodig was t.b.v. de indeling van de wijken en die in een voorlopige maquette werd neergelegd, zijn deze studies niet zo ver gevorderd, dat reeds van een eindresultaat sprake is.'

Hoewel was overeengekomen, dat het plan-Bijlmermeer voor een tweede keer besproken zou worden in de daaropvolgende vergadering van de Commissie van Bij-

stand op 10 maart 1965, ontbreekt het op de agenda, aangezien het hoofd Stadsontwikkeling afwezig was.

In de vergadering van 24 maart, aanvang 11 uur, prijkte dan als punt 4 op de agenda 'Bespreking stedenbouwkundig plan voor de Bijlmermeer (Bijlmer-West)'. De Wit, als eerste het woord voerende, constateerde dat het ter visie gelegde documentatiemateriaal en het plan Bijlmer-West niet op elkaar aansloten. Hij vervolgde:

'Spreker heeft begrepen, dat de voorzitter er bezwaar tegen heeft de stedenbouwkundige plannen ten aanzien van de gehele Bijlmermeer en de ten zuiden daarvan gelegen Oost-Bijlmer thans reeds in deze commissie te bespreken, omdat die plannen daarvoor niet geheel rijp zouden zijn. Spreker dringt erop aan, de Commissie van Bijstand in de gelegenheid te stellen met betrekking tot de ontwikkeling van die plannen mee te denken.'

De voorzitter gaf als antwoord dat hij de vormgeving van het gehele Bijlmermeer-gebied 'binnenkort' in de commissie nader wilde bespreken. De lunchtijd schoot er bij in omdat er een uitvoerige discussie losbrandde. Het ging onder meer over 'nieuwe woonvormen'. De Wit wilde wat dit betreft vaststellen,

'dat men de stedenbouwkundige vormgeving van de bebouwing van de Bijlmermeer niet los kan zien van het streven tot nieuwe woonvormen te komen. Afgewacht dient te worden hoe de bevolking deze nieuwe stedenbouwkundige vormgeving zal ontvangen.'

In verband met de raakpunten tussen stedenbouwkundige vormgeving en woonvorm drong Rossen (AR) aan op een gezamenlijke bespreking in de commissies van Publieke Werken en Volkshuisvesting. Brinkgreve (KVP) bracht naar voren het plan een goede opzet te achten 'om het wonen draaglijk te houden ondanks de auto's'.

Seegers (CPN) vestigde de aandacht op de ontworpen infrastructuur. Hij kon, zo verklaarde hij, 'er zich niet mede verenigen, dat de kosten voortvloeiende uit de aanleg van de halfhoge wegen op de huurders van de in de Bijlmermeer te stichten woningen zullen worden verhaald.'

Van ambtelijke zijde werd geantwoord door ir Mulder. Zij merkte op 'dat een deel van de woonbebouwing "op poten" zal komen te staan, waardoor het open karakter van het stadsdeel zal worden versterkt'. De directeur van de Dienst der Publieke Werken, Van Walraven, sloot hierbij aan. Hij meende,

'dat de in de honingraatvorm uit te voeren bebouwing voor wat betreft de woonvorm zeer veel studie vereist. Daarom is dat type bebouwing niet opgenomen in het onderhavige plan. Bezien wordt of realisering van bedoeld type elders in de Bijlmermeer mogelijk is.'

Er is hier sprake van een 'onderhavig' plan, waarmee het in evenwijdige bouwstroken te realiseren deel A werd bedoeld. De voorzitter sloot af met het voorstel het door Stadsontwikkeling uit te werken plan-in-onderdelen later in de commissie ter tafel te brengen, waarna volgt:

'De commissie verenigt zich in principe met het onderhavige stedenbouwkundige plan-Bijlmer-West. Zij gaat voorts akkoord met de door de voorzitter aangegeven werkwijze.'

Toen de commissie op 6 mei 1965 opnieuw bij elkaar kwam, werd de vergadering door een nieuwe wethouder voor de publieke werken voorgezeten: drs R.J. de Wit. Ter gelegenheid van de benoeming van zijn ambtsvoorganger Den Uyl tot minister van Economische Zaken wilde hij allereerst stil staan 'bij het vele werk dat de heer Den Uyl gedurende een betrekkelijk kort wethouderschap heeft verzet'. Hij roemde onder meer zijn 'heldere visie op de economische ontwikkeling van Amsterdam en zijn agglomeratie en op de planologische problematiek'.

Tijdens de daarop volgende commissievergadering op 18 mei bracht de nieuwe voorzitter buiten de agenda in herinnering dat de gemeenteraad tijdens een informele raadsvergadering op 26 mei vertrouwelijk zou spreken over het uitbreidingsplan in onderdelen voor de West-Bijlmer. Weesperkarspel diende dit deel nog goed te keuren, maar, zo vervolgde De Wit:

'De plannen voor bebouwing van het overig deel van het bij Amsterdam te voegen gebied van Weesperkarspel zullen naar verwacht mag worden, geheel door Amsterdam kunnen worden vastgesteld. Spreker wijst erop, dat de stedenbouwkundige plannen daarvoor nog volop in studie en ontwikkeling zijn.'

De laatste keer dat de Commissie van Bijstand bijeen kwam vóór de openbare persconferentie op 3 juni was dinsdag 1 juni 1965. Voor kennisgeving was de mededeling dat de dag ervoor het uitbreidingsplan aan B en W van Weesperkarspel was aangeboden. Ook de gemeenteraad van Weesperkarspel zou informeel bijeen komen. De voorzitter noemde als motief:

'Ten einde een goed gerichte publiciteit te verkrijgen zal op 3 juni a.s. een persconferentie met betrekking tot dat plan worden belegd, nadat op 2 juni de gemeenteraad van Weesperkarspel van de plannen heeft kennis genomen. Genoemde raad zal daartoe in de Amsterdamse raadzaal in een informele vergadering bijeenkomen.'

Ik concludeer, dat het plan voor de Zuidoostelijke Stadsuitbreiding werd gepresenteerd, zonder dat een kritische bespreking in de Gemeenteraad heeft plaatsgehad. De interne presentatie in augustus 1964 was weliswaar van ongezouten commentaar van het Hoofd Stadsontwikkeling vergezeld gegaan, maar aan de cruciale

vraag hoe toekomstige bewoners de bouwwijze zouden waarderen is ook naderhand geen aandacht besteed.

De behandeling in de Commissie van Bijstand werd aldoor opgeschoven. Pas in maart 1965 wijdde de Commissie er een vergadering aan. Tot een oordeel over het gehele plan was men echter niet in staat, omdat - zoals de directeur Publieke Werken opmerkte - nog zeer veel studie van de honingraatvorm vereist was. Ze ging er mee accoord, dat het plan 'later' ter tafel zou worden gebracht.

Supervisoren Bijlmer

Vlak voor deze officiële presentatie werd nog een afspraak gemaakt inzake het supervisorschap. In paragraaf 7.1 maakte ik al melding van de functie die aan deze deskundigen was toegedacht. Ze zouden op stimulerende wijze de begeleiding van de planontwikkeling voor hun rekening nemen.⁴⁹ Op 4 mei en 11 mei stemde de Directie van Publieke Werken in met de benoeming van F.J. van Gool, ir E.J. Jelles en D. Slebos.

De adviezen van de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw

Deze raad, samengesteld uit belangstellende en deskundige burgers en met de wethouder voor de Publieke Werken als voorzitter, adviseerde over 'belangrijke stedenbouwkundige aangelegenheden'.⁵⁰

Op 9 maart en 11 mei 1965 was het stedenbouwkundig plan voor de Bijlmermeer geagendeerd. Tijdens de maart-vergadering werd onder voorzitterschap van J.M. den Uyl gediscussieerd over stellingen die door de commissie-Zanstra waren geformuleerd. Deze werkgroep bestond uit de architecten P. Zanstra, A. Evers en F.J. van Gool en de socioloog H.M. Jolles. Ze had als taak een voorstel te doen inzake door de Raad uit te stippelen richtlijnen voor toekomstige stadsuitbreidingen. De beeldhouwer André Volten volgde Evers op in de werkgroep.

Volten sprak de Raad toe in een korte lezing getiteld 'Een nieuwe stedebouw, een nieuwe architectuur voor nieuwe mensen: een nieuwe stad'. De werkgroep poneerde ondermeer als stelling, 'dat het stichten van eengezinshuizen in de Bijlmermeer dient te worden vermeden'. De voorzitter constateerde aan het einde van de gedachtenwisselingen, 'dat de strekking van de stellingen tegen de tuinstad-idee is gericht, terwijl het zoeken van een groot-stedelijke contour voor de nieuwe uitbreidingen wordt voorgestaan'. Stadsuitbreidingen vertonen, zo vatte hij samen,

'een ander aspect (...) dan de echte buitengemeenten. Er zou gewerkt moeten worden aan de totstandkoming van grotere eenheden, opdat er ook grotere spanningen zullen optreden. (...) [G]ezien in het licht van de huidige verstedelijking, wordt er thans om een ander uitgangspunt en een andere dimensie gevraagd.'

Enkele leden van de raad (onder meer Nielsen) opperden bezwaren tegen de 'hoge systeembouw'. Van Eesteren bracht naar voren dat het groen een 'grotere samenhang in het totale aspect kan bewerkstelligen'. In dit verband merkte Van Gool op dat het groen in de westelijke tuinsteden 'te zeer een garnerende functie' verkregen had, waardoor 'het beeld van de bestaande tuinsteden te weinig muzikaliteit oproept'. Ook beklemtoonde hij, dat in het Bijlmerplan géén plaats voor eengezinshuizen diende te worden gereserveerd:

'Wij, hier in Nederland, met binnen afzienbare tijd 20 miljoen inwoners, mogen niet hopen op een sterke ontwikkeling van het eengezinshuis.'

In de vergadering van 11 mei 1965 werd onder leiding van de nieuwe voorzitter De Wit door de ontwerpers van de Afdeling Stadsontwikkeling - Mulder, Nassuth en De Gier - het plan-Bijlmermeer toegelicht.⁵¹ De discussie richtte zich op een groot aantal punten.

Fundamentele kritiek leverde prof. ir C. Wegener Sleeswijk⁵², die opmerkte dat in het plan geen stedelijke structuur meer te herkennen was en dat de schaalvergroting geen goede uitwerking zou hebben op de leefbaarheid van de stad. Hij pleitte voor 'een verbondenheid van de woning met de straat' en 'reducering van de bouwhoogte'. Zaanstra stelde echter dat eengezinshuizen noch in het plan noch in de stedelijke agglomeratie thuis hoorden. Hij meende zelfs dat gediscussieerd moest worden over het 'vraagpunt, het plan voor de Bijlmermeer geschikt te maken voor de opnemings van tweemaal het ontworpen aantal woningen'.

Van Gool, door twee zaken bezig gehouden: 'het ruimtebeeld, en de belofte van de verschijning', pleitte voor 'een plastische stedelijke integratie der verschillende elementen'.

Nipperus ging in op de ontworpen woonvorm. Hij vond het onjuist 'de bevolking te (...) willen dwingen tot het gebruikmaken van een woonvorm, welke zij niet wenst'. Zaanstra handhaafde echter zijn standpunt 'dat een grotere dichtheid van het plan, te bereiken door toepassing van andere bouwvormen, te verkiezen zou zijn'.

In een afsluitend woord stelde de voorzitter, drs De Wit, dat het plan voor de Bijlmermeer 'grotendeels nog in beweging' was, zodat verschillende door de Raad geformuleerde denkbeelden bij de Dienst PW en bij het Gemeentebestuur nog overwogen konden worden.

Rijksplanologische Dienst

Van de zijde van de Rijksplanologische Dienst bestond zoals al gememoreerd veel belangstelling voor de ontworpen Amsterdamse stadsuitbreiding. Ir Quené bracht in augustus 1965 een werkbezoek aan Amsterdam, waarbij hij werd rondgeleid

door drs De Wit. In de Zuiderkerk bekeek men 'plannen voor Bijlmermeer en de tunnelplannen'. Quené rapporteerde:

'Zoals bekend wordt alleen het westelijke deel van het Bijlmermeerplan nog slechts uitgevoerd (...). In het nog niet vastgestelde deel liggen ook de gedachte 9-hoge zeshoekige woongebouwen. Een alternatief daarvoor, met veel meer lagere eenheden, is ook te zien in de Zuiderkerk.'⁵³

Hij voegde eraan toe dat zijn gastheer merkbaar onder de indruk was van de afnemende waardering voor het hoge woongebouw in Scandinavië.

7.3.4 De verdere gang van zaken met het plan voor de Bijlmermeer

In de maand waarin de officiële presentatie plaatsvond liet het Hoofd Stadsontwikkeling, ir Mulder, de wethouder weten dat de minister een voorstel wilde ontvangen ten aanzien van de Bijlmermeerplannen.

In de Commissie van Bijstand van de Amsterdamse gemeenteraad beschreef wethouder De Wit, zoals we hierboven zagen, de stedenbouwkundige plannen als plannen die nog volop in studie en ontwikkeling waren. Hoe liep het nu verder met de voorbereidingen?

Stedenbouwkundige Raad

Het is niet verbazingwekkend, dat de belangstelling van de vakwereld voor het in enkele jaren van grote bestuurlijke onzekerheid gemaakte plan groot was. Al op 12 juli 1965 vergaderde bijvoorbeeld de Stedenbouwkundige Raad van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting over het stedenbouwkundige voorstel. De Raad kwam daartoe bijeen in het Wibauthuis, het nieuwe kantoor van de Amsterdamse Dienst der Publieke Werken. Onder voorzitterschap van prof. Kleijn luisterde men naar de toelichtingen van wethouder De Wit, prof. Angenot en ir Mulder.⁵⁴

De Wit memoreerde dat het wetsontwerp tot opheffing van Weesperkarspel al sedert 1957 aanhangig was. B en W hadden het plan-Bijlmermeer, zo vertelde hij de aanwezigen, ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten voorgelegd. Hij noemde verder de 'Nota inzake de urbanisatie van Nederland', die de Stedenbouwkundige Raad had opgesteld, een leidraad voor het plan-Bijlmermeer. Voorts hadden nieuwe wijken van Stockholm en Oslo als voorbeeld gediend.

Daarna belichtte Angenot het onderzoeksaspect:

'De woningvoorraad zal voor 70% uit arbeiderswoningen moeten bestaan. Het plan gaat dus nog steeds uit van een afgeronde stad van 1 miljoen inwoners. Mocht het inwonertal te

zijn tijd de miljoen overschrijden, dan zal elders ruimte gevonden moeten worden. Gedacht wordt aan satellietsteden in de Zuiderzeepolders'.

Mulder ging vervolgens in op het plan, waarbij ze opmerkte: 'Het is wel de vraag of deze 90% hoogbouw niet een te hoog percentage is.'

Blijkens het verslag werd er na deze toelichtingen nauwelijks gediscussieerd. Ir C. de Cler had 'enige kritiek op de weinig krachtige vormen van het groen en de waterpartijen in het plan' en dr W. Steigenga meende 'dat het percentage hoogbouw wel erg hoog is' waardoor een eenzijdigheid in levensstijl in de hand zou worden gewerkt. Ir W.F. Schut vroeg ten slotte '(...) of het plan niet te duur zal blijken'.

De Wit antwoordde dat het plan nog slechts voor een deel definitief was vastgelegd: 'Het laat dus nog wel de nodige wijzigingen toe, zij het dat bij een minder hoge bouw misschien niet een aantal van 14.000 woningen bereikt zal kunnen worden.' Aangaande de vraag van Schut gaf hij toe dat het plan inderdaad duur was, maar hij meende,

'dat men bij een verdere stijging van het plan niet te bescheiden hoeft te zijn, noch voor wat betreft hetgeen te algemenen last komt, noch voor wat de kosten voor de bewoners aangaat.'

Op 14 juli 1965 vond een bespreking plaats tussen de wethouder Publieke Werken en de wethouder Volkshuisvesting aan de ene kant en de drie supervisors aan de andere kant, in aanwezigheid van de stadsbouwmeester en het hoofd Stadsontwikkeling. Wethouder De Wit merkte op,

'dat deel A dus vastligt en dat het overig deel van het plan nog "in beweging" is. Er moeten hier nog een aantal essentiële beslissingen worden genomen, met name is het percentage hoogbouw wel zeer groot (...).'

Tijdens een werkbezoek aan Stockholm was hem gebleken dat de instanties aldaar van hoge percentages hoogbouw waren teruggekomen. De wethouder voor de volkshuisvesting, Elsenburg, benaderde de plannen voor de Bijlmermeer echter heel anders. Hij verklaarde:

'dat hij angst heeft voor de twijfel en angst voor de perfectie. We moeten oppassen niet te laat te komen. Voorts merkt hij op, dat aan lagere bouw niet gedacht kan worden. Hierbij daalt immers het aantal woningen hetgeen niet mogelijk is op grond van een plan dat op het verkeer en zijn halten gebaseerd is.'

Het hoofd Stadsontwikkeling, Mulder, bestreed dit. Zij viel de wethouder Publieke Werken bij en wees erop,

'dat het aantal woningen niet terug hoeft te lopen bij een bouwhoogte die tussen de 9 hoog en de eengezinsbouw in ligt. De verkaveling verdicht zich dan. De moeilijkheid is, dat men door is gegaan met systeembouwers en waarschijnlijk toezeggingen deed.'⁵⁵

Mevrouw Mulder refereert hier aan de garanties die door B en W reeds eind 1964 aan industriële bouwers voor de afname van 13.000 woningen waren verleend. Namens de supervisors antwoordde Jelles 'dat we aan het begin van de industriële periode van het bouwen staan. De methoden zullen zich stellig nog wijzigen. Je moet zien de goede dingen te halen'. Over het percentage hoogbouw deden de supervisors geen uitspraak. Nadat de stadsbouwmeester had opgemerkt graag de socioloog van de afdeling aan de gesprekken te zien deelnemen, sloot de wethouder PW de bijeenkomst, in de hoop dat de supervisors meer zouden worden betrokken in het overleg 'ten aanzien van een meerdere differentiëring van de woningbouw'.

Provinciale Planologische Commissie. Commissie voor de Gemeentelijke Plannen

Op 27 september 1965 werd het uitbreidingsplan-in-onderdelen Bijlmermeer deel A in de Commissie voor de Gemeentelijke Plannen behandeld, onder voorzitterschap van gedeputeerde mr H. Westermann en in aanwezigheid van een delegatie van de gemeente Amsterdam (bestaande uit De Wit, Mulder, Van Walraven, De Gier en Scherpenhuizen) en burgemeester Kastelein van Weesperkarspel.⁵⁶ Er werd een groot aantal vragen gesteld, onder meer aangaande de verhouding hoogbouw-laagbouw, de achtergrond van het kiezen van flatbouw in negen lagen en het karakter van het gehele Bijlmerplan. Als antwoord volgde: 'Aangezien het grootste deel van het Bijlmermeerplan nog in studie is kan over het totale karakter van deze wijk nog niets worden gezegd', waarna de commissie (aanwezig waren onder meer ir W.F. Schut, twee jaar later minister voor de volkshuisvesting, en de Inspecteur voor de ruimtelijke ordening) concludeerde: 'Ondanks enige bedenkingen, welke in het advies inzake het plan aan Gedeputeerde Staten waren mede te delen, wordt besloten het plan te aanvaarden'.

Het 'Concept advies Bijlmermeer deel A, gemeente Weesperkarspel' verscheen ter behandeling in de vergadering van 7 oktober 1965. Het plan vertoonde volgens dit advies 'een revolutionaire opzet' en werd een gedurfd experiment genoemd. De voorzitter, Westermann, concludeerde 'dat begrip dient te worden opgebracht voor nieuwe inzichten; de commissie moet de durf bezitten over een dergelijke belangrijke planologische conceptie een positieve uitspraak te doen'. De commissie ging vervolgens accoord met het advies.

Schoonheidscommissie

De Schoonheidscommissie van Amsterdam regelde haar werkzaamheden in twee subcommissies: de Commissie Oude Stad en de Commissie Nieuwe Stad. De beoordeling van het plan-Bijlmermeer was overgedragen aan de supervisors.

In een vergadering van de Commissie Nieuwe Stad op 6 december 1965 informeerde de voorzitter, Van Walraven bij architect Slebos, 'of het al tijd is dat de pleno-vergadering iets ziet van de plannen van de Bijlmer'. Het antwoord luidde, 'dat de plannen nog niet getoond (kunnen) worden'. De supervisors traden los van de Schoonheidscommissie op, volgens Van Walraven in dezelfde vergadering 'om de plannen van de Bijlmermeer zo snel mogelijk te doen behandelen'.⁵⁷

Amsterdamse Raad voor de Stedebouw

De Amsterdamse Raad voor de Stedebouw kwam op 28 september en op 9 november 1965 bijeen. In de septembervergadering werd vertrouwelijk gepraat over het metro-plan, in de novembervergadering wederom over de 'stellingen van de werkgroep-Zanstra'. (Aan de stellingen van de werkgroep-Zanstra was al in maart aandacht besteed.)

In de openingswoorden bracht voorzitter drs De Wit naar voren dat 'een deel van het plan (...) nog vatbaar voor discussie' was.

De stellingen, zo lichte Zanstra toe, behoorden

'te worden gezien in verband met de bij de werkgroep levende wens, aan deze stadsuitbreiding een duidelijk sprekend stedelijk karakter te verlenen. Om dit te kunnen bereiken zou wellicht de eengezinsbouw moeten komen te vervallen. (...) De bewoners zullen op bepaalde punten, zoals door middel van het wijde uitzicht, compensatie ontvangen voor het gemis van verschillende, aan eengezinshuizen verbonden, voordelen. (...)

De beide doelstellingen (1^e het sparen van agrarische en recreatiegebieden en 2^e bevordering van de stedelijkheid) zou naar de mening van de werkgroep te verwezenlijken zijn door in het ontwerp voor de Bijlmermeer een grotere stedelijke concentratie aan te brengen.'

Het lid van de werkgroep Jolles meende, dat

'de vraag of de "honingraten" al dan niet een stedelijk effect te weeg zullen brengen, (...) moeilijk te beantwoorden (is). (...) Het zou aanbeveling verdienen, bij de plannen voor de zuidoostelijk stadsuitbreidingen een nieuwe vorm van stedelijkheid na te streven, welke hier te lande steeds is geweest. (...) De Bijlmermeer zal in de agglomeratie toekomstwaarde moeten bezitten, dat wil zeggen, dat ook volgende generaties zich er gelukkig moeten kunnen voelen.'

Wanneer we de woorden van de vele sprekers lezen, valt op dat echte kritiek alleen door prof. Wegener Sleeswijk werd geformuleerd - 'spreker meent (...) dat de opzet voor de Bijlmermeer een wereld zal doen ontstaan, welke de bewoners onbevredigd laat'. De oud-wethouders Van der Velde en Van 't Hull gingen in op de aspecten dichtheid en stedelijkheid. De eerste merkte op dat de dichtheid bij toepassing van hoge bouw niet zonder meer toenam, de laatste meende dat het ontbreken van voldoende stedelijkheid verband hield met de eisen ter zake van verkeer en parkeren, waaraan 'de moderne stedebouwer niet voorbij mag gaan'.

Ir Mulder beantwoordde een aantal vragen. Ze memoreerde, dat bij het maken van het plan 'werd aangedrongen op uitvoering in industriële bouw. Dit impliceerde hoge bouwvormen, liefst negen lagen of meer'. Ze refereerde vervolgens aan een in het Groothandelsgebouw gehouden forum. De Nijmeegse hoogleraar G.A. Wis-sink had hierbij geïnformeerd, waarom Amsterdam voor de Bijlmermeer met één enkel plan was gekomen. De daar toe te passen bouwvorm zou zijns inziens de toekomstige bewoners een te geringe keuze in de woningtypen bieden. Opvallend is dat Mulder nalaat haar eigen opvatting te geven.

In zijn afsluitende woorden concludeerde drs De Wit,

'dat er waardering bestaat voor de in het Bijlmermeerplan ontworpen verkeers- en vervoersoplossingen. Er is hier sprake van een geheel nieuw element. De toegepaste structuur leidt anderszids echter tot hoge grondkosten.'

Op basis van de stellingen van de werkgroep-Zanstra had de raad uitgebreid over het Bijlmerplan van gedachten gewisseld. De principiële uitspraken van de werkgroep waren geen van alle betwist; ze ondersteunden het ontwerp dat in *Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding* was vervat.

Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties

De Federatie kreeg een exposé over de Bijlmermeer op 29 november 1965. Ir Nas-suth lichtte in het Wibauthuis de plannen toe, terwijl mr Baas van Volkshuisvesting de vergadering leidde. Ten aanzien van de stedebouwkundige opzet werden geen twijfels geuit, over onderdelen (verhuizingen, postdistributie, melkbezorging en dergelijke) stelde de leden van het dagelijks bestuur enkele vragen. Tot slot sprak de voorzitter, drs A.P.T. van Pol 'zijn voldoening uit over de toekomstwaarde van (...) de mooie royale woning van 10 meter breed'. Hij vroeg zich zelfs af 'welke bezwaren het zou hebben om twee woonlagen hoger te bouwen' en loofde nogmaals 'de gedegen opzet van het plan'.⁵⁸

Minister Bogaers in Amsterdam

Vervolgens verstreek een periode zonder intern bestuurlijk overleg. De Commissie van Bijstand wijdde pas tien maanden later, op 12 april 1966 een bespreking aan het plan voor de Bijlmermeer. Dat was nadat een uitgebreide gedachtenwisseling tussen de wethouders Volkshuisvesting en Publieke Werken en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening had plaats gevonden: 15 februari 1966 in de Raadzaal van het Stadhuis.

Van dit belangrijke gesprek zijn twee verslagen bewaard, van de kant van minister, drs Bogaers en van de zijde van de hoofdstedelijke secretarie.⁵⁹ Bogaers werd vergezeld door de secretaris-generaal, mr G. van der Flier, de directeur-generaal voor de volkshuisvesting en de bouwnijverheid, ir H.M. Buskens, de directeur-generaal voor de ruimtelijke ordening, tevens directeur van de Rijksplanologische Dienst, mr J. Vink en nog enkele topambtenaren. Voor Amsterdam waren de wethouders De Wit en Elsenburg present. Ze werden bijgestaan door onder meer de directeur Publieke Werken, Van Walraven, de adjunct-directeur ir G.H. Meijer en het nieuwe hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling, ir De Gier, die zojuist als opvolger van mevrouw ir Mulder was benoemd. Verder nog vele andere topambtenaren, waaronder de directeur van de dienst Volkshuisvesting, mr Baas.

Het Amsterdamse verslag is zeer overzichtelijk, maar loopt tot de vergadering 'en petit comité' gaat; voor Amsterdam bleven toen naast de twee wethouders slechts vier topambtenaren over. Het Haagse verslag gaat ook daar op in. Centraal in de bespreking stonden drie punten:

- a) de stedenbouwkundige opzet;
- b) het aantal woningen per hectare, mede in verband met het kostenaspect, en
- c) de relatie grondkosten-bouwkosten en hoogte der huren.

In de Haagse versie van de bijeenkomst werden 'van de zijde van de minister en enkele van zijn medewerkers voornamelijk bij twee punten grote vraagtekens gezet', namelijk 1) bij de grondkosten, bouwprijzen en de huren van de te stichten woningen, en 2) bij het hoogbouw karakter van het plan. Dit wil dus zeggen dat de indelingen elkaar overlappen; a) en b) corresponderen met 2), en b) en c) corresponderen met 1).

Hoe verliep de bijeenkomst? We volgen de verslagen.

Na een inleiding op het plan door de wethouders De Wit en Elsenburg - het betreft derhalve de punten a) en b) - merkte de minister op:

'dat hij met veel belangstelling naar het voorgedragene heeft geluisterd en dat hij zeker gevoelig is voor het poëtische aspect, dat (...) naar voren werd gebracht, maar dat hij niette-

min enkele vragen van meer prozaïsche aard heeft. De Minister stelt daarom het probleem aan de orde van de verhouding tussen hoog- en laagbouw.'

Wethouder De Wit reageerde hierop met de opmerking:

'dat de infrastructuur verkeer en vervoer voor het gehele gebied van de Bijlmermeer structuurbepalend is. Slechts voor een klein deel van de Bijlmermeer is een plan-in-onderdelen vastgesteld. Er kan dan ook naar inzicht en behoefte "geswitcht" worden.'

Vervolgens vroeg de minister welke 'switchmarge' aanwezig werd geacht. De Wit antwoordde,

'dat zulks heel moeilijk met een enkel cijfer is aan te geven. Bij de centra van het openbaar vervoer van het gebied is de capaciteit, bij de bouw in 9 lagen, te stellen op 14.000 woningen, zijnde ongeveer 85% van de bebouwing. Bij uitsluitend laagbouw is de capaciteit echter niet groter dan 5 à 6000 woningen. Spreker voegt hieraan toe, dat bij een goede uitstraling naar Purmerend en de IJsselmeerpolders, in de Bijlmermeer de verhouding tussen hoog- en laagbouw toch nog anders kan komen te liggen.

De Minister is het met deze gedachtengang eens.'

Het Haagse verslag is beknopter en vermeldt ten aanzien van dit punt - de opzet van het plan - allereerst:

'Na enige algemene uiteenzettingen en vrijblijvende discussie in een veel groter gezelschap kwam vanaf ongeveer 4 uur af het gesprek goed op gang. Van Amsterdamse zijde werd duidelijk gemaakt, dat men hier een wijk had ontworpen, waarin alle eisen van deze tijd alsook een duidelijke visie op de toekomst waren verdisconteerd.'

Het standpunt van minister Bogaers hierbij was echter helder:

'(...) van de zijde van de minister en enkele van zijn medewerkers (werd) twijfel geopperd ten aanzien van de duidelijke voorkeur voor zeer hoge bouw die uit dit plan spreekt. De minister wees er op, dat er een sterke vraag is naar eengezinswoningen, ook in de grote bevolkingsagglomeraties, en dat hij het wel opportuun acht, wanneer de mogelijkheid wordt geschapen om aan deze wens tegemoet te komen ook in de nieuwe stadsuitbreidingen. Indien dit niet of in te geringe mate zou geschieden, zou naar zijn inzicht te verwachten zijn, dat na verloop van enige tijd de stroom van woningzoekenden zich in belangrijke mate naar andere plaatsen zou richten. Van de zijde van Amsterdam werd opgemerkt, dat een hoger aantal eengezinswoningen zou medebrengen, dat het plan nog duurder zou worden. Van rijkszijde, in het bijzonder door de heer Vink, werd deze stelling aangevochten; deze maakte er op attent, dat bij het plaatsen van meer eengezinswoningen een deel van het openbare groen c.a. waarschijnlijk zou kunnen vervallen. Van Amsterdamse zijde tracht-

te men vervolgens deze discussie te beëindigen, men stelde echter voor, dat dit punt nog eens zou worden besproken door enige Amsterdamse heren met de directie "Stadsgewesten" van de Rijksplanologische Dienst.'

Bogaers en zijn ambtenaren waren het dus volkomen oneens met de Amsterdamse wethouders.

Er werd ook afzonderlijk ingegaan op b) 'het dichthedenvraagstuk'. Volgens De Gier zou de gemiddelde perceelsbreedte niet meer 7,36 meter zoals in de zes westelijke tuinsteden, maar 9,20 meter gaan bedragen, want 'de conceptie van deze tuinsteden is er een van ongeveer 30 jaar geleden'.

Hier haakte de directeur van de Rijksplanologische Dienst volgens het Amsterdamse verslag als volgt op in:

'De heer Vink stelt enkele vragen waaruit blijkt dat hij de 80-20 verhouding niet gemakkelijk kan aanvaarden. Spreker informeert, of bij een woningdichtheid van ongeveer 40 per ha (het cijfer van de tuinsteden), nu echt geen groter aantal eengezinshuizen mogelijk is. Spreker wil eveneens vasthouden aan de infrastructuur verkeer en vervoer en aan de hoge kwaliteit van het woonmilieu, maar vraagt zich af, of bij een gewijzigde opzet van de groenvoorziening niet een lager percentage hoogbouw mogelijk zou zijn. In plaats van overheersend gemeenschapsgroen zou het groen in meer directe relatie tot de woning gebracht kunnen worden.'⁶⁰

Illustratief voor het denken van de Bijlmerontwerpers waren de antwoorden van het hoofd Stadsontwikkeling, de directeur Publieke Werken en de Stadsbouwmeester (waarmee dit punt volgens het verslag tevens werd besloten). Ir De Gier stelde,

'dat bij toepassing van het honingraatstelsel door wijziging van het aantal woonlagen geen verschil in woningdichtheid bereikt zal worden. Alleen de oppervlakte van de open terreinen zal daardoor wijzigen.

De heer Van Walraven voegt hieraan toe, dat het in de conceptie van de heer Vink in feite gaat om verknipt privé-groen bij kleinere verkavelingen contra vrije ruimte.

De heren Van Walraven en Nielsen geven voorts een uitvoerige beschouwing over het punt hoogbouw-laagbouw, zulks in verband met de woningdichtheid, de recreatieve voorzieningen, de dichtheid van het autoverkeer, het horizontaal en verticaal vervoer, de moderne bouwtechnieken en de bijzondere bouwmethode die het gevolg zijn van de geplande infrastructuur.'

Volgens het Amsterdamse verslag ging de minister er dus niet meer tegen in. Het Haagse verslag plaatste de klemtoon bij dit punt wel volkomen anders:

'In de eerste plaats wees de minister er op, dat de grondkosten per woning, welke zich bij uitvoering van de Amsterdamse plannen zouden voordoen, zonder meer prohibitief zouden zijn voor het Rijk.'

In een weerwoord van Amsterdamse zijde

'(...) wees men er op, dat dit gedurfde en ver vooruitziende plan was gebaseerd op een type woning met brede voorgevel, en dat de ervaring uitwees, dat de grondkosten per woning vrijwel recht evenredig stijgen en dalen met de gevelbreedte.'

Bogaers was echter niet te vermurwen en stelde dat hij 'zich niet ten principale kan uitlaten over de verschillende merites van het plan, maar dat hij financieel hier een "non possumus" moest laten horen'. Gevoegd bij de eerder geciteerde opmerking dat men 'van Amsterdamse zijde de discussie trachtte te beëindigen', is de conclusie gewettigd dat Bogaers er heel anders over dacht en de consequenties voor de grondkosten niet aanvaardde.

Volgens het Amsterdamse verslag bracht Bogaers tenslotte c) de relatie tussen grondkosten en bouwkosten 'alsmede de hoogte der huren als resultante' ter sprake. De Wit gaf hierover een cijfermatige uiteenzetting:

'De grondprijs per woning zal ongeveer 25% van het bedrag der stichtingskosten gaan bedragen. Naar werd becijferd, werkt de infrastructuur en alles wat daarbij behoort f 1450 prijsverhogend. Het verschil dat dan nog met de grondkosten in Ommoord in Rotterdam optreedt, is het gevolg van onder meer de zoveel hogere ophogingskosten in de Bijlmermeer. Wethouder De Wit stelt tenslotte, dat in Amsterdam gepoogd wordt concreet vorm te geven aan nieuwe beginselen inzake woningbouw met toekomstwaarde, die juist ook door de Regering zijn aangegeven. Het is nodig met het realiseren daarvan nu, in 1966, een aanvang te maken.'

In klein verband praatte men vervolgens door over 'het probleem der grondkosten'. Volgens het Haagse verslag wees de minister als gezegd op de 'prohibitief' hoge grondkosten, waarna volgde:

'Over de verwachte bouwrijzen van de te stichten woningen werd niet uitvoerig gesproken. De minister liet echter duidelijk merken, dat de totale stichtingskosten, die nu reeds op meer dan f 40.000 per woning komen, zouden leiden tot huren die zijns inziens het nagestreefde evenwichtige huurpatroon op een ontoelaatbare manier zouden doorbreken.'

'Prohibitief' en 'ontoelaatbaar': ook bij dit onderdeel van het plan voor de Bijlmermeer is het standpunt van de minister ondubbelzinnig.



afb. 7.8, 7.9
Bijlmermeer
Strokenbouw deel A



afb. 7.10
Bijlmermeer
Gezicht op deel B

Garanties voor de bouw van woningen in de Bijlmermeer

Op 4 april 1966 besprak wethouder Elsenburg de plannen voor de bebouwing van Buikslotermeer in Amsterdam-Noord met de dienst Volkshuisvesting en de Federatie van Amsterdamse Woningbouwverenigingen. Tijdens de rondvraag deelde mr Baas, directeur van de dienst Volkshuisvesting, mee,

'dat twee heren van de Raad van Bestuur van Coignet bij hem zijn geweest, ten einde te informeren naar zekerheidsstelling voor een bankkrediet voor de bouw van de woningen in de Bijlmer. Mondeling heeft spreker hierop geantwoord, dat de gemeente met de Bank geen bemoeienis heeft maar zal vragen, schriftelijk aan Coignet te mogen bevestigen dat onderhandelingen over het bouwen van woningen door Coignet in de Bijlmer gaande zijn.'⁶¹

Informatie voor de Commissie van Bijstand

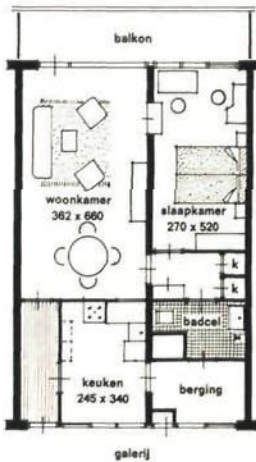
Van het overleg met minister Bogaers dat we hierboven uitvoerig weergaven, sijpelde maar weinig door naar de leden van de Amsterdamse gemeenteraad. In de gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor de Publieke Werken en de Volkshuisvesting op 12 april 1966 werd niet naar de ontmoeting met minister Bogaers en evenmin naar de onderhandelingen met het bouwbedrijf Coignet verwezen.⁶² Er zaten nu zelfs drie wethouders aan tafel: drs De Wit, die de vergadering voorzat, mr Elsenburg en mr Van Wijck (AR), wethouder voor de gemeentebedrijven. Verder elf raadsleden en tal van topambtenaren uit het gemeentelijk apparaat.

De Wit wees er 'met nadruk op dat het in deze vergadering besprokene geheim dient te blijven' en gaf het woord aan deskundigen om het plan-Bijlmermeer te laten toelichten. Nadat was vermeld dat door de gemeente Weesperkarspel voor honderd-en-tien miljoen gulden kredieten beschikbaar waren gesteld voor het aanbrengen van de hoofdstructuurlijnen, bracht De Wit naar voren dat het treffen van bijzondere voorzieningen ten behoeve van het verkeer een stijging van de kosten per woning tot gevolg had. Hij relativeerde dit gegeven echter: '(...) een zuiverder beeld wordt verkregen wanneer deze stijging wordt gezien in verhouding tot het aantal m² vloeroppervlak per woning'. De woningen in de Bijlmermeer zouden aanzienlijk groter worden dan die in Noord en de Westelijke tuinsteden.

Raadslid Herfst (PvdA) achtte het niet bevredigend 'dat slechts één vertegenwoordiger van de woningbouwverenigingen is betrokken bij de tot standkoming en uitvoering van elk plan'. Raadslid Brinkgreve (KVP) 'spreekt zijn bewondering uit over de opzet van het plan', maar voelde wel 'enige reserve ten aanzien van de plannen tot massale hoogbouw'. Dooijes (PvdA) uitte eveneens 'waardering voor het onderhavige plan' maar achtte het een ernstig bezwaar 'dat - naar de heer Baas heeft medegedeeld - is nagelaten de woonwensen en woonbehoeften te peilen'.

afb. 7.12
 Bijlmermeer
 Woningplattegronden delen A, B en C

Deel A
 a tweekamerwoning
 b vierkamerwoning



In verband met door Brinkgreve gemaakte opmerkingen antwoordde De Wit

'dat men zich blijkens de rol die het probleem speelt in de discussie van de interne PW vergaderingen bewust is van het feit dat de ontplooiingsmogelijkheden van een gezin met kinderen in hoogbouw niet ideaal zijn. Amsterdam heeft echter altijd hoogbouw gekend en door ruimtegebrek moet helaas aan die bouwwijze de voorkeur worden gegeven.'

Elsenburg antwoordde op een vraag van Van het Schip (CPN) naar de hoogte der huren: 'Vanzelfsprekend zullen de kosten van de infrastructuur, van de droogloop en de hoge grondkosten die huurprijs sterk beïnvloeden.' Ir Van der Heide lichtte dit punt namens Publieke Werken verder toe. De grondkosten voor de eerste 14.000 woningen zouden driehonderd miljoen gulden gaan bedragen en '(...) van dit bedrag heeft ongeveer 20% betrekking op de kosten van voorzieningen ten behoeve van verkeer. Het ten laste van de huren komende gedeelte van de grondkosten bedraagt f 95,- per m² vloeroppervlak.'

De Gemeenteraad

Op 24 juni 1966 stuurde het College van B en W de eerste voordracht inzake de bouw van woningen in de Bijlmermeer naar de gemeenteraad, die er vervolgens op 8 juli over vergaderde.⁶³ Hoogte der huren, centrale verwarming in de doucheruimten en de droogloop kwamen aan de orde, zonder dat verder op het stedenbouwkundige plan voor de Bijlmermeer als geheel werd ingegaan. De voordracht werd zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd, na een lang exposé van wethouder Elsenburg waarin deze onder meer de bijzondere erkentelijkheid van B en W noemde 'voor de woorden van hulde, die zijn gesproken over met name de voordracht van de bouw van 1116 woningen in de Bijlmermeer'.

Het had, zo zei hij,

'vele ambtenaren ontzaglijk veel arbeid gekost om de gegevens te verzamelen ten einde de beslissing, dat de Bijlmermeer althans voorlopig aan Amsterdam zou worden toegewezen, er door te krijgen. (...) Deze voordracht vormt van al dit zwoegen een volgens spreker juiste bekroning (...)'⁶⁴

Eerste paal

Op 13 december 1966 sloeg burgemeester G. van Hall de eerste paal voor 1182 woningen. Het Bureau Voorlichting en Representatie bracht ter gelegenheid van deze 'woningbouw in de nieuwe zuidoostlob (...), opvallend en met veel noviteiten' een persbericht uit.⁶⁵ Aan de uitvoering van het plan-Bijlmermeer is het volgende hoofdstuk gewijd.

De inbreng van de supervisors

Hierboven maakte ik al melding van de benoeming van drie supervisors, Van Gool, Jelles en Slebos en de bespreking met de twee wethouders op 14 juli 1965. Op 22 juli 1966 wezen B en W ook ir N.P.H.J. Roorda van Eysinga 'als deskundige voor de aanleg van plantsoenen en gemeenschappelijke tuinen' aan.

Kort daarna, op 2 september 1965, had overleg plaats tussen Stadsontwikkeling en de supervisors. Ir Mulder formuleerde drie 'ernstige bedenkingen':

- 1) het te grote percentage hoogbouw - liever zag zij een deel in middelhoge bouw;
- 2) de te geringe diversiteit in de verkaveling, en
- 3) '(...) de Bijlmermeer wordt, zoals zij thans verkaveld is, wel groots misschien, maar is *weinig stedelijk*. Het wordt wonen in een park. Als tegenstelling zou zij een deel meer geserreerd en dichter bevolkt wensen'.⁶⁶

Van Gool antwoordde hierop het beeld van de Bijlmermeer stoutmoedig te vinden. Wanneer een deel hiervan anders zou worden, zou naar hij vreesde een minder krachtige expressie ontstaan: 'Met hoe minder middelen een plan tot stand wordt gebracht, hoe krachtiger het wordt.' Architect Slebos beaamde dit.

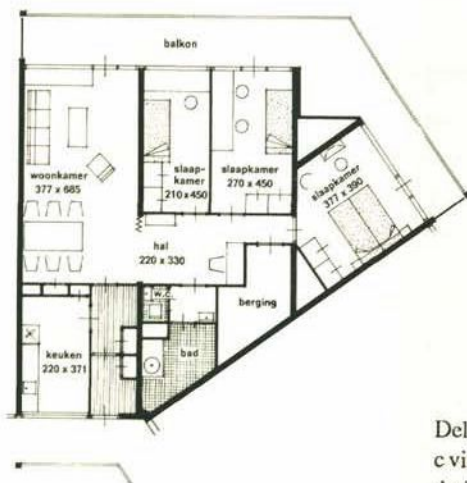
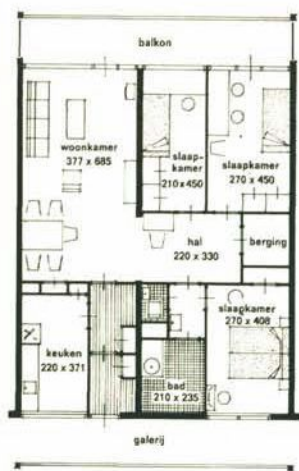
Van het idee van Mulder vond men, dat zo geen vernieuwing ontstond. De supervisors vreesden dat drie-hoog een afbreuk zou doen aan het totale plan. Toch wilde Mulder dit met de bouwende architect bezien.

Aan de wethouder PW stuurde zij onmiddellijk een notitie naar aanleiding van dit overleg met de supervisors, want 'er is zorg over dit aspect', de verhouding 90 procent zeer hoge bouw tegenover 10 procent laagbouw. Ze schreef dat toepassing van drie woonlagen door de supervisors, 'gegeven de maat van de sterk urbane verkeersmedia (hoge en half-hoge wegen) zeer bezwaarlijk' werd geacht. Ten aanzien van de vraag of meer laagbouw kon worden ontworpen, noteerde ze: 'Vooralsnog lijkt het echter twijfelachtig, dat de thans beschikbare industrie met zulk een opgave raad zou weten'.

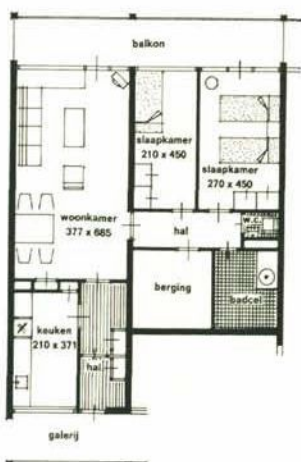
Niet alleen ir Mulder, ook de supervisors waren ongerust, zij het dat ze dit gevoel op een belangrijk later moment onder woorden brachten. In een brief gedateerd 17 december 1965 aan de wethouder voor de Publieke Werken, rapporteerden ze:

'Er zijn enkele verschijnselen die tot bezorgdheid aanleiding geven:

- 1) Er is een conflict tussen stedenbouwkundige intentie en de huidige mogelijkheden van de woningwetbouw (...)
- 2) Er zijn spanningen tussen verschillende ontwerpende c.q. uitvoerende instanties (...)
- 3) De te korte voorbereidingstijd laat onvoldoende mogelijkheden tot onderzoek van optimale variant-oplossingen, met name t.a.v. de verkaveling.'



Delen B en C
c vierkamerwoning
d vierkamerwoning



e tweekamerwoning
f driekamerwoning



Ter verbetering bevalen zij onder meer aan een ruim voldoende voorbereidingstijd - gedacht werd aan minstens twee-en-half jaar voor aanvang van de bouw - en daar naast:

'het thans onvoldoende competitief element moet worden versterkt. Te denken ware aan een herziening van de aanbestedingsvorm: gescheiden ontwikkeling en aanbesteding van ruwbouw en afbouw, waardoor meer en omvangrijker categorieën van bouwers en industriëlen bij de bouw kunnen worden betrokken.' ⁶⁷

In september 1966 brachten de supervisors aan B en W verslag uit over hun werkzaamheden. Ze beklagden zich erover dat, anders dan in hun nota van intentie uiteengezet, 'het aspect van het wonen op grotere hoogten en de daarmee verband houdende wenselijke (noodzakelijke) variatie voor woonvormen niet aan de orde [kan] komen' en drongen nogmaals aan op sociologisch onderzoek naar de voorwaarden waaraan woonvormen op kunstmatig verkregen niveaus dienden te voldoen. Ze vonden dat de deelnemers niet voldoende samenwerkten. Het ontbrak naar hun mening 'aan een bevredigende procedure om ontwerpers op het juiste moment in contact met supervisors te brengen'. Ruim een jaar daarvoor waren de supervisors echter een andere mening toegedaan. Dit bleek immers uit de bespreking over de supervisie van de Bijlmer die in september 1965 plaats vond.

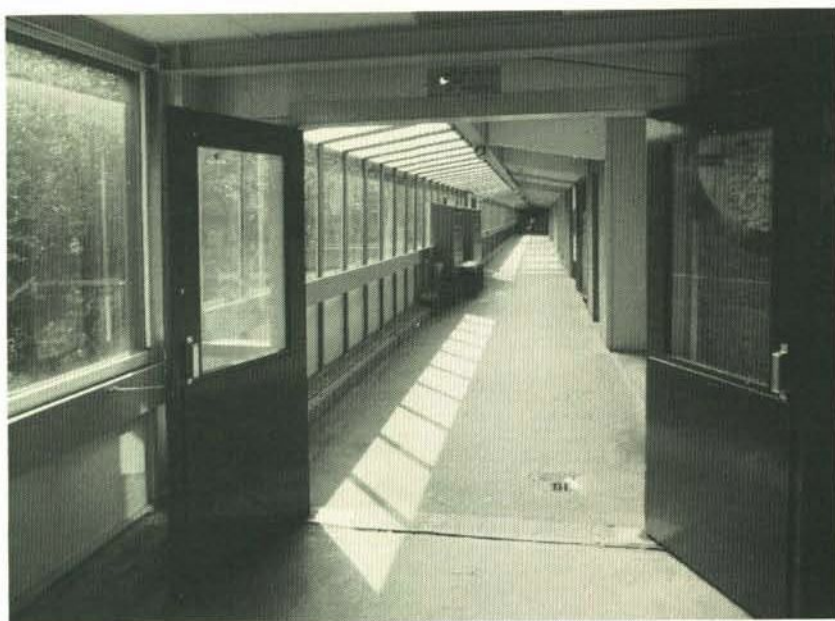
De meningsvorming binnen de Dienst Publieke Werken

De directie van Publieke Werken besprak op 21 oktober 1965 buiten de agenda om de bebouwing van de Bijlmermeer. Ook de kritiek die tijdens een werkbijeenkomst de avond ervoor door leden van de Bond van Nederlandse Architecten was geformuleerd, kwam aan de orde. Hoewel het plan van Stadsontwikkeling voorop diende te gaan, wilde de directie een aantal architecten inschakelen voor het tweede deel van de Bijlmermeer. ⁶⁸

Op 22 februari 1966 kwam in aanwezigheid van de wethouder Publieke Werken de 'Opdracht levering materialen viaducten halfhoge wegbanen Bijlmermeer' ter sprake. Nadat de wethouder 'het gunstige verloop' van het gesprek met minister Bogaers op 15 februari had gememoreerd, werd er ingegaan op de vraag of de honingraatbouw in het plan voor het oostelijk deel van de Bijlmermeer gehandhaafd zou blijven. (Wat het 'gunstige' verloop betreft: ik liet zien dat het overleg met Bogaers veeleer in stevige scepsis aan Haagse zijde had geresulteerd.)

Een variant van architect Groosman voor de honingraten, nl. hakenbouw - 'wederom echter van zeer grote hoogte' - lag ter tafel. Er volgde een gedachtenwisseling over het vraagstuk, 'of de voorkeur der bewoners inderdaad uitgaat naar het huis-met-tuintje, of dat er voor werkelijke flatwoningen in hoge bouw eventueel

afb. 7.11
Bijlmermeer
Droogloop



met woonbalcons en terrassen, ook voldoende belangstelling zou bestaan'. Ir Meijer wees er op 'dat toezeggingen zijn gedaan aan drie systeembouwondernemingen, voor een totaal van 15.000 woningen'. De Wit vond dit onaanvaardbaar, want 'op deze wijze zou de beslissing over het stedenbouwkundige plan namelijk geheel bij VH [Dienst Volkshuisvesting] komen te berusten. Voor de rest acht spreker het nodig, de zeer hoge bouwvormen te compenseren door een verantwoord percentage lage bouw.' Hoewel De Wit nog zijn bijzondere waardering uitte voor de infrastructuur van het Bijlmerplan, werd zijn laagbouwvoorkeur bestreden door het hoofd Stadsontwikkeling De Gier, die opmerkte 'dat die infrastructuur zónder de begeleiding van dichte, en dus hoge bebouwing geen zin meer zou hebben'.

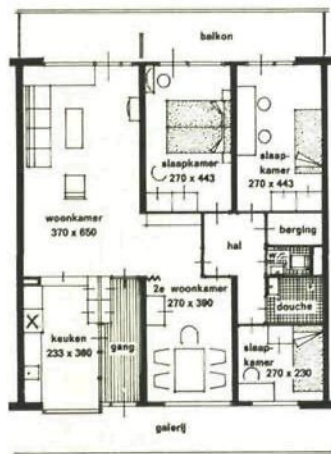
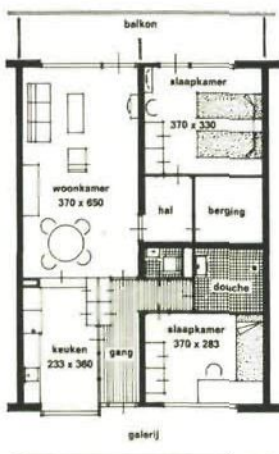
Op 28 februari 1966 werden de besprekingen voortgezet. Wethouder De Wit wilde de gedachtenwisseling over het vraagstuk hoogbouw-laagbouw afronden. De Gier verdedigde het plan, dat zeven procent laagbouw en geen middelhoge bouw bevatte. Hij herinnerde aan de oorspronkelijke ideeën om de gehele bebouwing in het plan op kolommen te plaatsen. Stadsingenieur Bijlaard wilde absolute zekerheid over de hoofdopzet van het stedenbouwkundige plan, ook al omdat de vraagprijs van de te leveren materialen anders omhoog zou gaan. De voorzitter concludeerde vervolgens 'dat men wel tot de overtuiging moest komen, dat de infrastructuur van het ontwerp in het huidige stadium *geen* wijzigingen meer toestaat'.⁶⁹ De stadsarchitect Nielsen was van oordeel dat de totale structuur van het plan wel vroeg om hoge bebouwing, hoewel niet per se in de honingraatvorm. Hij zwakte deze kanttekening echter weer af: 'Herhaling van een hoofdmotief is de kracht van elk plan, welk argument weer zou kunnen pleiten voor toepassing van de honingraten, óók in het oostelijk deel, mits deze bouwvorm echter geheel aan de eisen zou voldoen'.

De variant-Groosman werd door De Gier toegelicht. Hij oordeelde haar 'geen vooruitgang', wethouder De Wit achtte haar daarentegen wat veelvormiger en gedifferentieerder. Het Hoofd Stadsontwikkeling vervolgde met zijn persoonlijke conclusie 'dat honingraatbouw óók in het oostelijk deel toepassing zou moeten vinden'. Hier bracht De Wit tegen in dat onder invloed van de wens naar meer privacy 'de toenemende welvaart het verlangen naar de eengezinswoning nog zal stimuleren'. De Gier attendeerde op het verschijnsel dat architecten in het algemeen weinig waardering hebben voor lage bouw - 'zij willen terug naar stedelijkheid' - en onderbouwde deze zienswijze met een verwijzing naar een discussie die in de Amsterdamse Raad voor de Stedenbouw was gevoerd. Ook de door systeembouwers aangevoerde bezwaren tegen de honingraten spraken hem weinig aan. Maar wethouder De Wit bracht opnieuw naar voren het onaanvaardbaar te vinden zich te moeten richten naar de wensen van de woningfabrieken: 'Het percentage laagbouw



afb. 7.13
Bijlmermeer
Woningplattegronden delen D en E
Deel D
a tweekamerwoning
b driekamerwoning
c vierkamerwoning

Deel E
d tweekamerwoning
e driekamerwoning
f vijfkamerwoning
(Bureau Voorlichting gemeente Amsterdam, *Bouwen en wonen in de Bijlmermeer 1968-1970*)



zou van 7 tot bijvoorbeeld 12 behoren te worden opgevoerd'. De Gier voorzag echter, dat het creëren van laagbouw in Zuidoost onvoldoende effect zou hebben en meende dat er voor de bevolking andere drijfveren dienden te bestaan om in Amsterdam te wonen. Stadsarchitect Nielsen viel hem hierin bij: 'het hoge percentage lage bouw, dat de Wethouder voor de Bijlmermeer voor ogen staat, komt het plan als zodanig niet ten goede (...). Goed beschouwd kunnen flats, voorzien van terrassen, de bewoners méér privacy bieden dan huizen-met-tuintjes'. Na deze discussie concludeerde de wethouder als volgt:

'De oostelijke kwadrant van het plan voor de Bijlmermeer zal worden uitgevoerd in honingraatbouw, volgens het project van Stadsontwikkeling; voor het noordoostelijke en het zuidelijke deel van het plan zal worden gezocht naar een oplossing met veel hoge bouw langs de metrolijn, doch uitvloeiend in een brede rand van lage eengezinswoningen; de opdracht voor de levering van materialen voor de kunstwerken in halfhoge wegen kan uitgaan.'⁷⁰

Bemoeienis met het plan-Bijlmermeer na de bestuurlijke overdracht

Tot slot van deze paragraaf over meningsvorming en besluitvorming met betrekking tot het plan voor de Bijlmermeer van 1935 tot 1 augustus 1966 - de datum van de bestuurlijke overdracht - vermelden we kort hoe de Bijlmermeer vlak na deze datum van ambtelijke en bestuurlijke zijde aandacht kreeg.

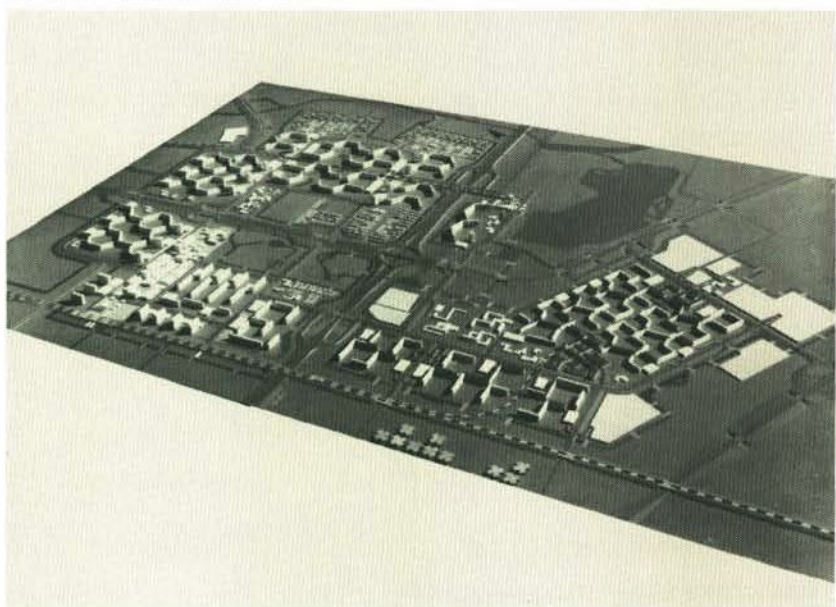
De drie supervisors woonden op 22 augustus 1966 de plenaire vergadering van de *Commissie Nieuwe Stad* bij.⁷⁰ Ir Slebos van Stadsontwikkeling verzorgde een toelichting op de delen A en B, waarna Baas opmerkte: 'Dit gebied vraagt om grotere eenheden. Met traditionele bouw meent men hier niet ver te komen'. Architect Slebos merkte vervolgens op dat de supervisors zich bij het plan 'zoals het stedenbouwkundig was vastgesteld, (hebben) aangesloten (...). De supervisorycommissie heeft moeten worstelen met onbekende materie (...). Het is naar sprekers oordeel nodig, dat een vrij stringente lijn wordt gehanteerd en daarbij te streven naar vormanalogie, schaal- en maatovereenkomsten.'

Verder: 'Spreker zegt het eens te zijn met een bebouwing van negen woonlagen in de Bijlmermeer. Er zou dan echter verschil moeten zijn tussen de woonvorm op de negende en die bijvoorbeeld op de vierde laag.'

In antwoord op een vraag van Nielsen wat de supervisors zelf van het plan vonden, antwoordde Van Gool namens de supervisors, dat het plan 'in principe qua oppervlakte en kwaliteit, onderhuis met "droogloop" (...) ter goedkeuring kan worden voorgedragen'.⁷²

Architect K. Geerts gaf op 29 augustus 1966 ten kantore van de *Federatie van Am-*

afb. 7.14
Maquette Bijlmermeer (1968)



sterdamse Woningcorporaties een overzicht van "plan-Stadsontwikkeling" (Honingraat) en "plan-Geerts" in verband met de $\pm$ 30.000 woningen in de Bijlmermeer'.⁷³ Naar de mening van Geerts was er 'in het project geen duidelijke coördinerende greep gelegd'. Hij memoreerde het grote aantal bezwaren 'tegen de oorspronkelijke conceptie van Stadsontwikkeling'.

Op verzoek van ir Mulder had Geerts een nieuw stedenbouwkundig ontwerp gemaakt. Tot zijn verbazing had Stadsontwikkeling doorgewerkt aan het 'eigen' plan. In Geerts' ontwerp was een groter aantal parkeergarages aanwezig en er was in voorzien 'dat wijkinwaarts een ander soort bewoners kon wonen, waardoor een grotere sociale verscheidenheid binnen de wijk kan ontstaan'. Het bestuur van de Federatie 'had grote waardering voor het initiatief van de heer Geerts'.

Op 30 augustus 1966 werd in een bespreking tussen Publieke Werken en de wethouder aandacht besteed aan het overleg met de minister van Volkshuisvesting inzake de grondprijs in de Bijlmermeer.⁷⁴ De Wit opende met de vaststelling zijnerzijds,

'dat vrij beraad over de stedenbouwkundige aspecten in feite niet meer mogelijk is wegens de met de systeembouwers afgesloten contracten. Hij informeert wie de bedoelde garanties aan deze ondernemers heeft verstrekt.'

Deze zouden, zo werd geantwoord, in brieven van B en W zijn neergelegd. De directeur PW vulde hierbij aan dat destijds snelle en goedkope bouw voorop stond. Door het langdurig beraad over het plan

'was het Coignet niet mogelijk, haar gehele produktie daarin onder te brengen. Het aldus ontstane hiaat is door inschakeling van andere systeembouwers aangevuld. De massabouw, welke op deze wijze zal ontstaan, mist de aantrekkelijke kanten van werkelijke "toekomstbouw".'

De Gier merkte in dit verband op dat bij Stadsontwikkeling de wens leefde de Oost-Bijlmer voor iets geheel nieuws te reserveren. Wethouder De Wit betreurde, 'dat er in brieven van het College reeds een beslissing is genomen ten aanzien van de contracten met de systeembouwers, waardoor de Gemeente zich in feite heeft gebonden (...). De vele hoogbouw acht spreker een verontrustende ontwikkeling'. Ten aanzien van de grondkosten moest men vaststellen dat de infrastructuur sterk kostenverhogend werkte, zodat een gesprek met minister Bogaers waarbij ook de wethouder voor de volkshuisvesting aanwezig zou zijn, nodig werd geacht.

Op 1 september 1966 vond overleg plaats tussen de wethouders voor de Publieke Werken en voor de Volkshuisvesting.⁷⁵

Op 8 september 1966 refereerde De Wit in een gesprek met zijn directie 'aan het moeizaam verlopen gesprek met zijn ambtgenoot voor de Volkshuisvesting over woningbouw in de Bijlmermeer'. De directeur PW weerlegde volgens het verslag het verwijt,

'dat Stadsontwikkeling ten aanzien van het plan-Bijlmermeer blijk zou hebben gegeven, geen kostenbegrip te bezitten. Het, door het Gemeentebestuur volledig onderschreven, uitgangspunt is steeds geweest, dat er in deze stadsuitbreiding iets bijzonders tot stand zou moeten komen, verschillend van de westelijke tuinsteden.'

Vervolgens herhaalde De Wit opnieuw - toen de leveringscontracten met de systeembouwers ter sprake kwamen - toezeggingen aan de bouwondernemers te betreuren 'aangezien daaruit repercussies kunnen voortvloeien op het stedenbouwkundige vlak'. Het vraagstuk hoogbouw/laagbouw wilde hij 'nog eens met de dienst PW doorpraten'.

Samen met zijn collega Elsenburg schreef hij op dezelfde dag nog een brief naar minister Bogaers. Ze onderstreepten daarin de afspraken die naar hun mening op 15 februari 1966 waren gemaakt. De brief bevat een toespeling op extra financiële steun die in Den Haag de wenkbrauwen deed fronsen:

'Na de bespreking, die wij met u en een aantal ambtenaren van uw Ministerie op 15 februari 1966 te Amsterdam hebben gehad over de zuidoostelijke stadsuitbreiding (Bijlmermeer) menen wij te mogen vertrouwen op uw medewerking om door gezamenlijke krachtsinspanning dit plan zo goed mogelijk en zo spoedig mogelijk te verwerkelijken.'⁷⁶

Op 18 oktober 1966 bracht De Wit in het directie-overleg verslag uit over zijn recente bezoeken aan stadsuitbreidingen in Engeland en Frankrijk. Vervolgens werd ingegaan op het percentage lage bouw en bijzondere verkavelingsvormen in de Oost-Bijlmerpolder. De Wit eiste echter geen wijzigingen in de bestaande bebouwingsplannen.

Na deel A kwamen op 19 april 1967 de overige delen van het plan-Bijlmermeer (B,C,D,E) ter behandeling in de *Commissie voor de Gemeentelijke Plannen*, ressorterend onder de Provinciale Planologische Commissie (PPC).⁷⁷ De delegatie van de gemeente Amsterdam bestond uit De Wit, Elsenburg, Van Walraven, Baas, De Gier en Sijbrandi van het Grondbedrijf. Ir Mulder was deze keer als lid van de PPC aanwezig. Men begon in de Amsterdamse Zuiderkerk, de vergadering werd 's middags voortgezet in het Wibauthuis. De gemeentelijke vertegenwoordigers drongen met klem aan op een snelle beslissing. Het verslag spreekt van waardering voor de originele en gedurfde opzet en voorts: 'Men is zich er ook van bewust dat de

toekomstige bewoners van de Bijlmermeer hun levenspatroon zullen moeten aanpassen aan een geheel nieuwe situatie'. Ook legt het verslag vast dat 'zowel de Commissie voor de Gemeentelijke plannen als Gedeputeerde Staten (...) in feite in een dwangpositie (worden) gebracht'. Toch werd besloten (als voorzitters fungeerden dr C. Miermans en mr J. Roelse) met de opzet van de bestemmingsplannen, alsmede met de voor de verwezenlijking daarvan ingediende bouwplannen accoord te gaan zodra van het ministerie bericht werd ontvangen dat de financiering op bevredigende wijze werd opgelost.

De inspecteur van de ruimtelijke ordening rapporteerde de volgen de dag aan de directie van de RPD:

'Met een open oog voor de schaduwzijden van dit plan (het is (nog) niet duidelijk of het plan financieel haalbaar is; een aantal bepalende elementen heeft men bovendien al in uitvoering) wil de Commissie toch haar waardering uitspreken voor de originele planologische opzet van dit plan.'⁷⁸

Te Amsterdam keerde het plan-Bijlmermeer op de vergadertafel terug tijdens een bespreking op 27 juni 1967 tussen wethouder PW en de directeur PW. Er werd meegedeeld, dat de wethouder voor de Volkshuisvesting sterk aandrang op aanpassingen in het plan, ten einde tot bebouwing van de delen B en C te kunnen overgaan. Hoofd Stadsontwikkeling toonde wel begrip voor de noodzaak van versobering, maar wilde essentiële punten niet zonder meer prijsgeven, zoals gemeenschappelijke ruimten, de droogloop, een voldoende aantal stijgpunten. De directeur PW achtte het raadzaam in de resterende plannen voor de Zuidoostlob over te stappen op eenvoudiger plannen, waarbij de wethouder 'vóór alles' dacht aan een hoger percentage lage bouw.

De bezuinigingen op de Bijlmermeerplannen deden de directeur Publieke Werken op 28 juli 1967 een brief aan zijn wethouder schrijven, waarin hij de vrees vastlegde

'dat de gehele conceptie een mislukking zal worden. (...) In plaats van een voorbeeld van een moderne opzet voor een groot stedelijk stadsdeel, zal het resultaat niet anders zijn dan "normale" massawoningbouw, maar dan op een onverantwoord grote schaal'. (...) Bij mijn medewerkers en ook bij de supervisors is een gevoel van grote ongerustheid ontstaan. Bij en na realisatie van de plannen zal, daar ben ik zeker van, grote kritiek ontstaan, en zal men zich terecht afvragen of dit nu het resultaat is van de grote ijver waarmee Amsterdam de Bijlmer heeft verworven. (...) Ik beschouw de gang van zaken als hoogst ernstig. Er kan van mijn medewerkers en mij op deze wijze niet verwacht worden, dat wij mede de verantwoordelijkheid dragen voor wat in de Bijlmer tot stand wordt gebracht.'⁷

7.3.5 De hoofdlijnen van de menings- en besluitvorming

1) Zoals uit de hierboven gegeven uiteenzetting blijkt, is binnen een groot aantal instanties en overleggroepen de discussie gevoerd over de bebouwing van de Bijlmermeer. De voornaamste hiervan waren:

- de Provinciale Stadsrandcommissie en de Stedebouwkundige Werkgroep van deze commissie;
- de Commissie voor de Gemeentelijke Indeling van Noord-Holland;
- de Afdeling Stadsontwikkeling en het aldaar gevormde Bijlmerteam;
- de directie van de Dienst Publieke Werken;
- het overleg tussen Stadsontwikkeling en Woningdienst;
- het politiek overleg in gemeenteraad en Commissie van Bijstand en tussen wethouders Publieke Werken en Volkshuisvesting;
- het college van Supervisoren (op voordracht van de directie Publieke Werken benoemd door Burgemeester en Wethouders);
- de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw (deze adviesraad stond onder voorzitterschap van de wethouder Publieke Werken);
- de Provinciale Planologische Commissie (met als voorzitter een lid van het College van Gedeputeerde Staten) en daarvan de commissie voor de Gemeentelijke Plannen;
- de commissie Nieuwe Stad van de Schoonheidscommissie;
- het dagelijks bestuur van de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties;
- de Stedebouwkundige Raad, een informeel samengesteld, maar gezaghebbend gezelschap van deskundigen, waarvan het secretariaat bij het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw berustte;
- het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, met als belangrijkste gesprekspartners de minister, de directeur-generaal voor de ruimtelijke ordening en de directeur-generaal voor de volkshuisvesting.

2) Uit de verslagen komt naar voren dat *meningen* en *indrukken* in de discussie overheersen. Naar onderzoekuitkomsten wordt nauwelijks verwezen. Het is steeds een gesprek van 'deskundigen': architecten, stedebouwkundigen, bewindslieden en ambtenaren. Bestuurders leunen zwaar op het oordeel van deze actoren. Sommigen bekleden meer functies, bijvoorbeeld als supervisor en als lid van de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw (Van Gool), als stadsbouwmeester en als lid van de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw (Nielsen), als stedebouwkundig adviseur en als lid van de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw (W. Bruin), als wethouder en als lid van de Stedebouwkundige Raad (De Wit), als raadslid en als lid van Provinciale Staten (De Wit), als raadslid en als lid van het bestuur van de Federatie van Woningcorporaties (Herfst, Van Pol). Een enkele keer zien we een niet-vakgenoot

- een socioloog (Jolles), een beeldhouwer (Volten) - aan de discussie deelnemen. Een tegengeluid wordt van hen nauwelijks vernomen. Uitkomsten van onderzoeken naar woonvoorkeuren hebben in deze gesprekken geen rol van betekenis gespeeld.

3) Al in de jaren vijftig wordt van de zijde van Amsterdam en van de provincie een op de toekomst berekende stadsuitbreiding bepleit. De deskundigen die aan de meningsvorming deelnemen, spreken elkaar (en soms ook zichzelf) tegen. Vooral van de kant van de Rijksdienst voor het Nationale Plan (Vink) en door een enkel lid van de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw (m.n. Wegener Sleeswijk) is fundamentele kritiek geleverd.

4) De kritiek die er is, blijft grotendeels binnenskamers. Van een openbare discussie is geen sprake. Voor zover valt na te gaan, wordt van de gemeenteraad vooral de Commissie van Bijstand voor de Publieke Werken in de besprekingen betrokken, zonder dat die veel kan inbrengen. De raad van Weesperkarspel is tijdens de formele afhandeling - de aanvaarding van een bestemmingsplan voor deel A van de uitbreiding - een gewillig instrument van het college van B en W van Amsterdam.

5) Op één uitzondering na zijn er geen aanwijzingen dat men het rapport van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw had bestudeerd. Met een aantal aanbevelingen of eisen uit het rapport (terughoudend met massale hoogbouw, dan wel speelplaatsen met toezicht) is geen rekening gehouden. Alleen het hoofd Stadsontwikkeling ir Mulder, die zelf zitting had in deze commissie, heeft een gemengde woonwijk (met meer laagbouw en etagebouw) bepleit, zonder daarvoor steun te krijgen bij haar ambtelijke en politieke superieuren en ondergeschikten.

6) Er wordt incidenteel naar nieuwe woonwijken in het buitenland gekeken, ook in architectuurtijdschriften. Dat in Engeland en Zweden de populariteit (onder bestuurders en ontwerpers) van de hoogbouw aan het tanen was, is wel geconcludeerd maar vrijwel niet serieus genomen.

7) De opvattingen over 'stedelijkheid' lopen uiteen. Volgens sommigen is hoogbouw zonder meer stedelijk, anderen vinden het ontwerp niet stedelijk vanwege het vele groen en de weinig compacte bebouwing.

8) Er is herhaaldelijk beweerd, (door onder anderen De Wit en Mulder) dat er nog iets aan de getalsverhoudingen van de woonvormen veranderd kan worden. Uiteindelijk wordt echter beweerd dat dit niet meer kan,

- omdat de infrastructuur hoge dichtheden vereiste;
- omdat de grondkosten niet hoger mochten worden door lagere dichtheid;
- (in een later stadium) omdat de contracten met de woningfabrieken al gesloten waren.

9) Alle kritiek (onder meer van Mulder, Vink, Bogaers, Wegener Sleeswijk) is zonder effect gebleven. De diverse betrokken actoren (waaronder Dienst Volkshuisvesting, commissie voor de Gemeentelijke Plannen, minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) hebben zich uiteindelijk niet verzet tegen het plan.

10) Steeds looft men van het plan de nieuwigheid, de originaliteit, de gedurftheid, de gerichtheid op de toekomst en de visie, met één woord: het avant-gardekarakter. In feite was deze massale hoogbouw als zodanig echter een late echo van de ideeën van Wijdeveld en Le Corbusier uit de jaren twintig.

7.4 EERSTE REACTIES IN DE PERS

Kritiek op het plan-Bijlmermeer bleef, zoals we zagen, grotendeels binnenskamers. De gemeentelijke voorlichting liet van twijfel echter niets blijken. Burgemeester Van Hall sprak bij de presentatie van het plan van de kans een volkomen moderne stad te ontwerpen en in het voorlichtingsorgaan *Amsterdam werkt* dat even na de presentatie verscheen, noemde J. Mastenbroek het plan '... een creatie van een totaal nieuwe woon- en leefsituatie, die afrekenet met alle beklemmende gevolgen van de autodiktatuur en die een streep haalt door alle benauwende consequenties van de traditionele woningbouw'.⁸⁰

De eerste reacties van de pers in Amsterdam en omgeving sloten wat hun toon betreft overwegend aan bij hetgeen door de gemeentelijke voorlichting over het plan bekend werd gemaakt. Ze 'getuigen van verrassing, bewondering en opluchting. Verrassing door de allure en de durf van het voorgelegde plan. Bewondering voor het geheel nieuwe in talrijke stedenbouwkundige oplossingen (...)'.⁸¹

In het al geciteerde nummer van *Amsterdam werkt* zijn een aantal reacties opgenomen, waaraan ik de volgende citaten ontleen⁸¹:

'Het plan Bijlmermeer is een markant punt in de ontwikkeling van de stedenbouw, misschien zelfs een keerpunt (...). De weg is open voor een nieuw stadsdeel (...) dat in vergelijking tot na-oorlogse tuinsteden meer stad is en tegelijkertijd meer profijt heeft van zijn groene ruimten, doordat hier de autovloed voor het eerst stelselmatig gekanaliseerd wordt.' (*De Volkskrant*)

'De Bijlmermeer wordt straks een ideale woonstad, dat is de voornaamste conclusie die men kan trekken uit de grootse plannen (...). Het is duidelijk dat de planologen op dit plan hebben gezwoegd, dat zij met een ontwerp voor de dag hebben willen komen, dat tot in het buitenland waardering zou krijgen.' (*De Nieuwe Dag/Tijd /Maasbode*)

'De plannen (...) m.b.t. de Bijlmermeer verdienen inderdaad de naam "stad van de toekomst" in de gunstige betekenis van het woord (...). Ruime huizen, met de toenemende welvaart zal men meer en meer eisen gaan stellen aan de kwaliteit van woningen, veel groen en gemeenschappelijke parken, kortom: men kan slechts tot één conclusie komen: het wordt daar goed wonen.' (*De Telegraaf/Nieuws van de Dag*)

'Het plan is uitermate gedurfd; het steekt met kop en schouders uit boven de vele uitbreidingsplannen van grote en minder grote gemeenten in Nederland. In Amsterdam is terecht rekening gehouden met een landelijke bevolkingsgroei tot wellicht 20 miljoen zielen (...). Gebaseerd op dit inzicht heeft Amsterdam zijn plannen voor de Bijlmermeer gemaakt. Amsterdam heeft met dit plan een opvallende rentree gemaakt in de wereld van de stedenbouw.' (*Het Algemeen Handelsblad*)

Op de berichtgeving in de media over het plan voor de Bijlmermeer volgde het commentaar van deskundigen. Aan hun opinies besteed ik aandacht in hoofdstuk 9 'Bewoningsproblemen'.

8.1 INLEIDING

In het voorgaande hoofdstuk kwam de realisering van het plan voor de Bijlmermeer al zijdelings aan de orde. In dit hoofdstuk volgen in paragraaf 8.2 een samenvatting van het planningproces en in paragraaf 8.3 de voornaamste aspecten van de uitvoering van het stedenbouwkundige plan. Tot besluit en ter vergelijking is paragraaf 8.4 gewijd aan de hoofdopzet van het tweede (en tevens laatste) deel van de uitbreiding Zuidoost.

8.2 VAN STADSRANDCOMMISSIE TOT WONINGBOUW

Naar een uitbreidingsplan-in-onderdelen voor de Bijlmermeer

Wanneer we het ontstaan van het plan voor de Bijlmermeer nagaan, blijkt duidelijk dat de voorbereiding en uitvoering met elkaar verstrengeld zijn. De eerste lijnen van het plan ontstonden in de 'Stadsrandcommissie voor de agglomeratie Amsterdam-Zuid en Zuidoost'. Dit gezelschap werd het in 1959 eens over een structuurplan voor de zuidkant van de Amsterdamse agglomeratie. Inmiddels hamerde Amsterdam openlijk op de noodzaak van gebiedsuitbreiding, aangezien de voorraad terreinen voor de bouw van arbeiderswoningen uitgeput raakte.¹

Brieven en adressen over deze materie volgden. In een adres aan de leden van de Tweede Kamer noemden B en W een nieuwbouwprogramma van 4000 à 4500 woningen per jaar 'volstrekt noodzakelijk' in verband met sanering van slechte woongebieden.

In een tweede adres 'Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers', verzonden in juni 1962, heette bebouwing dringend nodig 'omdat de verkrotting erom schreeuwt (...); omdat de 25.000 woningen die in westelijk Weesperkarspel kunnen worden gebouwd, dringend nodig zijn ter gedeeltelijke vervanging van de 50.000 slechte woningen in Amsterdam'. Men becijferde dat vanaf 1967, jaarlijks 2750 woningen in de Bijlmermeer gereed moesten komen om de woningnood het hoofd te bieden.²

Intussen werkte de Planologische Dienst van Noord-Holland aan uitbreidingsplannen-in-hoofdzaak. De raad van Weesperkarspel stelde voor het eigen territorium een dergelijk uitbreidingsplan op 28 december 1962 vast. Dit verschaft een wettelijke basis en rechtskracht. Spoedig daarna, in oktober 1963, gaf Weesperkarspel aan de Dienst der Publieke Werken van Amsterdam opdracht om uitbreidingsplannen-in-onderdelen voor de Bijlmermeer voor te bereiden.³ Het Grondbedrijf van Amsterdam was in de tussentijd begonnen met de verwerving van gronden.

Aan een andere voorwaarde voor snelle produktie van bouwrijpe terreinen en dijklichamen in de Bijlmermeer was ook voldaan: B en W hadden een concessie verworven voor het winnen van zand in de Vinkeveense plassen. Een tweede zandwinplaats was een plas ontworpen in het gebied bij de Gaasp en met dezelfde functie als de Sloterplas in de Westelijke Tuinsteden. Nog vóór de al genoemde opdracht tot het ontwikkelen van plannen-in-onderdelen droeg Weesperkarspel Publieke Werken van Amsterdam op met het opspuiten van de Bijlmermeer te beginnen. Het zandsputten startte in september 1963.

Overzien we deze werkzaamheden, dan rijst het beeld op van een almachtige Dienst Publieke Werken, die - net als bij de bouw van de tuinsteden - met het verwerven van gronden, opspuiten en bouwrijpmaken de produktie beheerst. Uitgangspunt was een gemiddelde van 2750 woningen per jaar tussen 1967 en 1975, te verdelen in 2300 arbeiders- of woningwetwoningen en 450 andere woningen.

In juli 1965, een maand na de officiële presentatie van het stedenbouwkundige plan voor de Bijlmermeer, stelde de gemeenteraad van Weesperkarspel een plan voor het eerste deel daarvan - deel A - vast.⁴ Voor de vier overige delen nam de Amsterdamse gemeenteraad, even na de officiële grenswijziging per 1 augustus 1966, een voorbereidingsbesluit. Op basis van dit besluit was de weg vrij om met de bouw in de overige delen te beginnen. Pas in 1975, drie jaar nadat alle bouwblokken waren gerealiseerd, zou de raad van Amsterdam het bestemmingsplan Bijlmermeer (delen A tot E) vaststellen.⁵

Woningbouw in de delen van het plan-Bijlmermeer

Om welke woningaantallen ging het in de verschillende delen?

Begin 1966 had de afdeling Stadsontwikkeling de hoofdmaten in vijf delen A, B, C, D en E vastgelegd.

Deel A: 1964-1972 - De bouw startte in deel A, waarvoor een uitbreidingsplan-in-onderdelen beschikbaar was. Met zijn strokenbouw wijkt dit deel af van de lintvormige verkaveling in de rest van de Bijlmermeer.

De eerste bespreking in het bouwteam had plaats op 9 november 1964. De eerste

paal werd geheid op 13 december 1966, waarna op 25 november 1968 de eerste bewoners hun woning betrokken. In oktober 1972 was dit deel voltooid. Het telt 1182 woningen, verdeeld over acht blokken. Het ontwerp leverde ir K. Rijnboutt van de Dienst Volkshuisvesting, aannemingsmaatschappij was Intervam.

Deel B en C: 1965-1971 - De start van het bouwteam voor de delen B en C vond plaats op 23 februari 1965. De bouw begon in september 1967. De oplevering van de laatste flatgebouwen was voor deel B februari 1971 en voor deel C mei 1971.

Het aantal woningen bedraagt in B 2454 en in C 2747. Architecten waren A.C. Kromhout en J. Groet. Aannemingsmaatschappij voor deel B was EBA, voor deel C ASN.

Deel D en E: 1965-1973 - Voor de delen D en E was de eerste bouwteambespreking op 27 oktober 1965. De bouw startte in december 1967, waarna de oplevering van de laatste blokken voor deel D in maart 1973 en voor deel E februari 1972 was.

Het aantal woningen bedraagt in D 2602 en in E 3195. Architect voor deel D was K. Geerts (Inbo), aannemingsmaatschappij Indeco-Coignet. Architect voor deel E was F. Ottenhof (Dienst Volkshuisvesting), aannemingsmaatschappij Intervam.

Een aanzienlijk aandeel van de nieuwe woningvoorraad bestaat uit woningen met drie of meer slaapkamers. Volgde men in de westelijke tuinsteden nog de differentiatie van de vooroorlogse wijk Bos en Lommer, na 1960 kwam het idee 'toekomstwaarde in de woningbouw' op, te realiseren door het bouwen van grotere woningen.

De percentageverdeling over het aantal slaapkamers in Bos en Lommer en in de Bijlmermeer is als volgt:

Tabel 7. Woningvoorraad Bos en Lommer en Bijlmermeer (verdeling naar aantal slaapkamers)

Aantal slaapkamers	% Bos en Lommer	% Bijlmermeer
1 slaapkamer	17,2	17,2
2 slaapkamers	33,2	18,3
3 slaapkamers	44,1	57,3
≥ 4 slaapkamers	5,5	7,2
	100	100 (totaal 14.079 woningen) ⁶

8.3 DE UITVOERING VAN HET STEDEBOUWKUNDIG PLAN

De in de vorige paragraaf vermelde ontwikkeling van de woningbouw staat uitvoerig en nauwkeurig beschreven in een nota van de Dienst Volkshuisvesting uit 1970. Deze *Concept-notitie Bijlmermeer* - de nota bleef in een ontwerpstadium steken - vormde het antwoord op de vraag van B en W naar 'een totale informatie over de stand van zaken in de Bijlmermeer'. Er diende een 'recapitulatie van de oorspronkelijke opzet van de Bijlmermeer' te komen. De notitie speelde in de politieke besluitvorming geen rol van betekenis, in tegenstelling tot een nota van de fractie van de PvdA in de gemeenteraad, de 'nota-Matteman', die we in het volgende hoofdstuk zullen behandelen.

Industriële bouw

In 1961, 1962 en 1963 liep de Amsterdamse woningproductie sterk terug, na een jaarlijkse stijging sedert 1955. In 1960 werden 4815 woningen voltooid, in 1961 4396 woningen, in 1962 3901 woningen en in 1963 nog maar 2672.⁷

In de 'Bouwnota'⁸ stelden B en W als remedie tegen deze teruggang voor, om bij het op industriële bouw gerichte regeringsbeleid aan te sluiten. Dit was des te aantrekkelijker, omdat daarvoor slechts gedeeltelijk en soms helemaal geen woningcontingenten nodig waren. Noodzakelijk was alleen de beschikbaarheid van bouwterreinen voor een lange termijn.

Van industrieel bouwen verwachtte Amsterdam een weg uit de impasse. En had minister Bogaers er in een overleg in 1964 niet op aangedrongen om aan de beoogde bouwfirmas, Indeco Coignet en Intervam N.V., garanties te geven. Deze industriële bouwers konden er daarom op rekenen dat ze in de komende tien jaar respectievelijk 6000 en 7000 woningen in de Amsterdamse agglomeratie mochten bouwen.⁹

De ontwikkeling van het stedenbouwkundige plan voor de zuidoostelijke uitbreiding behandelden we al in het vorige hoofdstuk. Ondanks de verschillen van inzicht - waarover de gemeenteraad nog niet was geïnformeerd - waren de betrokken ambtelijke diensten het onderling wel eens om in deel A hoogbouw in elf lagen, verdeeld over negen woonlagen op een onderhuis van twee lagen, toe te passen.

In het daartoe in november 1964 geformeerde bouwteam waren de Afdeling Stadsontwikkeling, de Woningdienst (sedert 1965 Dienst Volkshuisvesting), aannemer Intervam en de Federatie van Amsterdamse Woningbouwverenigingen vertegenwoordigd. Vanaf juli 1965 werden deelontwerpen getoetst aan de visie

van het door B en W benoemde team van drie, later vier supervisoren, dat de totale samenhang in de gaten diende te houden.

Uitgaande van de stedenbouwkundige opzet en op basis van het ontwerp van de kant van de architect kwam de aannemer met een prijsopgave. Volgens de 'Concept-notitie Bijlmermeer' ging het daarna als volgt:

'Hoewel in het overleg de aannemer steeds was voorgehouden, dat de prijs per woning, incl. de technische voorzieningen zoals c.v., naar verwachting voor het Ministerie slechts acceptabel zou zijn tot een bedrag van $\pm$ f35.000,-- en de ontwikkeling van het plan volgens hem een dergelijke prijs naar alle waarschijnlijkheid zou opleveren, werd het plan verder afgewerkt totdat omstreeks september 1965 tot ieders verrassing een richtprijs werd ingediend van $\pm$ f45.000,-- per woning, waarmee dit plan in de ijskast geraakte.'¹⁰

Prijsonderhandelingen volgden en kwalitatieve vereenvoudigingen zoals een vermindering van het aantal liften werden aangebracht. Uiteindelijk verleende de gemeenteraad op 8 juli 1966 zonder hoofdelijke stemming goedkeuring aan de benodigde kredietaanvraag.

Omdat de prijs per woning voor het ministerie nog steeds te hoog lag, projecteerde de architect 66 extra tweekamerwoningen op het niveau van de binnenstraat, ten koste van de collectieve ruimten. Het aantal woningen kwam zo op 1182.

Na een nieuwe aanbieding tegen de prijs van ongeveer 32.000 gulden volgde ministeriële goedkeuring pas op 30 december 1966. Twee weken daarvoor was met een telefonische toestemming van de minister de eerste paal geheid.

Het planningproces voor de woningbouw in de volgende delen kon steunen op de ervaringen die met deel A waren opgedaan. Er mocht nu worden aangenomen dat ook de andere vier delen financieel haalbaar waren. In de prijsonderhandelingen volgden vergelijkbare vereenvoudigingen en veranderingen, zoals het terugbrengen van het aantal liften, vermindering van het aantal storkokers, toevoeging van kleine woningen in het onderhuis op de eerste verdieping en vermindering van het aantal verhuurbare collectieve ruimten. Maar een hoofdkenmerk van het stedenbouwkundig plan van Stadsontwikkeling - de eenheid van het stadsdeel uitdrukken in de herhaling van één type bouwblok en verkaveling - bleef gelden als uitgangspunt voor het bouwproces.

Zelfs toen er in 1968 een situatie was ontstaan waarin beleggers niet meer geïnteresseerd waren in hoogbouw, werd het stedenbouwkundige plan aangehouden. Tekenend hiervoor is de gang van zaken met het project D-Zuid.

In verband met de continuïteit in de fabriek van Indeco-Coignet te Zaandam werd op verzoek van de directie in februari 1968 nagegaan welke mogelijkheden er wa-

ren om de ongeveer 900 woningen in de premiesector, verdeeld over twee torens en twee plaatgebouwen, en twee parkeergarages, te realiseren. Juni 1969 schreef de directie van Indeco-Coignet aan de wethouder volkshuisvesting, dat zij niet in staat was een belegger te vinden die bereid was om in dit project te investeren. Om ontslag van een groot aantal medewerkers te vermijden, gaf de minister vervolgens toestemming de bouw in de woningwetsector te doen plaatsvinden, onder de voorwaarde 'dat, gezien de noodzaak voor Indeco-Coignet om in de fabriek met de productie te starten, het stedenbouwkundig plan en het bouwplan ongewijzigd moesten blijven.'¹¹

Behandeling in de gemeenteraad

Een oordeel over de bouwplannen kon de gemeenteraad geven bij de openbare behandeling van de voordrachten van B en W.

Op 6 juli 1966 keurde de raad voordracht 566, de strokenbouw voor deel A, goed. Van verschil van inzicht over de hoofdropzet liet men niets merken - publiekelijk althans. Er werd slechts één termijn gebruikt, waarin de raadsleden Herfst (PvdA), Van Pol (KVP) en Van het Schip (CPN) hun waarderend commentaar gaven op de voordracht. De twee eerstgenoemden waren tevens lid van het dagelijks bestuur van de Federatie van Amsterdamse Woningbouwverenigingen en daardoor zeer goed ingevoerd in de financieringsproblematiek.

In zijn antwoord liet wethouder Elsenburg de jarenlange inspanningen van Amsterdam om de Bijlmermeer tot zijn grondgebied te krijgen niet ongenoemd. De voordracht vormde voor hem de bekroning van al dit zwoegen.

Vier maanden later, op 2 november 1966 behandelde de raad de voordrachten 905 en 906 inzake de woningbouw in de delen B en C. Afgezien van de VVD, die zich in het debat nauwelijks liet horen, waren er nu ook nu weer woorden van waarderding. Van Pol bracht dit als volgt onder woorden:

'In dit plan voor de Bijlmermeer heeft Amsterdam getracht, een maatschappelijke norm aan het wonen en aan de wijk te stellen, die ver vooruitschrijft op de toekomst (...) Spreker wil nogmaals onderstrepen, dat zijn fractie van mening is, dat uit de maatschappelijke norm over het wonen en het verkeer alsmede de scheiding en de samenhang daartussen, de vooruitstrevendheid van Burgemeester en Wethouders blijkt, welke zijn fractie wil ondersteunen.'

Mevrouw S. Boerlage (PSP) noemde het voor hen, die in een tuinstad wensten te wonen, een voorrecht daar te leven. Ook Steenberg (AR/CHU) legde de nadruk op het vernieuwende karakter dat het eerste deelplan kenmerkte. Hij vond, dat men de moed moest opbrengen nieuwe paden te bewandelen.

In zijn antwoord op deze loftuitingen memoreerde Elsenburg de moeizame besluitvorming, met als hoogtepunt het bezoek van minister Bogaers met zijn staf aan Amsterdam in februari van dat jaar. Ik geef een wat langer citaat, waaruit de pre-occupatie met de beoogde originaliteit blijkt. De essenties van het plan: het tweede onderhuis, de droogloop, de autovrije binnenterreinen en de parkeergarages waren, zo benadrukte hij, gebleven.

'Als er één stad in Nederland is, die moet trachten telkens nieuwe wegen aan te geven, zal dat Amsterdam moeten zijn. Die nieuwe wegen zijn aangegeven. Het is natuurlijk een groot nadeel, dat als gevolg van de vertraging bij de parlementaire behandeling het stedenbouwkundig plan in een betrekkelijk korte tijd tot stand moest worden gebracht. (...)

Thans verkeert het plan, globaal gezien, in het laatste stadium. Men kan nu terecht de vraag stellen, waarom men dan toch zo laat is. Sprekers antwoord hierop is, dat dit stedenbouwkundige plan met zich brengt, dat alles, wat vroeger binnen het gemeentelijk kader een routinezaak was, thans geheel nieuw is. (...)

Er is dus inderdaad sprake geweest van vertraging mede als gevolg van de originaliteit van het plan (...) Wat toekomstige vertragingen betreft zal men in grote mate te maken krijgen met het standpunt van het Rijk ten aanzien van deze plannen. (...) Hij kan alleen zeggen, dat enige tijd geleden minister Bogaers met zijn staf in Amsterdam is geweest en toen in ieder geval geen veto over het plan als zodanig heeft uitgesproken. (...)

Men kan (...) bij een dergelijke stedenbouwkundige opzet niet een woning bouwen, die er helemaal niet bij past. Er moet een zeker evenwicht zijn. Deze stedenbouwkundige opzet vereist bijvoorbeeld een extra onderhuis. Als men dat niet maakt, is het stedenbouwkundige plan zinloos geworden. Men kan evenmin de aanleg van parkeergarages achterwege laten en een straatje projecteren, waarin de auto's kunnen rijden.'

Ook deze voordracht aanvaardde de raad zonder hoofdelijke stemming, nadat Van Pol nogmaals zijn enthousiasme over de stedenbouwkundige conceptie had betoond en Herfst met klem had afgeraden 'een goed idee, dat voor de volkshuisvesting van bijzondere betekenis is, prijs te geven'.

Op 3 mei 1967 en 28 juni 1967 gaat de raad ten slotte ook met voordrachten voor de woningbouw in de laatste twee delen D en E accoord, opnieuw zonder hoofdelijke stemming.

Organisatie van het bouwproces

In september 1963 begon het opspuiten van de Bijlmermeer, zodat eind 1965 de eerste terreinen bouwrijp zouden zijn. Stadsontwikkeling kon zo allerlei beslissingen met betrekking tot de infrastructuur en het bouwrijpmaken van het gebied nemen, nog voor er een uitgewerkt ontwerp voor de bebouwing was.

De dominante positie van de Amsterdamse planners in het bouwproces was verder een noodzakelijk gevolg van de gekozen uitgangspunten, zoals de verkeersinfrastructuur (metrostelsel, kruisingsvrije scheiding van wegen voor langzaam verkeer, parkeergebouwen) en de autovrije binnenterreinen. Van de ontworpen verkaveling met de zeer lange in honingraatvorm gegroepeerde gebouwen konden de aangezochte architecten niet meer afwijken.

Na het opspuiten en bouwrijpmaken - de eerste zelfstandige productiefase - volgde de woningbouw. De aanleg van de groengebieden, de voorzieningen en het stadsspoornet waren eveneens op zichzelf staande processen. Binnenstraten met collectieve voorzieningen, parkeergarages en subcentra zouden er vervolgens één geheel van maken. Situering en vormgeving van deze elementen waren door Stadsontwikkeling aangegeven. Het afzonderlijke vraagstuk van financiering en exploitatie van deze collectieve middelen werd op de lange baan geschoven.

Het is van belang om vast te stellen, dat bij de uitvoering van de verschillende onderdelen van het stedenbouwkundig plan voor de Bijlmermeer de hoofdlijnen volledig zijn aangehouden: een percentage hoogbouw van 92 procent, de scheiding der verkeerssoorten, het parkeren in parkeergebouwen en niet in de laatste plaats een metastelsel.

Onvrede

De Concept-notitie Bijlmermeer maakte melding van 'onvrede bij tal van bewoners' en schreef dit onbehagen toe aan 'het niet-geïntegreerd en met sterke vertraging uitvoeren van een geïntegreerd ontwerp' en aan de problemen ten gevolge van *nieuwe elementen in het woonmilieu*. Daarmee doelde de Dienst Volkshuisvesting op een proces van 'uitkleding': de door de minister geëiste versoberingen bij ingediende prijsaanbiedingen. Om hieraan gevolg te geven verminderde de architect het aantal liften per woning. In deel A was er één lift per 45 woningen, in deel B één lift per 86 woningen en in deel D bleef men zitten met liften om de 90 woningen. Dit was ook het deel waarin de meeste collectieve ruimten werden omgezet in woningen.

Pas het laatst voorbereide deel E-Noord - het bouwteam hiervoor startte mei 1970 - wijkt in zijn opzet af van het oorspronkelijk stedenbouwkundige plan. In plaats van de honingraatverkaveling komen hier woontorens met een afwisselende bouwhoogte die varieert van 6 tot 10 woonlagen; geen galerijen meer, en gefinancierd binnen de premiesector, omdat er vanwege hoge kwaliteit en andere verkavelingsvorm aanleiding toe was.¹²



afb. 8.3

Parkeergebouw Kempering en metrostation Kraaiennest

afb. 8.4

Parkeergebouw Florijn



Parkeergarages

De vertragingen in het planproces hadden onder meer betrekking op een beslissend onderdeel van het ontwerp: de parkeergarages. Pas in 1968 stelde Stadsontwikkeling een programma van eisen op voor de parkeergebouwen als schakeling van verschillende functies rond wonen en verkeer.

De parkeergebouwen dienden meer te zijn dan alleen autostalling. Ze waren immers ook toegang tot de woongebouwen en daarom wilde men de 'poortfunctie' benadrukken door informatiestands, een zit- en wachtgelegenheid, telefooncel, brievenbus, kiosk en dergelijke aan te brengen.¹³

De parkeercomplexen zouden uiteindelijk zonder rijkslening en jaren na de oplevering van de woonblokken gereed komen, zonder hun multi-functionele karakter: de voorzieningen voor de afwikkeling van het bedieningsverkeer (laad- en losplatforms, elektrische lorries), het bewakingssysteem en de was- en sleutelplaatsen werden weggelaten.¹⁴

Overige voorzieningen

Commerciële voorzieningen, zoals winkels, mochten er in de blokken niet komen, maar waren in een drietal winkelcentra onder parkeergebouwen en wegviaducten gepland. De inrichting van deze centra kon pas van start gaan na voltooiing van de garages. En dit was dus pas jaren na de oplevering van de woningen het geval.

De collectieve blokvoorzieningen dienden een verlengstuk van het wonen te vormen en zouden een deel van de kleinschalige buurtvoorzieningen herbergen. Ze varieerden van praktijkruimten tot vergaderlokalen, van jongeren- tot bejaardenso-cieteit en van logeerkamer of kinderbewaarplaats (voor een deel van de dag) tot hobby- of huiswerkruimte.¹⁵ De werkgroep die de programmering van deze voorzieningen voorbereidde ging er van uit, dat vrijwel alle collectieve ruimten onder zeggenschap van bewoners zouden vallen. Een daartoe te vormen stichting zou zorg dragen voor het beheer en de exploitatie. De woningbouwverenigingen namen de afbouw voor hun rekening: de sanitaire en elektrische aansluitingen en de afwerking van plafonds, vloeren en wanden.

Maaivelden

De open ruimten tussen de blokken, waarvan de gevelafstanden circa 200 meter bedragen, kregen een formaat dat vergelijkbaar is met de afmetingen van een klein stadspark, zoals bijvoorbeeld het Sarphatipark in Amsterdam-Zuid.

Aanvankelijk stond de ontwerpers een coulissenlandschap voor ogen: een overwegend open terrein met coulissen van opgaande bomen en struikpartijen. Er zou een samenspel ontstaan van groen en water met de strakke horizontale lijnen van de

langgerekte en hier en daar gebogen flatgebouwen. In het groen waren ca. 60 kleuterspeelplaatsjes, twintig trap- en basketbalveldjes en een tiental rolschaatsbanen begroot. Verder sierwater waarop men ook kan kanovaren en ca. 700 banken.¹⁶

Tijdens de uitvoering is de visie op de inrichting ingrijpend gewijzigd. Degenen die met de vormgeving van het groen tussen de blokken waren belast, vonden dat de zich in het maaiveld bevindende bewoners de omringende bebouwing *niet* moeten zien. 'Tegen de gevel zijn groenschermen geplaatst die de bewoner, die zich in het hof bevindt, de bebouwing erachter laat vergeten en hem niet te kijk stelt vanuit de bebouwing.'¹⁷ Hiertoe was dus een dichte beplanting nodig. Men koos voor een plantsysteem dat ook in het Amsterdamse Bos werd toegepast, om te voorkomen dat 'een gestroomlijnd plantsoen' zou ontstaan. Een programma voor de inrichting van de open ruimten met betrekking tot de aantallen kinderspeelplaatsen, trapveldjes e.d. werd door de Afdeling Stadsontwikkeling opgesteld, 'na een sociologisch onderzoek, en met voorspellende gegevens voor de toekomst'. Hoe dit 'sociologische onderzoek' is verricht, blijft echter geheel in het duister.¹⁸

Financiële aspecten

De kosten voor het bouwrijpmaken en de realisering van de toegangswegen in het eigenlijke Bijlmergebied werden in 1964 geraamd op 160 miljoen gulden.¹⁹ In oktober 1966 bedroegen de reeds gemaakte kosten voor bouwrijpmaken en infrastructuur 181 miljoen gulden.²⁰

Een commissie van het ministerie van Binnenlandse Zaken becijferde een jaar later het totaal aan te verrichten uitgaven in een rapport 'Bestemmingsplan Duivendrecht 1967' op 507 miljoen gulden, gerekend naar het prijspeil 1968. Dit bedrag was als volgt opgebouwd: halfhoge wegen 216 miljoen, de verlengde Gooise Weg 120 miljoen, NS/metro-werken 80 miljoen, Gaasperdammerweg 85 miljoen en verplaatsing hoogspanningsleidingen 6 miljoen. De ongedekte kosten hiervan, ten laste komend van de drie betrokken gemeenten Amsterdam, Ouder-Amstel en Diemen, bedroegen 384 miljoen gulden. In een bespreking van dit rapport met de ministers Beernink (Binnenlandse Zaken) en Schut (Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) zegde loco-burgemeester Polak daarom toe dat Amsterdam, ter vermindering van de onrendabele lasten, het stelsel van halfhoge wegen in de Zuid-Bijlmer zou laten vervallen.²¹

In 1965 leefde bij het Amsterdamse gemeentebestuur de verwachting, dat de kale huur van een woningwetwoning in de Bijlmermeer ongeveer 170 gulden per maand zou bedragen. Dit was al aanmerkelijk meer dan de huur van de gemiddelde arbeiderswoning in de oude wijken van Amsterdam. Niettemin stuurden B en W

nog aan op doorschuiving van bewoners uit deze te saneren woongebieden naar de Bijlmermeer. Inmiddels was uit onderzoek bekend, dat ten gevolge van de stijging van de bouwprijzen deze woningen voor arbeiders onbereikbaar zouden worden. Aan het einde van 1969 schommelde de kale huur van de flats tussen de 200 en 400 gulden.

Tabel 8. Woningvoorraad Amsterdam en Bijlmermeer

Kale huur per maand per eind 1969 (percentages)²²

	Amsterdam	Bijlmermeer
tot f 200	14	2
f 200 - f 250	30	38
f 250 - f 300	34	51
f 300 - f 400	12	9
f 400 - f 500	2	-
f 500 - f 600	4	-
≥ f 600	2	-
koop	2	-
	100	100

Servicekosten betroffen 'de vele extra's die de Bijlmerhuizen bieden': centrale verwarming, centraal warm water, de kosten van de huismeester, de kosten van liften en van het centraal antennesysteem. De brochure *Toekomst te huur* voegde hier aan toe: 'Wat ook niets extra kost is het comfort van een flat in de Bijlmer. Deze vorm van wonen is in Nederland nog totaal nieuw en daarom is het misschien niet overbodig om nog eens te herhalen dat de huurder van een Bijlmerhuis ook het hele verzorgingsklimaat huurt. Dat omvat bij voorbeeld het gebruik van de elektrische wagentjes voor het vervoer van zware stukken in de flats, maar ook het gemak van vergaderruimten, koffiebars, kiosken en andere gemakken in de binnenstraat van de eigen flat.'²³

In het volgende hoofdstuk keert de de problematiek van de hoge woonlasten in de Bijlmermeer terug.

8.4 DE HOOFDOPZET VAN DE ZUID-BIJLMER

Vanaf 1965 troffen de Amsterdamse diensten Publieke Werken en Volkshuisvesting - aanvankelijk geheel in de lijn van de uitgangspunten voor de Noord-Bijlmer - de noodzakelijke voorbereidingen voor het zuidelijke deel. Men ging er van uit dat in de Zuid-Bijlmer in 1970 de eerste paal de grond in zou gaan.

Het bouwrijpmaken startte in mei 1968 en in november 1968 werden de eerste half-hoge wegen aangelegd. De kwantitatieve verhoudingen met betrekking tot de woonvormen weken sterk af van de oorspronkelijke opzet, die gelijk zou zijn aan die van de Noord-Bijlmer.

Na elkaar verschenen bebouwingsvoorstellen voor woningbouw in verschillende woonvormen, voor woningbouw in drie en twaalf woonlagen en voor woningbouw in zes en negen woonlagen.²⁴ Inmiddels begon de stadsvernieuwing in de oude wijken op gang te komen en de Amsterdamse Federatie van Woningbouwverenigingen en de Stichting Holendrecht zorgden voor een omwenteling in de woning-programmering door in het eerste deel van Gaasperdam (zoals de naam voor Bijlmer-Zuid nu officieel luidde) uitsluitend portiek-etagebouw te eisen.²⁵ Wanneer we ter vergelijking naast de Noord-Bijlmer de in 1985 berekende woningdifferentiatie voor de gehele stadsuitbreiding Zuidoost leggen, zien we het volgende opmerkelijke beeld. Het percentage hoogbouw in de Noord-Bijlmer bedraagt 92, in Holendrecht-West nul en in de Zuid-Bijlmer ofwel Gaasperdam inclusief Holendrecht (na voltooiing) elf.²⁶

Tabel 9. Woningdifferentiatie in percentages²⁷

	Bijlmer-Noord	Bijlmer-Zuid	Holendrecht-West
eengezinshuizen	8	35	0
4,5 lagen	0	54	100
hoogbouw	92	11	0
	100 (16.832) ¹	100 (14.650) ²	100 (3126)

1 Woningaantal volgens het plan in 1973 en de daarop gebaseerde berekening

2 Woningaantal na realisatie

De Federatie wilde geen grootschalige, monofunctionele 'betonstad' meer. De noodzaak van groene hoven werd betwist en ook de binnenstraten en de parkeergarages, met elkaar de 'organisatie van het collectieve leven' belichamend, dienden te vervallen.

Van de integrale visie, die in 1965 culmineerde in Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding, was alleen nog de op dijken gelegen hoofdinfrastructuur, bestaande uit autowegen en metro, over.

9.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk gaat over de tevredenheid met het wonen in de Bijlmermeer tussen 1970 en het einde van de jaren tachtig. Paragraaf 9.2 geeft een aantal kerncijfers over het wonen. Tegen de achtergrond van deze cijfers belicht ik in paragraaf 9.3 de woonsatisfactie zoals deze naar voren komt uit verschillende onderzoeken die in de loop der jaren zijn verricht. Daarnaast vermeld ik een aantal reacties van deskundigen die in deze jaren zijn gegeven.

Een onderscheid zal worden gemaakt in vier perioden:

- 1965-1970: de start van de bebouwing en het stadium van de pioniers, de eerste bewoners;
- 1970-1974: de periode waarin het eerste deel van de uitbreiding Zuidoost wordt voltooid;
- 1974-1982: de periode waarin probleeminventarisaties elkaar opvolgen;
- 1982-1987: de fase die wordt gekenmerkt door een aantal fundamentele stedenbouwkundige en beheersmaatregelen waarvan de effecten officieel geëvalueerd zijn.

9.2 BEWONING

De belangrijkste achtergrondgegevens die bekend moeten zijn bij een schets van twee decennia 'woonwaardering' betreffen de ontwikkelingen ten aanzien van:

- de omvang en samenstelling van de bevolking;
- de omvang van de woningvoorraad;
- verhuisfrequenties en woonduur; en
- leegstand in de hoogbouwwijk.

Bevolking en woningvoorraad

Van de drie buurtcombinaties -2, -3 en -4 die samen de Bijlmermeer vormen, ziet de ontwikkeling in de bevolkingsomvang en de woningvoorraad er als volgt uit:



afb. 9.1/9.2

Uitbreiding van de woningvoorraad in de Noord-Bijlmer
Haardstee en Hoptille



Tabel 10. Ontwikkeling van bevolking en woningvoorraad Amsterdam-zuidoost
1971 - 1987

Per 1.1	Buurtcomb. -2		Buurtcomb. -3		Buurtcomb. -4	
	Woningv.	Bevolking	Woningv.	Bevolking	Woningv.	Bevolking
1971	1661	3342	2347	4728	896	1948
1972	2075	4912	3301	7456	1651	3580
1973	2385	5340	4563	10480	2209	4442
1974	2929	6016	4882	12024	2767	6274
1975	4066	8588	5585	14127	3986	8530
1976	4554	10526	5814	15730	4906	9844
1977	4554	10612	5900	16300	4955	10863
1978	4554	10566	6195	16613	4964	11216
1979	4556	10435	6181	16402	5128	11336
1980	4555	10739	6181	16952	5244	11661
1981	4560	10916	6182	16831	5262	11797
1982	4815	10960	6187	15992	5262	11676
1983	5330	11351	6186	14261	5262	11084
1984	6337	11441 ¹	6343	12285 ²	5301	10725
1985	8427	15093	7514	13199	5300	10521
1986	9070	16520	7758	14010	5299	10521
1987 ³	9773	18899	13119	25774	--	--

Bron: Jaarboeken *Amsterdam in cijfers*, Bestuursinformatie gemeente Amsterdam

1) incl. Venserpolder

2) incl. Groesbeekdreef

3) Nieuwe indeling buurtcombinatie: 93 Bijlmer Centrum (woonblokken D,F,H), was -2;

94 Bijlmer Oost (woonblokken E,G,K), was -3 en -4.

Uit de toename van de woningvoorraad blijkt, dat er tussen 1976 en 1981 maar weinig woningen bijkomen. Daarna neemt het aantal woningen weer sterk toe. De toename in de woningvoorraad na 1981 in de buurtcombinaties -2 en -3 houdt verband met de nieuwe woningen in de projecten Haardstee, Hoptille, Heesterveld, Groesbeekdreef en Venserpolder.

Een belangrijke component in de bevolkingsontwikkeling betreft de vestiging van Surinamers, Antillianen en buitenlanders.

Spoedig na de oplevering van de eerste woningen vestigden zich in de Bijlmer-

afb. 9.3

Uitbreiding van de woningvoorraad in de Noord-Bijlmer
Groesbeekdreef



meer Surinamers, Antillianen en buitenlanders (voornamelijk uit gebieden rond de Middellandse Zee). In 1971 kwamen er bijvoorbeeld ongeveer 1000 Surinamers en Antillianen en 600 buitenlanders wonen en in 1972 waren deze getallen 750 en 600. In 1974 bedroeg het percentage Surinamers en Antillianen ongeveer 15 en het percentage buitenlanders 9. Het percentage Surinamers en Antillianen zou in de loop der jaren nog verder stijgen, het percentage buitenlanders ook, zij het in mindere mate.

In 1976 waren deze percentages: Surinamers/Antillianen 20 procent en buitenlanders 8.

In 1982 was het aantal Surinamers en Antillianen 9700, op een totaal van 38.600 inwoners in de drie buurtcombinaties. Hun aandeel was daarmee opgelopen tot 25 procent.

In 1986 waren er 13.000 Surinamers en Antillianen op een totaal van 41.000 inwoners in de drie buurtcombinaties. Het percentage bedroeg nu 32 procent.

In 1982 was het aantal buitenlanders 4800 ofwel 12 procent en in 1986 4200, ook weer 12 procent.

Door de jaren heen zou het percentage 'overige Nederlanders' (zoals de statistieken schrijven) navenant zakken. In 1986 was het aandeel 'overige Nederlanders' 55,8 procent.

Verhuysfrequenties en woonduur

In de Bijlmermeer verhuisde in 1972 al meer dan een kwart van de bevolking, zoals uit onderstaande tabel blijkt: ¹

Tabel 11. Percentage verhuisde personen van het gemiddelde bevolkingsbestand 1969 t/m 1973 in de Bijlmermeer

1969	12
1970	14
1971	20
1972	27
1973	30

Topjaar was 1973. Ter vergelijking: in nieuwe wijken als Osdorp en Buikslotermeer schommelde dit percentage rond de 10 procent. ² Na 1979 neemt de verhuysfrequentie opnieuw toe. ³

De woonduur, het aantal jaren dat een huishouden op één adres doorbrengt, was in 1980 in de Bijlmermeer en ter vergelijking in Amsterdam als volgt:⁴

Tabel 12. Woonduur in 1980

Aantal jaren op adres	Bijlmermeer	Amsterdam
Korter dan 1 jaar	19%	13%
1 tot 2 jaar	25%	20%
3 tot 4 jaar	24%	12%
5 jaar	13%	6%
6 jaar en langer	18%	47%

Hieruit blijkt dat er maar betrekkelijk weinig mensen in de Bijlmermeer zijn die er tamelijk lang wonen: zes jaar en langer 18 procent, tegenover Amsterdam 47 procent. Nadat de woningvoorraad ongeveer zes jaar constant is geweest, wijzigt de situatie zich in 1982. In de drie buurtcombinaties komt dan nieuwbouw gereed aan de Groesbeekdreef en in de Venserpolder. Een overzicht van de verhuizingen binnen en vertrek uit de Bijlmermeer geven de volgende twee tabellen:

Tabel 13. Verhuizingen binnen de Bijlmermeer en vertrek uit de Bijlmermeer 1980-1984 (indexcijfers 1980 = 100)

Jaar	Verhuizingen	Vertrek naar:			Totaal vertrek
	binnen de Bijlmermeer	ov. Zuidoost	Amsterdam	buiten Amsterdam	
1980	100	100	100	100	100
1981	135	237	113	122	126
1982	155	282	134	139	146
1983	171	395	144	127	150
1984	259	387	132	91	125

Deze tabel toont de groei van het aantal verhuizingen binnen de Bijlmer tussen 1980 en 1984. De kolom Vertrek naar overig Zuidoost: de opleveringen in Gaasperdam in de eerste helft van de jaren tachtig deden het vertrek naar die wijk sterk toenemen. De kolommen Vertrek naar Amsterdam en Vertrek naar buiten Amsterdam: ook hier deed zich de invloed gelden van oplevering van nieuwe woningen, in het bijzonder in Almere.



afb. 9.4
Uitbreiding van de woningvoorraad in de Noord-Bijlmer
Venserpolder

afb. 9.5
Geldershoofd (voorheen Gliphoeve)



Tabel 14. Vertrek uit de Bijlmermeer 1980-1984 (in %)

Jaar	Vertrek naar:			Totaal	
	ov. Zuidoost	Amsterdam incl. Zuidoost	buiten Amsterdam	in %	abs.
1980	6	37	57	100	6815
1981	12	33	55	100	8589
1982	12	34	54	100	9935
1983	17	36	47	100	10228
1984	20	39	41	100	8495

Deze tabel toont, dat het vertrek naar buiten Amsterdam steeds veel groter was dan het vertrek naar Gaasdam.

De absolute cijfers over deze periode voor vestiging en vertrek (niet uit de tabellen af te lezen) tonen van 1980 tot en met 1983 vertrekoverschotten uit de Bijlmermeer van (afgerond) 400, 1500, 2500 en 2700. Pas in 1984 was er weer een vestigingsoverschot van bijna 2000 personen.

Leegstand

Terwijl er bij oplevering van de laagbouwoningen in Kelbergen in februari 1972 al leegstand in de hoogbouw van de Bijlmermeer optrad, werd het pas vanaf 1977 steeds moeilijker gegadigden te vinden voor een woning in de hoogbouw.⁵ De Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties bracht in 1981 de notitie 'Bouwen voor de leegstand?' uit. Eén van de hoofdlijnen uit deze notitie was dat bij een sterk verhoogde produktie van relatief dure woningwetwoningen in Amsterdam leegstand zou optreden, hetzij in deze nieuwbouw zelf, hetzij in de bestaande woningcomplexen, die nagenoeg even duur of zelfs nog duurder waren. Tot de laatste categorie behoorde de Bijlmermeer.

De zorgelijke ontwikkeling van de verhuurbaarheid van de hoogbouwoningen in de Bijlmermeer leidde in december 1983 tot de oprichting van één afzonderlijke woningcorporatie met de naam Nieuw Amsterdam.⁶

Begin 1983 was de leegstand in de Bijlmerhoogbouwwijk 10 procent, elk volgend jaar stijgt het percentage. In de loop van 1983 nam het toe tot 18 procent. Dit percentage verschilde sterk van complex tot complex, bijvoorbeeld van vrijwel nul in Kouwenoord tot 30 procent in Gliphoeve I, het latere Geldershoofd.⁷

Begin 1984 bedroeg de leegstand 20 procent, begin 1985 24 procent. Hierna zette een daling in: begin 1986 22 procent en begin 1987 14 procent.

Oorzaak van de leegstandsdeling vormde de scherpe daling in de nieuwbouw in

Amsterdam-Zuidoost na 1985. De daling in de leegstand valt verder ten dele toe te schrijven aan een groot aantal maatregelen die vanaf de oprichtingsdatum van Nieuw Amsterdam zijn uitgevoerd. Het programma kwam op ruim 300 miljoen gulden: 131 miljoen voor woningverbetering en groot onderhoud (de 'bruidsschat' van de oude corporaties aan Nieuw Amsterdam), 100 miljoen van het rijk, bestemd voor een structurele verlaging van de netto huur en 75 miljoen van de gemeente, waarvan de belangrijkste kostenpost waren het gratis maken van de parkeergarages en een verandering van de maaivelden.⁸

9.3 DE WAARDERING VAN HET WONEN IN DE BIJLMERMEER

Woononderzoek

Hoe was de woonsatisfactie in de Bijlmermeer? Hoe hebben door de jaren heen bewoners hun woning en woonomgeving gewaardeerd? In het algemeen is het beantwoorden van dit soort vragen niet eenvoudig. Dit blijkt wel uit de theoretische literatuur over het onderwerp 'woonwaardering', die een grote variatie aan benaderingen laat zien.⁹ Wanneer de diverse vraagstellingen en gezichtspunten toch op één noemer worden gebracht, valt de waardering van het wonen met drie aspecten in verband te brengen:

- wensen ten aanzien van de woonsituatie;
- beleving van een aantal aspecten van de woonsituatie;
- woonactiviteiten.¹⁰

Zoals reeds in hoofdstuk 6 bleek, is onderzoek naar *woonwensen* in de jaren vijftig langzaam op gang gekomen. In het begin werd meestal alleen naar het oordeel over de woning, later ook over de woonomgeving gevraagd. Daarnaast zijn vragen naar de geneigdheid om te verhuizen bij dit type onderzoek te rangschikken. De techniek van materiaalverzameling is primair de enquête. Deze heeft een aantal voordelen: het is mogelijk een direct verband te leggen tussen de concrete woonsituatie en de appreciatie daarvan door de bewoner(s) en motiveringen kunnen, voor zover bewust, worden gegeven.

Punten van kritiek bij het woonwensenonderzoek zijn onder meer:

- De bewoner wenst die woonvorm die hij uit eigen ervaring kent.
- Wensen worden geïnspireerd door normen die de bewoner 'sociaal gelegitimeerd' acht.
- Soms zijn de woonwensen niet getoetst aan eisen van realiseerbaarheid.

Niettemin is dit type onderzoek met name van belang om inzicht te verkrijgen in de woningmarktsituatie.

Onderzoek naar *woonbeleving* houdt verband met:

- de wijze waarop de bewoner zijn omgeving waardeert, en
- de tevredenheid met allerlei aspecten van de woning en de woonomgeving.

Ook op dit soort onderzoek is veel kritiek gekomen. Verschillen in tevredenheid hangen immers niet alleen samen met bepaalde kenmerken van woonsituaties. Er zijn 'tevreden' mensen, ook in 'objectief' barre woonomstandigheden.

Ten slotte geeft ook een analyse van *woonactiviteiten* inzicht in de waardering van de woonsituatie. Woonactiviteiten kunnen verband houden met het gebruik van voorzieningen, de frequentie van sociale contacten e.d.

Ondanks de kritiek die erop mogelijk is, vormen de drie aspecten wensen, belevingen en activiteiten een bruikbaar kader voor de interpretatie van de hierna volgende gegevens.

Is 'officieel' onderzoek één bron van informatie, daarnaast kunnen uiteraard tal van andere documenten en berichten inzicht verschaffen in de (on)aantrekkelijkheid van een nieuwe stadswijk. Wat de Bijlmermeer betreft, wordt dit door een nog te behandelen nota aan de gemeenteraad van het raadslid Matteman c.s. geïllustreerd.

Bijelkaar genomen, zijn er naast enquête-uitkomsten de volgende indicaties van woon(dis)satisfactie:

- Omvang van de leegstand in relatie tot de situatie op de woningmarkt. Dit gegeven is vooral relevant bij een min of meer ruim aanbod.
- Soorten bewoners: in hoeverre hebben deze keus gehad?
- Evolutie van de bewoning: opwaartse waardering ('upgrading', bijvoorbeeld in bepaalde wijken waar huurwoningen worden omgezet in koopwoningen); verbetering van een vervallen woonwijk door nieuwe bewoners met een hogere sociaal-economische positie ('gentrification'); of juist afnemende waardering ('downgrading').
- Opinies van bewoners, gepubliceerd in media.
- Acties van bewoners, bijv. voor huurverlaging of woningverbetering.
- Frequentie van burenccontacten tegenover sociaal isolement en de waardering daarvan.
- Onveiligheid in de woonomgeving (frequentie van inbraken, aanrandingen, diefstal uit auto's).
- Gebruik van de woonomgeving dat niet overeenstemt met de bedoelingen van ontwerpers en planners. De Deense architect S. Rasmussen stelde in dit verband: 'Eén van de bewijzen van goede architectuur is, dat het leven er zich ontplooit, zoals

de architect zich dat had voorgesteld.¹¹ En van Le Corbusier is de uitspraak: 'Het is altijd het leven dat gelijk heeft, en de architect die ongelijk heeft.'¹²

Fluctuaties in de tijd

Tijdens de aanleg van een nieuwe stadswijk zal de woonsituatie door de vele bouwactiviteiten per maand en per jaar sterk veranderen. Dit draagt ertoe bij, dat de waardering van het wonen in een nieuw woongebied aanzienlijk kan variëren. Tijdens de jaren dat de flatcomplexen werden gebouwd, was dit ook in de Bijlmermeer het geval. H. Kemps, die tussen 1969 en 1976 in de stadswijk-in-woording achtereenvolgens werkte bij een pastoraal team, een communicatiecentrum en ten slotte bij de Stichting Samenlevingsopbouw Bijlmermeer, signaleerde dit verschijnsel in 1983 als volgt:¹³

'De jubelklanken waarmee het nieuwe woongebied door de gemeente en woningbouwverenigingen werd aangeprezen misten in het begin hun uitwerking niet. Vol geestdrift en gedreven door de pioniersgeest trokken de eerste bewoners eind 1968 de pas opgeleverde flats binnen. Ze waren gelegen in het deel, dat aanvankelijk deel-A en later de H-zone werd genoemd. De eerste bewoners waren in het algemeen erg blij met deze nieuwe in hun ogen revolutionaire woonwijk. Ze waren vooral enthousiast over het verkeersvrije maai-veld, de groene ruimte eromheen, dit alles nadrukkelijk in vergelijking met de overvolle, drukke en vaak te kleine huizen in de 19-eeuwse wijken van Amsterdam met zijn overvolle en voor kinderen en ouderen onveilige straten. Ook werden zij gecharmeerd door de gedachte dat voor de sociale en culturele aspecten met een schone lei begonnen kon worden.'

Vier perioden

De woongeschiedenis van de Bijlmermeer valt in vier perioden te onderscheiden. De zojuist geciteerde impressie van Kemps heeft duidelijk betrekking op de *eerste* periode. Deze periode begint met de beeldvorming direct na de officiële presentatie en eindigt met de woonervaringen van de pioniers, de eerste bewoners in de jaren 1969 en 1970.

In de *tweede* periode - 1970 tot 1974 - worden de woningcomplexen in de delen A, B, C, D en E afgebouwd. Het stedenbouwkundige plan 'Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding' krijgt dan zijn voltooiing.

De jaren 1974 tot 1982 markeren een *derde* periode, een periode van toenemende zorg over de ontwikkelingen in de Bijlmermeer. In 1974 verschijnt een onderzoekrapport 'Verhuizen naar, in en uit de Bijlmermeer'; in 1980 presenteert het Wijkopbouworgaan 'Van de Bijlmer méér maken. Een Deltaplan voor de Bijlmermeer' en in 1982 brengt de Beheersgroep Bijlmermeer een knelpuntenonderzoek uit.

De laatste periode 1982 tot 1987 omvat zowel de oprichting als de opheffing van het Projectbureau Hoogbouw Bijlmermeer, twee Effectrapportages en het officiële begin van de stadsdeelraad Amsterdam-Zuidoost.¹⁴

1965-1970: Pioniers

Zoals we in paragraaf 7.4 al zagen, kreeg het plan voor de zuidoostelijke stadsuitbreiding direct na de officiële presentatie een goede pers. Het eerste commentaar van deskundigen, waarvan hierna een indruk wordt gegeven en dat niet onbelangrijk is geweest voor de beeldvorming over dit toekomstig stadsdeel, loopt uiteen van enthousiasme tot afkeuring.

In een artikel in de *Haagse Post* (12-6-1965) werden onder de kop 'Onmenselijk. Avant-garde onder de architecten wil nóg meer dan Bijlmermeer', enkele architecten aan het woord gelaten, waaronder Anton Alberts en Aldo van Eyck. Op de vraag of zij zich scharen achter de lof die het Bijlmer-project in de pers is toegezwaaid, antwoordde Alberts: 'Ik zou geen aanval op de Bijlmermeer willen ondernemen. De functionaliteit ervan is grappig, maar heeft men de mens niet wat te veel vergeten?'

Aldo van Eyck zei onder meer: 'Ik zou die ontoegankelijke, angstwekkende Bijlmermeerblokken, waar men alleen woont, slaapt en eet, gradueel willen ombuigen. Maar dat is meer een kwestie van een andere filosofie, een ander vertrekpunt dan kritiek op dit speciale plan.'

En Constant Nieuwenhuys, 'de schepper van de nog niet verwezenlijkte, met vrijwel alle wetten brekende toekomststad "Nieuw Babylon"': 'Ik heb niets tegen dit plan in het bijzonder, maar voel weer het onbehagen dat me overkomt bij de hele huidige stedenbouw (...). Met de verlangens van de toekomstige homo ludens, de spelende mens wordt te weinig rekening gehouden. (...) Ik zie straks in die Bijlmermeer, met zijn gebrek aan gezelligheidsknooppunten, een intensief nozemdomein ontstaan, waar ik overigens geen enkel bezwaar tegen heb, als creatief verschijnsel dan.'

In het *Algemeen Handelsblad* (26-6-1965) schreef de architect T. Hazewinkel het artikel 'Voor en tegen plannen Bijlmermeer'. Hij vroeg zich af of wel voldoende rekening was gehouden met de woonwensen van de midden-inkomensgroepen die men juist wilde wegglokken uit hun goedkopere huizen in oudere buurten. Hij noemde verkavelingsvorm en groenvoorziening té massaal en mechanisch om acceptabel te zijn, waarbij het hem verbaasde dat alternatiefstudies nergens werden getoond: 'met de stedenbouwfilosofie van 1930 en de technische hulpmiddelen van 1965 wordt een stad gebouwd voor het jaar 2000'.

Tijdens een door het Bouwcentrum belegd forum over het uitbreidingsplan voor

de Bijlmermeer in november 1965¹⁵ noemde prof. G.A. Wissink uit Nijmegen het plan voor de Bijlmermeer 'gaaf en consequent doordacht'. Zijn bezwaar ging in hoofdzaak uit naar het zeer lage percentage eengezinshuizen. Met een veel groter percentage, bijv. vijftig, samen met echt hoge gebouwen tot vijftien of achttien etages, was zijns inziens urbaniteit ook wel te bereiken (*Het Parool* 6-11-1965).

In *De Groene* (4-12-1965) publiceerde J. Petri onder de kop 'Gefrustreerd wonen tussen technisch vertoon' een artikel waarin hij zich afvroeg waaraan een woning met toekomstwaarde diende te voldoen. Ten aanzien van drie punten ligging ten opzichte van de werkgebieden, scholen, winkels en openluchtrecreatie - noemde hij het woonmilieu gunstig. Maar het vierde punt was 'zo verkeerd aangepakt dat het de andere drie volkomen ondermijnt': het micro-stedebouwkundige aspect van de woonomgeving. Ten koste van zeer hoge bouwsommen, aldus Petri, frustreerde men een aantal elementaire, aan de moderne gezinswoning te stellen eisen. Ondanks een vertoon van technisch comfort werd de klok teruggezet.

In *Algemeen Handelsblad* (14-11-1967) schreef Wiek Röling het artikel 'Bijlmermeer kan echt heel mooie stad worden'. Hij stelde hierin, dat de nieuwe stad misschien veel meer antwoorden gaf op de wensen van de mensen van morgen, dan de aanvankelijke beoordelaars van de Bijlmermeer dachten. 'De optimisten denken een ieder in een ruime, zonnige woning, genietend van de rust en het uitzicht van een "Vondelpark" aan beide zijden van het huis. En het zou best kunnen zijn dat het laatste lukt.' Hij voorspelde 'een ontspannen leefstad', niet in het minst omdat de verschillende sferen in de open tussenruimten 'geniaal getekend en schilderkunstige meesterwerken' waren.

Ir H. Priemus, in 1968 gepromoveerd op het proefschrift *Wonen-kreativiteit en aanpassing* vond in het tijdschrift *Wonen* (juli 1968) dat de woningen in deel A niet opzienbarend waren, met een relatief hoge huurprijs. Hij laakte het gebrek aan flexibiliteit en differentiatie. De criticus S.M. Pruys noemde het plan uniek en adembenemend, waarbij de discrepantie tussen stad en interieur tussen een goedkope keukenuitrusting en een onderkomen voor de auto - een tragische vergissing vormde (*Algemeen Handelsblad* 5-11-1968).

De reacties van deskundigen in deze periode variëren derhalve van enthousiasme tot afkeuring. De eerste bewoners waren aanvankelijk geestdriftig.

Al spoedig volgde echter de negatieve kritiek. Binnen twee jaar na de oplevering van de eerste flats verscheen een grondige nota over deze kritiekpunten.¹⁶ Deze 'nota-Matteman', ondertekend door de leden van de Partij van de Arbeid-fractie in de gemeenteraad L. Matteman, Ed. van Thijn, H.J. Nipperus en W.H. Sinnige, kwam op 23 december 1970 uit in het Gemeenteblad.

Na opgemerkt te hebben dat de Bijlmermeer sedert het midden van de jaren zestig als geheel niet meer op principiële wijze binnen de Raad ter sprake was gebracht, belichtte het viertal met behulp van de resultaten van een hoorzitting, die speciaal over het onderwerp met bewoners was belegd, verschillende facetten in de Bijlmer.

De nota behandelt in elf paragrafen achtereenvolgens democratie en inspraak, bestuur, stedenbouwkundige opzet, volkshuisvesting, winkelvoorzieningen, verkeer, onderwijs, sociaal-culturele voorzieningen, gezondheidszorg, sport en ten slotte openluchtrecreatie, daarmee de voornaamste punten van kritiek noemend die daarvoor al door de Stichting Contact- en Adviesorgaan Bijlmer (SCAB) naar voren waren gebracht.

Aan toekomstige bewoners was steeds voorgespiegeld, zo schreven de opstellers, dat tegelijk met de woningen een pakket voorzieningen zou worden afgeleverd. Veel van deze voorzieningen (zoals winkels en ruimten voor sport en recreatie) ontbraken echter - een schril contrast met het aanzienlijke kapitaal dat was gestoken in het stelsel van de verhoogde wegen met bijbehorende kunstwerken.

Het geboden assortiment in de winkels in het 'Aanloopcentrum', lag, mede door ruimtegebrek, ver beneden de geldende normen. Ook de afstanden tussen winkels en vaak nog in een zandwoestijn gelegen woningen waren te groot.

Ze herinnerden eraan, dat in de Bijlmermeer vervangende woonruimte zou worden gecreëerd in verband met de sanering van de 19^e-eeuwse wijken. In 1967 liet 51 procent van de bewoners van nieuwe woningen een vrije woning achter, in 1968 43 procent en in 1969 35 procent, een duidelijke indicatie voor de geringe animo om door te schuiven vanuit de bestaande voorraad. Schommelden de huren in de 19^e-eeuwse wijken grotendeels tussen de 40 en 80 gulden, het huurpeil in de Bijlmermeer lag vijf- tot tienmaal zo hoog. Ze schreven dan ook: 'Er is in de Bijlmermeer veel onbehagen. Ondanks het feit, dat de woningen groter zijn dan de woningen, die tot nog toe binnen de woningwetsector werden gebouwd, staat de huur in tegenspraak tot de kwaliteit van de woningen.'¹⁷

Klachten over de meer technische aspecten van woning en woonomgeving, zoals de vuilstortkokers, de geluidsisolatie, lekkages, de overlast van het verwarmingsstelsel, de moeilijke bereikbaarheid van de woningen voor bijzonder vervoer zoals verhuishagens, en klachten over vernielingen, diefstal en onveiligheid kwamen zeer frequent voor.

De vier raadsleden waren daarom niet verwonderd dat er over de hoogte van de huren (zowel van de woningen als van de parkeergarages) problemen waren gerezen. Verder signaleerden Matteman c.s. moeilijkheden rond het ziekenvervoer, illegaal parkeren op de maaivelden, de grote loopafstanden naar geparkeerde auto's,

het slecht functioneren van de binnenstraten, de onoverzichtelijkheid voor bezoekers en de vertraging in de scholenbouw.

Naar aanleiding van deze waslijst aan kritiekpunten constateerden B en W in maart 1971 in een pré-advies op deze nota, dat door de hoge kwaliteit van de woningen ondanks de hoge huren geen leegstand optrad en ook niet te vrezen viel.¹⁸ Dit nu was ongegrond optimisme, zoals in de volgende periode duidelijk aan het licht zou treden.

De 'balkonplatenactie' is een vroeg voorbeeld van bewonersprotest en daarom ter afsluiting van deze periode het vermelden waard. Bewoners in de H-zone (deel A) waren gewend aan hun vrije uitzicht uit de woonkamer. Opeens ging men ijzeren platen aan de voor de woonkamer gelegen balustrade ophangen. Protesten hadden geen resultaat, 'vooral ook omdat de architect meende, dat de bewoners hier geen oordeel over konden vellen. Als student had hij dit geleerd. De platen stonden op de tekening, ze waren geleverd, hadden een waarde van ongeveer een miljoen gulden en moesten worden opgehangen.'¹⁹ Een aantal bewoners heeft toen zelf de platen verwijderd. Een tussenoplossing bracht de vrede terug. Zij die de platen niet wensten werden er verder ook niet mee lastig gevallen. Bij de overige flats werden de platen opgehangen voordat de bewoners kwamen.

1970-1974: Voltooiing

F. Grunfeld, in 1970 gepromoveerd op het proefschrift *Habitat and habitation*, formuleerde als een van de daarbij behorende stellingen: 'De Bijlmer is een monument van vakidiotisme'.²⁰

D. Schuiling en R. de Groot onderzochten in 1971 de stedenbouwkundige uitgangspunten van de planning van de Bijlmermeer.²¹ Slechts zijdelings besteedden ze daarbij aandacht aan de woonproblemen in de Bijlmermeer, waarbij ze opmerkten dat de ontwerpers de woonwensen van de bevolking volledig hadden genegeerd en volledig waren uitgegaan van door hen gekozen verkeers- en vervoersoplossingen.

Voorafgaande aan de onafhankelijkheid van Suriname in november 1975, vestigden zich gedurende deze jaren veel Rijksgenoten in de Bijlmermeer.

Begin 1971 werd een zogeheten *imago-onderzoek* uitgevoerd.²² Het doel van het onderzoek was het vinden van ruwe indicaties van de beeldvorming over en waardering voor de Bijlmermeer bij bewoners van twee omliggende gemeenten en van een andere nieuwbouwwijk in Amsterdam. Onder 'imago' werd in dit onderzoek verstaan 'het beeld dat bij het publiek met betrekking tot een bepaald object is ontstaan (visueel en sociaal-psychologisch)'. Vijftig inwoners respectievelijk van nieuwbouwwijken in Abcoude, Diemen en Amsterdam-Noord werd gevraagd hoe zij over de Bijlmermeer oordeelden en of ze er zelf zouden willen wonen. In Ab-

coude betrof dit alleen bewoners van eengezinshuizen. In Diemen was de verhouding van respondenten in hoogbouw, laagbouw en middelhoogbouw 1:1:1. In de Molenwijk werden - uiteraard - alleen bewoners van hoogbouw geënquêteerd.

In de antwoorden van deze 150 ondervraagden tekenden zich duidelijk enige algemene tendenties af, nl.:

- De overgrote meerderheid zou beslist niet in de Bijlmermeer willen wonen.
- De meerderheid der ondervraagden (ca 60 procent van de 150) vond dat de Bijlmermeer een negatieve invloed had op het omringende landschap.
- Op de vraag 'Wat zou u willen verbeteren aan de Bijlmermeer' werd het meest geantwoord: 'vergroting van de variatie', 'vermindering van de eentonigheid', 'kleinere schaal van de blokken en de open ruimten' en '(meer) laagbouw'. Andere vormsuggesties betroffen de toepassing van meer kleuren en meer verschillende materialen.

De conclusie hieruit was, dat de Bijlmermeer door deze ondervraagden overwegend negatief werd beoordeeld vanwege de woonvorm (uitsluitend hoogbouw), de grootschaligheid en de eentonigheid van materiaal en kleur.

Op basis van onderzoek naar de *verhuisbeweging naar de nieuwbouw* in de jaren 1969, 1970, 1971, 1972 en 1973 constateerde de Dienst Volkshuisvesting, dat slechts vijf procent van de nieuwkomers zich aangetrokken voelde tot de opzet van de Bijlmermeer. De positieve waardering beperkte zich vooral tot de grootte en het verwachte comfort van de woning. De woonomgeving werd nauwelijks als motief om naar de Bijlmer te verhuizen opgegeven. Meer dan de helft van de bewoners (55 procent) zag bij de komst naar de Bijlmermeer geen andere uitweg voor de eigen huisvestingsproblemen.²³

Zoals al in paragraaf 2 vermeld, week het patroon van verhuizen in de Bijlmermeer sterk af van het verhuispatroon in Buikslotermeer of Osdorp. Oorzaken voor het opvallend hoge vertrekpercentage waren onder meer:

- de concurrentiepositie van eengezinshuizen in Noord-Holland, Utrecht en het Zuidhollands plassengebied;
- de aanwezigheid van een omvangrijke bevolkingsgroep van twintig- tot dertigjarigen;
- de aanwezigheid van grote aantallen buitenlanders en rijksgenoten;
- onbehagen over de sociale structuur en de voorzieningen in de Bijlmermeer.

Het in 1974 verschenen *Geïntegreerd Milieuonderzoek* bevat de uitkomsten van een enquête, die in 1972 in het Rijnmondgebied en in het Noordzeekanaalgebied was gehouden. De enquête betrof onder meer het gebruik van en de tevredenheid met het woongebied. Hieruit kwam een sterk contrast naar voren tussen tevredenheid met de woningen en ontevredenheid met de voorzieningen en de omgeving.²⁴

In vergelijking met de totale bevolking van het Noordzeekanaalgebied waren de Bijlmermeerbewoners significant meer ontevreden ten aanzien van :

- de woonlasten;
- het uitzicht uit de woning;
- parkeermogelijkheden;
- winkelveorzieningen voor dagelijkse en niet dagelijkse inkopen;
- bereikbaarheid voor vrienden en familie;
- gemeenschapsgebouwen;
- uitgaansmogelijkheden en vormingsmogelijkheden voor volwassenen.

Bovendien leefden onder Bijlmermeerbewoners sterke gevoelens van sociale isolatie en zwakke gevoelens van identificatie met het eigen woongebied. Deze lage identificatie was gemeten met behulp van een verhuisgeneigdhedsschaal. Op deze schaal behaalde de Bijlmermeer een hoge score.

In deze periode had ook het onderzoek *Bijlmermeer van binnen* plaats, waarin de beoordeling door bewoners van hun woonomgeving werd nagegaan.²⁵ Bij 275 huishoudens in de flatgebouwen Groeneveen, Grunder en Gerenstein was een mondelinge enquête uitgevoerd. Er kwam naar voren, dat de waardering voor de visuele eigenschappen van de Bijlmermeer (het uiterlijk van het flatgebouw en de parkeergarages) overwegend vrij ongunstig was. Een uitzondering hierop betrof de waardering voor de groenvoorzieningen en het uitzicht.

De beoordeling van de medebewoners en de gezelligheid van de wijk was overwegend negatief. Gunstig daarentegen was de waardering voor de woning, de ruimte in de woning en de privacy ten opzichte van medebewoners en passanten. De hoogbouwwoning bleek minder geschikt voor huishoudens met (jongere) kinderen. Jonge echtparen en vooral echtparen met één of meer kinderen gaven aan uit de Bijlmermeer te willen verhuizen.

De collectieve ruimten werden overwegend positief gewaardeerd. Een negatieve waardering overheerste bij de beoordeling van de scholen, de binnenstraat, de gebruiksmogelijkheden van de parkeergarages, de route-aanduidingen en de hoogte van de huur.

Uit een analyse van het gebruik van de collectieve ruimten kwam naar voren, dat een positieve oriëntatie ten opzichte van collectieve ruimten werd aangetroffen bij bewoners met een middelbaar of hoger opleidingsniveau, die óók actief waren in het lokale verenigingsleven.

Voor voorzieningen die een uitbreiding betekenden van de woonfunctie van de woning zoals huiswerkruimte, muziek-studieruimte of logeergelegenheid, bestond weinig belangstelling.

Er waren geen aanwijzingen gevonden, dat het hoogbouw-woongebied - waar

zoveel aandacht was besteed aan de kwaliteit van de woonomgeving, aldus de onderzoeker - hoger werd gewaardeerd door de bewoners dan andere, meer conventionele, nieuwe hoogbouw-flatwijken. De compenserende voorzieningen voor het grootschalige, hoge wonen die in de Bijlmermeer waren aangebracht leverden geen duidelijke bijdrage aan het 'woongenot'.

De 'binnenstraat', die gedeeltelijk een straatfunctie zou moeten vervullen, speelde nauwelijks een rol in het sociale leven van de bewoners. Voor zover dit wel het geval was, kwam dit voornamelijk in negatieve vorm tot uitdrukking. Bewoners klaagden over vernielingen, slordig gebruik en over onveiligheid, vooral 's nachts. Voor kinderspel leende deze ruimte zich in de praktijk niet.

Een uitvoerig afstudeerwerk van *H. du Laing* voor de afdeling Architectuur van de Katholieke Universiteit Leuven (1973) bevat een analyse van het basisconcept voor de Bijlmermeer, de uitwerking van de hoofdopzet en het micro-leefmilieu, d.w.z. de woningtypen in de verschillende delen van de Bijlmermeer. Vervolgens signaleert het verslag problemen in het gebruik van de parkeergebouwen en de collectieve voorzieningen, waarna ten slotte aandacht wordt besteed aan de bevolkingssamenstelling van de Bijlmer. De conclusies hebben betrekking op een groot aantal, dikwijls ook door bewonersorganisaties naar voren gebrachte, kritiekpunten. De hoofdconclusie luidt, dat Amsterdam niet voorbereid was op zijn taak 'samen met de woningbouwverenigingen een vertegenwoordiger van de bewoner te zijn en daardoor tegenspeler van de aannemers, in dit geval de grote bouwsystemen'. Dit resulteerde, aldus Du Laing, in een voor de normale Nederlander niet aanvaardbare woonsituatie en woonprijs.²⁶ Door onbevanging opstelling en grote deskundigheid was Du Laing in staat in een vroeg stadium een omvattend overzicht te presenteren van de vele tekortkomingen van dit nieuwe stadsdeel.

1974-1982: Probleeminventarisaties

Th. Steemers, M. Klaren en T. van Doormaal noemden in 1974 in een drietal artikelen in het blad *Wonen-TABK* de Bijlmermeer het resultaat van een slecht beheerde stedenbouwkundige erfenis en het einde van een doodlopende weg. Ten aanzien van de woonkwaliteit vellen ze het oordeel, dat 'de uitgangspunten een extreem woongebied met ernstige tekortkomingen' hebben opgeleverd'.²⁷

Op verzoek van B en W verdiepte de *Amsterdamse Raad voor de Stedebouw* zich in 1979 in de Bijlmermeer. De Raad bracht op basis van een rapport dat Bureau ir Wissing had opgesteld, een advies uit met suggesties om de Bijlmermeer te 'verdichten'. Opvallend hierbij was het voorstel om in afwijking van de oorspronkelijke uitgangspunten ook de maaivelden van 'aanvullende' woningbouw te voorzien.²⁸ De wijkraad stond afwijzend tegenover de bouw van huizen in de

'maaivelden'. Daarbij werd erop gewezen, dat de ruimte voor deze maaivelden door de woningcorporaties steeds was aangeprezen als één der pluspunten van het wonen aldaar.

Een 'deltaplan' uit 1980, opgesteld op initiatief van de Stichting Wijkopbouworgaan Bijlmermeer, beoogde aan te tonen dat bewoners van de Bijlmermeer in staat waren zelf oplossingen aan te dragen voor de moeilijkheden waarmee ze te kampen hadden. De inventarisatie van deze problemen was een afspiegeling van de meningen, zoals die bij de betrokkenen leefden.²⁹

Het rapport, waarvan de probleeminventarisatie uitmondt in een knelpunten-schema, biedt de programmatische samenvatting van een 'deltaplan' voor de Bijlmermeer. Het somt een groot aantal technische onvolkomenheden en sociale problemen op, variërend van: 'entree's bij de flats zijn onduidelijk en onaantrekkelijk' - 'oplossing: aantrekkelijke aankleding entree's flats, parkeergarages en platforms' - tot: 'het gemiddeld inkomen is laag' - 'oplossing: meer algemene voorzieningen. Geen financiële drempels opwerpen'.

Hoewel geen onderzoek naar woonwaardering in de gebruikelijke zin, presenteert het toch een aantal relevante gegevens omtrent de waardering van de hoogbouw in deze jaren. Door een groot aantal knelpunten weg te werken, maar met handhaving van de structuur van het gebied, zou de woonwaardering weer op te vijzelen zijn, aldus de teneur van dit rapport van het opbouworgaan.

De in 1974 ingestelde ambtelijke *Beheersgroep Bijlmermeer* bracht enkele keren een schets uit van de ontwikkelingen in de bevolkingssamenstelling en het woningbestand.³⁰ Een rapportage uit 1982 belicht een groot aantal knelpunten, waaronder de criminaliteit (o.m. inbraak, diefstal en beroving), de leegstand, het laaden losprobleem, de collectieve ruimten, het openbaar groen en de buurtwinkelen. Minstens zo duidelijk als welk woonwensen- of woonbelevingsonderzoek ook, toont het hoe Bijlmermeerbewoners hun woonsituatie in deze jaren waardeerden.

Wat de moeilijke verhuurbaarheid betrof, werden als oorzaken opgesomd:

- Het hoge bedrag aan servicekosten.
- Het feit dat de meeste woningzoekenden de Bijlmermeer geen aantrekkelijke woonwijk vonden, zodat bij ruime aanwezigheid van aantrekkelijke alternatieven de keus in het nadeel van de Bijlmermeer uitviel.
- Minder woningzoekende gezinnen, zodat de vraag naar (duurdere) grotere woningen (en zestig procent van de woningvoorraad bestond uit vier- en meerkamerwoningen) was afgenomen.³¹

De journalist Gerard Mulder beschreef in 1982 in *Vrij Nederland* (21 augustus 1982) onder de kop 'Utopia. De Bijlmer: het duurste misverstand van de naoorlogse woningbouw' problemen als leegstand, onveiligheid en burenoverlast en signa-

leerde de negatieve waardering bij vertrekkende Bijlmerbewoners. Als ultieme oplossing memoreerde Mulder de suggestie van deskundigen om tot sloop over te gaan. De verbeteringsvoorstellen die in de volgende periode (1982-1987) worden gelanceerd, gaan echter niet zó ver.

1982-1987: Maatregelen en effecten

Snel gestegen leegstand en plannen voor renovatie van één buitengewoon gehavend woongebouw, de Gliphoeve, vormden in 1983 voor het opbouworgaan aanleiding een congres te beleggen waarbij ook de staatssecretaris van Volkshuisvesting, mr G.Ph.H. Brokx, aanwezig was.

Het congresverslag verdeelt de problematiek onder in paragrafen die gaan over leegstand, woonlasten, functiescheiding, bewoners, welzijn, onveiligheid, drugs, groen en maaiveld, voorzieningen, collectieve ruimtes, parkeergarages en bestuur.

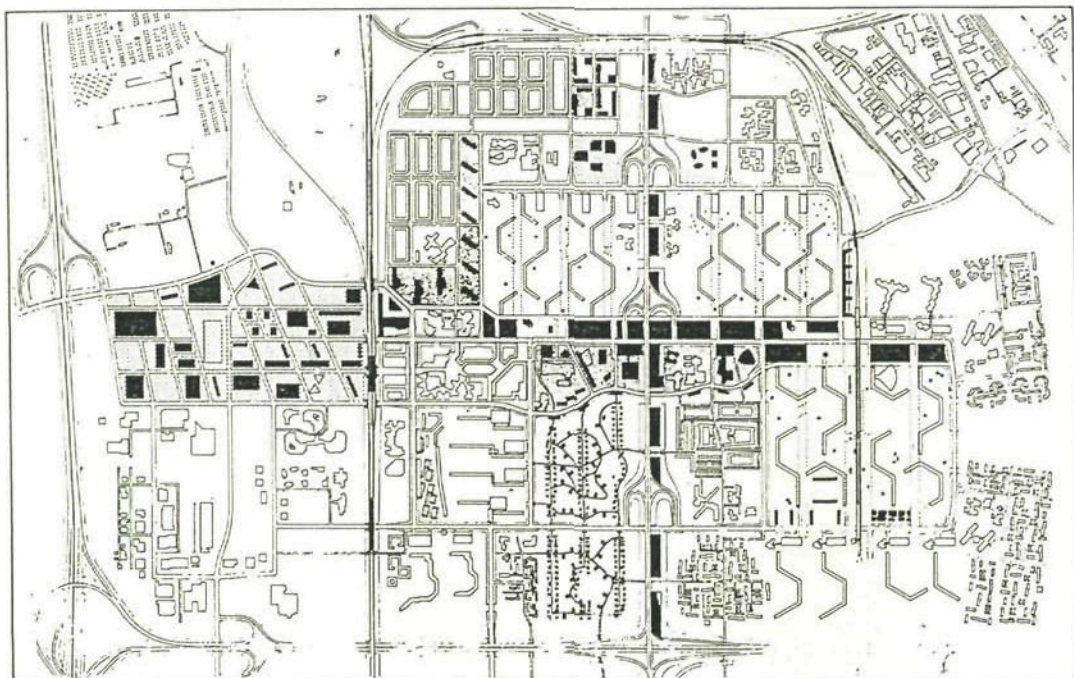
Na het symposium verschenen achtereenvolgens drie publikaties die samen inzicht geven in de woonwaardering midden jaren tachtig:

- 'Een plan voor de Bijlmermeer' van het Projektburo Hoogbouw Bijlmermeer;
- 'De Bijlmer in de lift', een gezamenlijke uitgave van het Projektburo, het Wijkopbouworgaan Bijlmermeer en de Woningbouwvereniging Nieuw-Amsterdam;
- 'Renovatie-onderzoek Hoogbouw Bijlmermeer' van de Dienst Volkshuisvesting.³² De uitgave van het Projektburo *Een plan voor de Bijlmermeer* bevat een pleidooi voor een geheel nieuw beleid dat aan het slechte leefklimaat, het gevoel van onveiligheid en vervuiling een einde zou moeten maken. Er werd voorgesteld om de woonlasten te verlagen, aangezien deze te hoog waren 'in relatie met wat de bewoners er voor krijgen'. Andere punten hebben betrekking op:
 - verbeteringen en wijzigingen aan de woongebouwen, 'ten behoeve van een beter leefklimaat';
 - aanpak van de drugsproblematiek;
 - verbetering van winkel- en horecavoorzieningen en vergroting van de levendigheid;
 - bestemmingswijziging in de woongebouwen, ter verlevendiging van semi-openbare gedeelten;
 - differentiatie in de inrichting van het maaiveld, waardoor het grootschalige karakter zou worden doorbroken;
 - gratis maken van de parkeervoorzieningen;
 - verbetering van de welzijnsvoorzieningen in de Bijlmermeer;
 - ander beheer van het woningbezit, door het woningbezit van de veertien corporaties - over te dragen aan één corporatie. Dit met de bedoeling om de situatie in de Bijlmer structureel te verbeteren;



afb. 9.6
Geldershoofd (voorheen Gliphoeve)

afb. 9.7
Revisie Bijlmermeer volgens Office for Metropolitan Architecture/Koolhaas (1987)



Liepen bij de start van de woningbouw na 1965 de meningen van deskundigen over de kwaliteit van de Bijlmer-hoogbouwwijk sterk uiteen, ruim twee decennia later is dit nog steeds het geval. Hoe kan dit hoofdstuk beter worden afgesloten dan door opnieuw tegengestelde meningen van experts naar voren te halen?

De Amsterdamse hoogleraar sociologie A. de Swaan publiceerde in 1985 *De Olympische hoogte. Over Amsterdam en de Spelen van 1992*. In zijn beoordeling van deze 'grootstedse satelliet' beschouwde hij de Bijlmer als 'een van de weinige radicale en principiële visies op de grootstedelijke architectuur en stedenbouw. De Bijlmer is de in beton gegoten sociaal-democratie in een christen-democratisch landschap. En dus is het een en al misverstand en mislukking.'³⁵

De directeur van de Amsterdamse Dienst Ruimtelijke Ordening A.W. Oskam bracht tijdens een internationaal congres van planners en volkshuisvestingsdeskundigen in oktober 1985 te Budapest naar voren, dat de Bijlmermeer nog met aanloopp problemen te kampen had: 'imperfections that only need some time to be settled'. Hij was optimistisch over de toekomst van dit woongebied, mits 'a few structural imperfections' volgens de ideeën van het Projektbureau Hoogbouw Bijlmermeer zouden worden weggevoerd.³⁶

De Franse architect Bernard Huet, hoofdredacteur van *L'Architecture d'Aujourd'hui*, schreef in *NRC-Handelsblad* (11-4-1987) een artikel 'Bijlmermeer een monsterachtig concept. Nederlaag van het visioen van de stad', waarin hij een 'langzaam maar zeker afbreken en weer opbouwen' als enige mogelijkheid voor de toekomst voorspelt.

De architect Rem Koolhaas noemde het bouwconcept echter 'zo sterk als Stonehenge': 'Met zijn totale monotonie, hardheid en gebrek aan hypocrisie is de Bijlmermeer verfrissend. Ongetwijfeld maakt de Bijlmermeer het haar inwoners moeilijk. Ze heeft en schept problemen, sommige misschien zelfs onoverkomelijk. Maar ze bezit ook de kapitale deugd dat ze niet door een overdosis "goede bedoelingen" het element avontuur aan het bestaan onttrokken heeft.' Dit is een visie die door de letterkundige (en zelf Bijlmer-bewoner) August Willemsen in een aandacht trekkend artikel 'De Bijlmer als kunstwerk' (*NRC-Handelsblad* 2-1-1987) van harte werd aangehangen.³⁷

Continuïteit in de problematiek na 1965

Uit de in paragraaf 9.2 gepresenteerde gegevens komt een permanente en grote verhuisfrequentie naar voren, een geringe woontijd, de zuigkracht van omliggende woongebieden met een gunstige prijs-kwaliteitsverhouding (veel laagbouw), de concentratie van etnische minderheden (Surinamers en buitenlanders), een sterk oplopen van de leegstand na 1977.

De vermelde oordelen van deskundigen in paragraaf 9.3, variërend van bewondering tot radicale kritiek, laten zien dat het niet juist is te beweren dat de Bijlmermeer van begin af aan 'kapot is geschreven'.

En ten slotte het onderzoek. Keer op keer laten de onderzoeksuitkomsten geen andere conclusie toe dan dat de inherente eigenschappen van het stedenbouwkundige plan tot grote ontevredenheid bij het merendeel der bewoners leidden. De klachten vertonen sedert de inventarisatie in de nota-Matteman (1970) een even onmiskenbare als ondubbelzinnige continuïteit. Steeds weer komt uit woononderzoeken de geringe animo naar voren om voor langere tijd in de hoogbouwwijk te wonen. Een recent onderzoek *Woonmilieuvoorkeuren in de regio Amsterdam*, in 1987 door de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland uitgebracht, vermeldt de opvangfunctie van de hoogbouw voor buitenlanders en gescheidenen, waardoor de mobiliteit er erg hoog is, in tegenstelling tot de mobiliteit in andere perifeer gelegen stadsdelen zoals Osdorp. De belangstelling van doorstromers op de Amsterdamse woningmarkt voor dit deel van de voorraad blijft uitermate gering.

Het wegnemen van de knelpunten waaraan sedert de nota-Matteman is gewerkt, blijkt steeds weer onvoldoende soelaas te bieden. De Effectrapportage 1987 is het laatste bewijs hiervan. In het genoemde onderzoek naar woonmilieuvoorkeuren heet het, dat de 'woonmilieusamenstelling' zou moeten veranderen, 'meer in de richting van de westelijke tuinsteden met een mengeling van laagbouw, gestapelde bouw en enige hoogbouw'. Aanvullende nieuwbouw zou volgens het onderzoek in laagbouw moeten plaats vinden, voor een wezenlijke verbetering zou een deel van de hoogbouw moeten worden omgezet in laagbouw. Maar, zo besluit dit rapport, een substantiële revaluatie van het woonmilieu zonder vergaande maatregelen lijkt niet realiseerbaar.³⁸

Bestuurders staan voor een moeilijke opgave. Een begrijpelijke neiging is de destijds gevoerde politiek niet af te vallen. Oud-wethouder J.M. den Uyl zegt in 1987 van het ontwerp: '(Het) bevatte de mogelijkheid tot aanzienlijke variatie, maar wel gespreid in de tijd. Eengezinswoningen voor arbeiders, meer laagbouw in Gaasperdam dat later aan snee zou komen, meer middengroepwoningen, naarmate de bedrijfsbouw in Zuidoost vorderde. (...) Hoofdzaak was dat op Rijksniveau geen geld beschikbaar kwam voor een adequate sociale structuur van de Bijlmer.'³⁹

Zijn opvolger, oud-wethouder R.J. de Wit, legt in 1980 eveneens de nadruk op de financiële kant, door de bezuinigingen te betreuren 'die met name de uiterlijke verschijningsvorm van de parkeergarages zo schandelijk hebben aangetast'.⁴⁰ In 1985 zegt hij van het plan-Bijlmermeer: '(Ik) ben het met overtuiging blijven verdedigen. Ik loop daar ook nu niet voor weg, ondanks alle kritiek op de Bijlmer.'⁴¹

Zoals elke geschiedschrijving, berust ook de hier gepresenteerde geschiedenis van twintigste-eeuwse uitbreidingswijken van Amsterdam op het maken van een selectie. Ik heb achtergronden en motieven bij de stadsuitbreiding belicht, op zoek naar factoren die de ontwikkeling en vormgeving daarvan hebben beïnvloed of bepaald.

Een accent plaatste ik op de uitgangspunten die tijdens de ontwikkeling van de plannen zijn gehanteerd en op de idealen waarmee de uitgangspunten in verband staan. Ik veronderstel hierbij dat nieuwe stadsuitbreidingen in zekere zin als de zichtbare uitdrukking van idealen kunnen worden gezien. Idealen spelen in de geschiedenis van de stedenbouw een belangrijke rol. We kunnen ons bijvoorbeeld afvragen wat de invloed was van het beeld van een nieuwe stad in een parklandschap of van het bijenraatprincipe bij de verkaveling van woongebouwen. Welke invloed ging er uit van het ideaal van een vrijstaand gebouw voor bijna tweeduizend mensen, een micro-kosmos in de stad met binnenstraten en collectieve voorzieningen? Het zijn de in de architectuurwereld bekende kenmerken van respectievelijk Le Corbusier's *Ville Contemporaine* en diens *Unité d'Habitation*.¹

In veel literatuur die aan architectuur- en stedenbouwgeschiedenis is gewijd wordt in de eerste plaats een bouwwerk of de gebouwde omgeving belicht. Deze interesse heeft als keerzijde dat andere aspecten, zoals motieven en ideologieën die aan de planning ten grondslag liggen, maar ook het planningproces zelf onvoldoende aandacht krijgen. ² Peter Hall heeft in zijn in 1980 verschenen *Great planning disasters*³ laten zien dat onderzoek waarbij aan deze laatstgenoemde aspecten wel aandacht wordt besteed, tot belangwekkende resultaten kan leiden. (Hall onderzocht onder meer de totstandkoming van het peperdure Operagebouw te Sydney en het niet-doorgaan van de aanleg van een derde luchthaven bij Londen.) Ik heb in deze studie over de totstandkoming van de Bijlmermeer geprobeerd de balans in evenwicht te houden.

Centraal stond het zoeken naar een verklaring voor de opvallende breuk in de Amsterdamse stadsontwikkeling, die door het plan voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding is ontstaan, maar weer werd hersteld in latere plannen voor dit stadsdeel. In het onderzoek besteedde ik verder aandacht aan continuïteit en verandering in representatieve idealen ten aanzien van volkshuisvesting, stedenbouw en architec-

tuur in Nederland en de omringende landen - representatief opgevat als aanvaard in kringen van ontwerpers, onderzoekers en bestuurders.

Wetenschappelijk gezien draagt dit onderzoek bij tot de kennis van een cause célèbre in de recente geschiedenis van stedebouw en volkshuisvesting. Mijn drijfveer hiertoe was allereerst intellectuele nieuwsgierigheid. Een uiteenzetting over de maatschappelijke betekenis van het onderzoek is, denk ik, nauwelijks nodig. Het plan voor de uitbreiding Zuidoost was destijds verreweg het duurste dat ooit in Nederland werd gelanceerd. Te weten hoe deze innovatie op stedebouwkundig en volkshuisvestingsterrein werd voorbereid en tot uitvoering gebracht, heeft derhalve praktische betekenis. Hetzelfde geldt voor een analyse van de weerklink van deze geavanceerde woonwijk in de samenleving.

De probleemstelling omvatte de volgende vragen:

- Welke sociaal-culturele en stedebouwkundige denkbeelden, opvattingen en ideeën dienden als inspiratiebron voor de plannen van de verschillende na 1917 aangelegde Amsterdamse uitbreidingswijken?
- Wat waren de voornaamste kenmerken van deze plannen en hoe is de voorbereiding en de uitvoering ervan verlopen?
- Hoe kwam het dat voor de Bijlmermeer een plan is ontworpen, dat in een aantal opzichten zo sterk verschilt van de wijken die in de decennia daarvoor in Amsterdam zijn gerealiseerd?
- Hoe kwam het dat dit plan met zijn geprononceerde kenmerken is uitgevoerd, of: schoon op grond van voorgaande ontwikkelingen een meer traditioneel opgezet stadsdeel te verwachten was?
- Wat waren de eerste reacties na de publikatie van het plan? Wat waren de lotgevallen van het gebied na de realisering? Hoe ontwikkelde zich de bewonerssamenstelling? Welke bewoningsproblemen deden zich voor? Welke maatregelen werden getroffen ten einde deze problemen op te lossen?

Continuïteit

De stadsuitbreiding van Amsterdam vertoont na de Eerste Wereldoorlog een duidelijke continuïteit, die aan de hand van drie ontwikkelingen in de hoofdstukken 2 en 3 is uiteengezet.

Ten eerste is er een geleidelijke verlaging van de bebouwingsdichtheid en in verband daarmee ook een opgaande lijn in het percentage eengezinshuizen en de oppervlakte bestemd voor groenvoorzieningen. Algemene toeneming van de materiële welstand maakte deze lagere dichtheden mogelijk. Nieuwe woonwijken buiten de ringspoorbaan werden ontworpen met een percentage laagbouw dat duidelijk contrasteerde met dat van de zeer dicht bebouwde arbeiderswijken in de voor-

afgaande decennia. Dit geldt evenzeer voor de tuindorpen Oostzaan, Watergraafsmeer, Nieuwendam en Buiksloot die gereed kwamen in de jaren twintig, als voor het *Schemaplan*, het plan van *Keppeler* en het *Algemeen Uitbreidingsplan* (open bebouwing in de Westelijke tuinsteden, Buitenveldert en Noord).

De tweede ontwikkeling betreft de aansluiting van nieuwe uitbreidingswijken bij bestaande wijken. Dit staat tegenover het stichten van forensennederzettingen of afzonderlijke tuinsteden, dat in de jaren twintig serieus is overwogen. Als uitgangspunt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen heeft de gemeente Amsterdam nieuwe woonkernen ('overloopbeleid' avant la lettre) steeds afgewezen.

De toenemende betekenis van onderzoek is een derde continuïteitsfactor. Anders dan bij eerdere uitbreidingsplannen het geval was, berustte het Algemeen Uitbreidingsplan op onderzoek op grond waarvan prognoses waren opgesteld.

Niet alleen was er spoorwerk verricht naar ontwikkelingen ten aanzien van bevolking, verkeer en werkgelegenheid, maar ook naar de bestaande en te verwachten woonvoorkeuren. Een gevolg hiervan was, dat de meningsvorming ook buiten de kleine kring van technici kon worden voortgezet. Onderzoeksuitkomsten werden zo onderwerp van publieke discussie en maakten deel uit van een democratische besluitvormingsprocedure.

Het Algemeen Uitbreidingsplan diende als voorbeeld tijdens een aan de 'functionele' stad gewijd congres van de internationale architectenvereniging CIAM. Toch werd bij de uitwerking van de plannen voor de Westelijke tuinsteden, Amsterdam-Noord en Buitenveldert door Stadsontwikkeling een tussenweg gekozen tussen het functionalistische ideaal van overwegend hoogbouw en de tuinstadgedachte van Howard, waarbij uiteindelijk een groot deel van de woningen in de voor Amsterdam gebruikelijke middelhoge bouw werd gerealiseerd.

Een verbroken traditie

Het plan voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding verbreekt de continuïteit van deze ontwikkelingen.

Opvallend is allereerst dat de opgaande lijn in het percentage laagbouw werd verbroken ten gunste van hoogbouw.

Wat de aansluiting bij bestaande wijken betreft, wijkt de Zuidoostelijke stadsuitbreiding óók af van de voorgaande praktijk. Deze 'lob' is immers van de stad gescheiden door de bebouwing van Diemen en Duivendrecht en de aansluiting moet op afstand worden geëffectueerd door middel van de metro.

Ten aanzien van onderzoek en publieke discussie verschilt de ontwikkeling van dit plan van de werkwijze bij de voorgaande plannen. Kritisch onderzoek naar de betekenis van gehanteerde begrippen als stedelijkheid en privacy en naar gesigna-

leerde maatschappelijke ontwikkelingen als toenemende vrije tijd is nauwelijks verricht. Evenmin is er van bestaand onderzoek gebruik gemaakt. Bij het ontwikkelen van de plannen voor de Bijlmermeer is geheel voorbijgegaan aan de kritiek op de Nederlandse nieuwbouwwijken uit de jaren vijftig, inclusief de westelijke tuinsteden van Amsterdam.⁴

Dwars tegen het historische lange-termijnproces van privatisering van het wonen⁵ in - de ontwikkeling na de Tweede Wereldoorlog laat zien dat steeds meer woonfuncties zijn geprivatiseerd en opgenomen in de woning -, berustte het plan-Zuidoost op een toename van gedwongen gemeenschappelijkheid, onder meer zichtbaar in de toegang tot de woning, het parkeren, het gebruik van de groene ruimten en de collectieve blokvoorzieningen. We kunnen dus stellen dat het extreme functionalisme (voornamelijk hoogbouw, grootschaligheid en ver doorgevoerde functiescheiding), dat bij het ontwerp van de Bijlmermeer een rol heeft gespeeld, al als passé werd beschouwd toen het plan werd gepresenteerd.

In de hoofdstukken 4, 5, 6 en 7 toonde ik de historische achtergrond waartegen deze verbroken continuïteit kan worden verklaard. Weliswaar was in de praktijk al een toename op gang gebracht naar meer hoogbouw, zoals Bruyn (1976) voor de westelijke tuinsteden heeft geconstateerd en Gijswijt (1970) voor een aantal bestemmingsplannen elders in Nederland. Maar daartegenover staat, dat nu voor het eerst een geheel stadsdeel met circa negentig procent hoogbouw was ontworpen, terwijl voor en na de Tweede Wereldoorlog voortdurend was aangedrongen op ruime toepassing van laagbouw. Het ontbreken van een duidelijke fundering van het plan door middel van verslaglegging over verricht onderzoek is een tweede punt, waarmee van de gebruikelijke manier van werken werd afgeweken.

Analyse

Het proces van meningsvorming en besluitvorming dat tot het plan-Zuidoost heeft geleid, wil ik nu ten aanzien van drie gezichtspunten nader belichten. In hoofdstuk 7 *Het plan voor de Bijlmermeer* beschreef ik de totstandkoming van het stedenbouwkundige voorstel. De nu volgende opmerkingen verdiepen het inzicht in deze complexe gebeurtenis.

1) De kennisdimensie.

In de eerste analyse richt ik me op kennis en ideeën, waarbij de vragen luiden: Wat was de functie van kennis in het ontwerpproces? Hoe is met inzichten uit de wetenschap en met uitingen op het terrein van de kunst omgegaan? Welke ideeën domineerden? Welke belangen speelden daarbij een rol?

2) De dimensie van groep en organisatie.

Ook het functioneren van de groep die belast was met het opstellen van een plan

verdient afzonderlijk aandacht. Welke sociaal-psychologische mechanismen waren daar werkzaam?

3) De planningdimensie.

Tot slot belicht ik nogmaals het begin van het planningproces, de fase waarin de doelen voor de uitbreiding Zuidoost werden geformuleerd.

De kennisdimensie

Laat ik vooraf een korte plaatsbepaling van de kennissociologische dimensie geven.

De geschiedenis van de bestudering van ideeën gaat vooral terug op drie Duitse filosofen: Marx, Nietzsche en Dilthey.⁶ Ze stelden zich de vraag: wat geldt in de samenleving als ware kennis?

Karl Marx (1818-1883) probeerde de oorsprong van ideeën te analyseren, waarbij hij het denken afhankelijk zag van de maatschappelijke omstandigheden. Halverwege de vorige eeuw schreef hij: 'het is niet het bewustzijn van de mensen dat hun sociale bestaan bepaalt, maar omgekeerd hun sociale bestaan dat hun bewustzijn bepaalt'⁷, en: 'de heersende ideeën van een tijdperk waren altijd alleen maar de ideeën van de heersende klasse'⁸.

Friedrich Nietzsche (1844-1900) zag het leven in al zijn aspecten, en daarmee ook het denken, *als wil tot macht*. Illustratief voor deze zienswijze is zijn aforisme: "'De zin voor waarheid" moet, wanneer de moraliteit van het "Gij zult niet liegen" afgewezen is, voor een ander forum worden gelegitimeerd - als middel voor de mens om zich te handhaven, *als wil tot macht*.'⁹

Wilhelm Dilthey (1833-1911) legde de nadruk op het onderscheid tussen de natuur- en de geesteswetenschappen. Hij beklemtoonde de betrekkelijkheid van elke weergave van sociale gebeurtenissen en ontwikkelde een methode om historische gebeurtenissen te 'begrijpen', de methode van het 'Verstehen'.¹⁰

Op dit gedachtengoed steunen Max Weber (1864-1920) en de hedendaagse Duitse filosoof Jürgen Habermas (geboren in 1929). Publikaties als *Erkenntnis und Interesse* en *Technik und Wissenschaft als Ideologie* brengen reeds in de titel zijn belangstelling voor kennis en ideologie tot uitdrukking.

Eveneens voortbouwend op de door deze denkers ontwikkelde inzichten, onderzochten Karl Mannheim¹¹ (1893-1947; in de jaren dertig uit Duitsland naar Londen uitgeweken) en de Amerikaan Robert Merton (geboren in 1910) waarop kennis in de samenleving is gebaseerd. Merton integreerde de kennissociologische opvattingen van Mannheim met zijn eigen theorie van het structureel-functionalisme, waarin bedoelde, bewuste ofwel *manifeste* functies van ideeën en onbedoelde, onbewuste ofwel *latente* functies worden onderscheiden. (Merton spreekt van

'mental productions', d.w.z. kennis en ideeën. Ik gebruik hier de term 'idee'.) Hij stelde daartoe een analyseschema op, waarmee de rol die ideeën in een planproces spelen nader kan worden geanalyseerd.¹² Het gaat in dit paradigma om de volgende vragen:

- *Waar* bevindt zich de sociale en culturele basis (voedingsbodem) van de ideeën? Merton verwijst hier respectievelijk naar o.a. sociale positie, generatie, beroepsrol, groepsstructuren, sociale processen zoals competitie en conflict, waarden, type cultuur, 'Zeitgeist', 'Weltanschauungen'.
- *Welke* ideeën worden sociologisch geanalyseerd? Wat is hun inhoud? Merton noemt hier o.m. ideologieën en godsdienstige overtuigingen, maar ook 'positieve wetenschap' en 'technologie'. Aspecten voor nadere analyse van ideeën betreffen onder meer hun selectie en hun veronderstellingen.
- *Hoe* verhouden de ideeën zich tot de sociale en culturele basis?
- *Waarom* zijn deze ideeën naar voren gebracht? Hier noemt Merton zijn onderscheid manifeste/latente functies. Ideeën kunnen ertoe dienen om macht te handhaven, stabiliteit te bevorderen, te motiveren etc.
- *Wanneer* komen deze relaties tussen ideeën en basis voor?

Met behulp van dit schema ontstaat het volgende beeld.

De behandeling in hoofdstuk 7 van het ontwerp- en besluitvormingsproces maakte duidelijk, dat de Stadsrandcommissie, de Afdeling Stadsontwikkeling en later de supervisors en ook leden van de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw de voornaamste denkbeelden van het plan hebben gelanceerd, uitgewerkt en uitgedragen. Het geheel is in de eerste plaats het werk geweest van een beperkte categorie van vakspecialisten. De Woningdienst had weinig invloed. Politieke partijen en individuele politici hebben geen programmapunten ingebracht die werden gehonoreerd. De gezamenlijke woningbouwverenigingen hebben evenmin een eigen inbreng geleverd. Evenzeer ontbrak een duidelijke bijdrage van de gedragswetenschappen.

De vooral uit kringen van architecten en stedenbouwkundigen voortgekomen keus voor hoogbouw en daarmee verband houdende veronderstellingen domineerden de uitwerking en detaillering van het plan. Latente functies in de zin van Merton waren daarbij het beperken van invloed op het ontwerp tot de eigen kleine groep en het streven roem te verwerven door een 'gedurfd' ontwerp te presenteren.

Centraal stonden specifieke vormgeversgedachten als:

- herhaling, regelmaat en symmetrie
- scheiding van functies
- open bebouwingsvormen

- uniformiteit, rechte lijnen, grote vlakken en grootschaligheid
- gebruik van moderne materialen en bouwmethoden
- gemeenschappelijke voorzieningen, waarvan het gebruik een gemeenschap van bewoners zou bevorderen.¹³

Deze ideeën leefden in bepaalde kringen van overwegend jonge ontwerpers. Hun inspiratie vonden ze niet alleen in architectuurtijdschriften uit het buitenland en aldaar gerealiseerde woningcomplexen, maar ook bij de in beeldende taal geformuleerde ideeën van jonge kunstenaars als Constant en A. Volten: ideeën inzake *'nieuwe architectuur voor nieuwe mensen'* en *ideale stedelijke structuren met een openbaar, collectief en maximaal vrij leven*. Toepassing van gedurfd denkbeelden verschafte de mogelijkheid om op te vallen en zich te onderscheiden.

Stedebouwkundige onderzoekers uit de gemeentelijke diensten speelden tijdens dit planningproces slechts op de achtergrond een rol. Andere onderzoekers die in een adviserende functie bij het ontwerpproces waren betrokken (o.m. H.M. Jolles), uitten zich in vage abstracties.

Een eerste antwoord op de vraag waarom juist deze uitgesproken ideeën naar voren zijn gebracht, is de vaststelling dat de bouwindustrie daar in de bestudeerde periode om vroeg. De systeembouwers reageerden immers op het 'pluriform en expansief bouwbeleid' van minister Bogaers, waarbij arbeidsbesparende systeembouw (in de praktijk dikwijls hoogbouw) werd aangemoedigd.¹⁴

Maar er was meer aan de hand. Al in het rapport van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw uit 1961 kwam de opvatting naar voren, dat het wonen in een op de toekomst berekende vorm steeds meer in hoogbouw zou geschieden. Aanvaarding in brede kringen van de bevolking zou alleen nog maar een kwestie van aanpassing in woonstijl en woonbeschaving zijn. Ook de *Nota inzake de ruimtelijke ordening* (1960) moedigde - zij het bescheiden - het zoeken naar een nieuwe opzet voor uitbreidingswijken aan. Bezinning op de tot dan gehanteerde ontwerpuitgangspunten was op zich zelf niet onlogisch en zelfs gewenst - welvaartstoename en bevolkingsgroei noopten daartoe. Een voorwaarde is dan echter wel, dat dit op basis van systematisch en empirisch onderzoek gebeurt. En dit werd nu juist nagelaten.

De ontwikkeling van een visie en de besluitvorming ten aanzien van dit nieuwe woongebied had plaats binnen een gesloten circuit van professionele planners en ontwerpers, die alleen werkelijk rekening wilden houden met informatie van buitenaf, indien deze strookte met hun eigen opvattingen en doelstellingen. Een relatief kleine groep oefende macht uit op grond van een ideologie die niet in de openbaarheid ter discussie werd gesteld, maar wel geaccepteerd en gesanctioneerd werd door de verantwoordelijke lokale en provinciale bestuurders.

Ten aanzien van het plan-Zuidoost viel de keus op een stedebouwkundig model

dat men 'gedurfd' vond. De nieuwe bebouwing diende een duidelijke stedelijke signatuur te bezitten. Het zou een wijk worden die een kleine gemeente als Diemen, laat staan Ouder-Amstel, niet voor haar rekening zou kunnen nemen.

Tegenover de opvatting dat hoogbouw in toenemende mate als moderne woonvorm voor de stedelijke bevolking zou worden aanvaard en dat dit het beste in deze vorm zou kunnen geschieden, stonden echter - zoals in het zesde hoofdstuk over hoogbouw uiteengezet - drie soorten inzichten die in een andere richting wezen:

- 1) Uitkomsten van onderzoeken naar woonvoorkeuren, die een meerderheidsvoorkeur voor laagbouw lieten zien - weliswaar het sterkst bij gezinnen met kinderen, maar ook bij andere soorten huishoudens.
- 2) Macro-sociologische factoren, zoals de sterke toeneming van besteedbaar inkomen, vrije tijd en mobiliteit, met als te verwachten gevolgen verdere (gezins)individualisering, toeneming van het ruimtegebruik per hoofd der bevolking en grotere woon-werkafstanden.
- 3) Tegenover de extreme uniformiteit en de functiescheiding stonden de opvattingen van de Forum-groep over begrippen als 'drempel' en 'identiteit', die tot een totaal ander soort vormgeving en zeker geen massale hoogbouw leidden.¹⁵ Met geen van deze soorten informatie is bij de planning van de Bijlmermeer rekening gehouden.

De dimensie van groep en organisatie

Bij een analyse van de organisatie die de voorbereiding van het plan tot taak had, valt de nadruk op groepsprocessen en in het bijzonder op 'groepsdenken'.

Janis en Mann geven in hun boek *Decision making*¹⁶ een zevental criteria met behulp waarvan de kwaliteit van besluitvorming kan worden gemeten. Het zijn de volgende 'ideale' criteria:

- 1) De besluitvormer onderzoekt door en door een groot aantal alternatieven.
- 2) Hij onderzoekt de doeleinden die moeten worden gerealiseerd en de daarmee samenhangende waarden.
- 3) Hij weegt zorgvuldig de kosten en de risico's van de consequenties van elk alternatief.
- 4) Hij zoekt grondig naar nieuwe informatie die relevant is voor evaluatie van de alternatieven.
- 5) Hij neemt nieuwe informatie en het oordeel van experts correct over, zelfs wanneer de informatie zijn aanvankelijke keus niet ondersteunt.
- 6) Hij onderzoekt opnieuw de positieve en negatieve consequenties van alle bekende alternatieven, inclusief die alternatieven die aanvankelijk als niet acceptabel waren beschouwd, voordat hij een definitieve keus maakt.

7) Hij treft voorzieningen om de beslissing uit te voeren. Extra aandacht geeft hij aan plannen die wellicht bij onvoorziene omstandigheden nodig zijn.

Janis en Mann stellen op basis van literatuuronderzoek vast, dat beslissingen die aan deze criteria voldoen een betere kans maken dan andere om de doeleinden van de beslisser te bereiken en om ook op de lange termijn aanvaard te blijven.¹⁷ Daartegenover zetten ze de uitkomst van een beslissingsproces dat door 'groepsdenken' wordt beheerst. Het hieronder staande model illustreert wat tot 'groepsdenken' kan worden gerekend. Ze definiëren 'groupthink' als 'a collective pattern of defensive avoidance', een collectief gedragspatroon om problemen te ontlopen.

De condities te samen kunnen leiden tot beleidsuitkomsten, die naderhand alle kenmerken vertonen van een historisch fiasco.¹⁸

Conditie van de groep - Janis en Mann onderscheiden vijf omstandigheden waaronder een sterke neiging ontstaat om het met elkaar eens te worden: veel samenhang in de groep, isolement, ontbreken van procedures voor methodisch zoeken, sturend leiderschap en weinig bereidheid om naar andere/betere oplossingen te zoeken.

Wanneer de samenhang ('cohesiveness') binnen een groep sterk toeneemt, wordt elk lid psychologisch meer afhankelijk van de groep en zal meer bereidheid tonen zich aan de groepsnormen te houden. En wanneer de groep zodanig geïsoleerd is dat de leden weinig of geen gelegenheid hebben om hun beleidsthema's buiten de groep te bespreken, kan een toenemende neiging ontstaan om op het eigen groepsoordeel te steunen.

Het ontbreken van procedures voor methodisch zoeken bevordert volgens Mann en Janis eenstemmigheid, aangezien er geen beveiliging is tegen een bevooroordeelde behandeling van beleidsthema's.

Geringe bereidheid om een betere oplossing te vinden dan die welke wordt aangehangen door de leider of een invloedrijk persoon in de groep leidt eveneens tot unanimiteit. Door een sturend leiderschap ('directive leadership') ontstaat bij de leden van een samenhangende groep de neiging om de keus van de leider onkritisch te accepteren.

Deze condities te samen resulteren in een neiging tot consensus binnen de groep.

Symptomen van groepsdenken - Janis en Mann noemen een viertal voorbeelden van beslissingen die naderhand historische vergissingen bleken te zijn: Chamberlain en het accord van München in 1937/1938; president Truman en de escalatie van de oorlog in Korea; president Kennedy en de Cuba-crisis; president Johnson en

de escalatie van de Vietnam-oorlog. Ze vermelden vervolgens een achttal symptomen van groepsdenken¹⁹ die in elk bovengenoemd echec te identificeren zijn. Ieder symptoom, zo stellen ze, kan uit dossiers, ooggetuigeverslagen en herinneringen van participanten worden afgeleid.

- De illusie van onaantastbaarheid, gedeeld door de meeste of alle leden. Hierdoor ontstaat een excessief optimisme. Het nemen van extreme risico's wordt erdoor aangemoedigd.
- De vrucht van het groepsdenken wordt 'bewaakt' door personen die door de groep zelf zijn aangesteld.
- De groep rationaliseert en slaat waarschuwingen in de wind.
- Twijfel en tegenargumenten worden weggewuifd.
- De illusie van eensgezindheid, ten dele het gevolg van dit wegwuiven van tegenargumenten en versterkt door de onjuiste veronderstelling 'wie zwijgt stemt toe'.

De drie overige symptomen betreffen:

- Een onvoorwaardelijk geloof in de moraliteit van de groep. De morele consequenties van zijn beslissingen wil men niet zien.
- Een stereotiep beeld van rivalen en vijanden.
- Druk op leden van de groep die tegenargumenten naar voren brengen.

Janis en Mann concluderen vervolgens, dat dit gedrag - dit groepsdenken - kan leiden tot gebrekkige besluitvorming. Zeven symptomen maken een falend besluitvormingsproces zichtbaar:

- Doeleinden worden onvolledig gearticuleerd.
- Er wordt onvolledig onderzoek gedaan naar alternatieven.
- Er wordt uiterst spaarzaam gezocht naar informatie.
- In het zoekproces overheerst een vooropgezette mening.
- Alternatieven worden nauwelijks opnieuw gewaardeerd.
- Men onderzoekt de risico's van de uiteindelijke keus niet.
- Men slaagt er niet in een noodplan ('contingency plan') uit te werken.

Het planningproces voor het plan-Zuidoost blijkt voor de meeste punten overeen te stemmen met wat hier als groepsdenken werd omschreven. We zagen immers, dat de ontwerpgroep zich isoleerde. Een reële politieke controle ontbrak, terwijl het werk geschiedde in opdracht van een kleine gemeente die hoe dan ook zou worden opgeheven. De bereidheid om het ontwerp te herzien ontbrak binnen de groep, ondanks een aandringen daarop door degene die formeel de leiding had.

De reputatie van de ontwerpafdeling was aanzienlijk, niet alleen op grond van het vermaarde Algemeen Uitbreidingsplan, maar ook omdat zij bewezen had in

staat te zijn grote stadsuitbreidingen goed te plannen en de uitvoering ervan te organiseren.²⁰

De door Publieke Werken aangestelde supervisors dachten aanvankelijk geheel in de lijn van Stadsontwikkeling. Daarbij negeerden ook zij de waarschuwingen van critici die al vóór en direct na de presentatie van het plan waren geuit. De indruk van unanimititeit werd naar buiten toe bevestigd, doordat het hoofd van Stadsontwikkeling ondanks ernstige twijfel aan de merites van het plan loyaal aan de perspresentatie meewerkte. Hierbij speelde ook een rol dat zij een half jaar later met pensioen zou gaan en haar opvolgers niet meer 'voor de voeten wilde lopen'.²¹

Doeleinden op zich, de ruimtelijke vertaling daarvan (b.v. de begrippen privacy en gemeenschap) en het te verwachten functioneren van garages, drooglopen en maaivelden zijn opmerkelijk onvolledig onderzocht. De keus voor het grootschalige verkeerssysteem en hoogbouw maakte al het overige ondergeschikt. Het plan is niet uitgetest, met een proefcomplex werd niet geëxperimenteerd en het kostenbesef was onvoldoende.

De planningdimensie

Centraal in deze studie stond de vraag hoe te verklaren was dat dit plan-Zuidoost aanvaard en uitgevoerd werd. De beginfase van het planningproces geef ik daarom nogmaals aandacht.

In de theorie van beleidsplanning is een onderscheid gangbaar tussen een drietal functies: de strategische, de structurerende en de operationele functie.

a) De *strategische of doelzoekende* functie van planning. Deze houdt in, dat een globale bepaling wordt opgesteld: welke aard en welk niveau van voorziening of ordening wordt nagestreefd en met welke globale middelen?

b) Vervolgens de *structurerende* functie. Deze heeft betrekking op de interne en externe organisatorische vormen die worden gekozen en de toedeling van middelen.

c) Het derde aspect is de *operationele* functie van planning en betreft de feitelijke dagelijkse realisatie van de voorziening of ordening.

Bij deze drie planningfuncties sluit een indeling in de tijd aan die met name in de ruimtelijke planning goed bruikbaar is. De indeling betreft de fasen van resp. richtplan, structuurplan en plan van actie.²²

In de fase van het richtplan dienen doelstellingen van sociaal-culturele aard met een normatief karakter (richtdoelen) te worden geformuleerd. Die doelstellingen liggen in de sfeer van de wenselijkheden. In deze fase dienen hoofdpunten van beleid te worden vastgesteld in een democratische besluitvormingsprocedure. In de fase van het structuurplan zijn concrete doelstellingen van belang. Ze moeten visu-

aliseerbaar zijn en drukken uit op welke wijze de richtdoelen kunnen worden gerealiseerd. Het zijn ruimtelijke ofwel objectdoeleinden. In de fase van het plan van actie komen de projectdoelen aan bod. Deze doelstellingen zijn het meest concreet. In een planningproces overlappen richtplan en structuurplan elkaar ten dele, het zelfde geldt voor structuurplan en plan van actie.

Uit de behandeling van de ontwikkeling van het plan-Zuidoost is duidelijk gebleken, dat aan de strategische of doelzoekende functie van de planning geen adequate aandacht is besteed.

Aan het begin van het planningproces werden vage noties als toekomstwaarde en schaalvergroting, maar ook 'vijfenzeventig procent arbeiderswoningen', 'een zo groot mogelijke privacy voor het gezin in de woning' en gemeenschappelijkheid van een aantal voorzieningen centraal gesteld. De uitwerking die aan deze doeleinden werd gegeven, was echter het tegendeel van globaal en betrof een structuurplan. Alternatieve plannen inclusief de verschillende daarbij behorende consequenties werden niet gepresenteerd. Een rationele afweging was daardoor niet mogelijk.²³

Daarbij kwam, dat de tijd die de ontwerpers was gegund voor hun voorbereidingen en de tijd die resteerde voor politieke en democratische controle in een wanverhouding tot elkaar stonden. De raad van Amsterdam kwam vlak voor de officiële presentatie van het plan-Zuidoost in een informele, maar niettemin besloten vergadering bijeen om kennis te nemen van het plan. De lokale politici, in de eerste plaats de wethouders voor stadsontwikkeling en volkshuisvesting, restte slechts de taak het plan van de eenzijdig technisch georiënteerde ontwerpers goed te keuren en te laten uitvoeren.

Het Amsterdamse bestuurssysteem verkeerde in een instabiele situatie: er was een slepende annexatiekwestie, die veel bestuurlijke energie opslokte. Verder zijn snelle wethouderswisselingen voor de portefeuille stadsontwikkeling en de politieke en sociale verwarring - aanvankelijk onderhuids, maar vanaf ongeveer 1965 onmiskenbaar - factoren die zeker niet bevorderlijk waren om de opdracht, nl. het ontwerpen van een stadsdeel, bestemd voor saneringsurgenten, onder de knie te krijgen. In deze situatie viel aan ambtenaren van de Afdeling Stadsontwikkeling (wegens het grote percentage academici de 'elite' binnen het grote apparaat van Publieke Werken²⁴ ongevraagd veel macht toe, zonder dat er publieke verantwoording van hen werd gevraagd. De consequenties van hun beslissing om aan geïndustrialiseerd bouwen voorrang te geven werden niet ter discussie gesteld. De langdurige onzekerheid over de afloop van het parlementaire debat over de wijziging van de gemeentegrenzen leidde bovendien tot een afnemende interesse voor de vorderingen die binnen het apparaat met het plan werden geboekt.

Toekomstwaarde

De hoofdstukken 8 en 9 lieten zien hoe de uitvoering van het plan en vervolgens de bewoning steeds met onvoorziene problemen gepaard zijn gegaan. Verkeersstructuur en bouwkundige voorzieningen waren dermate kostbaar, dat alleen dankzij bestuurlijk kunst- en vliegwerk de aanleg en de bouw zijn doorgegaan. Bij gebrek aan huisvesting voor bijzondere groepen raakte de Bijlmermeer vooral door dit soort huishoudens bewoond, omdat woning en woonomgeving bij de meeste bewoners voor wie de wijk eigenlijk bestemd was, niet geliefd of gewild bleken te zijn. Tegenwoordig wordt wel gesproken van 'Bijlmerpositivo's', een groep van naar schatting vierduizend mensen, die eind jaren zestig bewust gekozen heeft voor dit bijzondere woonconcept.²⁵

De bewoningsgeschiedenis van het eerste deel van de Amsterdamse Zuidoostelijke stadsuitbreiding illustreert de kloof tussen de door planners en architecten gekoesterde verwachtingen en de realiteit. Ze brengt de tegenstelling tussen de ideeën van een aantal specialisten over een stad van de toekomst en de waardering door de meerderheid van de bevolking schril aan het licht.

Schaalvergroting, 'functionele' ligging van wonen, werken, recreatie en verkeer ten opzichte van elkaar, collectivisme en privacy vormden de belangrijkste ideeën waarop het plan voor de Zuidoostelijke uitbreiding steunde. De ruimtelijke 'vertaling' van deze ideeën leidde tot een keten van stedenbouwkundige elementen: parkeergebouwen, honderden meters lange, uniforme woongebouwen met 'drooglopen', binnenstraten en collectieve blokvoorzieningen, omringd door groene, autovrije open ruimten voor gemeenschappelijk gebruik.

In het praktijk functioneren deze onderdelen onmiddellijk anders dan verwacht.

Wat schaalvergroting betreft, voorzag men dat de wijk 'een zeer sterke uitdrukking' zou verkrijgen en 'minder gedifferentieerd' zou zijn dan de westelijke tuinsteden. Na realisatie verdwijnen de individueel herkenbare woningen achter de 'krachtige expressie' van de gevelwand.

Geen parkeergarages met stands en kiosken, geen geruis van met goederen beladen elektrische lorries, geen gezellige binnenstraten met koffiebars en spelende kinderen.

Een 'binnenstraat' is niet meer dan een tegenstrijdigheid ten gevolge van een denkfout. Het kenmerk van een straat is immers haar dóórlopende karakter, anders gezegd: een straat heeft in principe geen einde. Een binnenstraat daarentegen is begrensd door liftdeur of toegangspoort naar een parkeergebouw. Ze is niet openbaar, zodat b.v. surveillance door politie afwezig is. Bewoners of bezoekers spoeden zich naar hun einddoel, passanten zijn er vrijwel niet.

De zo belangrijk geachte 'maximale' privacy blijkt ten aanzien van het visuele, het auditieve en het territoriale aspect gedeeltelijk illusoir. De privacy geldt de woonkamer, maar langs de galerijen en de binnenstraten en vanaf de hellingbanen ontstaat een niet te vermijden inkijk. In de tweede plaats zijn er zowel boven en beneden als links en rechts burens, met daardoor veel kans op geluidsoverlast. En ten derde beperkt het onvermijdelijk gemeenschappelijk gebruik van diverse woonvoorzieningen (onder meer lift, binnenstraat, bergingen, garages, afvoer van huisvuil) alle territoriale en visuele privacy buiten het beperkte areaal van de flat.

Het rigide verkeerssysteem stelt de bewoner (en meer nog de bezoeker) voor grote moeilijkheden. De loopafstanden - naar halten van het openbaar vervoer, tussen parkeergebouwen en de woningen en naar de bergingen toe - kunnen tot vele honderden meters oplopen. Door uniforme vormgeving en massaliteit is het uiterst lastig de weg te vinden. Keuzevrijheid is gering en men is wat de weg van de auto naar de flat betreft door de ontwerpers geprogrammeerd.

De collectieve blokvoorzieningen, die een compensatie zouden bieden voor het wonen in hoogbouw, vormen in de naaste woonomgeving 'vaker een bron van conflicten dan van geluk en een nieuw ontwakend gemeenschapsgevoel'.²⁶ Klachten over gevoelens van isolement zijn legio.

De groene maaivelden - tot 'vertoefruimten' voorbestemd - vormen voor de grote meerderheid der bewoners geen equivalent van een bij de woning gelegen tuin. Galerijen en liften werken als een barrière, waardoor de recreatieve functie van de maaivelden slechts beperkt is. Veel bewoners passeren het groen, alleen met het doel andere bestemmingen te bereiken.²⁷

Wie zijn de bewoners geworden? Nauwelijks of niet de krotbewoners uit de te saneren negentiende-eeuwse wijken. Evenmin de 'doorstromers', te klein gehuisveste gezinnen uit de aan de andere zijde van de stad gelegen westelijke tuinsteden.

De realisering van het plan laat zien dat talrijke problemen ontstaan indien men van tevoren onvoldoende inzicht heeft in de ontwikkeling van de bouw- en exploitatiekosten en in de moeilijkheden die kunnen ontstaan door de complexe organisatiestructuren waarvan men afhankelijk is voor het verwezenlijken der voorzieningen. Reflectie over de aanleg van de Bijlmermeer onderstreept de onmisbaarheid van consumentenonderzoek onder de beoogde doelgroep²⁸, het opstellen van alternatieven (mèt een prijsindicatie) en een integratie van bouwontwerp en groenontwerp²⁹. Aan deze punten is echter geen gedetailleerde aandacht besteed: de genese van de Amsterdamse Zuidoostelijke stadsuitbreiding toont de grandioze tegenstrijdigheid tussen de waarden van planners, die aan een stad voor de toekomst wilden bouwen, en de woonvoorkeuren van bewoners.

BIJLAGE 1

Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding Uitgangspunten en normen voor de stadsuitbreiding Zuidoost

Afdeling Stadsontwikkeling
Amsterdam 1965

Inleiding

Bij de opstelling van het in 1935 gepubliceerde Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, dat in 1938 door de Gemeenteraad werd vastgesteld en in 1939 door een Koninklijk Besluit rechtskracht verkreeg, werd uitgegaan van een bevolking van rond 960.000, die de stad volgens de prognoses omstreeks het jaar 2000 zou moeten huisvesten.

Verschillende oorzaken hebben ertoe geleid, dat de stad, uitgebreid volgens dat plan, belangrijk minder inwoners kan bevatten dan destijds werd verondersteld. De voornaamste daarvan zijn:

- een sterkere daling van de gemiddelde woningbezetting dan was aangenomen (bejaarde gezinnen, daling huwelijksleeftijd)
- gewijzigde inzichten omtrent de woningdichtheid in de uitbreidingen
- aanzienlijk grotere oppervlakte voor openbare en bijzondere gebouwen (o.m. onderwijsinstellingen, die veel meer ruimte van node hebben)
- ruimere terreinen voor industrie, die om economische en sociale redenen meer en meer tot lagere bouw overgaan
- toenemende behoefte aan terreinen voor actieve en passieve recreatie
- veel grotere oppervlakten voor verkeer en parkeren
- door sanering en reconstructie van de binnenstad en de 19e eeuwse wijken zullen aldaar nog duizenden woningen moeten verdwijnen.

Door een wijziging van het Algemeen Uitbreidingsplan werd in 1958 reeds in een uitbreiding van Amsterdam Noord van rond 50.000 tot 100.000 inwoners voorzien. Voorts was het noodzakelijk, de stad ook aan de zuid- en zuidoostzijde uit te breiden. Daarvoor werd in samenwerking met de gemeenten Amstelveen, Ouder-Amstel, Weesperkarspel en Diemen in overleg met het Provinciaal Bestuur (Stadrandcommissie) een plan opgesteld.

Het programma voor dit 'Stadrandplan' vloeide voort uit een studie van de behoeften voor de gehele stad. In de nieuwe stadsdelen moest niet alleen woonbebouwing worden geprojecteerd met de daarbij behorende ruimte voor openbare en bijzondere bebouwing, recreatie, etc., maar moesten eveneens terreinen worden gereserveerd ingevolge het grote tekort aan ruimte voor openbare en bijzondere voorzieningen en bestemmingen in het reeds bestaande volgebouwde stadslichaam.

Uitgegaan werd van een toekomstige stad van ca. 1 miljoen inwoners.

Uit de studie resulteerde, dat het onderhavige uitbreidingsgebied plaats moet bieden aan:

- | | |
|--|----------------------------|
| ± 900 ha. woongebied (110.000 inwoners) | |
| ± 250 ha. industriegebied |) mede dienende voor |
| ± 200 ha. gebied met bijzondere bestemmingen |) behoeften in de bestaan- |
| ± 450 ha. voor recreatie (sport, volkstuinten, enz.) |) de stad |

Op basis van dit stadrandplan zijn inmiddels door de verschillende gemeenten plannen-in-hoofdzak vastgesteld. Het plan voor de stadsuitbreiding Zuidoost, waarvoor in het navolgende een aantal uitgangspunten en normen zijn vermeld, geeft daarvan een nadere uitwerking.

Ten aanzien van deze normen en uitgangspunten kan worden gesteld, dat zij in wezen overeenkomen met die, welke reeds ten grondslag lagen aan het Algemeen Uitbreidingsplan, maar dat door nieuwere eisen en inzichten het hanteren van deze normen tot een ander resultaat leidt. De snel voortschrijdende verstedelijking van Nederland, waardoor Amsterdam zal worden tot het centrum van een sterk geturbaniseerd gewest en de reeds genoemde grotere ruimte, die nodig is om 1 miljoen inwoners in een stad als Amsterdam te huisvesten (in de meest algemene zin van het woord) brengt een aanzienlijke schaalvergroting met zich mede.

Dit vergt in de eerste plaats een adequaat vervoerstelsel voor de stad als geheel om de grotere afstanden te overbruggen. Mede door dit 'grofmazige' verkeersorganisme, dat ook op het onderhavige plan zijn stempel zal drukken, wordt de schaalvergroting ook in de verdere opzet van het plan tot uitdrukking gebracht.

Een herbezinning op de groepering en de grootte van componenten leidt niet alleen tot een grotere concentratie van de voorzieningen voor het wonen, het werken, de recreatie en het verkeer, maar ook tot een meer uitgesproken en functionele ligging van deze componenten ten opzichte van elkaar.

Aan het plan wordt nog verder gestudeerd en voortgewerkt. Een deel echter, gelegen in het westen van de eigenlijke Bijlmermeerpolder (Bijlmermeer-A) waar de zandophoping gereed is, doch het terrein nog bouwrijp moet worden, dient zo spoedig mogelijk te worden vastgesteld, opdat in 1966 met de bouw kan worden aangevangen.

Uitgangspunten voor de verkeerswegen

1. Ten behoeve van het interlokale autoverkeer zijn de volgende wegen voorzien:

- de rijksweg 2 in de richting Utrecht;
- de rijksweg 1 in de richting 't Gooi en polders volgens een nieuw tracé ten oosten van Diemen;
- de rijksweg 6 in oost-west richting als verbinding tussen Kennermerland - Schipholpolders;
- de stedelijke autoringweg;
- de zg. tweede ringweg als schakel tussen rijksweg 6 en rijksweg 1;
- aansluitingen minimum 2500 m uit elkaar.

2. Voor het autoverkeer zijn voorts de volgende wegen ontworpen ten behoeve van de verbinding tussen de stadsdelen van Amsterdam onderling, voor het regionale verkeer en voor de hoofdontsluiting van de uitbreiding zuidoost;

- de Gooiseweg, radiaal uit de stad, centraal door de uitbreiding en voorts naar Weesp en 't Gooi;
- de stedelijke autoringweg (dus een dubbele functie);
- de tangentiële verbinding tussen de zuidlob en de zuidoostlob via Ouderkerk;
- aansluitingen minimum 750 m uit elkaar.

3. Nieuw is het net van zg. secundaire autowegen met als functie:

- de ontsluiting van het uitbreidingsgebied vanaf de primaire autowegen;
- de verbinding van de wijken in het uitbreidingsgebied onderling;
- de maaswijdte van dit wegensysteem is in beginsel 800 m;
- aansluitingen $\pm$ 500 m uit elkaar.

De wegen liggen op een enigszins verhoogd niveau ten behoeve van kruisingsvrije doorgangen voor fiets- en voetgangersverkeer.

4. De tertiaire verbindingen, elders in de stad de buurt- en wijkstraten, komen in dit plan nagenoeg niet meer voor. Zij zijn vervangen door parkeergarages, gelegen langs de secundaire autowegen op redelijke loopafstanden van de woningen en andere bestemmingen.

5. Ten behoeve van het fiets- en voetverkeer is een net van fiets- en voetpaden ontworpen, geheel kruisingsvrij ten opzichte van het autoverkeer.

De maaswijdte van dit net varieert van 200 m (voor de voetgangers) tot 600 m (voor de fietsers).

6. Van dit verkeersstelsel kan worden gesteld, dat het:

- zoveel mogelijk een voor elke verkeersfunctie geëigende voorziening geeft;
- toch een onderling samenhangend geheel vormt;
- een grotere overzichtelijkheid heeft door zijn grotere schaal;
- een grote veiligheid waarborgt;
- een optimale capaciteit heeft;
- dwingende uitgangspunten geeft voor de verdere inrichting van het stadsgebied.

Voor het openbare vervoer zijn de volgende voorzieningen ontworpen en uitgangspunten opgesteld

1. Voor het interlokale en regionale railvervoer:

- een hooggelegen spoorbaan Amsterdam-Utrecht met een station;
- een hooggelegen spoorbaan Amsterdam-Amersfoort met een station in Diemen;
- een hooggelegen ringspoorbaan voor personen- en goederenvervoer met station in de Venserpolder.

Bij de stations zijn tevens autobushaltes ontworpen.

2. Voor de verbinding tussen de stadsdelen van Amsterdam onderling zijn stadsspoorverbindingen ontworpen, waarvan 3 lijnen in het uitbreidingsgebied doordringen:

- de eerste (radiale) lijn langs de spoorbaan naar Utrecht in het zuiden naar het oosten afbuigend, met een mogelijkheid voor doorverbinding naar Weesp;
- de tweede (radiale) lijn ligt op ± 2 km oostelijk van de eerste;
- de derde (ring-) lijn volgt de ringspoorbaan en eindigt in Diemen.

Deze stadsspoorlijnen bedienen het gehele gebied zodanig, dat alle bestemmingen op loopafstand van de stations liggen. Daartoe:

- zijn de stations ontworpen op onderlinge afstanden van 700 m tot 1 km;
- liggen de bestemmingen binnen een strook van max. 800 m ter weerszijden van de lijnen;
- wordt de stadsuitbreiding zo ingericht, dat de concentraties in bebouwing alsmede de centra rond de stations liggen;
- geldt de norm, dat 80% van de woningen binnen een straal van 500 m van de stations liggen. De stations worden voorzien van fietsenstallingen, parkeerplaatsen en bushaltes.

Bij elk spoorwegstation is een stadsspoorstation geprojecteerd.

3. Voor het plaatselijke openbare vervoer is een bussysteem langs de secundaire autowegen ontworpen, dat:

- de bestemmingen op max. 400 m nadert;
- derhalve een maaswijdte heeft van ± 800 m, hetgeen als uitgangspunt heeft gegolden voor het ontworpen net van secundaire wegen;
- goede verbindingen geeft met het stadsdeelcentrum en de stations van stadsspoor en interlokale spoor;
- is afgestemd op systeem van voetpaden (en uiteraard omgekeerd) zodat de kortste loopafstanden worden verkregen langs duidelijke voetgangersroutes;
- de voetgangers de bushaltes kruisingsvrij kunnen bereiken door de ontworpen voetgangerstunnels.

Samenhang tussen verkeers- en vervoersstelsel en de verdere inrichting van de wijken

1. Uit het openbare vervoer volgt de reeds genoemde norm, dat de centra en geconcentreerde bebouwing rond de stations van het stadsspoor dienen te worden gesticht. Dit komt er in hoofdzaak op neer, dat de hoge bouw zich concentreert in stroken van ± 500 m ter weerszijden van de tracés van de stadsspoorweg.

2. Langs de primaire wegen komt daardoor de minder geconcentreerde bebouwing, dat wil zeggen veelal de lagere bebouwing dan wel de parkstroken.

3. Dit sluit aan bij de wenselijkheid, langs de moderne autoweg geen hoge bebouwing meer toe te staan, omdat:

- deze bebouwing geen enkele functionele relatie heeft met de autoweg;

- de autoweg een 'rustig' aspect dient te hebben en geen 'moderne lintbebouwing' verdraagt.

4. Uitgangspunt voor de stichting van bebouwing is een goede situering aan de secundaire autowegen. Op regelmatige afstanden (in verband met een goede verkeersregeling) komen de geconcentreerde toegangen tot de (parkeergarages behorende bij de) bebouwing.

5. Verkeers- en vervoerssystemen en de inrichting van de wijken vormen een onverbrekelijke eenheid, zowel uit functioneel oogpunt als (mede daardoor) uit een oogpunt van de vorm gezien.

Principiële afwijkingen van de normen en uitgangspunten zijn niet mogelijk zonder afbreuk te doen aan de functionele opzet. Aan de verdere uitwerking worden daarom, meer dan tot nu toe, de hoogste eisen gesteld.

Uitgangspunten verkaveling

De woningen zullen zoveel mogelijk langs geïndustrialiseerde weg tot stand worden gebracht. Dit betekent een groot percentage hoogbouw (9 woonlagen op onderhuis).

De verkavelingseenheden en het stadsbeeld zijn hierdoor van een grote schaal.

Een zeker percentage zal als eengezinswoning kunnen worden verwezenlijkt (8 à 10%).

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de woning is enerzijds een zo groot mogelijke privacy voor het gezin in de woning, anderzijds een zo groot mogelijk onderling contact tussen de bewoners buiten de woning.

Mede om dit laatste te bereiken, wordt een zg. droogloop onder het blok ontworpen, enerzijds ter ontsluiting van het woonblok, anderzijds ter bereiking van de centra en de parkeergarages. Aan deze 'droogloop' liggen de voorzieningen van de woningen, zoals de bergingen, knutselruimten, e.d.

De ruimte rondom de woonblokken functioneert als uitloop voor de bewoners; hierin zijn voorzieningen voor de verschillende leeftijdsgroepen opgenomen.

Om voor het gebruik van deze ruimte optimale mogelijkheden te scheppen, kan daar niet worden geparkeerd. De auto's van de bewoners worden in parkeergarages geplaatst.

Ten behoeve van bezoekers, goederenaan- en afvoer wordt een laag van de garage voor dit doel bestemd. Voor bijzondere verrichtingen is de woonwijk voor gemotoriseerd verkeer ook à niveau te bereiken.

Uitgangspunten voor de centra

- In de buurtcentra, die onderdelen van de verschillende wijken zijn, zijn niet alleen opgenomen de winkels en kleinere bedrijfjes, nodig voor deze wijken, maar tevens de kerken, sociaal-culturele gebouwen, hulpdiensten van openbare diensten, enz.

- Zowel gezien vanuit het belang van de bewoners als van een efficiënte opzet van de centra is een concentratie van de voorzieningen te verkiezen boven een spreiding.

- Bij deze buurtcentra liggen de haltes voor het openbare vervoer (bus en stadsspoor) en de toegangen tot de garages.

- Door de concentratie van deze functies wordt een overzichtelijk geheel verkregen en tevens een concentratie van alle 'beweeg', zodat in deze centra een maximum aan stedelijkheid en 'gezelligheid' wordt bereikt.

- De scholen zijn geprojecteerd op terreinen in de onmiddellijke nabijheid van deze buurtcentra, waardoor deze een centrale ligging hebben en waardoor het avondgebruik bijdraagt tot de levendigheid van de centra.

- In het grote stadsdeelcentrum zullen de voorzieningen van sociaal-culturele aard, alsmede het hoofdwinkelcentrum, een plaats vinden, terwijl voorts die voorzieningen, die in de dienstensector voor de gehele zuidoostlob een functie vervullen, hier zullen worden ondergebracht.

- Het stadsdeelcentrum is zoveel mogelijk centraal geprojecteerd, waarbij mede de werkgebieden en het N.S.-station aan de Utrechtse lijn in aanmerking zijn genomen.

- Het heeft goede aansluiting op het interlokale wegennet en op de verbindingswegen in het stadsdeel.

- Het ligt aan een halte van het stadsspoor, dat zelf in connectie staat met het N.S.-station. Voorts komen alle buslijnen bij het stadsdeelcentrum samen.
- Het stadsdeelcentrum is voorzien van ruime parkeergelegenheid in de vorm van garages.
- Het tot het stadsdeelcentrum behorende hoofdwinkelcentrum fungeert niet alleen als zodanig voor de gehele zuidoostlob (110.000 inw.), doch is tevens buurtcentrum voor de inwoners in de directe omgeving.

Uitgangspunten voor de groenvoorziening

- De grote behoefte aan open ruimte bij de woning wordt voor een deel opgevangen door de relatief grote ruimten, die ontstaan tussen de blokken, waarbij bepaalde voorzieningen, die voortvloeien uit de woonvorm, tevens uitgangspunt zijn voor de inrichting van deze ruimten.
- Door een net van voet- en fietspaden dienen de ruimten tezamen één geheel te vormen.
- Bij het eengezinshuis dient de eigen tuin een grote privacy te krijgen.
- In de behoefte aan grotere vertoefruimten wordt voorzien in wijkparken op loopafstand van maximaal 800 m van de woningen. In tegenstelling tot de binnenruimte tussen de hoge woonblokken dienen de parken, ter verkrijging van een zo groot mogelijke visuele werking, niet te worden omzoomd door hoge bebouwing.
- Met name de grotere centraal gelegen parken dienen een zo grote opnamecapaciteit, dus omvang, te hebben, dat zij een belangrijk deel van de bevolking kunnen opvangen, mede om een noodzaak tot massale uittocht naar recreatieoord op grote afstand buiten de stad te voorkomen.
- Aan de behoefte aan sportterreinen, volkstuinen, kampeerterreinen e.d. wordt voldaan in de groene gebieden, ter weerszijden bij de Amstel en aan de Gaasp, welke gebieden een landschappelijk karakter zullen verkrijgen. Een belangrijk element in dit laatstgenoemde gebied zal een plas vormen, die ter wille van de zandwinning zal worden gegraven.



BIJLAGE 2

Grondslagen voor een coördinerende supervisie bij de realisering van de Zuid-oostelijke stadsuitbreiding van Amsterdam

F.J. van Gool, ir. E.J. Jelles en D. Slebos
Amsterdam juli 1965

1. Aanleidingen in het stedenbouwkundig plan; maatgevende factoren

- 1-1-0. Aan de grondslagen voor de zuid-oostelijke stadsuitbreiding kunnen de volgende uitgangspunten worden ontleend:
- 1-1-1. Een adequaat vervoerstelsel voor de stad als geheel (om dus de grotere afstanden te overbruggen), geeft een 'grofmazig verkeersorganisme'; dit is de eerste maatgevende factor in het onderhavige plan;
- 1-1-2. Door de gewenste concentratie, nl. van de 'inrichtingen voor de huisvesting in de meest algemene zin van het woord' op bepaalde (hier de secundaire) onderdelen van het verkeersnet wordt de maat van het net in eerste instantie stederuimtelijk maatgevend; de maat van de concentraties blijkt bepaald uit
- 1-1-3. het afwegen van de componenten:
benodigde inhoud in verband met benodigde capaciteit en *gewenste loopafstanden* van stop- of eindpunten van gemotoriseerd (openbaar of individueel) vervoer en de woning; deze loopafstanden zijn een tweede maatgevende factor.
- 1-2-0. In de concentraties van 'inrichtingen voor de huisvesting in de meest algemene zin' tekent zich de navolgende rangschikking af:
- 1-2-1. langs de secundaire wegen liggen de inrichtingen voor het collectieve gebruik; (parkeergarages, inrichtingen van commercie, sociale en culturele zorg) (afgekort voorlopig I.C.G.);
- 1-2-2. in tendens loodrecht op de secundaire wegen en hiervan aftakking 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.);
- 1-2-3. Daarnaast zijn er in de vrije ruimte voet- en rijwielpaden geprojecteerd volgens een bepaald netwerk; hieraan is een sub-maat te ontleen.
- 1-3-0. Uit hoofde van de gewenste aantallen in combinatie met het hierboven gestelde is de volgende maatgevende factor bepaald door de verkeersei van een regelmatige aftakking op de secundaire wegen; hiermede is de plaats der parkeergarages min of meer bepaald;
- 1-3-1. aangezien tussen de parkeergarages en de I.H.V.'s een duidelijk organisch verband is gelegd, is de derde maatgevende factor in stederuimtelijke zin bepaald uit:
de plaats van de parkeergarages - de loopweg in de I.H.V.
- 1-4-2. De eerste ruimtelijke maat volgt dan uit de componenten;
productiewijze van de I.H.V. - gewenste capaciteit van de I.H.V. (waardoor de hoogte principieel wordt vastgelegd) en meergenoemde loopafstand.

- 1-4-3. Aangezien in de tuinsteden in West is gebleken, dat de plastische betekenis van de woonbebouwing die van de inrichtingen voor het collectieve gebruik verre overschaduwten, kan gesteld worden, dat de eerste ruimtelijke maatindeling inderdaad d.m.v. de I.H.V.'s geschiedt.
- 1-5-0. Indien dit als consequentie wordt erkend (en het plan getuigt ervan), dan houdt dat verstrekking 'verplichtingen' voor de behandeling van deze I.H.V.'s in;
- 1-5-1. dit is niet nieuw, echter aangezien per definitie de I.H.V.'s 'lang geïndustrialiseerde weg tot stand zullen komen', zal moeten worden vastgesteld: een hiërarchie van essentiële uitdrukkingsmiddelen;
- 1-5-2. dit klemmt des te meer daar uit het bovenstaande de samenhang der I.H.V.'s volgt en de mate van de samenhang bepalend zal zijn voor het totaalbeeld van het gehele stadsdeel als herkenbare mensendaad.
- 1-6-0. De plaatsing van installaties voor verticaal transport, vervoer en verkeer in de I.H.V. zal moeten worden gezien in samenhang met het ontworpen net van rijwiel- en voetpaden in de vrije ruimte; een nadere uitwerking van 5 zal de betekenis, die deze plaatsbepaling hebben kan, verduidelijken.
- 1-7-0. De I.C.G.'s, langs de secundaire wegen gegroepeerd, zullen wat het totaalbeeld betreft door de genoemde eerste stedelijke maatsbepaling mede worden bepaald. Zij zullen daarnaast sterk onder de invloed van de maat van de secundaire wegen zelf staan; dat deze wegen zgn. halfhoog zijn geprojecteerd is daarbij van wezenlijk belang voor de versterking van de relatie tussen de I.H.V.'s.
- 1-7-1. in de I.C.G.'s zal het ruimtelijk verband tussen de I.H.V.'s langs de secundaire wegen verder moeten worden versterkt; hieruit volgt, dat in deze I.C.G.'s een sterke samenhang van onderdelen zal moeten heersen, hetgeen derhalve consequenties heeft voor:
- de vormgeving en detaillering van de secundaire weg zelf;
 - de vormgeving en detaillering van de kunstwerken, openbare voorzieningen, straatmeubelen, in de meest uitgebreide zin;
 - de vormgeving en detaillering van de bouwmassa's, deel uitmakend van de I.C.G. (maatorde van de tweede categorie).
- 1-8-0. Als gevolg van de genoemde uitgangspunten ontstaan tussen de I.H.V.'s ruimten van een grote maat. Door een nadere precisering van de bestemmingen en de variatie daarvan zullen maatgevende factoren van de tweede of derde categorie, enz. moeten worden gegeven, die de maat van de eerste categorie zullen moeten versterken en verduidelijken. Aangezien deze ruimtelijke verduidelijkingen afhankelijk is zowel van wat er in als wat er langs de wanden (de I.H.V.'s en I.C.G.'s) gebeurt, is een zeer sterke samenwerking resp. overleg tussen de architecten van de I.H.V.'s en van de vormgevers van de elementen in de ruimten in de meest uitgebreide zin noodzakelijk (architecten, tuinarchitecten, gebruikscorporaties, beeldende kunstenaars).

2. Grondslag voor een coördinerende supervisie bij de realisering

- 2-1-0. De I.H.V.'s zullen dienen te worden beschouwd als de eerste beeldende factoren in de totaliteit van het stadsdeel. Aangezien dit aspect stedenbouwkundig van tweezijdig belang is, zal het van beide zijden moeten zijn gezien.
- 2-1-1. Ten eerste is daar het beeld van het stadsdeel gezien van de primaire wegen en vanuit het openbaar railvervoer; dit beeld vraagt categorische eenheid, daarin variatie naar situering. De 'eenheid in familie' wordt gewaarborgd door:

- eenheid van schaal (dezelfde ruimtelijke maat in de eerste categorie);
 - verwante verschijningsvorm der bouwmassa's (I.H.V.'s).
- 2-1-2. Ten tweede is daar het stederuimtelijk detailbeeld, waaraan elke I.H.V. deel heeft.
- Aangezien in zulk een detailbeeld altijd meerdere I.H.V.'s ruimtelijk 'samenwerken' zullen zij onderling op elkaar moeten zijn afgesteld, wat maat, schaal, karakterisering (proportionering) en materiaal en kleur betreft.
- 2-1-3. Daar de hoofdfunctie van de I.H.V. is het gelegenheid bieden tot een adequate huisvesting aan velen zullen de consequenties daarvan bij het ontwerpen van bouwsystemen en produktiewijzen manifest dienen te zijn; daarbij zal niet voorbij kunnen worden gegaan aan de maatgevende factoren, die elementair uit het gebruik door mensen in het wonen zijn terug te vinden (kleinste maaswijdte).
- 2-1-4. De eis van privacy zal het aantal mogelijkheden om de woningen laagsgewijs horizontaal bereikbaar te maken beperken.
- Te verwachten is (zijn) een (of enige) gecombineerde horizontale voetgangers-verbindingen per I.H.V. met verticale verbindingselementen (trappen, liften en hellingen).
- De plaatsing van deze verticale verbindingselementen dient in relatie te staan met het ontworpen net van voet- en fietspaden (structurele maataanduidingen).
- 2-2-0. Bij het ontwerpen van de I.H.V.'s zal in het oog dienen te worden gehouden dat lessen uit het verleden (de tuinsteden in West) hebben geleerd, dat de expressie van de individuele wooncel leidt tot een negatieve benadrukking van het *zijn met velen*. Dit leidt tot psychologische weerstanden en wordt o.a. begeleid door ruimtelijke onoverzichtelijkheid.
- Hoewel door de andere opzet in maat dit laatste hier in principe kan worden voorkomen, is succes alleen gewaarborgd indien de architectonische verwerking van de huisvesting in de I.H.V.'s aan bepaalde eisen voldoet.
- Er dient te worden uitgegaan van de adequate expressie van het collectieve wonen.
- 2-2-1. Dit vereist een volgorde van de maatgevende elementen, die gerekend van groot naar klein gaat van de collectieve voorzieningen naar de individuele.
- Middelen van de eerste categorie zijn o.a.:
- a. het horizontaal en verticaal verkeer door de I.H.V.
 - b. de constructieve elementen van steunen en overspannen;
 - c. de voorzieningen voor regen-, zon- en windwering (waarin begrepen de hemelwaterbeheersing), het onderhoud en de beperkte buitenrecreatie;
 - d. de voorzieningen voor collectieve service in de sfeer van de woning;
 - e. de voorzieningen van openbare nutsbedrijven.
- Middelen van de tweede categorie zijn alle uit een goede bruikbaarheid van een woning voortkomende noodzakelijke elementen.
- 2-2-2. Bij het ontwerpen van de I.H.V.'s zal wat het exterieur betreft dienen te gelden, *dat de gestalte zal dienen te zijn ontleend aan al deze elementen met inachtneming van een hiërarchie in maatgevende zin, t.w.:*
- Een hiërarchie van essentiële uitdrukkingsmiddelen.
- In deze volgorde komen de middelen ontleend aan de collectieve maatregelen in de eerste plaats; de gevolgen van de individuele woonwensen dienen zich in het tweede vlak af te spelen.
- 2-2-3. Dit kan zeer wel worden gecombineerd met de wens naar privacy in de individuele woning alsook met de eisen, die men aan het wonen boven de begane grond dient te stellen.
- 2-3-0. Ten aanzien van dit wonen kan het navolgende worden overwogen:
- Bij de ontwikkeling van de woningen in de I.H.V.'s wordt de privacy in de woning primair gesteld.

- 2-3-1. Daarnaast is er sprake van een gewenste differentiatie van:
 50% 5-kamerwoningen
 30% 4-kamerwoningen
 20% 2-kamerwoningen
 Aangezien blijkt, dat deze verdeling in de tijd niet constant is, is het aan te bevelen die systemen voorrang te verlenen welke de grootste mogelijkheid tot interne veranderingen openlaten.
- 2-3-2. Aan te nemen is, dat indien een woning op de begane grond geprojecteerd een netto woonoppervlak van $x \text{ m}^2$ heeft, dat de ruimtelijke waardering nodig maakt, dat woningen, niet op de begane grond gelegen, een groter netto grondoppervlak dienen te krijgen (en wel verdeeld in een geheel omsloten en een niet geheel omsloten netto woonoppervlak).
 Neemt men de begane grondwoning als norm, t.w.: x , dan is te stellen, dat het ruimtelijke equivalent op hogere woonlagen, kan worden bereikt met een woonoppervlak: $x + (1 + n) y$.
 x : het netto woonoppervlak van een woning op de begane grond, eventuele tuinen niet meegerekend;
 y : een oppervlakte eenheidsmaat in een reële verhouding tot x staande;
 n : het aantal lagen (± 3 , -m.) dat het woonoppervlak zich boven de begane grond bevindt.

N.B. Aangezien deze benadering slechts het theoretische verband wil duidelijk maken tussen netto-woonoppervlak en hoogteligging van dit oppervlak t.o.v. de begane grond is het niet de bedoeling deze formule met getallen te verduidelijken.

Het is bv. zeer wel mogelijk, dat naar mate de niveau's hoger liggen de behoefte aan toeneming van het oppervlak evenredig zal afnemen.

Het is evenwel principieel nodig de essentiële betekenis van de formule in de plannen te verwerken teneinde een van de gebleken negatieve zijden van hoogbouw te elimineren.

Het is daarenboven alleszins verantwoord een bepaald deel van de winst, die het geïndustrialiseerd bouwen voor de huisvesting moet opleveren, te gebruiken om de consequenties, die de bouwzijde heeft voor een goede huisvesting ook volledig te trekken.

- 2-3-3. In dit verband zij nog opgemerkt, dat deze nieuwe normen voor het woonoppervlak op de hogere niveau's ook rekening houden met de meer genoemde verdeling in geheel en gedeeltelijk omsloten woonruimten; met nadruk zij gesteld, dat de gedeeltelijk omsloten woonruimte evenzeer aan duidelijke ruimtelijke voorwaarden dient te voldoen als bv. de hoofdwoonruimten; deze gedeeltelijk omsloten woonruimten, die bv. ten dienste zullen staan aan de beperkte buitenrecreatie direct aansluitend aan de woning, kunnen in de dimensionering van de totaliteit in het tweede kader van belangrijke invloed zijn.
- 2-4-0. De I.C.G.'s
- 2-4-1. Daar door de stedenbouwkundige opzet de structurele opzet van de I.C.G. duidelijk verankerd ligt door de I.H.V.'s en de secundaire autowegen, zal voor een beoogde goede samenhang in de I.C.G. de onderlinge afhankelijkheid als volgt dienen te worden in acht genomen:
- 2-4-1-1. de aard, dimensionering, detaillering van de secundaire autoweg;
- 2-4-1-2. de aard, dimensionering, detaillering en karakterisering van I.H.V.'s bij hun aansluiting op de secundaire autoweg;
- 2-4-1-3. de dimensionering en karakterisering van de parkeergarages zullen als tussengebied tussen de onder 1 en 2 genoemde elementen tot uitdrukking moeten komen;

- 2-4-1-4. de indelingen alsmede plaatsing van de bouwlichamen en andere elementen, behorende tot de totaliteit van de I.C.G., zullen zodanig dienen te zijn, dat de I.C.G. zijn ontmoetingsfunctie in stedelijke zin en zijn bindende functie in ruimtelijke zin in optimale mate vervult.
De bouwlichamen zullen bij hun dimensionering, karakterisering, detaillering, geleding, materiaalkeuze en kleur dienen te worden afgestemd binnen een vooraf kenbaar gemaakt kader (zie ook kleinste maaswijdte I.H.V.'s).
- 2-5-0. Het straatmeubilair (w.o. de openbare verlichting) en de kunstwerken zullen wat betreft hun dimensionering, detaillering en karakterisering de samenhang van het stadsdeel dienen te ondersteunen.
Aangezien deze elementen in nauwe relatie zijn gebracht met de bebouwing zal ook hiertussen een meer dan gebruikelijke afstemming moeten plaatsvinden.
- 2-6-0. De ruimten rond de I.H.V.'s.
- 2-6-1. De ruimten binnen de I.H.V.'s dienen zoveel mogelijk de herkenbaarheid van het wonen in de woningen te verhogen.
- 2-6-2. Daartoe dienen de ruimten onderling van aard en bestemming te verschillen, zonder dat een doorgaande samenhang van alle tussenruimten wordt geschaad.
- 2-6-3. Het opnemen van voorzieningen in de recreatieve sector, zoals is voorzien, zal zodanig dienen te geschieden, dat het onder 2-6-1 gestelde wordt bevorderd.
- 2-6-4. Voorzover realiseerbaar tegen de achtergrond van de wens geen auto's op de begane grond toe te laten, ware te streven naar het toevoegen van dusdanige elementen, dat de tussenruimten hier en daar ook ten dienste komen aan enige autonome functies (pony-stoeterij; dependance stadskwekerij; enige speciale glas-tuinbouw; schooltuintjes; open manege, enz.).

N.B. Bij de karakterbepaling van deze tussenruimten dient in het oog te worden gehouden, dat de indirect aansluitende stadsparken het karakter van natuurpuur zullen dienen te krijgen (blz. 8, 5de alinea, rapport SO.).

- 2-6-5. Het lijkt vooralsnog plausibel, dat de ontmoetingsfunctie, die deze ruimte voor de bewoners moet gaan krijgen, voor een niet onbelangrijk deel zal moeten aansluiten bij die van de I.C.G.'s.
- 2-7-0. De 10% laagbouw.
- 2-7-1. Gezien de opzet van dit stadsdeel met zijn eigen karakteristiek, zal de laagbouw dienen aan te sluiten aan de karakteristiek van het gehele stadsdeel: een bebouwing met strookjes herhalingsbouw van elders is in dit verband uit den boze.
- 2-7-2. Gezien ook hier een zo groot mogelijke privacy ware te bewerkstelligen, dient men te streven naar bouwvormen als gekoppelde patiobouw, etc. (met gedeeltelijk optrekken met een verdieping). Het tot uitdrukking brengen van de hyper-individuele woonmensen in anecdotische vorm zal dienen te worden belet. Het uit de totale wijk voortvloeiende patroon dient over dit gedeelte van het stadsdeel te worden voortgezet.
- 2-7-3. Het ligt voor de hand in dit kader de geïndustrialiseerde bouw eveneens te introduceren en grotere complexen in één totale aanpak te realiseren.

3. Aanzet voor een werkwijze

- 3-0-1. De realisering van een stadsdeel als het onderhavige, in een tijdsbestek als voorgenomen, volgens een conceptie, zoals in principe aangegeven is in de stedenbouwkundige uitgangspunten vergt een nauwgezet samenspel resp. een samenwerking van alle deelnemers in het proces.
- 3-1-0. Aangezien tussen de stedenbouwkundige planning en de realisering van de onderdelen een verband moet worden gelegd, waarvoor in de bestaande constellatie geen instrument met voldoende bevoegdheden bestaat, stellen Burgemeester

en Wethouders een College van Coördinerende Supervisie (C.C.S.) in, dat in dit vacuum zal voorzien.

- 3-1-1. Het C.C.S. heeft tot taak het college van B. en W. te adviseren in al die zaken, die naar haar oordeel dienstig zijn voor een goede realisering van het plan.
- 3-1-2. Het C.C.S. heeft tevens tot taak de architectonische, stedenbouwkundige, kulturele, economische en sociale waarden in het plan te bewaken en al die aanwijzingen en adviezen te verstrekken, die de gewenste huisvesting op hoog niveau bevorderen.
- 3-1-3. Het dient daartoe op de juiste tijdstippen te worden voorgelicht omtrent initiatieven in al deze sectoren.
- 3-1-4. Hij heeft tot taak het tot stand brengen en het bestendigen van: samenspraak resp. samenwerking tussen alle bij de realisering betrokken deelnemers, met name de overheidsdiensten, openbare nutsbedrijven en particuliere participanten.
- 3-1-5. Het C.C.S. neemt aan deze samenspelingsen niet deel; de resultaten van deze contacten dienen te worden medegedeeld; eenvoudigheidshalve kan een lid van het C.C.S. als waarnemer het overleg volgen.
- 3-1-6. Het C.C.S. geeft bindende richtlijnen voor de deelnemende partijen, hetzij als uitgangspunt voor een onder 4 bedoeld contact, hetzij als bindende conclusie op het verslag van zo'n contact.
- 3-1-7. De deelnemers kunnen, indien zij daartoe dringende aanleiding menen te hebben, tegen de bindende richtlijnen en adviezen van het C.C.S. in beroep gaan bij het college van Burgemeester en Wethouders en in uiterste instantie bij de Gemeenteraad.
- 3-1-8. Het college van B en W zal een regeling doen opstellen, waarbij taak, bevoegdheden, samenstelling, organisatie, enz. van het C.C.S. nader worden geregeld.

Bron: Du Laing (1973), Bijlage I. Tevens aanwezig in archief-Jelles.

SUMMARY

THE BIJLMERMEER AS AN IDEAL BREAKING NEW GROUND

A critical study of Amsterdam's urban extensions

This study concerns the urban planning ideas and their realization in the extensions of Amsterdam in the twentieth century. As a starting point the South Extension plan of architect H.P. Berlage (1917) was chosen. After the city extensions West (the western 'garden cities'), South (Buitenveldert) and North, based on the General Extension Plan (1935) have been described, the extension South East is analysed in detail. The plan for this part of the municipality appeared in 1965 (*Outlines for the South Eastern Extension of Amsterdam*). This Bijlmermeer extension (named after the Bijlmermeerpolder and the Oostbijlmerpolder) was intended to be a town extension with 'future value'. The notable characteristics of the urban plan are the large-scale of the flat blocks and the open spaces and the strictness of the geometry as seen on a scale model or from the air. The lay-out of the housing blocks with its strict separation of functions is reminiscent of a honeycomb. Not only in The Netherlands but also internationally the dogmatic functionalism makes the set-up of the area unique. The similarity of intentions of the design for the Bijlmermeer and the plans for 'ideal towns' and 'ideal communities' such as Howard's *Garden Cities of Tomorrow* (1898) and Le Corbusier's *Urbanisme* (1925) is striking. A decisive difference with the latter is that in Amsterdam the plan was also carried out.

In my exposition of the Amsterdam town development I have paid attention to 1) the town planning and socio-cultural ideas, points of departure and aims, 2) the characteristics of the plans and 3) the preparation and execution of the plans. I first discuss the ideas that served as sources of information for the plans of the various extensions of Amsterdam. Then I proceed to look at the plans themselves. This concerns aspects and characteristics such as the number of homes per hectare, the lay-out forms, the types of dwelling etc. These characteristics result from the conceptions of 'urbanity' and 'preferred dwelling environment' praised at the time. Thirdly the question of the realisation of the plans is discussed. Under what organisational field of forces were the plans prepared, accepted and carried out? What was the social and political context? To what visible result did the plans lead a) as regards the spatial-material environment, and b) with regard to the behaviour and the experience of the dwellers and visitors?

The study is of a historical-sociological character. Connections with theory concern the sociology of knowledge, organisation theory and planning theory. Not only is the impact of ideas on the various plans studied, but also how these ideas are connected with the interests of various groups in society. With the help of the analytic scheme of R.K. Merton (Merton 1949) the role these ideas play in the planning process is further analysed. At the same time use is made of insights from organisation and planning theory. I investigated how during preparation and building of the Bijlmermeer plan people in organisational structures worked and how the important decisions were then made and executed.

Methodologically the study is made along a number of lines. Files in archives of the authorities concerning the South Eastern extension were gone through. Use is furthermore made of publications on the plans, articles in professional journals, documents of the period and reports in the daily and weekly newspapers. Written statements were received from a number of people involved in the preparation of the Bijlmermeer Plan, while some of the people in key positions were interviewed.

CHAPTERS 2 and 3 deal with the process of the extension of Amsterdam between 1917 and 1965. The interrelations between ideas, content of the plan and the planning process are treated. The Garden City idea of Ebenezer Howard influenced the Amsterdam town planning and housing policy. Architecturally Berlage, the Amsterdam School and the 'Nieuwe Bouwen' (the Modern Movement) were influential. After the Second World War the style of progressive functionalism from the thirties appealed to many designers and the Amsterdam authorities.

After unavailing efforts in the twenties to arrive at extension plans (the so-called *Schemaplan*, 1924), in 1935 the internationally renowned *Algemeen Uitbreidingsplan* (Master Plan) was accepted by the Town Council. Thanks to this plan, new dwelling areas in western and southern directions realised relatively quickly after 1945. All the same a great housing shortage remained in the capital up to the sixties. Some of the areas built are Bos en Lommer (first pile driven 1938), Sloterveer (1951), Geuzenveld (1953), Slotervaart (1954), Overtoomseveld (1955), Osdorp (1957) and Buitenveldert (1958). In North Amsterdam new areas were designed on the basis of the Master Plan revised in 1958: Nieuwendam-Noord (1962), Buiksloterveer (1966), Molenwijk (1966) and Bannebuiksloot (1965).

The Amsterdam extensions show in some respects a continuous development. Since the turn of the century there has been a gradual decrease in residential density and connected with this, an increase in the percentage of one-family houses and in the area allocated to open space. Secondly, all the new extension areas were adjacent to

the existing city structure. Suburban settlements or separate cities were rejected. The increasing use made of research data is a third continuity factor. In contrast with former extension plans, the Master Plan was based on research data from which forecasts (for instance concerning population size, traffic and land use) were derived. This plan served as an example during a congress organized by the international architects' society *CIAM* devoted to 'the functional city'. But in the development of plans for the Western Garden City towns Buitenveldert and Amsterdam-Noord, a compromise between the functionalist ideal of mainly high rise buildings and the garden town idea of Howard was effected, so that in the end a great number of the dwellings were realised, in three/four storeys current in Amsterdam.

After this historical introduction I discuss in detail the genesis of the plan for the Bijlmermeer. CHAPTER 4 sketches the social context of the South Eastern extension, taking into account some administrative, demographic and socio-cultural characteristics of Dutch society in the sixties. Illustrative of this period of economic expansion are the appearance of two national reports on physical planning (1960 and 1966), increase in leisure time (the Cals cabinet of 1965 had a new department of Culture, Recreation and Social Work) and a drastic decrease in the birth rate after the mid-sixties.

As regards housing in Amsterdam, salient points at this period are the plans for renovation of the city centre and the 19th century dwelling areas (estimated loss of 40.000 dwellings on a total of 270.000 with 864.000 occupants on 1 januari 1965), the housing shortage, the continuing decrease of the average number of persons per dwelling and substantial migration to suburban municipalities. In the field of town planning the social-democrat dominated city council worked at a 'leap forward'. 'City Development' was accentuated at many locations by large office buildings. The harbour was extended and new industrial estates laid out. And finally Provo, 'the first profiled protest movement against the welfare state and cultural conformism', constituted a type of unrest formerly unknown in the city. The artist Constant, well known in avant-garde circles, presented under the name of *New Babylon* ideas for a completely new urban environment.

The FIFTH CHAPTER describes the process of annexation necessary for Amsterdam to expand in south-eastern direction. The procedures from 1957 onward to abolish the small rural municipality of Weesperkarspel can be considered a classical example of how a municipality (in this case Amsterdam) can manifest itself as a lobbyist and pressure group towards Parliament. The Town Border Commission of the Province of North Holland had given its advice on the extension of Amster-

dam in the early sixties. The arguments on the part of Amsterdam for extension of her territory were mainly the continuing housing shortage in the capital and the availability of 'know-how' for carrying out a new large city extension. On the other hand the liberal Minister of the Interior believed in the idea of strong suburbs. After years of parliamentary procedures the Amsterdam option was accepted by a minimal majority in Parliament. In August 1966 the Bijlmermeerpolder and the Oost-bijlmerpolder were added to the municipality of Amsterdam for a period of ten years.

In CHAPTER 6 I deal with ideas about living in high rise housing at the time the plan for the South Eastern city extensions was drawn up, roughly in the years 1960 to 1966. Subsequently I discuss a) the 1961 report *Should we Build and Live in Houses or Flats?* of the Study Commission High Rise - Low Rise, b) dwelling preferences in The Netherlands in the fifties and sixties, c) dwelling needs and high rise building in countries such as Great Britain and West Germany, and d) the rise of ideas on high-rise buildings.

Between the plan of architect H.Th. Wijdeveld to build residential towers in Amsterdam's Vondel Park (1919) and the plan of the Amsterdam Town Planning Department for a city area practically completely consisting of high rise buildings about fifty years elapsed. Before the Second World War architects such as J. Duijker, J.B. van Loghem and the civil engineer J.G. Wiebenga for divergent reasons propagated the use of high-rise buildings. An early example of working class dwellings in high rise was the Bergpolder Flat in Rotterdam (1934) designed by M.Brinkman, L.C. van der Vlugt and W. van Tijen. But high-rise was not built on a large scale. The Commission for High Building (1932) and the National commission for cheap dwellings (1936) were on the grounds of social and financial considerations inclined to reject the idea of workers dwellings in buildings higher than four storeys. Le Corbusier and Gropius (advocates of high-rise) had very great influence on designers and planners. The report of the national commission High Rise-Low Rise *Should we Build and Live in Houses or Flats?* demonstrated this. Pleas for 'elite-aesthetics', advanced technology, large scale and uniformity did their work.

After the Second World War the famous architect G.Th. Rietveld strongly advocated high-rise flats. Also the geographer G.J. van den Berg, with great influence in policy-making circles showed himself often an ardent advocate of high-rise building, at about the same time the civil engineer W.F.Schut (later Minister of Housing) together with the architects S.J. van Embden and R.H. Fledderus presented a plan with 60 percent of all the dwellings in high-rise for the satellite town of Zoetermeer near The Hague. Opposite opinions were also heard. Architects of the

so-called Forum Group favoured completely different building forms. Majority housing preferences in the fifties and the beginning of the sixties point in only one direction. The research of De Jonge (1960) showed that when there is free choice low-rise dwellings were preferred by 80 to 90 percent of the population. This result was also confirmed by various other studies. In other countries this fact was also frequently cited.

The contributions on high-rise building in periodicals such as *Economisch-Statistische Berichten* and *Stedebouw en Volkshuisvesting* are very often based on impressions rather than on the results of research on housing preferences. They show the divergency of opinions on the desirability of high-rise building in the (still) protected world of experts.

In CHAPTER 7 I describe how the Bijlmermeer Plan diverging widely from previous extension areas came into existence. The more spectacular features of this plan are 'honeycomb lay-out' of high-rise nine-storey blocks of flats on two storeys of storage areas in which an interior corridor and collective facilities are situated, the separation of the various kinds of traffic, together with parking buildings and the large scale green open spaces. I traced how designers, planners, administrators and politicians while carrying out their work applied knowledge and ideas. To what extent did their suppositions correspond with the findings of empirical-systematic research available at the time the plans were made?

Other questions that structured the research were:

- Why did this plan, from so many viewpoints so widely divergent from other areas realised in Amsterdam in the foregoing decennia, come into being?
- How did it come about that this plan with its pronounced features was carried out, while on the basis of previous developments a more traditional residential area was to be expected?
- What were the first reactions after publication of the plan and how did people react later on?
- How did the composition of the population develop?
- What problems manifested themselves during occupation and maintenance?
- What measures were taken aimed at solving these problems?

(CHAPTERS 8 and 9 cover the last three questions.)

The Bijlmermeer Plan diverges on three points from the continuity of city development in Amsterdam. Firstly the increase in the percentage of low-rise housing was discontinued in favour of high-rise. Secondly the buildings in the suburbs of Diemen and Duivendrecht separate the new 'lobe' from the city; an underground

railway is needed to link up Bijlmermeer with Amsterdam. And lastly the genesis of the plan differs from the procedures followed in the foregoing plans. There was hardly any public hearing. Critical studies on the operationalisation of the concepts used such as urbanity and privacy and on the expected socio-cultural developments like increased leisure time were scarcely made. Criticism of the Dutch city extensions of the fifties, including the western 'garden cities' of Amsterdam, was ignored. The analysis of the decision process makes it clear that the plan was above all the work of a small group of design professionals. The choice of ca. 90 percent high-rise buildings made mainly by architects and town planners and the associated suppositions dominated the aims and detailing of the plan. Seen from the point of view of the sociology of knowledge, the latent functions in the Merton sense involved were the restriction of influence on the design to their own small group and longing for fame, to be reached by presenting an avant-garde design. After the internationally highly valued Master Plan the Department of Town Planning wanted to re-establish Amsterdam's reputation of being the 'Mekka of Public Housing'.

In the plan specific design principles played a central role:

- repetition, regularity and symmetry;
- separation of functions;
- open blocks;
- uniformity, straight lines, and very large scale in the design of housing blocks and the dimensions of the open spaces;
- use of modern materials and building methods;
- communal facilities the use of which was expected to promote community feelings of tenants.

As regards the group and organisation dimension this is clearly a case of what Janis and Mann call 'group thinking'. The group conditions they formulate that create a strong tendency to agree with each other, are: high cohesiveness of a group, insulation from external reality, lack of methodical procedures for search and appraisal, directive leadership and lack of willingness to consider other/better solutions.

The symptoms of a defective decision process mentioned by these authors can also be noted in the procedures adopted in Amsterdam. They include the incomplete articulation of objectives, incomplete survey of alternatives, poor information search, selective bias in processing the information at hand and failure to do research on the risks involved in the final choice.

Objectives themselves, their spatial 'translation' (for instance of the concepts privacy and community) and the expected functioning of garages, interior corridors and greens were evidently uncritically considered. Solutions were subordinated to

the large-scale traffic system and high-rise building. The plan was not tested, no experiment was made using a portion of the plan as test and cost consciousness was insufficient.

In town planning three phases are distinguished by Vermeersch, viz. the strategic plan, the structural plan and the plan of action. In general the *strategic planning function* is concerned with the feasibility phase. At that point objectives of a socio-cultural nature with a normative character, i.e. targets, should be formulated. During this phase the main points of policy should be decided on, preferably in a democratic decision process. In the next phase, that of the *structural plan*, the concrete aims are worked out. The socio-cultural targets are 'translated' into spatial structures, which are visualized in plans and models. Those are the spatial or object aims. Finally project objectives are developed in the phase of the *plan of action*. These are the most concrete aims.

I concluded that the strategic planning function was not given adequate attention. At the beginning of the planning process vague notions such as 'future value' and 'scale enlargement' but also 'seventy-five percent workers' dwellings', 'as much privacy as possible for the family in the dwelling' and 'communal use of a number of facilities' were given a central position as targets. These targets were translated into spatial structures in a very specific way. Alternative solutions and their consequences were hardly considered. Other factors that hindered the achievement of the main objective - a town extension for slum occupants - were the dragging annexation question, frequent changes of aldermen of Town Planning and political and social confusion in Amsterdam. As I have already dealt with in Chapter 5, the annexation absorbed a lot of administrative energy. Municipal policy makers did not give adequate attention to alternatives in the various phases of the plan (targets, spatial structures and action). And last but not least scale enlargement and the promotion of a feeling of community were popular with designers and policy makers at the time. In this situation much unsolicited power came into the hands of the civil servants of the Department of Town Planning without their being publically responsible. In as far as the plan was submitted to judgement or advice, it was praised for its novelty, originality, the boldness of its vision, in a word: its avant-garde character. The first reactions in the press were also positive.

In CHAPTERS 8 and 9 I described the realisation of the Bijlmermeer plan, with about 14.000 dwellings of which 92 percent in high-rise. These chapters give a summary of the building of the Southeastern town extension, the occupants (their characteristics), their appraisal of housing conditions and the housing problems

that quite early manifested themselves after occupation of the first flats. The views regarding on the client group had in the meantime changed: no longer the urgent cases from clearance areas, but Amsterdammers who left good housing in the city ('through flow') were to populate the Bijlmermeer.

The carrying out of the plan and later the occupation of the flats continually met with unforeseen problems. The transportation structure and facilities (such as the parking garages) were so expensive that only with administrative acrobatics could the work and building go on. With a shortage of housing for special groups and lack of enthusiasm in the intended client group the Bijlmermeer was populated mainly by the former. The dwellings and the environment turned out not very desirable or attractive for the people for whom they were actually intended. The large-scale multifunctional reinforced-concrete town concept was not used for the second part of the extension South East, the South Bijlmer. The large green courts were no longer found necessary. Also the 'interior corridors' in the flat buildings and the garages, together forming the framework for the 'organisation of collective life' were left out. In the first part of Gaasperdam (as the official name of Bijlmer-South now is) in fact, the Amsterdam Federation of Housing Corporations demanded exclusively blocks of flats in three/four storeys with common staircases instead of gallery access.

An important aspect of the population development of this part of the town is the great proportion of people from Surinam, the Dutch Antilles and other minorities (mainly from countries around the Mediterranean). For instance in 1974 the percentage of Surinamers and Antilleans was 15 and that of foreigners 9. Turnover rates and vacancies in the Bijlmer high-rise area have always given cause for concern. In 1974 the Housing Service mentioned the causes for the exceptionally high turnover: the competitive position of the one-family dwelling in the Provinces of North Holland, Utrecht and South Holland; the housing needs of great numbers of foreigners and Commonwealth people; uneasiness about the social conditions and the facilities of the Bijlmermeer. About 1983 vacancies in the Bijlmermeer reached a maximum of about 18 percent.

The sharp fall in new house construction in Amsterdam-South East after 1985 caused a decline in vacancies. This decline is also associated with the maintenance and administrative measures taken since the founding of the Housing Corporation Nieuw Amsterdam in December 1983. A project office High Rise Bijlmermeer was commissioned with coordination. The measures concerned improvement of the flats and their immediate environment and - decades sooner than usual - major technical improvements lowering the nett rents, making the parking facilities gratis and

changing the layout of the open spaces. On 1-1-1987 the total stock of dwellings in the first part of the extension South East was 22.892 with 44.673 occupants. (The population of Amsterdam was then 682.779.)

However, removal of the many bottlenecks does not seem to give sufficient relief. The *Effects Report 1987* of the Capital's Housing Service says that the aim of the Bijlmermeer set-up, an occupation rate of 100 percent, with longterm occupants, is simply unattainable. Turnover rates continue to be high. The Bijlmermeer, unrivalled in radicality, illustrates with its occupation history the gap between the expectations of the planners, architects, policy makers, and reality. The realisation of the plan shows that many problems occur when there is not sufficient insight in how building and maintenance costs are going to develop and in the problems in the complex organisation structures upon which the realization of the works depend. Reflection on the Bijlmermeer underlines the desirability of consumer research in the intended client groups, the design of alternatives (with price indications) and an integration of building and open space design. These points received hardly any careful attention: the genesis of the Amsterdam Southeastern urban extension shows the monumental contradiction between the values of planners who wanted to build a city for the future, and the housing preferences of the majority of the Amsterdam population.

NOTEN

Hoofdstuk 1 (pagina 19 - 23)

(De lijst van gebruikte literatuur bevat de volledige titelomschrijvingen.)

- 1 Rosenau (1959), *The ideal city in its architectural evolution*, p.4.
- 2 Reiner (1962), *The place of the ideal community in urban planning*, p.15.
- 3 Reiner (1962), p.157.
- 4 De Ruijter (1987), *Voor volkshuisvesting en stedenbouw*, deel I Geest en beginselen van de Woningwet, p. 31-55.
Enkele studies waarin expliciet ideeën worden belicht die in stedenbouw en architectuur van invloed zijn - of zijn geweest:
Rosenau (1959), *The ideal city*; Reiner (1962), *The place of the ideal community in urban planning*; Choay (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités*; Chadwick (1966), *The park and the town. Public landscape in the 19th and 20th centuries*; Choay (1969), *The modern city: planning in the 19th century*; Rottier (1978), *Stedelijke structuren*; De Klerk (1981), *Op zoek naar de ideale stad*. Frampton (1988), *Moderne architectuur*.
- 5 Een omvangrijke beredeneerde bibliografie geeft Sutcliffe (1981), *The history of urban and regional planning: a bibliography*.
- 6 Een uiteenzetting omtrent kennissociologie en haar toepassingsgebieden geven Mannheim (1936), *Ideology and utopia. An introduction to the sociology of knowledge*. Idem (1952), *Essays on the sociology of knowledge*. Merton (1949), *Social theory and social structure*. Daarin: hoofdstuk 8 'The sociology of knowledge' (1945). Berger en Luckmann (1972), *The social construction of reality*. Daarin: 'Introduction. The problem of the sociology of knowledge'. Giddens (1979), *Central problems in social theory*. Daarin: hoofdstuk 5 'Ideology and consciousness'. Stehr, Meja (1980), *Wissenssoziologie*. Brante (1986), 'Changing perspectives in the sociology of science', in: U.Himmelstrand, *The sociology of structure and action*.
- 7 Relevante literatuur hierbij: Janis en Mann (1977), *Decision making. A psychological analysis of conflict, choice and commitment*. Snellen (1984), *Planmatig planmatig*.

Hoofdstuk 2 (pagina 25 - 43)

- 1 De Vries (1979), 'Economisch leven 1918-1940', p.103;116.
- 2 De Jong (1969), *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, deel I *Voorspel*, hoofdstuk 4 'Een conservatief land', p.80.
- 3 Brugmans (1961), *Paardenkracht en mensenmacht*, hfst. V 'Kentering 1914-1930'.
- 4 De Jong (1969), p.47.

- 5 Daalder (1964), *Leiding en lijdelijkheid in de Nederlandse politiek*. Lijphart (1979), *Verzuiling, pacificatie en kentering in de Nederlandse politiek*. Verg. Stuurman (1983), *Verzuiling, kapitalisme en patriarchaat*, p.311.
- 6 Kruyt en Goddijn (1962), 'Verzuiling en ontzuiling als sociologisch proces'.
- 7 Brugmans (1961), p.451. Van Beusekom (1955), *Getijden der Volkshuisvesting*.
- 8 Fraenkel (1975), 'Berlage's Amsterdamse plan Zuid (1905-1917) en de daaraan voorafgaande 19de eeuwse uitbreidingsplannen'. Bock (1975), 'Stedebouw'.
- 9 Fisher (1968), p.23-25. Hoogenberk (1960), p. 14. Zie voor dit Internationale Stedebouwcongres: Roegholt (1975), p.77 en p.313.
- 10 Brugmans (1977), *Geschiedenis van Amsterdam*. Deel 6 *Opgaand tij 1898-1925*, p.272.
- 11 Carasso (1985), p.64.
- 12 Jaffé (1956), p.128-130. Mens (1985), p.253-254.
- 13 Bock (1982), p.12. Verg. Prak (1971).
- 14 Bock (1982).
- 15 Verg. ook Roegholt (1975), p.84-91.
- 16 Rebel (1983), hoofdstuk 4.
- 17 B. Merkelbach, 'Wonen', in: *De 8 en Opbouw* 3(1932)1, p.1V
- 18 Grinberg (1977), p.102; 104. De Ruijter (1987).
- 19 Van der Woud (1983).
- 20 Kousbroek (1987), p.12.
- 21 Fanelli (1978), hfst. VI 'De Amsterdamse School', en hfst. IX 'Delfse School, reactie op het zakelijk bouwen'.
- 22 Bock (1987), p. 14.
- 22a Feith (1933), *Zwerftochten*, p.17-18.
- 23 Geciteerd in Borrie (1968), p.313-315.
- 24 J.P. Mieras (1920), in: *Bouwkundig Weekblad* 41, p.246. Geciteerd in A. Venema (1975), 'Sociaal-economische aspecten van de Amsterdamse School', in: *Catalogus Amsterdamse School* (Stedelijk Museum Amsterdam), p.6.
- 25 De Haan (1982), 'Uitbreiden zonder plan', p.93.
- 26 Bruyn (1976), p.28.
- 27 Ringers (1982), 'A. Keppler, Schemaplan voor Amsterdam, 1924', p.107.
- 28 Schoenmakers (1985), 'De tuinstadcommissie'. Van Rooijen (1987), 'Politieke achtergronden van de tuinstad', p.157-159. Ottens (1975), p.114. Smit (1976), 'Keppler en de Amsterdamse tuindorpjes: pleidooi voor een naïef-realistische stedebouw'.
- 29 Grinberg (1977), p.162.
- 30 De Ruijter (1987), p.
- 31 Fischer (1968), p.16-18.
- 32 De brochures verschenen in 1926. De laatste bevat artikelen van Hudig, Th. van Lohuizen en Cleynert (eerder verschenen in het *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*), een artikel van M.J. Granpré Molière uit *Algemeen Handelsblad* van 7 maart 1926 en adressen van de Stedebouwkundige Raad en de groep Groot-Amsterdam. Zie ook Dettingmeyer (1988), p.442.
- 33 Unwin, *Eenige stedebouwkundige problemen* (vertaling van *Town planning in practice*, 1909), serie Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw 1923. Zie ook Grinberg (1977), p.137.
- 34 Hoogenberk (1980), p.173.
- 35 Bruyn (1976), p.32-39.

- 36 H. Hellinga (1985), 'Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam', in: *Algemeen Uitbreidingsplan 50 jaar*, 45-47, p.45. Zie ook Rebel (1983); Bruyn (1976).
- 37 Riethof (1978), p.438.
- 38 Bolte en Meijer (1981), p.107.
- 39 J. Heller (1985), 'De luchthaven Schiphol: een werkgebied in opkomst', in: *Algemeen Uitbreidingsplan 50 jaar*, 204-209.
- 40 *Nota van Toelichting Algemeen Uitbreidingsplan*, p.14; 77. Bruyn (1976), p.65.

Hoofdstuk 3 (pagina 45 - 70)

- 1 Messing (1985), p.169v.
- 2 Idem, p.180. Zie ook Van der Schaar (1987), p.167.
- 3 Fischer (1965), p.55.
- 4 Voor de woningproductie in opdracht van woningbouwverenigingen en gemeenten 1900-1972, zie Nycolaas (1974), p.176-177. (Tabel 1 in dit hoofdstuk.) Verg. Van der Schaar (1987).
- 5 Van der Schaar (1987), p.374.
- 6 Jobse (1980), p.70v.
- 7 Zie Brussaard (1976), p.4. Van der Weyde (1976), p.71. Van Driel en Van Vliet (1979), p.5; 28-29.
- 8 Steigenga (1964), p.24.
- 9 Van der Velde (1968), p.110 (mijn curs.). Van der Cammen (1979), p.59.
- 10 *Planning als onderneming* (1983), p.15.
- 11 Idem, p.15.
- 12 *Nota inzake de ruimtelijke ordening* (1960), p.10.
- 13 Idem, p.84.
- 14 Rottier (1978), p.202.
- 15 Van der Cammen en De Klerk (1986), p.134. Schouten (1967), p.26.
- 16 Schouten (1967), p.26.
- 17 *Woning en wijk* (1955), p. 59. (Curs. in origineel.)
- 18 De Klerk (1980), p. 302v. Den Hartog (1979). Verg. ook Geurtsen (1972).
- 19 L. Hageraats, 'Sociale bindingen in een nieuwe stadswijk', in: *Jaarverslag Centrale directie volkshuisvesting over 1954*, p.40-41. De Jonge (1960), p. 10; 80. Verg. Van der Cammen en De Klerk (1986), p.127. Gijswijt (1975).
- 20 Koopmans (1980).
- 21 De Jonge (1960), p.48.
- 22 Van der Velde (1968), p.123. Roegholt (1979), p.71.
- 23 Van der Velde (1968), p.124; 131.
- 24 Van der Velde (1968), p.123.
- 25 Roegholt (1975), p.74.
- 26 Ottens (1975) noemt het woningtekort in 1960 ca 10.000.
- 27 Hellinga (1983), p.95-96.
- 28 Van der Velde (1968), p.22; 131.
- 29 Idem, p.29.
- 30 Idem, p.23-24.
- 31 Duijff (1985), p.159.
- 32 Taverne (1983), p.24.
- 33 Scheffer (1939), p.175.

- 34 Genoemd in Riethof (1978), p.442.
- 35 W. Sleumer (1943), geciteerd in De Jonge (1960), p.59; 87.
- 36 Heinemeijer (1964).
- 37 Idem, p. 194-195; 207 (onze curs.). Bahrdt (1961).
- 38 Uitgebreider hierover De Klerk (1980); Van der Woud (1983). Zie ook Taverne (1983) en Van Dijk (1983).
- 39 Schouten (1967), p.35v.
- 40 Joedicke (1975). Verg. Choay (1965), p. 76.
- 41 Van der Woud (1983), p.154.
- 42 De Jonge (1960), p.149.
- 43 Taverne (1983), p.30.
- 44 Verg. Jolles (1960), p.164.
- 45 *Verslag van de vergadering over de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening* (1966), p.12.
- 46 De Gier (1966).

Hoofdstuk 4 (pagina 71 - 79)

- 1 Volgens Van Doorn (1984, p.16v) voltrok de uitbouw van de verzorgingsstaat zich via een drietal fasen, van ongeveer 1930 tot 1950, van 1950 tot 1965 en van 1965 tot 1975.
- 2 In navolging van Amerikaanse auteurs als E. Shils, 'The end of ideology', in: *Encounter* (1955) en D. Bell (1960). Zie ook Beerling (1965) en Hofland (1972), hoofdstuk VIII Welvaart.
- 3 Ellemers (1980), p.14; Oud (1987), p.370. Zie ook Beckers (1983); Schöffers (1987).
- 4 Daudt (1980), p.191; Van den Berg/Molleman (1974), p.63-70; Bank (1986), p.85-120.
- 5 *Tweede Nota ruimtelijke ordening* (1966), hoofdstuk 4 De stedelijke gebieden, par. 3 Het beeld van stedelijk Nederland, p.85-94.
- 6 Jobse (1980); Bruyn (1976). Verg. Riethof (1978), p.443.
- 7 Lezing prof. ir L.H.J. Angenot op het symposium Ziekenhuisbouw te Amsterdam, 28-4-1964 (Archief-Angenot, NDB 331, p.8).
- 8 'Bevolkingsprojecties', p.103.
- 9 Vergelijk Centraal Bureau voor de Statistiek, 'Buitenlandse migratie en bevolkingsgroei', in: *Maandstatistiek van de bevolking en de volksgezondheid*, november 1965. In 1964 was bijv. het vestigingsoverschot uit Zuid-Europa 11.600 en uit Suriname en de Nederlandse Antillen 2500.
- Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, *De ruimtelijke ordening van Amsterdam* (1983), hfst. 6: 'De bevolkingsontwikkeling en de ruimtelijke ordening', 35-37.
- 10 Roegholt (1979), p.384.
- 11 De Wit (1985), 'Den Uyl als wethouder', p.81.
- 12 Bosmans (1986), p.371.
- 13 De Vries (1966), 'Provo van binnenuit', p.20.
- 14 Constant schreef onder meer:
'New Babylon', in: *Randstad* 1961 nr.2. 'Inleiding', in: *Delftse School* 1961 nr.3. 'New Babylon, an urbanism of the future', in: *Architectural Design* 1964, nr.34. 'Opkomst en ondergang van de avant-garde', in: *Randstad* 1964 nr.8. 'De dialectiek van het experiment', tentoonstellingscatalogus Haags Gemeentemuseum (1 oktober - 21 november 1965). 'Het lied van de arbeid', voordracht 20 april 1966. 'Nieuw urbanisme', in:

- Provo* 1966 nr.4. 'New urbanism', in: *Delta* 1967 nr.3. *Opstand van de Homo Ludens* (Bussum 1969).
- Zie ook J.L. Locher, 'Inleiding', in: tentoonstellingscatalogus Haags Gemeentemuseum (15 juni - 1 september 1974), p.5-19. W. Stokvis, *Cobra. Geschiedenis, voorspel en betekenis van een beweging in de kunst na de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 1980). (Oorspr. diss. R.U. Utrecht 1973.) Priemus (1970), p.12; 186. Taverne (1983).
- 15 Van Duijn (1985), p.60.
 - 16 C. Egas schreef een Ten geleide bij *Provo. Kanttekeningen bij een deelverschijnsel* (1966, onder redactie van F.E. Frenkel). Vergelijk Van Duijn (1985), p.60: '...begon Egas ... in kranteninterviews en voor de t.v. plotseling enthousiaste pleidooien te houden'.
 - P.J. Kat, 'De griezelig perfecte stedenbouwer. Een gesprek met de stadsarchitect van Amsterdam ir A. de Gier', in: *Algemeen Handelsblad*, supplement 28 september 1968: 'U bent geïnspireerd door het idee van Nieuw Babylon. De Gier: "Op mijn manier. Daar lacht men dan van de kant van Nieuw Babylon om. Er is in het verleden maniakkerig gewerkt. Er zijn er geweest die van de stad een nachtmerrie wilden maken. Daar hebben we de brokstukken van. Het vraagstuk van de recreatie. De vrije tijd is een van de grootste ruimtelijke problemen. Ruimte voor spel moet worden ingepast. De recreatie is uit de stad verbannen. Parken liggen buiten het stedelijk geheel. Moet allemaal weer geïntegreerd worden. (...)'"
 - 17 Verg. Van Hall (1976), p.151-155; Roegholt (1979), hfst. VIII.
 - 18 Verg. Von der Dunk (1986), p.15. Blokker (1981), p.77.
 - 19 *Mens en stad* (1953), p.8; 87-88.
 - 20 Jobse (1980), p.91.
 - 21 De Cler (1984), p.92-93. Van der Schaar (1987), p. 187-193.
 - 22 Riethof (1978), p.448.
 - 23 Verg. Priemus (1970), p.84. Van der Schaar (1987), p.191.
 - 24 Jobse (1980), p. 13.
 - 25 Aldus J.M. den Uyl in zijn artikel 'Bezwaren tegen aparte gemeente Bijlmermeer', in: *NRC*, 31-1-1963.
 - 26 Ottens (1975), p.17.
 - 27 Ottens (1975), p.141-142.

Hoofdstuk 5 (pagina 81 - 91)

- 1 J. de Lange en L.M.A. Masset behandelen in hun artikel 'De Bijlmermeer: een voorbeeld van een besluitvormingsproces' (*Acta Politica* 4(1968) 1, 5-31) nauwgezet de politieke kant van dit proces van grenswijziging. In het onderstaande wordt ervan gebruik gemaakt.
- Zie ook *Rapport der Provinciale Commissie ter bestudering van de gemeentelijke indeling van Noord-Holland*. Tweede deel L en M, Voorstellen der commissie voor L het Gooi en M de Vechtstreek (uitgegeven door GS van Noord-Holland, 1951). Zie voorts de brochure *De Bijlmermeer*, uitgegeven door de gemeente Diemen, mei 1961, p.3 en 4.
- 2 In hoofdstuk 7 paragraaf 3 'Plan voor de Bijlmermeer: meningsvorming en besluitvorming 1935-1966' wordt eveneens ingegaan op planologische en stedenbouwkundige overwegingen die tijdens dit besluitvormingsproces een rol hebben gespeeld.
- Ontwerp van wet tot opheffing van de gemeenten Ankeveen, 's-Graveland, Kortenhoef, Weesp en Weesperkarspel en vorming van de gemeenten 's-Graveland en Weesp, alsmede wijziging van de grenzen der gemeenten Hilversum, Naarden en Ouder-Amstel.

- Handelingen Tweede Kamer 1957-1958, Bijlagen, nr 5146, stuk 2. Idem, stuk 3 Memo-
rie van Toelichting. Zie voor de opeenvolgende kabinetssamenstellingen *Compendium
voor politiek en samenleving in Nederland* (onder redactie van H. Daalder en C.J.M.
Schuyt), deel A 0 500, Ministers, ministerraad en kabinetsformatie.
Enkele cijfers van de gemeenten die bij de beoogde grenswijziging waren betrokken:
Weesperkarspel Oppervlakte 4727 ha.
Diemen Opp. 1219 ha. Inw. per 1-1-1960 7308, per 1-1-1966 9242.
Ouder-Amstel Opp. 2874 ha. Inw. per 1-1-1960 7138, per 1-1-1966 7527.
Weesp Opp. 309 ha. Inw. per 1-1-1960 10.649, per 1-1-1966 12.201.
- 3 Wetsontwerp 5146, stuk 3, p.12.
 - 4 Zie *Rapport* (noot 1), p.342.
 - 5 Brief van 8 mei 1957 van GS van Noord-Holland aan B en W van Amsterdam, Diemen,
Nieuwer-Amstel, Ouder-Amstel, Weesperkarspel.
 - 6 Verg. het verslag van de gecombineerde vergadering van de Commissie voor de Ge-
meentelijke Plannen en de Technische commissie, 19-10-1959. Archief PPD-NH.
 - 7 *Hand. Tw. K.*, 1960-1961, Bijlagen, 5146 stuk 9, Verslag van het mondeling overleg,
p.1. Stuk nr 5 Mem. v Antw. ingezonden 6-10-1960:
'Thans moet als vaststaand worden aangenomen, dat er niet aan zal kunnen worden ont-
komen, een groot deel van de Bijlmermeer en het aangrenzende gebied voor woning-
bouw ten behoeve van de Amsterdamse agglomeratie te bestemmen.'
Bedenkingen van de minister:
hij wilde geen enclave bij Amsterdam; hij wilde de bestuurskracht van Diemen en Ouder-
Amstel niet verzwakken; en hij zag bestuurlijke bezwaren tegen het ontstaan van
een gemeente welke zich, met een inwonertal van op den duur rond een miljoen, van het
Noordzeekanaal tot het Amsterdam-Rijnkanaal zou uitstrekken. Zijn voorstel betrof het
vormen van een nieuwe randgemeente bestaande uit Diemen, West-Weesperkarspel en
Ouder-Amstel. 'Een dergelijke gemeente zou bij haar stichting 16.000 à 18.000 inwoners
tellen en zou in staat kunnen worden geacht, de stedenbouwkundige ontwikkeling met eigen
middelen en krachten in goede banen te leiden.'
Stuk 6 en 7 vormen Nota van Wijzigingen en Gewijzigd ontwerp van wet.
 - 8 5146, stuk nr 10.
 - 9 In deze jaren heeft deze aangelegenheid veel pennen in beroering gebracht.
Uit de grote reeks artikelen en geschriften noem ik:
H. Molendijk, oud-burgemeester van Amersfoort (PvdA) in *Het Parool* 15-8-1961
'Stad moet Bijlmermeer niet begeren. Vergrote gemeente Diemen beter dan uitdijende
stad.' Een weerwoord verscheen op dezelfde datum van wethouder Publieke Werken mr
G. van 't Hull, 'Stad kan niet zonder Bijlmermeer'.
De burgemeester van Diemen, mr J.H. Strumphler Tideman (PvdA), hamerde op an-
nexatie door Diemen. Hij debatteerde onder meer met mr W.G. Verkruijsen, secretaris
van de sectie Gemeente en Provincie van de Wiardi Beckmann Stichting (PvdA) in *De
Gemeente* (juli/augustus 1961), p.110-115.
De gemeente Diemen deed in 1961 verschijnen *De Bijlmermeer. De agglomeratie Am-
sterdam op de tweesprong. Decentralisatie of centralisatie*. Op de achterzijde zien we
het stedelijk gebied van Amsterdam uitdijen. Er boven staat 'De Bijlmer (en dan) meer'.
In 1962 werd een tweede druk uitgebracht.
Mr Arn. J. d'Ailly schreef in *Algemeen Handelsblad* van 16-1-1962 een artikel 'De the-
orie van de sterke randgemeente is een verouderde theorie'. In *De Groene* verscheen op
24 oktober 1964 van zijn hand het artikel 'De onhoudbare leer der sterke randgemeente'.
H. Molendijk en wethouder Publieke Werken J. den Uyl kruisten de degen in de *NRC*
van 29-1-1963 resp. 31-1-1963.
Wethouder Publieke Werken R.J. de Wit schreef op 17 oktober 1964 een artikel in *De
Groene*, 'Bijlmermeer en Groot-Amsterdam'.

Op 2 december 1964 publiceerde de hoogleraar staathuishoudkunde dr G. Delfgaauw een artikel in het blad *Economisch Statistische Berichten* dat in de landelijke dagbladen sterk de aandacht trok: 'Het bestuursprobleem van de Amsterdamse agglomeratie'. Hij noemt een sterke randgemeente een contradictio in adjecto. Zijn conclusie: 'Zolang het agglomeratiebestuur geen adequate regeling in de gemeentewet heeft gevonden, kan aan de voortschrijdende territoriale uitbreiding van de kerngemeente der agglomeratie niet worden ontkomen.' (Delfgaauw was geruime tijd als onderzoeker werkzaam bij de Afdeling Stadsontwikkeling van Amsterdam en was mede-opsteller van het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935.)

- 10 5146, stuk 13.
- 11 *Hand. Tw. K.*, 1961-1962, Bijlagen, nr. 5146, stuk 14. Het archief van J.H. Scheps bevat een uitgebreid dossier-Bijlmermeer. Het berust bij het Gemeentearchief Amsterdam (nr. 876). Er blijkt uit, dat Scheps vanaf het begin door burgemeester Van Hall zeer goed op de hoogte werd gehouden van nieuwe feiten en ontwikkelingen. Zie ook G. van Hall, *Ervaringen van een Amsterdammer* (Amsterdam/Brussel 1976), p.151-155.
- 12 De motie, mede ondertekend door de heren Van Leeuwen, Van de Wetering, Koersen, Franssen en Vermeer, luidde:
'De Kamer, gelet op de dringende noodzaak de gemeente Amsterdam in afzienbare tijd de mogelijkheid te bieden haar plannen tot sanering van de stad tot uitvoering te brengen, van oordeel, dat verwezenlijking van deze plannen alleen mogelijk zal zijn als in het tekort aan bouwgrond is voorzien; dat dit tekort slechts kan worden weggenomen wanneer het gebied, thans deel uitmakende van de gemeente Weesperkarspel, in ontwerp van wet 5146 aangewezen om aan de gemeente Ouder-Amstel te worden overgedragen, bij de gemeente Amsterdam wordt gevoegd, nodigt de minister uit ontwerp van wet 5146 in nadere overweging te nemen; en gaat over tot de orde van de dag.'
Vermeldenswaard is dat tal van kamerleden het woord voerden, onder wie ook Den Uyl, Bommer en Burger (PvdA), Geertsema en Oud (VVD). De stemverdeling was (resp. voor en tegen) KVP 5 - 34, PvdA 47 - 0, VVD 4 - 14, AR 2 - 10, CHU 5 - 4, SGP 0 - 2, CPN 3 - 0, PSP 1 - 0.
- 13 Verg. noot 1.
- 14 Op 26 oktober 1964, de vooravond van de beslissende parlementaire behandeling, bracht het Bureau Voorlichting een perscommuniqué uit, dat voor intern gebruik vergezeld ging van een overzicht 'Stukken die door Amsterdam naar buiten zijn gebracht in verband met de kwestie Bijlmermeer en wetsontwerp 5146'. (GAD, arch.nr 5344, dossier SO 118).
- 15 Eerste ondertekenaar was in beide gevallen het Amsterdamse statenlid voor de PvdA R.J. de Wit. Een afschrift van de in 1963 ingediende motie werd door hem naar de Rijksdienst voor het Nationale Plan toegezonden. De directeur van de Rijksdienst voor het Nationale Plan, mr J. Vink trad tevens op als secretaris van de Vaste Commissie, in 1965 - conform de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening - overgegaan in de Rijksplanologische Commissie. Uiteraard werd ook aan het wetsontwerp 5146 door de Vaste Commissie aandacht besteed. (Archief RPD. Dossier 711.4 Amsterdam Bijlmermeer. Map 3b.) Een door Vink vervaardigde nota werd op 26 november 1959 in de Vaste Commissie besproken. De conclusie luidde - door de commissie aan de minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid medegedeeld - : 'Het territoire van de gemeente Diemen, Ouder-Amstel en van de gemeente Weesperkarspel ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal vormen planologisch een samenhangend gebied, dat grotendeels mede een taak zal moeten vervullen ten aanzien van de oplossing van de stedenbouwkundige problemen van de gemeente Amsterdam. Indien dit gebied één gemeente zou vormen, zijn daaraan uit planologisch oogpunt belangrijke voordelen verbonden boven een toestand, waarin dit gebied zou verdeeld blijven over verschillende gemeenten. (...) Gelijktijdig met de vorming van bedoelde gemeente dient de instelling van een zg. district te worden bevorderd teneinde een planologisch verantwoorde stadsuitbreiding te waarborgen.' Vink

was op 29 oktober 1959 te Haarlem tevens namens de Rijksdienst voor het Nationale Plan bij de vaststelling van het structuurplan Zuid en Zuid-oost van de agglomeratie Amsterdam aanwezig. (Zie ook hoofdstuk 7.)

Zie ook *Joop den Uyl. Politiek als hartstocht. Een portret in twintig interviews*, door J. Jansen van Galen en H. Vuijsje (Weesp 1985), interview met R.J. de Wit, 'Den Uyl als wethouder', p.75-86.

- 16 Brief no 500/15 PW 1960 Onderwerp: Ruimtelijk vraagstuk Z.O. Amsterdam.
- 17 Verg. De Lange en Masset, 17-18. Het adres van de ARS werd op 18 juli 1962 verzonden.
- 18 Verg. noot 9.
- 19 De Lange en Masset, 20. Verg. *Hand. Tw. K.*, Verslag 22e vergadering 6-12-1961, 2209.
- 20 De Lange en Masset, 20.
- 21 5154, stuk 21
- 22 *Hand. Tw. K.*, 1964-1965, Bijlagen, nr. 5146, stuk 24 ter vervanging van stuk 13, het in 1961 door J. Scheps ingediende amendement.
- 23 Wetsontwerp 5146, stuk 19. De Lange en Masset, 25.
- 24 De stemverdeling voor resp. tegen het amendement-Scheps: KVP 24-16, PvdA 37-0, VVD 1-15, AR 2-10, CHU 2-11, SGP 0-2, CPN 4-0, PSP 4-0, GPV 0-1, BP 0-2.
- 25 Ontwerp van wet tot opheffing van de gemeente Weesperkarspel en toevoeging van het gebied dier gemeente met een deel van de gemeente Ouder-Amstel voorlopig aan de gemeente Amsterdam en later aan de gemeente Diemen. *Hand. Tw. K.*, 1964-1965, 7991, stuk 4.
- 26 Gewijzigd ontwerp van wet tot opheffing van de gemeente Weesperkarspel en voorlopige toevoeging van het gebied dier gemeente met een deel van Ouder-Amstel aan de gemeente Amsterdam. *Hand. Tw. K.*, 1965-1966, Bijlagen, 7991, stuk 12.

Hoofdstuk 6 (pagina 93 - 125)

- 1 Rapport Commissie Hoogbouw-Laagbouw, *Laag of hoog bouwen en wonen? De keuze van de woonvormen naar het aantal bouwlagen* (1961).
- 2 A.w., p.13.
- 3 De drie-en-dertig leden van de commissie namen prominente plaatsen in het maatschappelijk en wetenschappelijk leven in. De samenstelling was als volgt:
mevr. mr E. Ribbius Peletier (voorzitter), mevr. drs W.J. Bladergroen, ir A. Bos, drs W.J. de Bruyne, ir C. de Cler, ir J. Dieperink, H.K. Duhoux, ir S.J. van Embden, mr J.W.G. Floor, ir B. Fokkinga, A.J. van Hagen, dr mr F.M. Havermans, dr G. Hendriks, mevr. W.A.L.M. Hillen, H.J.A. Hovens Greve (rapporteur, werkzaam bij de centrale Directie van de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid), ir A.H.W.M. Jansen, drs P. de Jong, ir Chr. H. Kluiters, dr J.H. Lamberts, mevr. ir Ch. Lammers - Koeleman, drs J.A. Launspach, S.J. Mook, mevr. ir J.H. Mulder, D.C. van der Poel (rapporteur, werkzaam bij de Centrale Directie van de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid), dr C.D. Saal, prof. ir J.P. Thijsse, S.M. Thoen, F. van Vliet, mevr. mr A.E. de Vries, mevr. prof. C.W. Visser, drs H. van der Weijde (secretaris), ir W. Wissing, D. Zuiderhoek.
De beide rapporteurs stonden bekend als aanhangers van de CIAM (mededeling dr D. de Jonge), hetgeen zowel in teneur als in detailpunten van het rapport duidelijk tot uitdrukking komt.
- 4 A.w., p.27. Later verklaart een van de rapporteurs dat hij zijn eigen persoonlijke beleving bij het wonen in de Zuidpleinflat in Rotterdam gegeneraliseerd heeft. Zie H.J.A.

- Hovens Greve, 'Is hoogbouw de oplossing?', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* 47(1966)12, 346-352, p.348.
- 5 A.w., p.28 (onze curs.).
 - 6 A.w., p.32v.
 - 7 De eerste is inductief, de tweede deductief van opzet. Verg. D. de Jonge, 'Kritische beschouwingen aangaande het rapport Hoogbouw-Laagbouw', in: *ESB* 31-1-1962, 94-96.
 - 8 A.w., p.55.
 - 9 A.w., p.62 (onze curs.).
 - 10 A.w., p.62 (onze curs.).
 - 11 A.w., p.74 (onze curs.).
 - 12 A.w., p.89-128.
 - 13 A.w., p.163.
 - 14 A.w., p.91.
 - 15 A.w., p.133.
 - 16 A.w., p.141.
 - 17 A.w., p.144.
 - 18 A.w., p.156.
 - 19 Enkele leden van de commissie (o.m. ir J.H. Mulder en D. Zuiderhoek) waren bij de voorbereiding van het plan-Bijlmermeer betrokken, anderen (o.m. ir W. Wissing, prof. ir J.P. Thijssen en prof. ir S.J. van Embden) zouden zich over het plan-Bijlmermeer uitspreken.
 - 20 *Nota inzake de ruimtelijke ordening van Nederland* (1960), hfst. 11, Hoofdpijnen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, p.83.
 - 21 *Amsterdam als woonstad*. Een serie sociaal-wetenschappelijke verkenningen van de Amsterdamse woningmarkt. (10 delen) Gemeentelijke Woningdienst, Amsterdam, 1963-1967.
 - 22 *Wonen in hoogbouw*, Gemeentelijke Woningdienst, Amsterdam, april 1964.
 - 23 A.w., p.11.
 - 24 *Het wonen in hoge woongebouwen*, Dienst Volkshuisvesting, Rotterdam 1964.
 - 25 De Jonge (1960), *Moderne woonidealen en woonwensen in Nederland*.
 - 26 A.w., p.67.
 - 27 A.w., p.103-107.
 - 28 Heimans en De Jonge (1963), p.129.
 - 29 A.w., p.136.
 - 30 A.w., p.138.
 - 31 A.w., p.143-146.
 - 32 Heimans en De Jonge (1964), *Woningsituatie en woningvraag in Nederland*.
 - 33 *Wonen in hoogbouw*. Uitgave Nederlandse Huishoudraad, 1966.
 - 34 *Het oordeel van bewoners*. Uitgave Bouwcentrum, Rotterdam 1967. Illustratief voor een nieuw geluid in de jaren 70 is het rapport *De waardering van de woonvormen. Een vergelijkend onderzoek naar waardering en voorkeur van bewoners voor hoogbouw, middelhoge bouw en laagbouw* (Den Haag 1970), in opdracht van de Centrale Directie voor de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid, uitgevoerd door N.C. Schouten en A.P.M. van Engelen.
 - 35 Zie hiervoor De Jonge (1960), p.96-97.
Klassiek is het artikel van Catherine Bauer-Wurster, 'Social questions in housing and community planning', in: *Journal of social issues*, special issue on 'Social policy and social research in housing', R.K. Merton, P. Salter West, M. Jahoda, Hanan C. Selvin (eds.)

vol 7 Nos. 1 and 2 (1951), p.1-33. Het betreft het verslag van een goepsdiscussie gehouden in Cambridge (Mass.) in 1949, daarna frequent in readers herdrukt. Deelnemers waren onder meer Merton (Columbia), K. Lynch (MIT) en Lewis Mumford (historicus and architectuercriticus). In de paragraaf 'Dwelling types' wijst Bauer op een problematische tegenstelling: 'a great many designers like the concept of architectural urbanity (...) expressed in tall buildings'. (...) All the surveys of ordinary consumer opinion, however, seem to come up with the opposite answer. Almost universally, families with growing children (...) apparently want to live at ground level.'

In 1952 verscheen van C. Bauer, 'Supertenements: does the lower income tenant want them?' in het Britse blad *Town and Country Planning*, 20.

Ook de *News Sheet* van de International Federation for Housing and Town Planning (IFHP) drukte een artikel af: 'Clients for housing: the low-income tenant: does he want supertenements?' (augustus 1952).

Het is m.i. verhelderend om te weten dat in hetzelfde jaar prof. C van Eesteren zijn chef ir L.S.P. Scheffer opvolgde als hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling te Amsterdam. Scheffer, die met pensioen ging, werd in dit jaar gekozen als president van de IFHP. Van Eesteren oriënteerde zich niet op deze 'organisatie die het bestuurlijke, civiel- en ontwerptechnische vernuft op het terrein van de volkshuisvesting en de stedebouw uit Europa en Amerika verenigde' (A. van der Woud, 'Cornelis van Eesteren 1897-1988', *Archis* 1988 nr 4, p.4-5).

Blijkens zijn 'Herinneringen aan de periode 1887-1963' (uitgave *NIROV*, Den Haag 1987) waren Scheffer en Van Eesteren niet *on speaking terms*: 'De verhouding tot Van Eesteren werd niet beter, we zagen elkaar vrijwel nooit.' (p.105) Scheffer was blij, dat Van Eesteren bij zijn afscheid 'buitenlands zou zijn voor een of ander congres van zijn internationale vereniging van ontwerpers (de CIAM)'. (p.105) Ook schrijft Scheffer: 'Persoonlijk zou ik gaarne Ko Mulder als opvolgster hebben gezien (...)'.
Van Eesteren was hoofd van Stadsontwikkeling tot 1960 en ir Mulder van 1960 tot 1965.

Zie verder hoofdstuk 7.

36 De Jonge (1960), hoofdstuk VII.

37 E.W. Cooney, 'High flats in local authority housing in England and Wales since 1945', in: Sutcliffe (1974), p.156.

38 Cooney verwijst hier naar P. Self, *Cities in flood*, 1957.

In 1967 vond de Greater London Council 'that 75 percent of their applicants preferred a house and garden, although at this period only 9 percent of the authority's housing output was in this form, while 65 percent was in high flats'. (Dunleavy (1981), p.94).

39 Esher (1981), p. 69.

40 Cooney, p.161.

41 Jephcott (1971), p.131.

42 A.w., p.3.

43 Dunleavy (1981).

44 A.w., p.137.

45 Burnett (1978), p.288.

46 Geciteerd in Heimessen (1969), p.77. Heimessen vermeldt nog meer Franse literatuur. Van belang zijn ook Haumont (1966), *Les pavillonnaires* en Castells (1968) en de daar vermelde literatuur. Zie voorts Schouten (1966), 'De waardering van het eengezinshuis in Frankrijk'.

- 47 Bahrtdt (1961). Over deze euforie der maakbaarheid, zie: Albers en Papageorgiou-Venetas, (1984), *Stadtplanung. Entwicklungslinien 1945-1980*, p.286. en Juckel (1986), *Haus, Wohnung, Stadt*, p.45-55.
- 48 Bahrtdt (1961), p.113. Bahrtdt zet zich met deze woorden af tegen heersende opvattingen in kringen van architecten. Typerend is de publikatie van de architect H. Aregger, *Hochhaus und Stadtplanung* (1962). De flat beschouwt hij als de woonvorm van de toekomst en symbool van onze tijd.
- 49 Mitscherlich (1965), p.33. Mitscherlich, geboren in 1908 en hoogleraar psychiatrie in Frankfurt, publiceerde in 1971 een bundel lezingen en artikelen onder de titel *Thesen zur Stadt der Zukunft*. Een Nederlandse vertaling verscheen in 1973 onder de titel *Overleven in beton*. Hij zet zich af tegen fantasieloze architectuur en beziet met scepsis de grandioze ideeën van de architect A. Loos (auteur van *Ornament und Verbrechen*, 1908) en W. Gropius ('Von möglichen Nutzen der Sozialpsychologie für die Stadtplanung', in: *Bauwelt* 39/40, 29-9-1966, 868-876.)
Herlyn, *Wohnen im Hochhaus* (1970, met een voorwoord van H.P. Bahrtdt) geeft een zeer uitgebreide literatuurlijst over dit onderwerp. Het betreft een onderzoek (veldwerk in 1965) naar de waardering van het wonen in flats in München, Stuttgart, Hamburg und Wolfsburg. De auteur bepleit een 'Pluralität der verfügbaren Formgebungen und Gestaltungsprinzipien entsprechend einer pluralistischen Gesellschaftsstruktur' (p. 197), waaraan hij onder meer als conclusie verbindt 'daß mit zunehmender Verbreitung und wachsender Bekanntheit dieser Wohnform der daß Hochhaus bevorzugende Anteil *anwachsen* wird' (p.197, onze curs.). Herlyn meende, dat het toenmalige percentage hoogbouw (circa 2) van de totale Westduitse woningvoorraad niet correspondeerde met de gemeenten wens om in hoogbouw te wonen (tussen vijf en tien procent).
Het onderzoek werd mogelijk gemaakt met financiële steun van Neue Heimat, de koepel van Westduitse woningbouwverenigingen. Janne Günter bekritiseerde Herlyn's onderzoek (*Leben in Eisenheim. Arbeit, Kommunikation und Sozialisation in einer Arbeitersiedlung* (1980)) in verband met de door Herlyn genoemde voorkeur in brede lagen der bevolking voor 'anoniem wonen'. Maar, vraagt Günter, beantwoorden flats ook aan de woonbehoeften van arbeiders? Ze plaatst haar eigen bevindingen met het wonen in een kleine woonbuurt in laagbouw (circa 500 inwoners, gebouwd aan het begin van deze eeuw nabij Oberhausen in het Ruhrgebied) hier tegenover.
- 50 Verg. ook Nooteboom (1983), *Nooit gebouwd Nederland*. Zie verder *Hoog in Nederland. Een onderzoek naar motieven achter hoogbouw* (uitgave Kunsthistorisch Instituut Universiteit van Amsterdam 1986).
- 51 Verg. Jelles en Alberts (1972), 'Duiker 1890-1935', Verg ook Rebel (1983), hfst. 5.
- 52 Grinberg (1982), p.118.
- 53 Zie ook Casciato e.a. (1980) *Architectuur en volkshuisvesting. Nederland 1870-1940* en Casciato (1985).
- 54 Van Tijen (1934), 'Woongebouw Bergpolder', p.92.
- 55 Grinberg (1982), p.128.
- 56 Van Loghem, 'Nabetrachting', in: *Goedkope arbeiderswoningen* (F. Ottenhof, red., Rotterdam 1936) p.29-30. Gecit. in Grinberg, p.126.
- 57 Grinberg, p.127.
- 58 Grinberg, p.128.
- 59 Dunleavy (1981), p.55. Zie ook A.Ferster Marmot (1981), 'The legacy of Le Corbusier and high-rise housing'.
- 60 Gropius (1955), p.95.

- 61 Gropius, p.121, 127.
- 62 Gropius, p.132-133.
- 63 Rietveld (1958), geciteerd in De Jonge (1986), p.3.
- 64 Rietveld (z.j.), geciteerd in De Jonge (1986), p.3.
- 65 Van Tijen, 'Hoogbouw - het verlossende woord?', in: *Bouwkundig Weekblad* 25-10-1958.
- 66 Van den Berg (1959), p.54-55.
- 67 Van den Berg (1958), p.80-81.
- 68 Steigenga (1966), 'Vraagstukken rond de verstedelijking'.
- 69 Das e.a. (1966), *Op zoek naar leefruimte*, p.39 en p.49.
- 70 'De ontwikkeling van de woonvormen in Zoetermeer', *Jaarverslag Rijksplanologische Dienst over 1966* (Den Haag 1967), p.72-74. Dit plan voor Zoetermeer werd op 18 maart 1965 in de Stedebouwkundige Raad van het NIROV besproken. Een van de aanwezigen was drs R.J. de Wit. Ir S.J. van Embden bracht tijdens de toelichting op het plan, als antwoord op de opmerking dat er een trek naar andere gemeenten zou ontstaan bij gebrek aan eengezinshuizen, het volgende naar voren: 'In hoge woongebouwen kan men dezelfde kwaliteiten aanbrengen als in eengezinshuizen.' Notulen Stedebouwkundige Raad NIROV, 18-3-1965, p.7. (Alg. Rijksarchief, 2.19.71, doos 223.)
Verg. ook Structuurplan voor de Drechtsteden (1960), opgesteld door de stedebouwkundigen J. de Ranitz, C. Pouderoyen, W.F. Schut, W. Wissing en S.J. van Embden. Voorgesteld werd o.m. het stadshart van Dordrecht ingrijpend te reconstrueren tot een moderne 'city'. Zie W. Zonneveld, *Conceptualisatie in de ruimtelijke ordening* (Werkstukken PDI Amsterdam nr.94, aug. 1987), p.57.
- 71 *Struatuurschets Zoetermeer*, uitgave gemeente Zoetermeer juni 1977, p.6-7.
- 72 Verg. A.J. Gijswijt, *Besluitvorming en hoogbouw* (Amsterdam, SISWO 1970), bijlage 10, Enkele publikaties op het terrein van de hoogbouw-laagbouwdiscussie.
ESB 31-1-1962, 94-96; D. de Jonge, 'Kritische beschouwingen aangaande het rapport "Hoogbouw-Laagbouw"';
ESB 4-4-1962, 314-316, A. Kleijn, 'Woonwensen';
ESB 27-6-1962, 612-613, H.G. van Beusekom, 'Vóór of tegen hoogbouw?';
ESB 18-7-1962, 690-691, J.G. van der Ploeg, 'Voor of tegen hoogbouw', met een naschrift van Van Beusekom;
ESB 14-11-1962, 1098-1100, D. de Jonge, 'Problemen rond het wonen in "torenflats"';
ESB 12-12-1962, 1191-1193, J.G. van der Ploeg, 'De woningdichtheid'.
- 73 Van 't Hull (1964), 'Hoe beleven wij de nieuwe stad?', p.189; 192.
- 74 Hertzberger (1961), 'Naar een verticale woonbuurt', p.265. (Curs. M.M.).
- 75 Naast de genoemde artikelen verschenen in *Stedebouw en Volkshuisvesting* 47 (1966)12, nog artikelen van E. Groosman, 'Bouwen voor een veranderende samenleving'; H.M. Buskens, 'Laag of hoog bouwen als aspect van de ruimtelijke ordening'; L. Tas, 'De productie van een- en meergezinshuizen sinds de oorlog in cijfers'; C.J.F. Thieme, 'Op zoek naar optimaal woongenot'; T. Hartevelt, 'Hoogbouw stelt speciale eisen'; C.M. van den Hoff, 'Enkele economische en sociale beschouwingen'; J.M. Meijsen, 'Laag of hoog beleggen'. De bespreking gold *La politique pavillonnaire, Les pavillonnaires en L'habitat pavillonnaire*, uitgegeven door de Parijse Institut de Sociologie d'Urbaine (N. Haumont e.a.).

(GAD = Gemeentearchief. SO = Stadsontwikkeling)

- 1 Geciteerd in: Wielemaker-Dijkhuis en De Jonge (1972), p.16.
- 2 Zie ook De Jonge (1975).
- 3 *Grondslagen* (1965), p.1.
- 4 De Wit (1965), p.2.
- 5 Samenvatting van de nota *De urbanisatie van Nederland*, in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* 46(1965)1, 3-8, p.6.
- 6 *Grondslagen*, p.6 (onze curs.).
- 7 Trefwoord 'collectivisme', in: *Van Dale Groot woordenboek van hedendaags Nederlands* (Utrecht/Antwerpen 1984).
- 8 *Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer*, p.2-3.
- 9 Rapport van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw, p. 26-27.
- 10 Zie voor een overzicht van deze planaspecten o.m. Heimans en De Jonge (1965), Heimans (1965), Priemus (1970).
- 11 *Beknopte nota van toelichting bij het ontwerp voor uitbreidingsplannen in hoofdzaak Agglomeratie Amsterdam-Zuid en -Zuidoost* (1961), p.2.
- 12 *Grondslagen*, p.6.
- 13 Notulen vergadering ARS, 9-11-1965, p.11.
- 14 De Gier (1973), p.3.
- 15 De Gier (1966), p.329.
- 16 De Gier (1973), p.3.
- 17 Verg. J.J. Sterenberg, in: *Plan* 1970 nr.2, p.114-115.
- 18 Du Laing (1975), p.40.
- 19 De Gier (1966), p.330.
- 20 Lynch (1960); De Jonge (1962). H. Laumanns, als architect werkzaam bij de afdeling Beplantingen van de Dienst der Publieke Werken, heeft de ontwerputgangspunten en doelstellingen t.a.v. het groen uiteengezet in een artikel 'Groen in de Bijlmermeer', in: *Bouw* nr. 17 24-4-1971, 658-667 (tevens in: *Werk in Uitvoering*, januari 1971). Hij stelt in dit artikel: 'Het gevaar om als bewoner in een zo groots opgezette stad verloren te gaan is overal aanwezig' (p.659), maar laat na dit oriënteringsaspect verder uit te werken.
- 21 Zie de paragrafen 1.5.2 en 2.6.1 .
- 22 Nota van Toelichting AUP, p.1182v. Verg. Bruyn (1976), p.68v.
- 23 Archief PPD, dossier 1.77.7.81 Ontwikkeling Agglomeratie Amsterdam, 21-5-1957. Van 't Hull's argument van de sterke bevolkingstoename is niet geldig. Bedoeld werd waarschijnlijk afnemende gemiddelde woningbezetting. Zie ook Van der Velde (1966), p. 36-37.
- 24 Archief PPD: Nota nr. 259 van de Commissie voor de Sociaal-wetenschappelijke Vraagstukken (Dossier Stadsrandcommissie Amsterdam-Zuid en Zuidoost).
- 25 Archief SO, S218 Map J8. Over B. Merkelbach (overleden in 1961) en zijn opvolger als stadsbouwmeester C. Nielsen (tot 1969, een opvolger werd niet benoemd), zie Roegholt (1979), p.275-281.
- 26 Commissie-Thomèse, voordien Commissie-Ter Veen, p.357, 361.
- 27 Archief RPD, dossier 7.11.4 Amsterdam-Bijlmermeer.
- 28 Notulen bespreking Stadsrandplan, 4-3-1961 (Archief SO, Dossier S216, map J2), p.1.

- 29 Notulen bespreking Structuurplan Zuid- en Zuidoost van de agglomeratie Amsterdam, 19-10-1959 (archief RPD, dossier 711.4).
- 30 Tekst aanwezig in het archief van ir W. de Bruyn te Naarden, oud-medewerker van de afdeling Stadsontwikkeling.
- 31 Enkele Amsterdamse problemen (1960), p.37.
- 32 Brief Ruimtelijk vraagstuk Amsterdam, 500/13 P.W. 1960 met vier bijlagen.
- 33 Archief SO, dossier S 215.
- 34 Concept aanwezig in archief SO, dossier S 216.
- 35 Archief SO, dossier S 216.
- 36 Archief SO, dossier S 215.
- 37 In Zweden (Stockholm) werden nieuwe woongebieden gekoppeld aan de bestaande stad en ontstonden nieuwe wijken als Vällingby en Farsta, ook wel satellietsteden genoemd. Verg. *Stockholm*, excursiegids Werkverband Stadsvernieuwing, Fac. der Bouwkunde TU Delft, oktober 1987. Zie ook hoofdstuk 6.
- 38 Schierz (1961), *Der Wohnweg*.
- 39 'Forbad': hier wordt naar alle waarschijnlijkheid Fred Forbat bedoeld, architect te Vällingby. Zie diens 'Vorort einer mittelgroßen Stadt', in het deel 'Planungsbeispiele und Entwicklungen zur Stadt von Morgen', *Die Stadt von Morgen* (Karl Otto, her.), Berlin 1959, 119-128. Forbat verzorgde in 1964 een lezing voor de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw (zie verslag ARS 9-3-1965, p.2).
- 40 Archief SO, S 215. Met 'fysische' zal psychische bedoeld zijn.
- 41 H. Hertzberger schreef n.a.v. het Hansaviertel: 'Naar een verticale woonbuurt' in: *Forum* (1960-1961) nr.15. (Zie ook het vorige hoofdstuk, paragraaf 5 'Ideeën omtrent hoogbouw'.)
- 42 In hoofdstuk 5 'Amsterdam in de jaren vijftig en zestig' gaf ik al enige gegevens over de loopbaan van drs J.M. den Uyl. Hier volgt nog een, mijns inziens verhelderende, beschrijving die drs De Wit in 1985 over zijn voorganger liet optekenen (J. Jansen van Galen en B. Vuijsje, *Joop den Uyl. Politiek als hartstocht. Een portret in twintig interviews* (Weesp 1985), 'Den Uyl als wethouder', 75-83).
p.81: 'In dat opzicht verschillen wij duidelijk: Den Uyl was gebiologeerd door het nieuwe, ik wil graag steeds even naar de geschiedenis kijken (...)'
'Den Uyl was niet erg geïnteresseerd in gewestzaken, maar hij heeft zich er samen met zijn KVP-collega Elsenburg en burgemeester Van Hall erg voor ingezet dat de Bijlmer bij Amsterdam zou horen. De Bijlmermeer was voor hem in de eerste plaats een stedenbouwkundige uitdaging, hij wilde in dat opzicht een "sprong voorwaarts" maken: naar de hoogbouw, de grote groenruimten, de sterke scheiding van verkeerssoorten. Ik heb ten slotte als wethouder het bestemmingsplan voor de Bijlmermeer gepresenteerd, maar het is in belangrijke mate door Joop geïnitieerd. Hij bracht zijn enthousiasme op mensen over; ook op zijn opvolger, en ik ben het met overtuiging blijven verdedigen. Ik loop daar ook nu niet voor weg, ondanks alle kritiek op de Bijlmer. Wij hebben echt gebouwd voor gezinnen met kinderen, en dat de bevolkingssamenstelling zo anders zou worden hebben hij en ik niet voorzien.'
- 43 Rapportage aan de gemeenteraad, 19-6-1964. *Gemeentebled*, Afd.I, 889-893.
- 44 Dienst Volkshuisvesting, *Concept notitie Bijlmermeer*, oktober 1970, p.15.
- 45 Verslag bijeenkomst in de Zuiderkerk, 20 augustus 1964, waarbij door S.O. de maquettes en tekeningen van het plan in onderdelen voor de Bijlmermeer werden getoond', Archief SO.
- 46 Verg. P. Sikkens, L. Rasterhof, *Het lidmaatschap der gemeenteraad*, 1970⁵, p.21. Ge-

raadpleegd zijn de verslagen van de Commissie van Bijstand in het beheer der Publieke Werken en der Stadsontwikkeling, GAD 5087.

47 *Gemeentebblad* 1964, Bijlage L, 53 p.

48 Commissie van Bijstand, 24-2-1965. Aanwezig Den Uyl (voorzitter), mevr. Snel-Warries, Brinkgreve, Gruijters, Nipperus, Rossen, Seegers, Van Veen, Vermeulen, Scherpenhuizen (sekr.). Voorts: Van Walraven, Bijlaard (stadsingenieur), Meijer (Grondbedrijf), Mulder. Later: De Wit. Afwezig: Le Cavalier, Herfst, Van het Schip.

49 Notulen 366e Directiebespreking PW, 4-5-1965.

50 Artikel 3 van de Verordening. Notulen ARS 9-3-1965, p.12. Dit verslag bevat als ahangsel de lezing van A. Volten. In 1963 sprak ir Mulder van 'het falen van de supervisie' bij de bouw van de westelijke tuinsteden. Notulen vergadering ARS, 26-11-1963. Gecit. in *Toelichting bij de heruitgave van het Algemeen Uitbreidingsplan*, 1985, p.18. F.J. van Gool sprak van 'de onbevredigende indruk van Amsterdamse stadsuitbreidingen' door 'het tekort schieten van de architectuur'. De nieuwe uitbreidingen misten 'de noodzakelijke eenheid, terwijl dit tekort nog meer opvalt door het ontbreken van een constructieve en architectonische maatstaf' (idem, p.17-18).

P. Zanstra was samen met J.H.L. Giesen, K.L. Sijmons, A. Komter en A. Staal opsteller van een tegenplan voor het Algemeen Uitbreidingsplan: *Bouwen van woning tot stad* (1946). Zie hierover M. Bock e.a., *Van het Nieuwe Bouwen naar een Nieuwe Architectuur. Groep 32: ontwerpen, gebouwen, stedenbouwkundige plannen 1925-1945* (1983), hoofdstuk 4.

Zanstra (geboren in 1905) werkte na een civieltechnische opleiding tussen 1929 en 1932 bij W.M. Dudok. Van zijn bewondering voor Le Corbusier gaf Zanstra al zeer vroeg blijk. In 1936 stelde hij Le Corbusier voor 'als de grootste hedendaagsche stedenbouwer', als de overwinnaar van het uit Duitsland overgewaaid 'platte functionalisme'. Zie: 'Naar aanleiding van "La Ville Radieuse"', in: *De 8 en opbouw* 7 (1936), p.119-210. Geciteerd in Bock (1983), p.130. In *Intermediair* 15(1979)51, p.35-45 schreef hij een artikel 'De toekomst van het functionalisme'. In deze bijdrage noteert Zanstra:

'De meest saillante voorbeelden van integratie van stedenbouw en bebouwing zijn het zogenaamde plan-Van Gool in Amsterdam-Noord en de Bijlmermeer.

In de veelbesproken Bijlmermeer vinden we de meest consequent doordachte functionele stadswijk van Nederland: scheiding van voetgangersverkeer, hoogbouw, consequent in tien bouwlagen rondom zeshoekig gevormde, zeer ruime parken, waarin kinderspeelplaatsen. Parkeergarages verbonden met de woonblokken, zeer ruime etagewoningen, liggend aan galerijen die per lift bereikbaar zijn. De architectonische vormgeving van alle elementen is bewaakt en gecoördineerd door een driemanschap van supervisors.

Door geldgebrek is aan de vormgeving der parkeergarages niet dezelfde aandacht besteed als aan de andere elementen van de wijk, wat maar al te duidelijk is, omdat juist deze garages voor degene die de wijk per auto bezoekt de meest in het oog springende elementen zijn. Bijzonder ongelukkig was ook het vertragen van de algemene voorzieningen (winkelcentra e.d.). Er zijn meer factoren (huisvestingsbeleid) die de wijk ongunstig naar de bevolking hebben gepresenteerd. Mijns inziens kan thans geen definitief oordeel over de Bijlmermeer worden gegeven. Met een evenwichtige evaluatie zal gewacht moeten worden tot de wijk gereed is, de parken volgroeid zijn en de bewoning tot een zekere mate van sociaal evenwicht is gebracht. Ik hoor meer kritiek van buitenstaanders die de wijk niet kennen, dan van bewoners met wie ik bekend ben en die niet ongunstig over de Bijlmer oordelen.' (p.41)

- Op p.43 schrijft Zanstra onder de kop 'Herwaardering Bijlmer': 'Zoals ik al opmerkte zal de meest consequente stedenbouwkundige structuur in hoogbouw, de Bijlmermeer in Amsterdam, waar de stelregel van het functionalisme: scheiding van wonen, werken, verkeer en ontspanning tot uitgangspunt was genomen, in de toekomst wellicht een herwaardering krijgen die afwijkt van de verontwaardigde kreten van vandaag de dag.'
- 51 Aanwezige leden: De Wit (voorz.), Angenot, De Boer (wnd. voorz.), Brinkgreve, mevr. Brack, De Bijll Nachenius, Van Donkelaar, Donqué, Van Eesteren, Elsenburg (later), Van Gool, Van 't Hull, Komter, mej. Mulder, Nielsen, Nipperus, Scherpenhuisen (sect.), Six van Wimmenum, Steigenga, Timman, Van der Velde, Van Walraven, Wegener Sleeswijk, Weller, Westermann en Zanstra. Aanwezige gasten: Baas (later), Blaauw, De Gier, Meijer, Nassuth, Seegers, Slebos, Stofberg, Van Veen en Vermeulen.
 - 52 C. Wegener Sleeswijk, *Beschouwingen over architectonische vormleer*, rede TH Delft 1953.
 - 53 Archief RPD, dossier 711.4. Amsterdam-Bijlmermeer. Notitie 18, 24-9-1965.
 - 54 NIROV-archief (Algemeen Rijksarchief Den Haag), doos 51 nr. 223. Notulen vergaderingen Stedenbouwkundige Raad 1963-1967.
 - 55 GAD 5344 SO 218, nr. 7726. Onze curs.
 - 56 Archief PPD-NH. Dossier Stadsrandcommissie Amsterdam-Zuid en Zuidoost (1.777.81)
 - 57 Verslag Commissie Nieuwe Stad, 6-12-1965. Aanwezig: Van Walraven (voorz.), Van Marlen, Bodon, Slebos, Knijtijzer, Bangert, Meijer, Nielsen, Mulder, Stofberg, Hoopman, Kelder, mevr. Van den Akker. Afwezig: Baas en Meijer (Grondbedrijf).
 - 58 GAD Dossier 823-6. Verslag bespreking Dienst VH, SO en Federatie, 29-11-1965, p.3.
 - 59 Archief RPD, 711.4 Amsterdam.
Semi-statisch archief DGVB, VROM, nr. 07.77: Verslagen van de besprekingen van de minister (1965-1969). O.m. Nota van Directeur-Generaal CDVB 'Kanttekeningen bij het plan Bijlmermeer'.
Brief B en W Amsterdam aan de Minister van VRO, VH 422/284, 31-1-1966. GAD 5344, PW/Blm 1966, 1 t/m 752.
 - 60 '80-20 verhouding': bedoeld moet zijn 90 procent hoogbouw naast 10 procent laagbouw. Zo ook in de voor de minister bestemde *Nota Kanttekeningen bij het plan Bijlmermeer*.
 - 61 Archief-Rijnbouwt. Verslag 4-4-1966, kenmerk B/MS/150466/F1.
 - 62 Notulen Commissie van Bijstand PW en VHV 12-4-1966, p.256a t/m 256f.
 - 63 *Gemeentebld* Afd. I, no 566, 24-6-1966, Bouw van 1116 woningen c.a. door de Algemene Woningbouwvereniging, de Woningbouwvereniging Het Oosten en de Woningstichting Patrimonium in de Bijlmermeer (deel A).
 - 64 *Gemeentebld* Afd. II, 8-7-1966, p. 1169.
 - 65 'Eind 1968 eerste bewoners in de Bijlmermeer. Burgemeester mr G. van Hall slaat paal voor eerste 1182 woningen' (6 p.): 'Van de ongeveer 25.000 woningen, die Amsterdam in de zuidoostlob wil bouwen, zal 90% in hoogbouw - d.w.z. negen lagen op een dubbel onderhuis - worden uitgevoerd en 10% als eengezinswoningen'. (p.3)
Toespraak mr G. van Hall, (4 p.): 'Amsterdam is óók de Bijlmermeer en *deze Bijlmermeer is een binnenstad van de grote randstad van de toekomst*' (p.3, mijn curs.).
 - 66 Overleg Supervisoren. Aanwezig architect Slebos, Van Gool, Mulder, ir Slebos en Nassuth. GAD, no 505/1 PW/Blm 1966.
 - 67 Brief supervisoren aan wethouder PW, 17-12-1965 (archief VH, nr. 476/397 1965).
 - 68 Van deze BNA-bijeenkomst heb ik geen verslag kunnen vinden.

- 69 Notulen overleg wethouder Publieke Werken-Directie Publieke Werken 28-2-1966. GAD, 5344, SO 218.
- 70 Nu werd het plan Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding van de Afdeling Stadsontwikkeling dus definitief geaccepteerd. De overtuigende wijze waarop ir A. de Gier het plan toelichtte, is hierbij van grote betekenis geweest. Zijn studiegenoot ir F.J. Zandvoort schrijft over De Gier: 'Ton's visie was nuchter en glashelder zoals een elegante oplossing van een wiskundig probleem dat kan zijn: plotseling ontstaat duidelijkheid over samenhangen, plotseling passen de stukken van een onoplosbaar lijkende puzzel in elkaar. (...) De bouwstenen, die hem van alle kanten binnen en buiten zijn dienst werden aangereikt, voegde hij samen tot een duidelijk bouwwerk, waaraan niet meer te zien was hoe ontzettend moeilijk alles in elkaar te passen was geweest. (...) Dat was "samenvattend bezig zijn", zoals dat omschreven wordt als een van de essentiële voorwaarden voor stedenbouwkundig handelen.'
- 'In memorium ir A. de Gier', in: *Siedebouw en Volkshuisvesting* 61(1980)10, p.560.
- 71 Artikel 1 van de 'Instructie van de supervisors' luidt:
'De supervisors ontvangen hun opdracht van de Gemeente en zijn voor het resultaat van hun arbeid verantwoording schuldig aan de Commissie voor de Nieuwe Stad.'
(Archief Commissie voor de Nieuwe Stad.)
- 72 Commissie Nieuwe Stad, 22-8-1966.
Het verslag van dit agendapunt beslaat tien pagina's. Nielsen zat voor, aanwezig waren onder meer de drie supervisors en Bodon, Baas en Van der Heide.
- 73 'Beknopte samenvatting door architect K. Geerts inzake "plan Stadsontwikkeling" (Honingraat) en "plan Geerts", 29-8-1966.' GAD 823-3. 2p. Aanwezig J.C. Pellicaan (wnd. voorz.), N. Timmer, J. Meyer, J. de Jong, S. van der Galiën (coördinator van het bouwteam). De toelichting van Geerts heeft geen aanwijsbare gevolgen. Pas op 19 januari 1967 vergadert het dagelijks bestuur uitgebreid over de Bijlmermeer, nl. 'op welke wijze de Federatie zal bijdragen in de begeleiding van de projecten B, C, D en E'. (GAD 823-4)
- 74 GAD, 5344, SO 145.
- 75 Ter voorbereiding werd een notitie geschreven, 'Het percentage eengezinshuizen in de Oost-Bijlmerpolder (GAD 5344, 523/1 PW/Blm 1966), waarin wordt verondersteld 'dat de principiële uitgangspunten van het plan-Bijlmermeer ook gelden voor de Oost-Bijlmerpolder (...):
1. een adequaat groot-stedelijk vervoersstelsel;
 2. scheiding van gemotoriseerd en overig verkeer;
 3. functionele ligging van de voorzieningen voor het wonen, het werken, het verkeer en de recreatie ten opzichte van elkaar;
 4. erkenning van de *onvermijdelijkheid van hoog bouwen*;
 5. de bouw van woningen met toekomstwaarde (...), toepassing van woningblokken, hoofdzakelijk in 9 lagen enerzijds en een vrij groot aantal patiowoningen anderzijds.'
- (p.2, onze curs.)
- 76 Brief VH 1966 476/423, 8-9-1988.
- 77 Vergadering PPC, Commissie voor de Gemeentelijke Plannen, 19-4-1967 (Archief PPD, 1.777.81 Bestemmingsplan Bijlmermeer).
- 78 Mr M. Jongebreur, notitie nr. 12, 20-4-1967 (archief RPD).
- 79 Ontwikkeling van de woningbouwprojecten in de Bijlmermeer, 28-7-1967 (SO 1528 1967) (GAD, 5344 SO 119).
- 80 *Amsterdam Werkt*, 1965 nr.2.
- 81 Geciteerd in De Jonge/Wielemaker-Dijkhuis, p.17.

Hoofdstuk 8 (pagina 193 - 207)

- 1 *Jaarverslag Dienst der Publieke Werken over 1960*, p.5.
- 2 *Gemeenteblad* Afd. I no 1021 Bijlmermeer, 26-10-1962, 1537-1546.
- 3 *Gemeenteblad* Afd. I no 668 Stand van zaken Bijlmermeer, 19-6-1964, 889-893.
- 4 Besluit gemeenteraad Weesperkarspel 9-7-1966.
- 5 Bouwvergunningen werden verleend op basis van de anticipatiebevoegdheid, artikel 21 Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voordracht bestemmingsplan-Bijlmermeer 4-3-1975. Vaststelling 9-7-1975.
- 6 *Concept-notitie Bijlmermeer* (1970), p.41.
- 7 Zie tabel 3 bij hoofdstuk 3.
- 8 *Gemeenteblad* 1960, Afdeling II Bijlage L, p.10.
- 9 *Concept-notitie Bijlmermeer* (1970), p.15.
- 10 A.w., p.18.
- 11 A.w., p.30. Zie voor een recent overzicht van de bebouwing: Dienst Volkshuisvesting (1986), *Sociale woningbouw Amsterdam 1968-1986*, p.102-103.
- 12 A.w., p.38.
- 13 Ottens (1975), p.140.
- 14 Verg. Bolte en Meijer (1981), p.307.
- 15 *Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer* (1968), bijlage 4.
- 16 Bureau Voorlichting, gemeente Amsterdam, *Bouwen en wonen in de Bijlmermeer* (1970).
- 17 H.J. Laumanns in *Ons Amsterdam* 23(1971)7, p. 215 (letterlijk citaat).
- 18 Idem. Zie hierover De Jonge (1984), 154-156.
- 19 *Gemeenteblad* 1964 Afd. I, p.893.
- 20 Wielemaker-Dijkhuis en De Jonge (1972), p.9.
- 21 'Verslag van de bespreking op 14 december 1970 op het ministerie van Binnenlandse Zaken inzake de aanleg van de infrastructuurwerken in de Zuidoost lob van Amsterdam', (7 pp en 2 bijlagen), p.3.
- 22 *Concept-notitie Bijlmermeer* (1970), p.46.
- 23 *Toekomst te huur*, uitgave Federatie van Amsterdamse Woningbouwverenigingen, (z.j. (1966)), niet gepagineerd, paragraaf 'Wat kost zo'n huis?'.
- 24 Verg. Du Laing (1973), p.152-155; Bolte en Meijer (1981), p.330-338.
- 25 Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties, *Rapport over de ontwikkeling van de Zuid-Bijlmer* (februari 1971). Daarin: Discussienota over de stedenbouwkundige ontwikkeling in de Zuid-Bijlmer, p.3-17. Zie ook Du Laing (1973) p.141-170; Bolte en Meijer (1981), p.330-345.
- 26 Zie Locher (1985a), p.86.
- 27 Locher (1985b), p.127.

Hoofdstuk 9 (pagina 211 - 234)

- 1 Dienst Volkshuisvesting (1974), *Verhuizen, naar in en uit de Bijlmermeer*, p.8.
- 2 Beheersgroep Bijlmermeer (1982), *Verslag*, p.9.
- 3 A.w., p.9.
- 4 Dienst Volkshuisvesting (1986), *Effectrapportage*, p.52,53.
- 5 Ottens (1979), p.36.
- 6 Dienst Volkshuisvesting (1986), *Effectrapportage*, p.53.
- 7 'Oprichting van een woningbouwvereniging ten behoeve van de exploitatie van corporatiewoningen in de Bijlmermeer', *Gemeenteblad* (31-1-1984).
- 8 Dienst Volkshuisvesting (1987), *Effectrapportage*, p.69.

Hoeveel zouden de extra kosten van de Bijlmermeer bedragen, d.w.z. de kosten die de normale exploitatiekosten van een hoogbouwwijk te boven gaan? Bij een schatting zijn de volgende posten relevant:

Kosten leegstand, d.w.z. leegstand boven 2 à 3 procent frictieleegstand die als normaal wordt beschouwd. - Exploitatieverliezen parkeergebouwen. Gerekend was op circa 40 gulden per maand. In welke mate is op een totaal van ongeveer 15.000 plaatsen huurbetaling achterwege gebleven? - Kosten afbraak parkeergarages. - Kosten renovatie Gliphoeve. (Hoe vaak hersteld. Kosten per keer?) - Kosten woningsplitsingen. - Kosten huurverlagingen. - Salariskosten conciërge(s). - Salariskosten van het Projectburo Hoogbouw Bijlmermeer. - Kosten van: aanleg ventwegen; reconstructie maaivelden; verbetering van de 'binnenstraten'; afsluiten van galerijen; aanleg extra liften. - Kosten van extra veiligheidsmaatregelen. (Maatregelen ter vermindering van vandalisme en criminaliteit; extra politieoptreden; bewakingsdiensten.) - Kosten van de exploitatie van de metro, in vergelijking met de kosten van een (snel)tram.

- 9 Tacken en De Kleyn (1979), *Beleving van woonsituaties*. Noyon (1984), *De sociologie in het onderzoek naar bouwen en wonen*. Priemus (1984), *Nederlandse woontheorieën*.
- 10 Tacken en De Kleyn, p.1.5.
- 11 Rasmussen (1983), *Architectuur beleven*, p.14.
- 12 Le Corbusier, 'Vous savez, c'est toujours la vie qui a raison, l'architecte qui a tort', gec. in: Ph. Boudon (1969), *Pessac de Le Corbusier*, p.1. Verg. J. Jencks (1973), *Le Corbusier and the tragic view of architecture*.
- 13 Kemps (1983), 'Impressies over de Bijlmermeer', p.39.
- 14 Van Kempen (1986), 'High rise housing estates and the concentration of poverty', onderscheidt drie stadia: 1. 1968-1975, de buurt raakt bewoond; 2. 1975-1980, de buurt stabiliseert, en 3. 1980-1985, mobiliteit groeit en de sociale samenstelling van de bewoners verandert via een neerwaartse spiraal. Door deze indeling raakt het eerste begin van de bewoning onderbelicht.
- 15 Inleidingen verzorgden prof.ir J.P. Thijssse, ir J. de Ranitz, ir F. Veenstra, prof.dr. G.A. Wissink, ir J.H. Mulder en ir A. de Gier (*Het Parool* 16-11-1965).
- 16 *Gemeenteblad* Afd. I, no 1408 Nota van het raadslid Matteman c.s. inzake de Bijlmermeer (23-12-1970), 2333-2355.
- 17 *A.w.*, p.2339.
- 18 *Gemeenteblad* Afd. I no 235, maart 1971, 543-563. Verg. Ottens (1979), p.36. Steeds keert in de bewoningsgeschiedenis van de Bijlmermeer het ongenoegen over de hoogte van de huren terug. Al in maart 1970 ageerde de Onafhankelijke Bewoners Organisatie (OBO) tegen de hoge huren en tegen het verplicht parkeren (43 gulden per maand) in de parkeergarages. De gemeenteraad verlaagde naderhand de parkeertarieven tot 28 gulden. Mede als gevolg van gevoerde acties werd als percentage voor de jaarlijkse huurverhoging niet 6, maar 3 procent aangehouden. In 1984 zouden de huren van de hoogbouwoningen met terugwerkende kracht tot juli 1983 met gemiddeld 100 gulden worden verlaagd. De tarieven voor de parkeergarages werden toen afgeschaft. Zie ook Bolte en Meijer (1981), 314-330; Verhagen (1987), 43-47.
- 19 Kemps (1983), 'Impressies over de Bijlmermeer', p.40. Verg. Van Doormaal (1983), 'De collectieve ruimten, de kritiek en de bewoners televisie', p.93.
- 20 Verg. ook *Stedebouw en Volkshuisvesting* (1970), p.369.
- 21 Schuiling en De Groot (1971).
- 22 De Jonge en Wielemaker-Dijkhuis (1972). In dit jaar verscheen ook RIW TH Delft (1972), *Hoog wonen*. Het onderzoek betreft onder meer de flat Hoogoord.

- 23 Gec. in Steemers, Klaren en Van Doormaal (1974), 'Een uiteengelegd stadsdeel', p.13.
- 24 Openbaar Lichaam Rijnmond (1974), *Interim rapport Geïntegreerd Milieuonderzoek*. Bureau Veldkamp Marktonderzoek, basisrapport IIB: Noordzeekanaalgebied. *Effecten van manko's in het ruimtelijk milieu op het welbevinden van de bewoners*. (Gec. in: *Geïntegreerd Milieuonderzoek*, p.40-48.)
- 25 Dijkhuis (1975), *De Bijlmermeer van binnen*.
- 26 Du Laing (1973), *Het proces van stadsuitbreiding. Case-studie: De Amsterdamse stadsuitbreiding Bijlmer*, p.96; 138.
- 27 Steemers e.a (1974).
- 28 Zie bijv. Vermeulen (1979), 'Woon- en leefkwaliteit kan met verdichtingsbouw verbeteren'; Bureau Wissing (1979), *Studie Verdichtingsbouw ARS. Een onderzoek naar de mogelijkheden voor aanvullende woningbouw in de na-oorlogse wijken van Amsterdam*.
- 29 Wijkopbouworgaan Bijlmermeer (1980), *Van de Bijlmer méér maken*, p.5.
- 30 Beheersgroep Bijlmermeer (1977), *Notedop 1977*. Idem (1979), *Notedop 1979*.
- 31 Beheersgroep Bijlmermeer (1982), *Verslag*, p.19.
- 32 Projektburo Hoogbouw Bijlmermeer (1983), *Een plan voor de Bijlmermeer*. Projektburo, Wijkopbouworgaan en Woningbouwvereniging Nieuw Amsterdam (1984), *De Bijlmer in de lift* (1984). Dienst Volkshuisvesting (1984), *Renovatieonderzoek*.
- 33 *Renovatieonderzoek* (1984), p.26.
- 34 *Effectrapportage* (1987), p.I,XIX.
- 35 De Swaan (1985), *De Olympische hoogte*, p.73.
- 36 Oskam (1985), 'Bijlmermeer city extension', p.7. Zie ook Priemus (1986), 'Hoogbouw en het gelijk van De Jonge', p.92.
- 37 Zie ook de verslagen van de bijeenkomst Architectuurcentrum Amsterdam (ARCAM) en Amsterdamse Raad voor de Stedebouw gewijd aan de Bijlmermeer, 20 januari 1987 (notities ARS en Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam). Studieprojecten van R. Koolhaas zijn uitgebracht als Revisie Bijlmermeer (1986) en Herinrichting Bijlmer (1987) door Office for Metropolitan Architecture (OMA).
- 38 Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland (1987), *Woonmilieu-voorkeuren in de regio Amsterdam*, p.49,50.
- 39 Brief van J.M. den Uyl aan de auteur, 20-8-1987.
- 40 Ottens (1980), p.23.
- 41 De Wit (1985), 'Den Uyl als wethouder', p.81.

Hoofdstuk 10 (pagina 235 - 249)

- 1 Recent hierover Cherry (1988), *Cities and plans*, hfst.1 Ideal cities and social utopias, p.5; Hall (1988), *Cities of tomorrow*.
- 2 Verg. Breheny, Batey (1982), 'The history of planning methodology', p.119.
- 3 Hall (1980). Zie ook Mentzel (1981a) en Mentzel (1981b). Een belangwekkende analyse van de planning van infrastructuur is voorts Feldman (1985), *Concorde and dissent*. Zie ook Mentzel (1987a).
- 4 *Forum* 1959 nr. 8. Verg. De Jonge (1960), p.126.
- 5 Ik citeerde o.m. Bahrdt (1961) en Heinemeyer (1964). Recent hierover Burgers (1988), *De schaal van solidariteit*.

- 6 Berger en Luckmann (1972), *Social construction of reality*, p.11-30.
- 7 Citaat uit Voorwoord bij *Zur Kritik der politischen Ökonomie* (gec. bij E. Fromm, *Marx' visie op de mens* (Den Haag z.j.; vertaling P. Rodenko), p.28; 31 (oorspr. 1961)).
- 8 K.Marx en F. Engels, *Manifest der kommunistischen Partei* (gec. bij B. Tromp, Karl Marx (Meppel 1983), p.72.)
- 9 F. Nietzsche, *Aus dem Nachlaß der Achtzigerjahre* (Ed. Schlechta III, p.424; curs. F.N.).
- 10 H.P. Rickman, 'Dilthey, Wilhelm', in: *The encyclopedia of philosophy* (New York/London 1967), P. Edwards ed., vol.II, p.403-407.
- 11 Karl Mannheim (1949), *Ideology and utopia. An introduction to the sociology of knowledge*.
- 12 Merton (1949), *Social theory and social structure*. Daarin hoofdstuk 8 The sociology of knowledge, p.221.
Een recent overzicht geven o.m. Brante (1986), 'Changing perspectives in the sociology of science' en Kunneman (1986), *De waarheidstrecter*. Bertels bepleit in 'Geschiedwetenschap tegenover architectuurgeschiedenis' (Bertels 1988, p.46) meer openheid bij de architectuurhistoricus voor de sociale wetenschappen, hetgeen z.i. onder meer tot een kennissociologische benadering dient te leiden.
- 13 Choay (1965), *L'Urbanisme: utopies et réalités*, noemt dit de 'modèle progressiste', p.30-41. Herhaling en uniformiteit waren bewuste doelen. Zie Prijsvraag goedkope arbeiderswoningen 1934, inzendingen van Van Tijen en Van den Broek, in Rebel (1983), p.196;201.
- 14 Voor Herlyn, Von Salderen en Tessin (1987) is dit t.a.v. de realisering van 'Großsiedlungen' uit de jaren zestig en zeventig zelfs de doorslaggevende factor. In het artikel 'Anfang und Ende des Massawohnungsbaus' schrijven ze: 'Nicht Aneignungs- und Anmutungsqualitäten haben den Großsiedlungsbau der späten sechziger Jahre bestimmt, sondern die "Produktionslogik" der Bausysteme, Zeichengeräte, Baumachines, DIN-Normen, der Kostenoptimierung usw.' (p.40)
Een overzicht van systeembouw in de jaren zestig geven Van Elk en Priemus (1970).
- 15 *Forum* 1959 nr.8, 271-276. De architectuurhistoricus K. Frampton schrijft over deze periode midden jaren zestig, dat '(...) de architecten zich geleidelijk aan realiseerden dat de reducerende codes van de moderne architectuur tot een verarming van de stedelijke omgeving hadden geleid. Hoe het precies tot deze verarming is gekomen (...) is een complex en moeilijk vraagstuk, dat nog altijd niet bevredigend is beantwoord.' Voor hem staat wel vast, dat de Moderne Beweging '(...) een in het oog springende rol heeft gespeeld bij de complete vernietiging van de stedelijke cultuur' (*Moderne architectuur* (1988), p.357).
- 16 Janis en Mann (1977), *Decision making*, p. 129-133. Zie ook Rosenthal (1984), *Rampen, rellen en gijzelingen*, p.48.
- 17 A.w., p.11.
- 18 A.w., p.130.
- 19 Zie Rosenthal (1984), die recente beleidsfiasco's in Nederland (o.a. de problematiek van de metro in Amsterdam) behandelt. Rosenthal verwijst naar 'groepsdenken' als een verklarende factor. Zie ook Elster (1983), p.39.
- 20 Illustratief zijn de bijdragen van Giovanni Astengo in *Urbanistica*. In 1949 schreef hij in nr.2 over het uitbreidingsplan voor Amsterdam-Zuid en over het Algemeen Uitbreidingsplan. In 1963 heet het in nr. 38: 'Sinds meer dan dertig jaar beschikt Amsterdam over een moderne stedenbouwkundige dienst. Het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935

- is tot op de huidige dag een voorbeeldig plan. Maar voorbeeldig is vooral het onophoudelijke stedenbouwkundige streven. (...) Wat een verschil met de banale ruimtelijke grilen in veel van onze eigen nieuwe wijken en de onverantwoordelijke bebouwingsdichtheid in onze voorstadgebieden. Wederom kan de conclusie slechts luiden, dat Amsterdam ons een les in stedenbouw geeft.' Vertaling aanwezig in de bibliotheek Dienst der Publieke Werken (nr. 4737).
- 21 Ottens (1979), p.12.
 - 22 Snellen (1984), *Plan matig planmatig*, p.7. *Benaderingen van planning* (1981), p.75. Vermeersch (1977), *Strukturplanung*, p.69-90.
 - 23 Een *beslissingsgerichte* benadering, waarbij rationaliteit als criterium fungeert: er dient bereidheid te zijn om argumenten aan te dragen, zodat plannen of beslissingsvoorstellen kunnen worden aanvaard of verworpen. Zie Faludi (1986), kort besproken door Mentzel (1987b) en Faludi (1987).
 - 24 Zie voor de rol van de elites in planningprocessen ook Feldman (1985), p. 161 en *passim*.
 - 25 R. de Jong, 'Bijlmerpositivo's wilden geen aantasting van het speciale woonconcept. Flats opgeknapt in jacht op huurders', in *NRC-Handelsblad* 4-5-1988.
 - 26 Du Laing (1973), p.126. Zie ook Stoppelenburg (1970).
 - 27 De Jonge (1984), p.156 en de aldaar genoemde literatuur.
 - 28 Verg. Oppedijk van Veen (1986), *Produktontwikkeling*.
 - 29 Voorbeelden van een geslaagde integratie van bouw- en groenontwerp zijn onder meer de tuindorpen Watergraafmeer in Amsterdam en Vreewijk te Rotterdam.

LITERATUUR

- Aellig, J., P. Müller e.a., *Problem Hochhaus*, Niederteufen 1974.
- Afdeling Stadsontwikkeling, *Bijlmermeer. Programma hoog- en laagbouw en verkavelingstypen patio-woningen*, Amsterdam 1965.
- Afdeling Stadsontwikkeling, *Grondslagen voor de Zuid-Oostelijke stadsuitbreiding*, Amsterdam 1965.
- Afdeling Stadsontwikkeling, *Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer*, Amsterdam 1968.
- Albarda (Ir. J.W.); *Een kwart eeuw parlementaire werkzaamheid in dienst van de bevrijding der Nederlandse arbeidersklasse*, Amsterdam 1938.
- Albers, G., *Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945: Texte und Interpretationen*, Düsseldorf 1975.
- Albers, G., 'Der Städtebau seit 1945', in: Juckel (1986), *Haus, Wohnung, Stadt*, 25-40.
- Albers, G., A. Papageorgiou-Venetas, *Stadtplanung. Entwicklungslinien 1945-1980*, Tübingen 1984.
- Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam*, Amsterdam 1934.
- Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam; Toelichting bij de heruitgave 1985*. Uitgegeven door de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw.
- Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties, *Rapport over de ontwikkeling van de Zuid-Bijlmer*, Amsterdam 1971.
- Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties, *Bouwen voor de leegstand?*, Amsterdam 1981.
- Amsterdamse Raad voor de Stedebouw, *Verder met de Bijlmer*. (Verslag van de discussie over de stedebouwkundige opzet van de hoogbouw Bijlmermeer, 20 januari 1987.) Amsterdam 1987.
- Amsterdamse School. Nederlandse architectuur 1910-1930*, Catalogus Stedelijk Museum, Amsterdam 1975.
- Angenot, L.H.J., *Sociogenese van de stedebouw*, Delft (TH Bouwkunde) 1973.
- Angenot, L.H.J., *De uitbreidende en uitdijende stad*, Alphen aan den Rijn 1963.
- L.H.J. Angenot 1920-1979, Den Haag (NIROV) 1985.
- Aregger, H., O. Glaus, *Hochhaus und Stadtplanung*, Zürich 1967.
- Bahrdt, H.P., *Die moderne Großstadt*, Reinbek 1961 (2e druk 1969). (Herz. dr. München 1974, aangevuld met: U. Herlyn, 'Notizen zur stadtsoziologischen Literatur der 60er Jahre'.)
- Bank, J., 'Televisie in de jaren zestig', in: Von der Dunk (1986), 85-120.
- Barbieri, U. (red.), *Architectuur en planning. Nederland 1940-1980*, Rotterdam 1983.
- Barbieri, U., C. Boekraad, *Kritiek en ontwerp*, Nijmegen 1982.
- Barnett, J., *The elusive city. Five centuries of design, ambition and miscalculation*, New York 1982.
- Baudet, H., *Een vertrouwde wereld. 100 jaar innovatie in Nederland*, Amsterdam 1986.
- Beckers, Th., *Planning voor vrijheid. Een historisch-sociologische studie van overheidsinterventie in recreatie en vrije tijd*, Wageningen 1983.
- Beerling, R.F., 'Ideologie', in: *Wijsgerig-sociologische verkenningen II*, Arnhem 1965, 7-63.

- Beheersgroep Bijlmermeer, *Notedop 1977*, Amsterdam 1977.
- Beheersgroep Bijlmermeer, *Notedop 1979*, Amsterdam 1979.
- Beheersgroep Bijlmermeer, *Een verslag*, Amsterdam 1982.
- Beleid en Maatschappij*, Themanummer 'Planning en democratie; de actualiteit van Karl Mannheim', 16(1989)1.
- Bell, D., *The end of ideology. On the exhaustion of political ideas in the fifties*, New York 1960.
- Benevolo, L., *The history of the city*, London 1980 (1975).
- Berg, G.J. van den, 'De mensen en de nieuwe steden', in: *Nieuwe steden in Nederland?* Alphen aan den Rijn 1957, 37-79.
- Berg, G.J. van den, 'De grote stad in de toekomst', in: Groenman e.a. (1958), *Problemen van de grote stad*, 66-83.
- Berg, J.Th.J. van den, H.A.A. Molleman, *Crisis in de Nederlandse politiek*, Alphen aan den Rijn 1974.
- Berg, M. van den, 'Amsterdam. Hoogtepunten in de stedenbouwkundige ontwikkeling vanaf 1901', in: F. de Jong (red.), *Stedebouw in Nederland*, Zutphen 1985, 216-226.
- Berger, P.L., T. Luckmann, *The social construction of reality. A treatise in the sociology of knowledge*, Harmondsworth 1971 (1966).
- Bergh, R., J. Rutten (red.), *De fascinatie van hoogbouw*, Rotterdam 1985.
- Berndt, H., 'Ist der Funktionalismus eine funktionelle Architektur?', in: H. Berndt e.a., *Architektur als Ideologie*, Frankfurt 1968, 9-50.
- Berndt, H., *Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern*, Stuttgart 1968.
- Berndt, H., A. Lorenzer, K. Horn, *Architektur als Ideologie*, Frankfurt 1968.
- Bertels, C.P., 'Geschiedwetenschap tegenover architectuurgeschiedenis', in: R. Brouwers e.a. (red.), *Architectuurhistorisch onderzoek. Verslag van een symposium*, Amsterdam 1988, 44-45.
- Beus, J.W. de, J.A.A. van Doorn (red.), *De interventiestaat. Tradities, ervaringen, reacties*, Amsterdam 1984.
- Beusekom, H.G. van, *Getijden der volkshuisvesting*, Alphen aan den Rijn 1955.
- 'Bevolkingsontwikkeling 1961-1965 van de hoofdstad en het gebied Groot-Amsterdam', in: *Op grond van cijfers*, 4 (1966-1967) 3, 84-88 (z. auteur).
- 'Bevolkingsprojecties voor de Amsterdamse agglomeratie', in: *Op grond van cijfers* 4 (1966-1967) 3;4 (z. auteur), 71-83; 103-112.
- De Bijlmermeer. De agglomeratie Amsterdam op de tweesprong. Decentralisatie of centralisatie*, Brochure gemeente Diemen 1961.
- Bless, F., *Rietveld, 1888-1964. Een biografie*, Amsterdam 1982.
- Blijstra, R., *Wij wonen/wonen wij? Beschouwingen over het leven binnen en buiten*, Utrecht/Antwerpen 1967.
- Blijstra, R., *B. Merkelbach*, Amsterdam 1968.
- Blokker, J., *'Leden van de Staten Generaal' Nederland onder Juliana*, Bussum 1981.
- Bock, M., 'Hoe nieuw en wat is het Nieuwe Bouwen?', in: *Het Nieuwe Bouwen. Voorgeschiedenis*, Delft 1982, 6-22.
- Bock, M., 'De Stijl en de stad', in: M. Bock e.a., *De Stijl: 1917-1931*, Amsterdam 1982, 197-205.
- Bock, M., e.a., *Van het Nieuwe Bouwen naar een Nieuwe Architectuur. Groep '32: ontwerpen, gebouwen, stedenbouwkundige plannen 1925-1945*, Den Haag 1983.
- Bock, M., J. Collee, H. Coucke, *H.P. Berlage en Amsterdam*, Amsterdam 1987.
- Boer, N. de, D. Lambert, *Woonwijken. Nederlandse stedebouw 1945-1985*, Rotterdam 1988.
- Bogaers, P., *Nota betreffende een pluriform en expansief bouwbeleid*, Tweede Kamer der Staten Generaal 1963-1964, 7400 nr. 7, oktober 1963.
- Bolte, W., J. Meijer, *Van Berlage tot Bijlmer*, Nijmegen 1982.
- Bommer, J., 'De volkshuisvesting', in: *Albarda* (1938), 201-214.

- Borrie, G.W.B., *F.M. Wibaut. Mens en magistraat*, Assen 1968.
- Bos, A., e.a., *De stad der toekomst. De toekomst der stad*, Rotterdam 1946.
- Bosmans, J., 'Het maatschappelijk politieke leven in Nederland 1945-1980', in: *Algemene geschiedenis der Nederlanden*, XV, *Nieuwste Tijd*, Haarlem 1982, 259-316.
- Boudon, Ph., *Pessac de Le Corbusier*, Paris 1969.
- Bouwen '20-'40. *De Nederlandse bijdrage aan het Nieuwe Bouwen*. (Catalogus van Abbeemuseum), Eindhoven 1971.
- Brante, T., 'Changing perspectives in the sociology of science', in: U. Himmelstrand (1986), 190-215.
- Breheny, M.J., P.W.J. Batey, 'The history of planning methodology: a preliminary sketch', in: *Built Environment* 8 (1982) 4, 109-120.
- Brinkgreve, G. (red.), *Alarm over Amsterdam*, Amsterdam 1966.
- Brugmans, H., *Geschiedenis van Amsterdam*, Deel 6: 1848-1925 *Opgaand tij* (Herzien door I.J. Brugmans), Utrecht/Antwerpen 1977.
- Brugmans, I.J., *Paardenkracht en mensenmacht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1795-1940*, Den Haag 1961.
- Brussaard, W., *Nieuwe juridisch-bestuurlijke ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening, in het bijzonder in de relatie tussen de verschillende bestuursniveau's*, Alphen aan den Rijn 1976.
- Bruyn, W.J., *Delegatie bij planvoorbereiding. Een kritische nabeschoouwing over het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam-1935*, Tilburg 1976 (diss.).
- Built environment* 8 (1982) 4, 'Classics revisited', (Bijdragen over L. Mumford, F. Osborne, J. Jacobs, e.a.).
- Bürger, P., *Theorie der Avantgarde*, Frankfurt 1974.
- Burgers, J.P.L., *De schaal van solidariteit. Een studie naar de sociale constructie van de omgeving*, Leuven/Amersfoort 1988.
- Burie, J.B., *Wonen en woongedrag. Verkenningen in de sociologie van bouwen en wonen*, Meppel 1972.
- Burie, J.B., 'De structuur van het bouwproces', in: *Handboek Bouwen en Wonen*, Deventer 1978, 281-318.
- Burnett, J., *A social history of housing 1815-1970*, London 1978.
- Cammen, H. van der, *De binnenkant van de planologie*, Muiderberg 1979.
- Cammen, H. van der, 'Methodisch geleide planvorming (1)', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* 63 (1982) nr. 7/8, 377-385.
- Cammen, H. van der, L.A. de Klerk, *Ruimtelijke ordening. Van plannen komen plannen*, Utrecht/Antwerpen 1986.
- Carasso, D., *Amsterdams geschiedenis in vogelvucht*, Uitgave Amsterdams Historisch Museum 1985.
- Casciato, M., e.a. (red.), *Architectuur en volkshuisvesting. Nederland 1870-1940*, Nijmegen 1980.
- Casciato, M., 'De architectuurkern "de 8" en de studietoelichting Hoogbouw, Amsterdam 1928-1929', in: R. Bergh, J. Rutten (red.), *De fascinatie van hoogbouw* (1985), 72-93.
- Casimir, H.B.G., e.a., *Nederland na 1945. Beschouwingen over ontwikkeling en beleid*, Deventer 1980.
- Castelijin, L., e.a., *Tekens in de tijd. 65 jaar Joop den Uyl*, Amsterdam 1984.
- Castells, M., 'Théorie et idéologie en sociologie urbaine' (1969), vertaald als 'Theory and ideology in urban sociology', in: Pickvance (1976), 60-84.
- Castex, J., J.Ch. Depaule, Ph. Panerai, *De rationele stad. Van bouwblok tot wooneenheid*, Nijmegen 1984 (1980).
- Centraal Bureau voor de Statistiek, *Tachtig jaren statistiek in tijdreeksen 1899-1979*, Den Haag 1979.

- Centrale Directie van de Volkshuisvesting, *De waardering van de woonvormen. Een vergelijkend onderzoek naar waardering en voorkeur van bewoners van hoogbouw, middelhogebouw en laagbouw*, Den Haag 1970.
- Centrale Directie van de Volkshuisvesting, *Kwalitatieve woningdocumentatie 1948-1977*, Den Haag 1981.
- Chadwick, G.F., *The park and the town. Public landscape in the 19th and 20th centuries*, London 1966.
- Cherry, G.E., *The politics of townplanning*, London 1982.
- Cherry, G.E., *Cities and plans. The shaping of urban Britain in the nineteenth and twentieth centuries*, London 1988.
- Cherry, G.E. (ed.), *Shaping an urban world*, London 1983.
- Choay, F., *L'urbanisme. Utopies et réalités*, Paris 1965.
- Choay, F., *The modern city: planning in the 19th century*, New York 1969.
- Cler, C. de, 'De naoorlogse gebouwde omgeving en de overheid', in: De Haan en Haagsma (1984), 83-103.
- Coleman, A., *Utopia on trial. Vision and reality in planned housing*, London 1985.
- Commissie Hoogbouw-Laagbouw, *Literatuurdokumentatie 1957* (z.p.).
- Commissie Hoogbouw-Laagbouw, zie ook: *Laag of Hoog bouwen en wonen?*
- Commissie ruimtelijke voorzieningen Bijlmermeer, *Ganzenhoef. Programma voor een subcentrum in de Bijlmermeer*, februari 1971.
- Conrads, U., *Programme und Manifeste zur Architektur des 20 Jahrhunderts*, Frankfurt 1964.
- Constant, 'New-Babylon', in: *Randstad* 1961 nr. 2, 127-138.
- Constant, *New Babylon*, Catalogus bij een expositie in het Haags Gemeentemuseum, 1974. (Inleiding van J.L. Locher.)
- Cooney, E., 'High flats in local authority housing in England and Wales since 1945', in: Sutcliffe, *Multi storey living* (1974), 151-180.
- Coser, L.A., 'Knowledge, Sociology of', in: *Encyclopedia of the Social Sciences*, New York 1968, vol. 8, 428-435.
- Coser, L.A. (ed.), *The idea of a social structure*, New York 1975.
- Creese, W.L., *The search for environment. The garden city: before and after*, New Haven/London 1966.
- Daalder, H., *Leiding en lijdelijkheid in de Nederlandse politiek*, (Rede R.U. Leiden 1964).
- Daalder, H., 'Politieke instellingen en politieke partijen', in: Van Holthoorn (1985), 305-340.
- Daalder, H., C.J.M. Schuyt (red.), *Compendium voor politiek en samenleving in Nederland*, Alphen aan den Rijn 1987.
- Dalen, R. van, *Klaagbrieven en gemeentelijk ingrijpen*, Amsterdam 1865-1920, Amsterdam 1987 (diss.).
- Das, R., S.A. Leeftang, W.L.B.J. Rothuizen, *Op zoek naar leefruimte*. (Met voorwoord van J.P.A. Gruijters), Amersfoort 1966.
- Daudt, H., 'De ontwikkeling van de politieke machtsverhoudingen in Nederland sinds 1945', in: Casimir (1980), 178-198.
- Davidoff, P., Th. A. Reiner, 'A choice theory of planning', in: *Journal of the American Institute of Planners* 28 (1968). Herdr. in A. Faludi, *A Reader in planning theory*, Oxford 1973, 11-39.
- Davin-Drabkin, H., *Land policy and urban growth*, Oxford 1977.
- Deben, L., *Van onderkomen tot woning. Een studie over woonbeschaving in Nederland 1850-1969*, Amsterdam 1988 (diss.).
- Deben, L., e.a. (eds.), *Capital cities as achievements*, Amsterdam 1988. (Met bijdragen van o.m. A. de Swaan en D.J. Olsen.)
- Delftse School* nr. 15, november 1966, 'Zuid-oost Amsterdam (Bijlmermeer)' (z. auteur).

- Dettingmeyer, R., *Open stad. Planontwikkeling, stedenbouw, volkshuisvesting en architectuur in Rotterdam tussen twee wereldoorlogen*, Utrecht 1988 (diss.).
- Dienst Ruimtelijke Ordening, *De ruimtelijke ordening van Amsterdam*, Amsterdam 1983.
- Dienst Volkshuisvesting, *Amsterdam. Wonen 1900-1970*, Amsterdam 1970.
- Dienst Volkshuisvesting, *Concept notitie Bijlmermeer*, Amsterdam 1970.
- Dienst Volkshuisvesting, *Verhuizen naar, in en uit de Bijlmermeer*, Amsterdam 1974.
- Dienst Volkshuisvesting, *Amsterdam. Wonen 1900-1975*, Amsterdam 1975.
- Dienst Volkshuisvesting, *Effectrapportage: een beoordeling van de effecten van de 'Operatie Bijlmermeer' over de periode 1983 tot 1986*, Amsterdam 1986.
- Dienst Volkshuisvesting, *Effectrapportage Hoogbouw Bijlmermeer 1987*, Amsterdam 1987.
- Dienst Volkshuisvesting & Projektburo Bijlmermeer, *Renovatie-onderzoek Hoogbouw Bijlmermeer*, Amsterdam 1984.
- Dijk, H. van, 'Forum', in: Barbieri (1983), *Architectuur en planning*, 146-153.
- Dijkhuis, J.H., *Bijlmermeer van binnen. Een grootschalige nieuwbouwwijk beoordeeld door bewoners*, Delft 1975.
- Dijkhuis, J.H., I.M.F. Ferf-Van den Broeke, L.J.G. van der Maesen, R. Melger, M. Klaren, *Collectieve ruimten Bijlmermeer. Analyse van een verschijnsel*, Amsterdam 1975.
- Donnison, D., P. Soto, *The good city. A study of urban development and policy in Britain*, London 1980.
- Doormaal, T. van, 'Impressies van een oud-bewoner', in: *Bouw* 38 (1983) 2, p. 19 e.v.
- Doormaal, T. van, 'De collectieve ruimten, de kritiek en de bewonerstelevisie', in: L. van der Maesen (red.), *Naar het jongste verleden gekeken*, Amsterdam 1983.
- Doorman, S.J., 'Bestaat vooruitgang wel in wetenschap, niet in kunst?', in: *De paradoxen van de vernieuwing. Het nieuwe als macht, cliché en mythe*, Utrecht 1985.
- Doorn, J.A.A. van, 'Wijk en stad; reële integratiekaders?', in: *Prae-adviezen voor het congres over sociale samenhangen in nieuwe stadswijken*, Amsterdam 1955, 60-85.
- Doorn, J.A.A. van, 'Inleiding: anatomie van de interventiestaat', in: De Beus en van Doorn (1984), 9-24.
- Doorn, J.A.A. van, *Relativering van rationaliteit. Over de grenzen van technisch denken en technocratische beheersing*, Den Haag 1987.
- Driel, A. van, J. van Vliet, *Ruimtelijke ordening en volkshuisvesting*, Alphen aan den Rijn/s-Gravenhage 1970 (1967).
- Duijn, R. van, *Provo. De geschiedenis van de provotarische beweging 1965-1967*, Amsterdam 1985.
- Dunk, H.W. von der, e.a., *Wederopbouw, welvaart en onrust*, Houten 1986.
- Dunleavy, P., *Urban political analysis*, London 1980.
- Dunleavy, P., *The politics of mass housing in Britain 1945-1975. A study of corporate power and professional influence in the welfare state*, Oxford 1981.
- Duynstee, F.J.F.M., *De kabinetsformaties 1946-1965*, Deventer 1966.
- Elk, R.S.F. van, H. Priemus, *Niet-traditionele woningbouwmethoden in Nederland*, Alphen aan den Rijn 1970.
- Elkin, S.L., *Politics and land use planning. The London experience*, London 1974.
- Ellemers, J.E., 'Ontwikkeling in de samenleving', in: Casimir (1980), 13-39.
- Elster, J., *Sour grapes. Studies in the subversion of rationality*, Cambridge 1983.
- Engelsdorp Gastelaars, R. van, *Niet elke stadsbewoner is een stedeling. Een typologische studie naar het ruimtegebruik van bewoners van Amsterdam*, Amsterdam 1980 (diss.).
- Engelsdorp Gastelaars, R. van, 'De stad als ideaal, het stadsgewest als realiteit', in: M. Wagenaar (red.), *Van stadskern tot stadsgewest*, Amsterdam 1984, 183-207.
- Engelsdorp Gastelaars, R. van, M. Wagenaar, 'De wetenschap als wankelende basis. Sociaal-wetenschappelijk onderzoek ten behoeve van het AUP', in: *Wonen-TABK* 1985 nr. 9, 29-34.
- Esher, L., *A broken wave. The rebuilding of England 1940-1980*, London 1981.

- Faludi, A., *Critical rationalism and planning methodology*, London 1986.
- Faludi, A., *A decision-centred view of environmental planning*, Oxford 1987.
- Fanelli, G., *Moderne architectuur in Nederland 1900-1940*, Den Haag 1978 (oorspr. 1968).
- Feddema, H., *Een incident achter de Bijlmer. De geschiedenis van een moderne wijk in aanbouw*, Amsterdam 1982.
- Federatie van Amsterdamse woningbouwverenigingen, *Toekomst te huur* (brochure) (z.j.).
- Feith, J., m.m.v. Ch. Behrens en J.A. Schroeder, *Zwerfstochten door ons land, 'Noord-Holland'*, Zaandam 1933.
- Feldman, E.J., *Concorde and dissent. Explaining high technology project failures in Britain and France*, Cambridge 1985.
- Ferster Marmot, A., 'The legacy of Le Corbusier and high-rise housing', in: *Built Environment* 7 (1981) 2, 82-95.
- Fisher, E., *Aspecten 40 jaar volkshuisvesting*, (z.p.) 1968.
- Fishman, R., *Urban utopias in the twentieth century. Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, New York 1977.
- Fishman, R., *Bourgeois utopias. The rise and fall of suburbia*, New York 1987.
- Fraenkel, F.F., 'Berlage's Amsterdamse plan Zuid (1905-1917) en de daaraan voorafgaande 19de-eeuwse uitbreidingsplannen', in: *H.P. Berlage 1856-1934. Een bouwmeester en zijn tijd*, (Nederl. Kunsthist. Jaarboek 25), Bussum 1975, 181-276.
- Frampton, K., *Moderne architectuur. Een kritische geschiedenis*, Nijmegen 1988 (1980).
- Franken, A.P.M., W.F. Schut, 'De dynamiek van de stad', in: *Jaarverslag 1963*, Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland, 23-28.
- Fransen, J.F., 'Hoe komt een bestemmingsplan thans tot stand?', in: *De Gemeente* 20 (1966) 4, 54-59 (Themanummer ruimtelijke ordening).
- Fraser, D., A. Sutcliffe (ed.), *The pursuit of urban history*, London 1983.
- Frenkel, F.E. (red.), *Provo. Kanttekeningen bij een deelverschijnsel*, Amsterdam 1966.
- Friend, J.K., 'Reflections on rationality in strategic choice', in: *Planning and design* 10 (1983) 1, 63-69.
- Fritsch, T., *Die Stadt der Zukunft (Gartenstadt)*, Leipzig 1912 (1896).
- Gans, H.J., *People and plans. Essays on urban problems and solutions*, Harmondsworth 1972 (1968).
- Gastelaars, M., *Een geregeld leven. Sociologie en sociale politiek 1925-1968*, Amsterdam 1985.
- Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, *Drie miljoen Noordhollanders. Hoofddijnen van het toekomstig planologisch beleid voor de provincie Noord-Holland*, Januari 1966.
- Gehl, J., *Leven tussen huizen*, Zutphen 1978 (1971).
- Gemeentebld*, Afd. 1 nr. 1021, Bijlmermeer, 26-10-1962, 1537-1546.
- Gemeentebld*, Afd. 1 nr. 668, Stand van zaken Bijlmermeer, 19-6-1964, 889-893.
- Gemeentebld*, Afd. 1 nr. 1408, Nota van het raadslid Matteman c.s. inzake de Bijlmermeer, 23-12-1970, 2333-2355.
- Gemeentebld*, Afd. 1 nr. 135, Oprichting van een woningbouwvereniging ten behoeve van de exploitatie van corporatiewoningen in de Bijlmermeer, 31-1-1984.
- Gemeentebld* 1988, bijlage P, Rapport van de commissie stadhuis/muziektheater (128 blz.)
- Geurtsen, R., 'De woningwet en het ruimtelijk beleid van de staat 1902-1972', in: *Plan* 1971 nr. 10, 17-52.
- Giddens, A., *Central problems in social theory. Action, structure and contradiction in social analysis*, London 1979.
- Giedion, S., *Ruimte, tijd en bouwkunst*, (Met een Voorwoord van C. van Eesteren), Amsterdam 1954 (1941).
- Gier, A. de, 'De zuid-oostelijke uitbreiding van Amsterdam', in: *Stadsuitbreiding en -vernieuwing in Amsterdam*, (Brochure z.j.), 1-7.

- Gier, A. de, 'Het vraagstuk hoogbouw-laagbouw in de grote stad', in: *Stedebouw en Volks-huisvesting*, 1966 nr. 12, 328-331.
- Gijsswijt, A.J., *Besluitvorming en hoogbouw*, Amsterdam 1970.
- Gijsswijt, A.J., '25 Jaar bouwen en wonen in Nederland', in: *Plan* 1975, nr. 2, 25-51.
- Ginkel, J.A. van, *Suburbanisatie en recente woonmilieus I*, Utrecht 1979.
- Gleichmann, P.R., *Sozialwissenschaftliche Aspekte der Grünplanung*, Stuttgart 1963.
- Gleichmann, P.R., 'Wandel der Wohnverhältnisse', in: *Human Figurations*, extra nr. *Amsterdams Sociologisch Tijdschrift* 1977, 259-270.
- Göderitz, J., R. Rainer, H. Hoffmann, *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*, Tübingen 1957.
- Goodman, Paul, Percival Goodman, *Communitas. Means of livelihood and ways of life*, Chicago 1947, New York 1960².
- Goodman, R., *After the planners*, Harmondsworth 1972.
- Gout, F.P., 'Het sociaal-culturele leven in Nederland 1945-1980', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, XV, *Nieuwste Tijd*, Haarlem 1982, 337-368.
- Graafland, A., *Esthetisch vertoog en ontwerp. Theorie en methode van betekenisverlening in architectuur en kunst*, Nijmegen 1986.
- Grinberg, D.I., 'Hoe bereik je op grote schaal individuele architectuur?', in: *Wonen-TABK* 1975 nr. 23, 15-20.
- Grinberg, D.I., *Housing in the Netherlands 1900-1940*, Delft 1977, 1982².
- Groenman, S.J., e.a., *Problemen van de grote stad*, Utrecht/Antwerpen 1958.
- Groetelaers, P., e.a. (red.), *Exploitatieproblemen naoorlogse woningen*, Delft 1984.
- Groot, R. de, D. Schuiling, *Analyse van de stedebouwkundige uitgangspunten van de planning voor de Bijlmer*, Afdeling Bestuurskunde, Vrije Universiteit Amsterdam, juni 1971.
- Gropius, W., *Scope of total architecture*, New York 1955.
- Grotendorst, R., 'Woningsplitsing in Bijlmer niet de oplossing', in: *Bouw* 38 (1983) 2, 24-27.
- Günter, J., *Leben in Eisenheim. Arbeit, Kommunikation und Sozialisation in einer Arbeiter-siedlung*, Weinheim/Basel 1980.
- Haan, H. de, 'Uitbreiden zonder plan', in: *Catalogus Het Nieuwe Bouwen. Voorgeschiedenis*, Delft 1982, 93-110.
- Haan, H. de, I. Haagsma (red.), *Wie is er bang voor nieuwbouw...*, Amsterdam 1981.
- Haan, H. de, I. Haagsma (red.), *Een onderwerp van voortdurende zorg. Het naoorlogse bouwen in Nederland*, Utrecht 1983.
- Haan, H. de, I. Haagsma (red.), *Nederlandse architectuur en stedebouw 1945-1980*, Amsterdam 1984.
- Habraken, N.J., *De dragers en de mensen. Het einde van de massawoningbouw*, Amsterdam 1961.
- Hall, P., *Great planning disasters*, London 1980.
- Hall, P., *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford 1988.
- Hall, P., e.a., *The containment of urban England*, London 1973.
- Hall, G. van, *Ervaringen van een Amsterdammer*, Amsterdam/Brussel 1976.
- Handlin, O., J. Burchard (eds.), *The historian and the city*, Cambridge, Mass. 1963.
- Hart, P. 't, 'De verleiding van het kwade', in: *Psychologie* 1987 nr. 6, 20-24.
- Hartog, R., *Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1962.
- Hartog, H.H.W. den, *Leefbare stedebouw*, Alphen aan den Rijn 1979.
- Haseloff, O.W. (herausg.), *Die Stadt als Lebensform*, Berlin 1970.
- Hauser, P.M., L.F. Schnore, *The study of urbanization*, New York 1965.
- Häuslermann, H., W. Siebel, *Neue Urbanität*, Frankfurt 1987.
- Heering, H.C., *Rijk, gemeente en woningbouw*, Den Haag 1967.

- Heimans, A., *Bebouwingsdichtheid en grondgebruik van de woningbouw in stadsuitbreidingen*, Den Haag 1965 (diss. TH Delft).
- Heimans, A., D. de Jonge, *Compendium hoog- en laagbouw*, Arnhem 1963.
- Heimans, A., D. de Jonge, *Woningssituatie en woningvraag in Nederland*, Den Haag 1964.
- Heimessen, C.F.H., *De betekenis van woonvorm, woonlaag en tuin*, Delft 1969.
- Heinemeyer, W.F., 'De stad', in: *Wegwijzer in de sociologie*, Amsterdam 1964, 179-208.
- Heinemeijer, W.F., M.F. Wagenaar (red.), *Amsterdam in kaarten. Veranderingen van de stad in vier eeuwen cartografie*, Ede/Antwerpen 1987.
- Hellinga, H., P. de Ruyter (red.), *Algemeen uitbreidingsplan 50 jaar*, Amsterdam 1985.
- Hen, P.E. de, '1961-1985. Wat er veranderde', in: *De Hen* 1986, 9-31.
- Hen, P.E. de, '1961-1985. Kamer van Koophandel, bedrijfsleven en overheid', in: *De Hen* 1986, 32-134.
- Hen, P.E. de, e.a., *Om het behoud van een explosieve stad: ondernemen in Groot-Amsterdam 1960-1985*, Muiderberg 1986.
- Herlyn, U., *Wohnen im Hochhaus. Eine empirisch-soziologische Untersuchung in ausgewählten Hochhäusern der Städte München, Stuttgart, Hamburg, und Wolfsburg*, Stuttgart/Bern 1970.
- Herlyn, U., A. von Saldern, W. Tessin, 'Anfang und Ende des Massawohnungsbaus', in: *Archiv für Kommunalwissenschaften* 26 (1987) 1, 34-51.
- Hertzberger, H., 'Naar een verticale woonbuurt', in: *Forum* 1960-1961 nr. 16, 264-273.
- Hilpert, T., *Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvision, Bedingungen, Motive, Hintergründe*, Braunschweig 1984 (1978).
- Himmelstrand, U. (ed.), *The social reproduction of organization and culture*, London 1986.
- Himmelstrand, U. (ed.), *The sociology of structure and action*, London 1986.
- Hoed, P. den, W.G.M. Salet, H. van der Sluijs, *Planning als onderneming*, Den Haag 1983.
- Hoekveld, G.A., 'Het wonen', in: *De stad in nieuwe vormen*, 22-33.
- Hoeven, C. van der, J. Louwe, *Amsterdam de stedelijke bouw. Een morfologische analyse*, Nijmegen 1985.
- Hofland, H.J.A., *Tegels lichten of ware verhalen over de autoriteiten in het land van de volongenfeiten*, Amsterdam 1972.
- Hogenes, J., *Osdorp en het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam*, Amsterdam 1985.
- Holthoon, F.L. van (red.), *De Nederlandse samenleving sinds 1815. Wording en samenhang*, Assen/Maastricht 1985.
- Hoog in Nederland. Een onderzoek naar motieven achter hoogbouw*, Uitgave Kunsthistorisch Instituut, Universiteit van Amsterdam 1986.
- Hoogdaem, H. van, e.a. (red.), *Tussen pen en potlood. Over ontwerp en onderzoek van de omgeving*, Delft 1986.
- Hoogenberk, E.J., *Het idee van de Hollandse Stad. Stedebouw in Nederland 1900-1930 met de internationale voorgeschiedenis*, Delft 1980 (diss.).
- Howard, E., *Garden cities of tomorrow*. (Preface F.J. Osborn, Introduction L. Mumford), London 1946 (1898).
- Hull, G. van 't, 'Hoe beleven wij de stad?', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting*, 45 (1964), 183-196.
- Ibelings, H., 'Het andere modernisme. Traditionele woningarchitectuur in Nederland 1900-1960', in: *Archis* 1986 nr. 6, 36-51.
- Idsinga, T., J. Schilt, *Architect W. van Tijen 1894-1974*, Den Haag 1987.
- Jackson, A., *The politics of architecture. A history of modern architecture in Britain*, London 1970.
- Jaffé, H.L.C., *De Stijl 1917-1931. The Dutch contribution to modern art*, Amsterdam 1956.
- Janis, I.L., L. Mann, *Decision making. A psychological analysis of conflict, choice and commitment*, London 1977.

- Jansen, T., J. Rogier, *Kunstbeleid in Amsterdam 1920-1940*, Nijmegen 1983.
- Jansen, G., *Een land van steden*, Den Haag 1984.
- Jansen van Galen, J., B. Vuijsje (red.), *Joop den Uyl. Politiek als hartstocht. Een portret in twintig interviews*, Weesp 1985.
- Jelles, E.J., C.A. Alberts, 'Duiker 1890-1935', in: *Forum* 1972 nr. 5, 63-144.
- Jencks, J., *Le Corbusier and the tragic view of architecture*, London 1973.
- Jephcott, P., *Homes in high flats. Some of the human problems involved in multi-story housing*, Edinburgh 1971.
- Jobse, R.B., 'Bevolkingssamenstelling en -ontwikkeling in grootstedelijke nieuwbouwwijken; achtergronden en consequenties', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* 55 (1974), 354-366.
- Jobse, R.B., 'Van kelderwoning tot hoogbouwflat. Honderd jaar bouwen en wonen in Amsterdam', in: Jobse 1980, 19-102.
- Jobse, R.B., e.a., *Wonen, werken en verkeer in Amsterdam*, Amsterdam 1980.
- Joedicke, J. (herausg.), *Toulouse-le-Mirail. Geburt einer neuen Stadt. Candilis-Josic-Woods*, Stuttgart 1975.
- Jolles, H.M., 'Stad, stedelijkheid, Stadsgemeente. Een literatuuronderzoek naar het object der "urban sociology"', in: *Mens en Maatschappij* 35 (1960), 161-184.
- Jong, F. de (red.), *Stedebouw in Nederland*, Zutphen 1985.
- Jong, L. de, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, deel I *Voorspel*, Den Haag 1969.
- Jonge, D. de, *Moderne woonidealen en woonwensen in Nederland*, Arnhem 1960.
- Jonge, D. de, *Waardering van woonmilieus*, Arnhem 1964.
- Jonge, D. de, 'Vormgeving en gebruik van de maaivelden in de Bijlmermeer', in: *Recreatie en toerisme* 16 (1984), 154-156.
- Jonge, D. de, J.H. Dijkhuis, *De Bijlmermeer. Analyse van een stadsuitbreiding*, Delft 1976.
- Jonge, D. de, J.H. Wielemaker-Dijkhuis, *Interimrapport Bijlmermeer*, Delft 1972.
- Juckel, L. (red.), *Haus, Wohnung, Stadt. Beiträge zum Wohnungs- und Städtebau*, Hamburg 1986.
- Keers, G., 'Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam als politiek compromis', in: *Wonen-TABK* 1985 nr. 9, 8-28.
- Kempens, E. van, 'High rise housing estates and the concentration of poverty', in: *The Netherlands Journal of Housing and Environmental Research* 1 (1986) 1, 5-26.
- Kemps, H., 'Impressies over de Bijlmermeer', in: Van der Maesen en Vogelesang (1983), 37-56.
- Klaren, M., 'Bijlmermeer: de Titanic van de Amsterdamse stedebouw', in: *Bouw* 38 (1983) 2, 19-23.
- Klep, P., e.a. (red.), *Wonen in het verleden 17e-20e eeuw*, Amsterdam 1987.
- Klerk, L.A. de, *Op zoek naar de ideale stad*, Deventer 1980.
- Klijn, E.H., H. Westra (red.), 'Van na de oorlog'. *Beschouwingen over de naoorlogse woningvoorraad: ontstaan, problemen en mogelijke oplossingen*, Delft 1987.
- Kloos, M. (ed.), *Amsterdam. An architectural lesson*, Amsterdam 1988. [Bijdragen van o.m. Bernard Huet en Rem Koolhaas.]
- Koopmans, G.H., 'Het stedelijke in stedebouw. Een verkenning van na-oorlogse visies over stedelijkheid', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* 61 (1980), 30-44.
- Kooy, P., 'Stadsgeschiedenis en de verhouding stad-platteland', in: *Economisch en Sociaal-historisch Jaarboek* 38 (1975), 124-140. Herdr. in: P.A.M. Geurts en F.A.M. Messing (red.), *Theoretische en methodische aspecten van de economische sociale geschiedenis II*, Den Haag 1979, 90-108.
- Kousbroek, R., *Nederland: een bewoond gordijn*, Z.p., 1987.
- Kras, R., e.a., *Het Nieuwe Bouwen. Amsterdam 1920-1960*, Delft 1983.
- Kreukels, A.M.J., *Planning en planningproces*, Den Haag 1980.

Kreukels, T., D. van Zijderveld, W. Turpijn (red.), *De stad opnieuw in zicht. Sociaal-wetenschappelijke benaderingen van het verschijnsel stad*, Den Haag 1987.

Kruijt, J.P., W. Goddijn, 'Verzuiling als sociologisch proces', in: A.N.J. den Hollander e.a. (red.), *Drift en koers. Een halve eeuw sociale verandering in Nederland*, Assen 1968, 227-263.

Kunneman, H., *De waarheidstrechter. Een communicatietheoretisch perspectief op wetenschap en samenleving*, Meppel 1986 (diss. U.v.A.).

Laag of hoog bouwen en wonen? De keuze van de woonvormen naar het aantal bouwlagen. (Rapport van de Commissie 'Hoogbouw-Laagbouw'), Alphen aan den Rijn 1961.

Laing, H. du, *Het proces van stadsuitbreiding. Case-studie: de Amsterdamse stadsuitbreiding Bijlmer*, Leuven, Katholieke Universiteit, Faculteit voor toegepaste wetenschappen 1973.

Lange, J. de, L.M.A. Masset, 'De Bijlmermeer: een voorbeeld van een besluitvormingsproces', in: *Acta Politica* 4 (1968) 1, 5-31.

Laumanns, H.J., 'Groen in de Bijlmermeer', in: *Bouw* 1971, nr. 17, 658-667.

Launspach, J., *Een vogel in de boom. Kommentaren over stedenbouw en ruimtelijke ordening 1969-1975*, Amsterdam 1976.

Lehning, P.B., 'Socialisten tussen plan en markt', in: De Beus en Van Doorn (1984), 52-87.

Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris 1925 (*The city of tomorrow*, 1929).

Le Corbusier, *La ville radieuse*, Paris 1935.

Lijphart, A., *Verzuiling, pacificatie en kentering in de Nederlandse politiek*, Amsterdam 1968.

Locher, F., 'Stedenbouwkundige structuurveranderingen in de stadsuitbreiding', in: Hellinga en De Ruijter (1985a), 80-92.

Locher, F., 'Het ruimtegebruik en de stadsuitbreiding', in: Hellinga en de Ruijter (1985b), 127-137.

Locher, J.L., 'Inleiding', in: *Constant. New Babylon* (Catalogus expositie Haags Gemeentemuseum 1974), 5-19.

Lybers, R., C.C.F. Thijssen, H. Westra, *Woningvoorraad 1945-1975*, Delft 1984.

Lynch, K., *The image of the city*, Cambridge, Mass. 1960.

Lynch, K., *Site planning*, Cambridge, Mass. 1962.

Maesen, L.J.G. van der, *Bijlmer: een modelstad voor inspraak?*, Den Haag 1970.

Maesen, L.J.G. van der, M. Vogelezang, H. (red.), *Naar het jongste verleden gekeken. Over de opbouwfase van de Zuidoostring van de agglomeratie Amsterdam*, Amsterdam 1983.

Mannheim, K., *Ideology and utopia. An introduction to the sociology of knowledge*, (With a preface by Louis Wirth), Londen 1949 (1936).

Mannheim, K., *Essays on the sociology of knowledge*, London 1952.

Medisch-hygiënische aspecten van het wonen in hoogbouw (Advies van de Gezondheidsraad d.d. 25-7-1973), Den Haag 1974.

Melger, R., 'De Bijlmermeer: een ethnic village', in: *Rooilijn* 1988 nr. 5, 134-139.

Mens, R., 'Le Corbusier en de Nederlandse architectuur (1920-1940)', in: *La France aux Pays-Bas* (P. Blom e.a., red.), Vianen 1985, 241-278.

Mens, R., B. Lootsma, J. Bosma, *Le Corbusier en Nederland*, Utrecht 1985.

Mentzel, M., 'Het stuurloze plannen. Vier geldverslindende rampen', in: *Vrij Nederland* 42 (1981a) 28, 15. [Recensie van Hall 1980.]

Mentzel, M., 'Planning; bureaucratie, pressie en opportunisme', in: *WonenTABK* 1981b nr. 2, 30. [Recensie van Hall 1980.]

Mentzel, M., 'De honingraat van de Bijlmer deed het leuk op de maquette', in: *Vrij Nederland* 43 (1982) 7, 16.

Mentzel, M., 'De planning van de Bijlmermeer: Achtergronden bij een stadsuitbreiding', in: *Planologische discussiebijdragen* II, Delft, 1986, 457-466.

- Mentzel, M., 'Infrastructuurplanning', in: *Economisch Statistische Berichten* 18-3-1987a, 274-275. [Recensie van Feldman 1985.]
- Mentzel, M., 'Op zoek naar rationaliteit', in: *Economisch Statistische Berichten* 10-6-1987 b, 564. [Recensie van Faludi 1986.]
- Mentzel, M., 'Rationaliteit en besluitvorming over geavanceerde technologieprojecten', in: *Planologische Diskussiebijdragen 1987*, deel II (Delft 1987c), 553-562.
- Mentzel, M., 'Professionalisering van volkshuisvesting en stedenbouw aan het begin van de eeuw', in: *Socialisme en Democratie* 45 (1988a) 2, 55-58. [Recensie van De Ruijter 1987.]
- Mentzel, M., 'Van Amsterdam-Bijlmer naar Amsterdam-Zuidoost: een spectaculaire geschiedenis', in: *Rom-magazine* 6 (1988b) 3, 13-15. [Recensie van Verhagen 1986.]
- Merlin, P., *Les villes nouvelles*, Paris 1969.
- Merton, R.K., 'The sociology of knowledge', in: R.K. Merton, *Social theory and social structure. Toward the codification of theory and research*, Chicago 1949 (1945), 217-246.
- Messing, F., 'Het economische leven in Nederland 1945-1980', in: *Algemene geschiedenis der Nederlanden*, XV, *Nieuwste Tijd*, Haarlem 1982, 155-202.
- Mingione, E., 'Urban sociology', in: Himmelstrand (1986), *The social reproduction*, 164-184.
- Mitscherlich, A., *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zur Unfrieden*, Frankfurt 1968 (1965).
- Mitscherlich, A., *Thesen zur Stadt der Zukunft*, Frankfurt 1971.
- Mok, A.L., *Beroepen in actie. Bijdrage tot een beroepensociologie*, Meppel 1973.
- Mucchielli, R., *Le mythe de la cité idéale*, Paris 1960.
- Mulder, J.H., 'Een tuinstad "Slotermeer" genaamd', in: *Polytechnisch Tijdschrift*, uitgave B, nr. 21-22, 26-5-1953.
- Mulder, J.H., 'Het groen in de tuinsteden', in: *Werk in uitvoering 1961* nr. 9, 102-107.
- Mulder, J.H., *Op de drempel* (Openbare les Universiteit van Amsterdam), Amsterdam 1966.
- Mulder, J.H., 'Stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam in vogelvlucht', in: *Bouw* 1967, 784-787; 946-950.
- Mulder, J.H., 'Schaalveranderingen en markante punten in de stedenbouw de afgelopen 40 jaar', in: *Stedenbouw en Volkshuisvesting* 1973, 99-104.
- Mulder, J.H., 'De bouw van de stad', in: T. Koot (red.), *De glorie van Amsterdam*, Amsterdam 1975, 82-94.
- Müller, M., *Architektur und Avantgarde. Ein vergessenes Projekt der Moderne?*, Frankfurt 1984.
- Mumford, L., 'The high-rise fashion', in: *Town and Country Planning* nr. 111, June 1953.
- Mumford, L., *The city in history. Its origin, its transformations and its prospects*, New York 1961.
- Nas, P., 'Denken over de toekomst van de stad', in: *De stad van de toekomst. Tussen crisis en renaissance*, (N. Nelissen, red.), Zeist 1988, 49-66.
- Nassuth, G.S., A. de Gier, 'Voltooiing van Bos en Lommer', in: *Ons Amsterdam* 1964, 187v.
- Nederlandse architectuur en stedenbouw 1945-1980* (Met bijdragen van R. Roegholt e.a.), Amsterdam 1984.
- Nederlandse Huishoudraad, *Wonen in hoogbouw*. (Verslag van een bijeenkomst, 8-12-1966), Rotterdam 1967.
- Newman, O., *Defensible space. Crime prevention through urban design*, New York 1972.
- Nieuwe steden in Nederland? Het sociale, het ruimtelijke en het bestuurlijke aspekt*, Alphen aan den Rijn 1957.
- Nieuwenhuijsen, P., 'Het onderschatte project van de Partij van de Arbeid. Veertig jaar gemeentepolitiek' in: *Het negende jaarboek voor het democratisch socialisme*, Amsterdam 1988, 59-104.

- Nooteboom, C., *Nooit gebouwd Nederland*, Weesp 1983 (1980).
- Nota inzake de ruimtelijke ordening in Nederland, Den Haag 1960.
- 'Nota over beleidsvorming bij stadsvernieuwing en inspraak van het gemeenteraadslid Van Thijn c.s. en het preadvies van B en W van Amsterdam n.a.v. deze nota (samenvatting)', in: Raad van advies voor de ruimtelijke ordening (1970), bijlage 1, 29-30.
- Noyon, R., *De sociologie in het onderzoek naar bouwen en wonen*, Vakgroep sociologie en gebouwde omgeving, Universiteit van Amsterdam 1984.
- Olsen, D.J., *The city as an work of art*. London, Paris, Vienna, New Haven 1986.
- Oppedijk van Veen, W.M., *Produktontwikkeling en konsumentenonderzoek*, Delft 1986.
- Oskam, A.W., 'Bijlmermeer city extension.' (Paper IFHP-congres Budapest 1985.)
- Ottenhof, F. (red.), *Goedkope arbeiderswoningen*, Rotterdam 1936 (Heruitgave Amsterdam 1981).
- Ottens, E., 'Ik moet naar een kleinere woning omzien, want mijn gezin wordt te groot.' 125 jaar sociale woningbouw in Amsterdam, Amsterdam 1975.
- Ottens, E., 'Volkshuisvesting op een keerpunt', in: *Wonen-TABK* 1979 nr. 19, 9-40.
- Ottens, E., 'Het ontstaan en de toekomst van het Amsterdamse overloopleid', in: *Wonen-TABK* 1980 nr. 19, 22-26.
- Otto, K. (herausg.), *Die Stadt von Morgen. Gegenwartsprobleme für alle*, Berlin 1959.
- Oud, P.J., *Honderd jaren: een eeuw van staatskundige vormgeving in Nederland 1840-1940*. (Bewerkt en voor de periode na 1940 aangevuld door J. Bosmans), Assen 1987 (1946).
- Pahl, R.E., 'Concepts in context: pursuing the urban of "urban" sociology', in: Fraser en Sutcliffe 1983, 371-382.
- Pawley, M., *Architecture versus housing*, New York 1971.
- Pickvance, C.G. (ed.), *Urban sociology*, London 1976.
- Poel, D.C. van der, *Mens en woning in de gemeenschap. Enkele sociologische aspecten van het wonen*, Z.p., z.j. (1958).
- Poggioli, R., *The theory of the avant-garde*, Cambridge, Mass. 1968 (1962).
- Polak, H., *Het kleine land met zijn grote schoonheid*, Amsterdam 1941.
- Prak, N.L., 'De ontwikkeling van het nieuwe bouwen', in: *Bouwen 20/40*. (Catalogus Van Abbeemuseum), Eindhoven 1971.
- Prak, N.L., 'Zeventig jaar Woningwet, huizen, plannen, voorschriften', in: *Handboek Bouwen en Wonen* afl. 8 (juni 1976), 1-36.
- Prak, N.L., 'Vernieuwing van nieuwbouw', in: A. Hendriks e.a., *De veranderende bouwopgave*, Weesp 1984, 149-156.
- Prak, N.L., *Architects: the noted and the ignored*, Chicester 1984.
- Priemus, H., 'Bijlmermeer: hedendaagse woningen tegen toekomstige huren', in: *Goed Wonen*, juli 1968, 2-5.
- Priemus, H., 'Bouwen en wonen, een onontwarbare knoop', in: *Wonen* maart 1971, 3-5.
- Priemus, H., *Bouwen en wonen. Inleiding in de woningbouw en volkshuisvesting*, Den Haag 1970.
- Priemus, H., *Nederlandse woontheorieën*, Delft 1984.
- Priemus, H., 'Morgenstond. Wel en wee van de vier Haagse flats', in: *Bouw* 1985 nr. 11, bijlage.
- Priemus, H., 'Post-war public high-rise housing estates: what went wrong with housing policy, with the design and with the management', in: *The Netherlands Journal of Housing and Environmental Research* (1986a), 157-185.
- Priemus, H., 'The spirit of St. Louis: de neergang van Pruitt-Igoe', Delft 1986b.
- Priemus, H., 'Hoogbouw en het gelijk van De Jonge', in: H. van Hoogdalem e.a. (red.), *Tussen pen en potlood*, Delft 1986c, 87-94.
- Projektburo Hoogbouw Bijlmermeer, *Een plan voor de Bijlmer*, Amsterdam 1983.

Projectburo Hoogbouw Bijlmermeer, Stichting Wijkopbouworgaan Bijlmermeer en Woningcorporatie Nieuw Amsterdam, *De Bijlmer in de lift. Verbeteringsvoorstellen voor flats en woonomgeving*, Amsterdam 1984.

Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland, *Woonmilieu-voorkeuren in de regio Amsterdam*, Haarlem 1987.

Raad van advies voor de ruimtelijke ordening. *Advies inzake het betrekken van de bevolking bij de vorming van het ruimtelijke beleid*, Zitting 1969-1970 nr 2, 8 juli 1970).

Rainer, R., *Kriterien der wohnlichen Stadt. Trendwende in Wohnungswesen und Städtebau*, Graz 1978.

Rasmussen, S.E., *Architectuur beleven*, Den Haag 1983 (1957).

Ravetz, A., *Model estate. Planned housing at Quarry Hill, Leeds*, London 1974.

Ravetz, A., *Remaking cities. Contradictions of the recent urban environment*, London 1980.

Ravetz, A., 'Planning and the environment in the modern world: a review', in: *Built Environment* 7 (1981) 2, 130-137.

Ravetz, A., *The government of space. Town planning in modern society*, London 1986.

Raymond, H., N. Haumont, e.a., *L'habitat pavillonnaire*, Paris 1971 (1966).

Rebel, B., 'De Amsterdamse architectenvereniging "de 8"', in: *Het Nieuwe Bouwen. Amsterdam 1920-1960*, Delft 1983, 8-51.

Rebel, B., *Het Nieuwe Bouwen. Het functionalisme in Nederland 1918-1945*, Assen 1983.

Regt, A. de, *Arbeidersgezinnen en beschavingsarbeid. Ontwikkelingen in Nederland 1870-1940*, Meppel 1984.

Reiner, T.A., *The place of the ideal community in urban planning*, Philadelphia 1963 (1962).

Reiner, T.A., M.A. Hindery, 'City planning. Images of the ideal and the existing city', in: Rodwin en Hollister (1984), 133-150.

Riethof, J.D., '50 jaar stadsontwikkeling Amsterdam', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* 59 (1978), 436-451.

Rijksdienst voor de Monumentenzorg, *Stedebouwkundige ontwikkelingen (1850-1940)*, Zeist 1987.

Ringer, A., 'A. Keppler, Schemaplan voor Amsterdam, 1924', in: *Catalogus Het Nieuwe Bouwen. Voorgeschiedenis*, Delft 1982, p. 107.

RIW Research Instituut voor de Woningbouw TH Delft, *Hoog wonen. Een verslag van een evaluerend bewonersonderzoek in negen hoogbouwkomplexen*, Den Haag 1972.

Rodwin, L., R.M. Hollister (eds.), *Cities of the mind. Images and themes of the city in the social sciences*, New York 1984.

Roegholt, R., *Amsterdam in de twintigste eeuw, deel I 1919-1945*, Utrecht/Antwerpen 1976.

Roegholt, R., 'De onvoltooide democratie'. in: J. en A. Romein, *De lage landen bij de zee*, Amsterdam 1977, 643-687.

Roegholt, R., *Amsterdam in de twintigste eeuw, deel II 1945-1970*, Utrecht/Antwerpen 1979.

Roncayolo, M. (red.), *La ville d'aujourd'hui* (Histoire de la France Urbaine, 5), Paris 1985. *Rooilijn*, Themanummer 'De Bijlmermeer', 1988 nr 4, (Bijdragen van E. Verhagen; M. van der Zwan en S. Lenos; J. de Haan; D.B. Stadig; R. Jansen en K. Zaunbrecher; B. van Dijk en H.J. Korthals Altes).

Rooy, P. de, *Werklozenzorg en werkloosheidsbestrijding 1917-1940. Landelijk en Amsterdams beleid*, diss. Universiteit van Amsterdam 1979.

Rooyen, M. van, 'Politieke achtergronden van de tuinstad', in: *Wonen in het verleden* (1987), 157-169.

Rosenau, H., *The ideal city in its architectural evolution*, London 1959. [*The ideal city. Its architectural evolution in Europe*, London/New York 1983.]

- Rosenthal, U., *Rampen, rellen en gijzelingen*, Amsterdam 1984.
- Rosenthal, U., 'Crisis decision making in the Netherlands', in: *The Netherlands Journal of Sociology* 23 (1987) 1, 103-129.
- Rossum, V. van, 'Architectuur en stad in 1913: de overstap van bouwkunst naar stedenbouw', in: De Vries (1988), 132-154.
- Rossum, J.A. van, J.F. Verhulst, A.L.J. Goethals, *Voorstudie naar beheer en exploitatie van hoge woongebouwen: het bewonersperspectief*, Amsterdam 1981.
- Rottier, H., *Stedelijke structuren*, Muiderberg 1978.
- Ruijter, P. de, *Voor volkshuisvesting en stedenbouw*, (diss. Universiteit van Amsterdam), Utrecht z.j. (1987).
- Runciman, W.G., *A treatise on social theory*. Vol. 1, *The methodology of social theory*, Cambridge 1983.
- Rybczynski, W., *Home. A short history of an idea*, Harmondsworth 1987 (1986).
- Schaar, J. van der, *Groei en bloei van het Nederlandse volkshuisvestingsbeleid*, Delft 1987 (diss.).
- Scheffer, L.S.P., *Herinneringen aan de periode 1887-1963*, Den Haag 1987.
- Schemel, H.J., *Erholung im Nachbereich städtischer Verdichtung*, Stuttgart etc. 1974.
- Schierz, H., *Der Wohnweg*, diss. Technische Hochschule Aachen 1961.
- Schmidt-Reelenberg, N., *Soziologie und Städtebau. Versuch einer systematischen Grundlegung*, Stuttgart 1968.
- Schoenmakers, L., 'De Tuinstadcommissie', in: Hellinga en De Ruijter (1985), 22-27.
- Schoof, H., *Idealstädte und Stadtmodelle als theoretische Planungskonzepte. Beitrag zur räumlich funktionalen Organisation der Stadt*, Karlsruhe 1965 (diss. TH).
- Schorske, C.E., *Fin-de-siècle Vienna. Politics and culture*, New York 1981.
- Schouten, N.C., 'De waardering van het eengezinshuis in Frankrijk', in: *Stedenbouw en volkshuisvesting* 1966 nr. 12, 357-359.
- Schouten, N.C., *Het woonmilieu. Sociologische overwegingen met betrekking tot de naaste omgeving van de woning*, Assen 1967 (diss. RUU).
- Schrumpff, M., *Stadtbau-Utopien und Gesellschaft. Die Bedeutungswandel utopischer Stadtmodelle unter sozialem Aspekt*, Gütersloh 1972.
- Scoffham, E.R., *The shape of British housing*, London/New York 1984.
- Short, J., *Housing in Britain. The postwar experience*, London 1982.
- Smit, F., 'Pleidooi voor een naief-realistische stedenbouw', in: *Wonen-TABK* nr. 13, 5-20.
- Smithson, A., P. Smithson, *Urban structuring*, Londen/New York 1967.
- Snellen, I.Th.M., 'Planning en openbaar bestuur in de verzorgingsstaat. Een confrontatie van staatsrecht en beleidswetenschap', in: *Benaderingen van planning. Vier pre-adviezen over beeldvorming in het openbaar bestuur*. Reeks voorstudies en achtergronden nr. 22. Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. Den Haag 1980.
- Snellen, I.Th.M., *Planmatig planmatig*, Alphen aan den Rijn 1984.
- Snellen, I.Th.M., *Boeiend en geboeid. Ambivalenties en ambities in de bestuurskunde*, Alphen aan den Rijn 1987 (oratie).
- Soliman, A., *Das Hochhaus in Städtebau und Architektur*, Zurich 1961.
- Spencer, C.S., 'André Volten. Sculpture for architecture', in: *Studio* 165 (febr. 1963), 68-71.
- De stad in nieuwe vormen (congresbijdragen), in: *Tijdschrift Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap*, jan. 1963.
- Stadsrandplan Zuid Zuidoost agglomeratie Amsterdam*, Beknopte nota van toelichting. Bevat als bijvoegsel: De hoofdbestemmingen in het structuurplan. Veronderstellingen en berekeningen, Maart 1961.
- Stark, W., 'Sociology of knowledge', in: *The encyclopedia of philosophy*, vol 7, New York/Londen 1967, 475-478.
- Stedenbouw in de jaren '80*, (Studierapport 37 Rijksplanologische Dienst), Den Haag 1987.
- Stemers, Th., M. Klaren, T. van Doormaal, 'De Bijlmer', in: *Wonen-TABK* 1974 nr. 15, 5-15; nr. 16, 5-18; nr. 17, 5-26.

- Stehr, N., V. Meja (herausg.) *Wissenssoziologie*, (Sonderheft *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*), 1980 nr. 20.
- Steigenga, W., *Moderne planologie*, Utrecht/Antwerpen 1964.
- Steigenga, W., 'Vraagstukken rond de verstedelijking', in: *Socialisme en Democratie* 23 (1966) 6, 401-423.
- Stichting Bouwcentrum, *Het oordeel van bewoners*, Rotterdam 1967.
- Stichting Wijkopbouworgaan Bijlmeer, *Van de Bijlmer meer maken. Een deltaplan voor de Bijlmermeer*, Amsterdam 1980.
- Stokvis, W., *Cobra. Geschiedenis, voorspel en betekenis van een beweging in de kunst van na de tweede wereldoorlog*, Amsterdam 1980 (diss. RUU 1973).
- Stolzenburg, R., *Het sociaal-wetenschappelijk onderzoek bij het uitbreidings- en structuurplan. Een sociografische opgave*, Eindhoven 1984 (diss. TH).
- Stoppelenburg, P.A., 'Nieuwe stedenbouw als maatschappelijk verschijnsel' in: *De Straat. Vorm van samenleven*. Catalogus Stedelijk Van Abbemuseum Eindhoven 1972, 142-147.
- Stoppelenburg, P.A., *Woonmilieu en woongedrag. Een evaluatieonderzoek naar bewoners van een aantal naoorlogse woonwijken in Amsterdam*, Tilburg 1982 (diss.).
- Studiecommissie Woonwijken, *Het vraagstuk der nieuwe woonwijken in Nederland*, Alphen aan den Rijn 1960.
- Studiegroep Woningarchitectuur BNA, *Gronden en achtergronden van woning en wijk. Een bijdrage tot het 'herstel' van de vernieuwing op het gebied van het wonen*, Amsterdam 1955.
- Stuurman, S., *Verzuiling, kapitalisme en patriarchaat. Aspecten van de ontwikkeling van de moderne staat in Nederland*, Nijmegen 1983.
- Sutcliffe, A., *The history of urban and regional planning, a bibliography*, London 1981.
- Sutcliffe, A., 'Why planning history?', in: *Built Environment* 7 (1981) 2, 65-67.
- Sutcliffe, A. (ed.), *Multi storey living. The British working-class experience*, London 1974.
- Sutcliffe, A. (ed.), *British townplanning: the formative years*, Leicester 1981.
- Sutcliffe, A. (ed.), *Metropolis 1840-1940*, London 1984.
- Swaan, A. de, *De Olympische hoogte. Over Amsterdam en de Spelen van 1992*, Amsterdam 1985.
- Tacken, M., J. de Kleyn, *Beleving van woonsituaties*, Delft 1979.
- Tafari, M., *Ontwerp en utopie. Architectuur en ontwikkeling van het kapitalisme*, Nijmegen 1978 (1973).
- Tafari, M., *The sphere and the labyrinth. Avant-gardes an architecture from Piranesi to the 1970s*, Cambridge, Mass. 1987 (1980).
- Tas, L., 'De produktie van een- of meergezinshuizen sinds de oorlog in cijfers', in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw* 47 (1966), 315-320.
- Tas, L., 'Hoogbouw. Ontwikkeling en geografische spreiding sinds 1962', in: *Stedebouwen Volkshuisvesting* 49 (1968), 413-418.
- Taverne, E., 'Architectuurhistorie lijdt onder elitaire opleiding', in: *Wonen-TABK* 1977 nr. 15, 14-18.
- Taverne, E., 'Architects without architecture. Architectuurdiscussie in Nederland 1940-1980', in: Barbieri (1983), 24-35.
- Taverne, E., 'Vragen aan een prille discipline. De geschiedenis van de ruimtelijke planning in Nederland', in: *Archis* 1986 nr. 6, 40-46.
- Tijen, W. van, 'Het Woongebouw Bergpolder in aanbouw', in: *De 8 en opbouw* (1934) 45-49.
- Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers*, Brochure B & W van Amsterdam, 1962.
- Tweede Nota over de ruimtelijke ordening in Nederland*, Den Haag 1966.
- 'De urbanisatie in Nederland', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* 46 (1965) 1, 3-8 (Samenvatting nota Stedebouwkundige Raad).

- Vaart, D. van der, J. van Weesep, *Inspiratiebronnen: buitenlands en Nederlands stedelijk onderzoek*, Stedelijke netwerken Rapport nr. 5, januari 1987.
- Velde, J.J. van der, *Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967*, Amsterdam 1968.
- Verhagen, E. (red.), *Om de nieuwe toekomst van 100.000 Amsterdammers*. Verslag van een symposium, Amsterdam 1983.
- Verhagen, E., *Van Bijlmermeerpolder tot Amsterdam Zuidoost*, Den Haag 1987.
- Verhey, E., G. van Westerloo, *De flat*, Kleurkatern Vrij Nederland 4-9-1982.
- Vermeersch, Ch., *De structuurplanning als type ruimtelijke planning: een geldig alternatief*, Brussel 1977 (diss. KU Leuven).
- Verslag van de vergadering over de Tweede Nota inzake de Ruimtelijke Ordening in Nederland*, Uitgave NIROV, Alphen aan den Rijn 1966.
- André Volten I:100, Catalogus Rijksmuseum Krüller-Müller, Otterlo 1985.
- Het vraagstuk de nieuwe woonwijken in Nederland*, (Rapport van de studietoelichting woonwijken. Secr. H.M. Jolles), Alphen aan den Rijn 1960.
- Vreeze, N. de, 'Het kwaliteitsbegrip in de volkshuisvesting. I. De institutionele ontwikkeling van de volkswoningbouw', in: *Archis* 1987, nr. 11, 20-29.
- Vries, O.M., L. Mosselman, *Kosten en baten voor de overheid bij de verdichting*, Amsterdam 1985.
- Vries, B. de, 'Provo van binnenuit', in: Frenkel (1966), 19-32.
- Vries, J. de (red.), *Nederland 1913. Een reconstructie van het culturele leven*, z. p. (Amsterdam) 1988.
- Wagenaar, M., e.a., *Van stadskern tot stadsgewest*, Amsterdam 1984.
- Wegener Sleswijk, C., 'Amsterdam bouwt aan zijn toekomst', in: *Jaarboek Amstelodamum* 47 (1960), p. 123v, 150v, 185v, 198v.
- Weijde, H. van der (red.), *Ruimtelijke ordening in Nederland*, Alphen aan den Rijn 1976.
- Wiardi Beckman Stichting, *Mens en Stad*, Amsterdam 1953.
- Wiardi Beckman Stichting, *Beter Wonen*. (Om de kwaliteit van het bestaan, deel 3), Amsterdam 1963.
- Wijdeveld, H.Th., *1885 - 1985. Mijn eerste eeuw*, Oosterbeek 1985.
- Wissink, G.A., 'Inleidende beschouwingen', in: *De stad in nieuwe vormen* (1963), 12-21.
- Wit, R.J. de, 'Den Uyl als wethouder', in: Jansen van Galen en Vuijsje (1985), 75-86.
- Woldring, H.E.S., *Karl Mannheim. The development of his thought*, Assen 1986.
- Woningdienst, *Wonen in hoogbouw. Een onderzoek in een complex van 900 woningen in Amsterdam-Osdorp*, Amsterdam 1964.
- Woningdienst Amsterdam, *Amsterdam als woonstad*, (10 delen 1963-1967).
- Woods, S., *The man in the street. A polemic on urbanism*, Harmondsworth 1975.
- Woud, A. van der, *Het Nieuwe Bouwen*. CIAM, Delft 1983.
- Woud, A. van der, 'Cornelis van Eesteren 1897-1988', in: *Archis* 1988 nr. 4, 4-5.
- Zandvoort, F.J., 'In memoriam ir. A. de Gier', in: *Stedebouwen Volkshuisvesting* 61 (1980), p. 560.
- Zanstra, P., 'Enige opmerkingen over functionele stedebouw. Naar aanleiding van het gereedkomen van Sloterveer in Amsterdam', in: *Bouwkundig Weekblad* 1955, 458-462.
- Zanstra, P., 'De toekomst van het functionalisme', in: *Intermediair* 15 (1979) 51, 35-45.

VERANTWOORDING AFBEELDINGEN

Constant. New Babylon (Catalogus Haags Gemeentemuseum ©

Constant/1974 c/o Beeldrecht Amsterdam): 4, 4.1, 4.2.

Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam: 9.3, 9.4.

Gemeentebld Amsterdam: 1.

Historisch-topografische Atlas, Gemeentearchief Amsterdam: 2.1, 2.3, 3.3, 3.5, 7.6, 7.7, 7.14, 8.1.

D. Grinberg, *Housing in the Netherlands*: 6.7.

Fas Keuzenkamp (juni 1987): 7.11, 8.1, 8.2.

Le Corbusier, *La ville radieuse* © Le Corbusier/1935, c/o Beeldrecht Amsterdam: 3, 6.3, 6.4.

Vincent Mentzel (maart 1989): 2.5, 2.6, 2.7, 7.8, 7.9, 8.4, 9.1, 9.2, 9.5, 9.6.

Nederlands Documentatiecentrum voor de Bouwkunst, Amsterdam: 2.2.

Stadsuitbreiding en -vernieuwing in Amsterdam (brochure z.j.): 7.1.

Urbanisme 1987 nr. 219: 9.7.

H.Th. Wijdeveld, *1885-1985. Mijn eerste eeuw*: 6.5, 6.6.

Zie voorts de bijschriften bij de afbeeldingen.

NAMENREGISTER

Aarden, J.M. 90
Aartsen, J. van 63,94,102
Abrahamse, E.J. 37
Ailly, A.J. d' 74
Alberts, C.A. 220
Alozerij, J.F.A. 149,154
Angenot, L.H.J. 72,143,145,147,149,150,165
Ankersmit, J.F. 32
Baas, G. 155,157,169,170,175
Bahrtdt, H.P. 68,111
Bakema, J.B. 68,106,121
Bauer-Wurster, C. 110
Beernink, H.K.J. 204
Berg, G.J. van den 69,118,119,125,143,144
Bergh, G. van den 48
Beusekom, H.G. van 26,122
Blaauw, M.P. 143,155,147
Bock, M. 30
Boeken, A. 29
Boerlage, S. 199
Bogaers P.C.W.M. 77,89,107,156,170,171,172,173,186,191,197,200,241
Boissevain, W. 37
Bommer, J. 78
Bos, A. 52
Bos, A.W. 34,35,115
Brinkgreve, G. 160,161,175
Brinkman, M. 28,114,124
Broek, J.H. van den 116,121
Brokx, G.P.H. 228
Brugmans, H. 26
Bruin, W. 143,145,147,165,189
Bruyn, W.J. 57,142,238
Burnett, J. 111
Buskens, H.M. 108,170
Cals, J.M.L.Th. 71,129
Cammen, H. van der 52
Cler, C. de 166
Constant, 75,176,126,220,241
Cooney, E. 110

Das, R. 120
 Dilthey, W. 239
 Doesburg, Th. van 28
 Dooijes, D. 159,175
 Doormaal, T. van 226
 Drees, W. 45,71
 Drucker, H.L. 21
 Duijn, R. van 76
 Duiker, J. 28,112,124
 Dunleavy, P. 111,117
 Eesteren, C. van 28,29,41,143,145,146,164
 Egas, C. 76
 Elsenburg, Th.C.M.A. 74,89,127,155,157,166,170,175,177,187,200
 Embden, S.J. van 118,121,125
 Esher, L. 110
 Evers, A. 163
 Eyck, A. van 68,220
 Feith, J. 30
 Fledderus, R.H. 118
 Flier, G. van der 170
 Geerts, K. 184, 196
 Giedion, S. 99
 Gier, A. de 70,76,123,134,135,143,145,147,164,167,170
 Gijswijt, A.J. 238
 Göderitz, J. 95
 Goeman Borgesius, H. 20
 Goodman, Paul 19
 Goodman, Percival 19
 Gool, F.J. van 131,163,154,166,178,189
 Granpré Molière, M.J. 28,29
 Grinberg, D.I. 112,116
 Groet, J. 196
 Groosman, E. 180
 Groot, R. de 223
 Gropius, W. 117,118,125
 Gruijters, J.P.A. 120
 Grunfeld, F. 223
 Haan, G. de 149
 Haar, J. ter 35
 Habermas, J. 239
 Hall, P. 235
 Hall, G. van 57,74,81,88,127,158,191
 Hazewinkel, T. 220
 Heimans, A. 105
 Heinemeijer, W.F. 66,68
 Hertzberger, H. 122
 Hovens Greve, H.J.A. 123
 Howard, E. 19,35

Hudig, D. 35,114
 Huet, B. 232
 Hull, G. van 't 112,143,145,169
 Janis, I.L. 242,243,245
 Jelles, E.J. 131,163,166,178
 Jephcott, P. 110,111
 Jolles, H.M. 163,168,190,241
 Jong, L. de 25
 Jong, P. de 76
 Jonge, D. de 52,69,104,105
 Karsten, C. 29,56
 Kastelein, D.D.W.J. 127,143,167
 Keppler, A. 33,34,35,36,237
 Klaren, M. 226
 Kleijn, A. 122,165
 Klerk, L.A. de 52
 Klerk, M. de 29,38,40
 Koolhaas, R. 232
 Kousbroek, R. 30
 Kramer, P.L. 29
 Kromhout, A.C. 196
 Kromhout, W. 28
 Laing, H. du 226
 Lange, J. de 84
 Le Cavelier, R.T.J. 159
 Le Corbusier 19,29,96,99,100,117,124,126,191,219,235
 Leeftang, S.A. 120
 Locher, F. 63
 Locher, J.L. 63
 Loghem, J. van 28,29,113,116,124
 Lohuizen, Th.K. van 41
 Lynch, K. 138
 Maaskant, H.A. 118
 Mannheim, K. 239
 Mann, L. 242,243,245
 Marx, K. 239
 Masset, L.M.A. 84
 Mastenbroek, J. 191
 Matteman, L. 221,222,233
 Meijer, G.H. 170
 Merkelbach, B. 28,29,56,61,143
 Merton, R.K. 239,240
 Miermans, C. 188
 Mies van der Rohe, L. 29
 Mitscherlich, A. 112
 Mondriaan, P. 28
 Mulder, G. 227
 Mulder J.H. 127,134,143,145,147,150,155,157,161,164,165,167,169,178,190

Nassuth, G.S. 145,150,164,169
 Nietzsche, F. 239
 Nieuwenhuys, zie Constant
 Nipperus, H.J. 143,159,164,221
 Nycolaas, J. 47,49
 Oskam, A.W. 232
 Ottenhof, F. 196
 Oud, J.J.P. 28
 Ouwerkerk, H.G. 153,154
 Petri, J. 221
 Ploeg, J.G. van der, 121
 Poel, D.C. van der 108
 Polak, W. 204
 Pol, A.P.T. van 169,189,199,200
 Priemus, H. 221
 Prinsen, M.J. 63,142
 Pruijs, S.M. 221
 Quené, Th. 164,165
 Rainer, R. 95,122
 Rasmussen, S.E. 218
 Reiner, Th.A. 7
 Ribbius Peletier, A.E. 94,143
 Rietveld, G.Th. 28,29,118,125
 Rijnboutt, K. 196
 Rodrigues de Miranda, S. 35,142
 Roegholt, R. 76
 Roelse, J. 188
 Röling, W. 221
 Roorda van Eysinga, N.P.H.J. 178
 Rosenau, H. 7
 Rossen, T.B. 161
 Rothuizen, W.L.B.J. 120
 Rottier, H. 51
 Schaar, J. van der 47
 Scheffer, L.S.P. 41,142
 Scheps, J.H. 84,89,90,148
 Schermerhorn, W. 45,71
 Scherpenhuizen, J.Th. 155,167
 Schierz, H. 152
 Schip, W.F.H. van het 177,199
 Schuiling, D. 223
 Schut, W.F. 118,121,125,166,167,204
 Seegers, L. 55,159,161
 Sinnige, W.H. 221
 Slebos, D. 131,163,166,168,178
 Slebos, D.L.H. 184
 Smithson, A. 67
 Smithson, P. 67

Staal, J.F. 114
 Stam, M. 29
 Steemers, T. 226
 Steenberg, E. 199
 Steigenga, W. 50,118,120,166
 Struycken, A.A.M. 82
 Swaan, A. de 232
 Tak, P.L. 20
 Taverne, E. 65,69
 Tellegen, J.W.C. 21
 Thijn, Ed. van 221
 Tijen, W. van 28,52,114,118,123,124
 Toxopeus, E.H. 83,84,89,90
 Treub, M.W.F. 21
 Troelstra, P.J. 25,32
 Uyl, J.M. den 74,77,88,155,157,158,162,233
 Veld, A. in 't 63,145
 Veld, J. in 't 59,63
 Velde, J.J. van der 50,55,59,61,66,169
 Vink, J. 145,170,190
 Vlugt, L.C. van der 28,114,124
 Volten, A. 163,190,241
 Wallace, A.F.C. 110
 Walraven, A. van 143,155,167,170
 Weber, M. 239
 Wegener Sleeswijk, C. 164,169,190
 Weijde, H. van der 94
 Westerhout, Th.J. 90
 Westermann, H. 145,167
 Wibaut, F.M. 32,35,37,39
 Wiebenga, J.G. 29,112,113,124,191
 Wielemaker-Dijkhuis, J.H. 223
 Wijck, F.H.C. van 175
 Wijdeveld, H.T. 30,112,113,124,191
 Willemsen, A. 232
 Wils, J. 28
 Wissing, W. 123
 Wissink, G.A. 169,221
 Wit R.J. de 165,166,168,170,171,172,173,175,182,187,189,233
 Witsen, J. 70
 Witteveen, W. 37
 Witte, H.B.J. 63,77,93,102
 Woud, A. van der 69
 Zanstra, P. 29,54,163,164,158,169
 Zuiderhoek, D. 143,156

CURRICULUM VITAE

Maarten Abraham Mentzel werd geboren op 12 januari 1949 te Amsterdam. Na het eindexamen gymnasium bèta (Gemeentelijk Lyceum Dordrecht, 1968) studeerde hij godsdienstwetenschappen en wijsbegeerte aan de Rijksuniversiteit Leiden en de Universiteit van Amsterdam (doctoraal examen 1975) en sociale wetenschappen (afstudeerrichting planologie) aan de Universiteit van Amsterdam (doctoraal examen 1978).

Sedert 1979 is hij verbonden aan de Technische Hogeschool (thans: Technische Universiteit) Delft, faculteiten der Wijsbegeerte en Technische Maatschappijwetenschappen, Civiele Techniek, en Bouwkunde.

Van 1979 tot 1983 was hij lid van de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw.