

Vitaliteit in Amsterdamse wijken
Een analyse van Oud-Zuid en Bijlmermeer

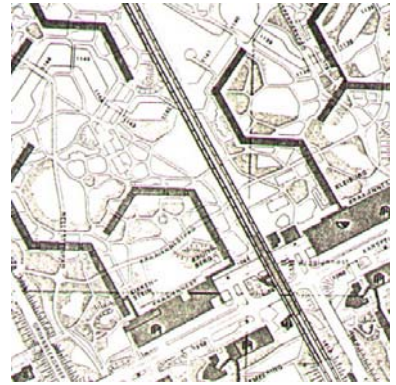




Binnenstad Amsterdam



Oud-Zuid



Bijlmermeer

Voorwoord

In de V2 stond het doen van een onderzoek centraal. Ons onderwerp – gebiedsgericht beheer – bracht ons op het idee om als concreet gebied Amsterdam te pakken. We hebben het dan over de grootste stad van Nederland, de stad met de meeste nationaliteiten ter wereld, een stad die door de eeuwen heen een ambiance ontwikkelde die haar zo aantrekkelijk maakt voor velen. Maar zoals zoveel grote steden, kampt ook Amsterdam met problemen. Het bekendste voorbeeld is de Bijlmermeer, wat een utopie leek, maar uiteindelijk een drama bleek te zijn. Hugo Priemus wees ons op de Pijp als wijk die zo verloederde dat ze tot slopen gedoemd leek. Echter, de wijk krabbelde langzaam weer op en is inmiddels uitgegroeid tot een sfeervol en geliefd stukje Amsterdam.

Tijdens ons onderzoek hebben we verschillende bezoeken gebracht aan Amsterdam en ervaren wat voor een enorme tegenstellingen er bestaan tussen de Bijlmermeer en Oud-Zuid. Maar zelfs al een tramrit vanuit de binnenstad richting zuid liet het enorme contrast zien binnen Oud-Zuid, van een zeer drukke Pijp naar een rustig Zuid. Een excursie naar de Bijlmermeer vertelde ons vooral over de vernieuwingsplannen en maakte het belang van bewonersparticipatie duidelijk.

Als studenten van verschillende studies (stadsgeografie Utrecht en bouwkunde Delft) hebben we de afgelopen periode een goede samenwerking gehad waarbij we elkaar vaak konden aanvullen. Al met al was het een boeiende en uiteindelijk wel geslaagde leerweg en we bieden dan ook met een goed gevoel deze scriptie aan.

Joke van der Star en Judit Bax
Delft, 12 december 2001

Inhoud

Voorwoord	3
1. Inleiding	5
2. Theorie en gebruikte begrippen.....	7
2.1 De diversiteittheorie van Jane Jacobs	7
2.2 Gebiedsgericht beheer	8
2.3 Operationalisatie	9
3. Oud-Zuid	10
3.1 Inleiding.....	10
3.2 Oorspronkelijke plan	10
3.3 Historische ontwikkeling	12
3.4 Huidige situatie	13
3.5 Sociale problemen	14
3.6 De toekomst van Oud-Zuid	15
4. De Bijlmermeer.....	17
4.1 Inleiding.....	17
4.2 Oorspronkelijke plan	17
4.3 Historische ontwikkeling	18
4.4 Huidige situatie	20
4.5 Sociale problemen	20
4.6 De toekomst van de Bijlmermeer.....	21
5. Vergelijking van de diversiteit van de gebieden.....	23
6. Nabeschuwing	24
Literatuur.....	25
Bijlage I Kaarten Amsterdam.....	26

1. Inleiding

Steden zijn het brandpunt van de samenleving. Er wonen veel verschillende mensen op een relatief kleine oppervlakte die gebruik maken van de vele dingen die de stad hen biedt. Elke stad en daarbinnen elk stadsdeel of zelfs straat heeft zijn eigen uiterlijke kenmerken en karaktertrekken. Bij de opzet van nieuwe wijken in een stad wordt altijd vanuit een achterliggend idee gewerkt dat in die periode leeft. Zo heeft elke bouwperiode zijn eigen kenmerken en achtergronden. Of de ideeën uit een bepaalde periode ook stroken met de werkelijkheid en vooral met de toekomstige situatie is bij de bouw echter nog maar de vraag. Zo kan een maatschappelijke probleem ontstaan: sociale problemen in bepaalde wijken waar de bebouwing en woonomgeving niet voldoen aan de (markt)behoefte. De vraag is nu of en welke sociale problemen veroorzaakt worden door de structuur van een wijk en hoe de problemen op te lossen zijn. Kan dit puur door beheer - in enge zin - of zijn er ingrijpendere ingrepen in de voorraad nodig? Dat zal dus aan de oorzaak van de problemen afhangen.

Jane Jacobs, een Amerikaanse onderzoekster, gaat hier in haar boek "Death and life of great American cities" onder andere op in. Zij heeft geprobeerd de basisvoorwaarden voor het succes van een stadsdeel of wijk uiteen te zetten voor Amerikaanse steden. Deze theorie zou van waarde kunnen zijn bij het belichten van de beheersproblematiek in Nederlandse steden. Het best te vergelijken met Amerikaanse steden qua schaalniveau is in Nederland Amsterdam. In dit onderzoek is er daarom gekozen om een tweetal Amsterdamse wijken te onderzoeken. Dit zal gebeuren aan de hand van de volgende probleemstelling.

Hoe is de ontwikkeling en de problematiek van de wijken Bijlmermeer en Oud Zuid in Amsterdam te beschrijven, en in hoeverre is het voldoen aan de voorwaarden die Jacobs in haar diversiteittheorie stelt van belang voor de beheersmogelijkheden van de wijken?

Er is gekozen voor de wijken Oud Zuid en de Bijlmermeer vanwege de specifieke achtergrond van deze wijken. Beide zijn van oorsprong uitbreidingswijken van Amsterdam. Ze zijn ontwikkeld in verschillende tijdsperioden met verschillende doelstellingen en hebben beide een interessante "levensloop".



Figuur 1 Oud-Zuid (boven) en de Bijlmermeer (Zuidoost) in de stad Amsterdam

Om tot een duidelijk antwoord op de bovenstaande probleemstelling te komen, zullen een aantal onderzoeksvragen worden opgesteld die beantwoord zullen worden in volgende hoofdstukken.

- Wat houdt de theorie van Jane Jacobs in?
- Hoe kan het begrip "beheer" worden gedefinieerd (enge of brede definitie)?
- Hoe hebben de stadsdelen Oud-Zuid en de Bijlmermeer zich ontwikkeld en wat zijn de consequenties voor het beheer? (ruimtelijke structuur en sociale problematiek)
- Wat waren de ideeën in de oorspronkelijke plannen van de Bijlmermeer en Oud Zuid?
- Wat is de huidige situatie in de wijken en hoe wordt dit ervaren? (objectief en subjectief)
- Wat zijn de toekomstplannen op ondermeer het gebied van beheer in de wijken?
- In hoeverre wordt er voldaan aan de voorwaarden van de theorie van Jane Jacobs tijdens de verschillende ontwikkelingsfasen in de wijken?

- In hoeverre zijn de voorwaarden van Jacobs ook in deze wijken van belang voor eventuele vitaliteit?

De aanpak is als volgt. We beginnen met het schrijven van het theoretisch kader, waarvoor we het genoemde boek van Jacobs gebruiken. Van daar uit definiëren we het begrip beheer tot een voor ons bruikbaar begrip. De voorwaarden van Jacobs moeten dan geoperationaliseerd worden, om ze vervolgens te kunnen toetsen aan de wijken Oud-Zuid en Bijlmermeer. In een beschrijving van deze wijken kijken we daarnaast met welke (sociale) problemen ze te kampen hebben. Dit alles moet uiteindelijk leiden tot een inzicht in de situatie van de wijken waardoor we de bovengenoemde probleemstelling kunnen beantwoorden.

De eerste twee onderzoeksvragen zullen in hoofdstuk 2 aan de orde komen. De ontwikkeling van en het beheer in de wijken Oud Zuid en de Bijlmer zal respectievelijk in hoofdstuk 3 en 4 belicht worden. In de laatste twee hoofdstukken zullen ten slotte de laatste onderzoeksvragen en de probleemstelling worden beantwoord. De sociale problematiek van de besproken wijken en de structuur zullen hierbij tegen elkaar worden afgezet, zodat duidelijk wordt welke (en in hoeverre) problemen voortkomen uit de stedenbouwkundige structuur en de diversiteit in de wijken.

2. Theorie en gebruikte begrippen

In dit hoofdstuk zal de theorie van Jane Jacobs over diversiteit in steden uitgelegd worden. Nadat vervolgens op het begrip beheer en de verschillende mogelijke betekenissen van dit begrip is ingegaan, kan in de volgende hoofdstukken de theorie als toetsingskader voor de ontwikkelingen in de twee onderzochte wijken dienen.

2.1 De diversiteittheorie van Jane Jacobs

In 1961 droeg Jane Jacobs haar ideeën over het leven in de grote stad uit in haar boek "death and life of great american cities". In dit ruim 450 pagina's tellende boek gaat ze uitgebreid in op de mogelijkheden en bedreigingen voor grootstedelijke leefmilieus. Ze belicht daarbij de oorzaken voor de bloei van sommige wijken en de teloorgang van andere. Dit doet ze door een aantal voorwaarden op te stellen die van belang zijn voor de, volgens haar, belangrijke diversiteit van wijken in grote steden. Deze voorwaarden zullen nu eerst aan de orde komen. Vervolgens zullen een aantal specifiek op beheer en reddingsprojecten gerichte ideeën van Jacobs worden toegelicht.

Een diversiteit aan gebruiksfuncties geeft verschillende mensen op verschillende tijden een reden om in dat binnenstadsdeel, op die stoep, weg of in dat park te zijn. Als er maar één reden in een bepaald stadsdeel is, waarvoor mensen erheen zouden komen, dan zou het lang niet zo druk zijn op de trottoirs en zeker niet op elk moment van de dag. Er zouden stilten vallen tijdens bepaalde dagdelen, waardoor het er saai wordt en andermans toezien oog ontbreekt. Daardoor zal het kleine gedeelte aanwezige mensen zich niet meer veilig voelen en zoveel mogelijk wegblijven. Er zijn dus verschillende functies nodig in een buurt, waardoor de stedelijke bevolking hun maatschappij en beschaving kan blijven behouden, alsmede verder kan ontwikkelen.

Een binnenstadsdeel is niet zonder meer divers. Er kan alleen sprake zijn van stedelijke diversiteit als er voldaan is aan een viertal voorwaarden, waarvan er al twee naar voren zijn gekomen in het bovenstaande. Deze vier voorwaarden zijn gezamenlijk essentieel voor de diversiteit van een stadsdeel. De eerste voorwaarde is, de hierboven besproken aanwezigheid van een verscheidenheid aan primaire functies in een stadsdeel. Hierbij is het van belang dat zeker moet zijn dat er mensen bij de functies betrokken zijn die verschillende tijdschema's hebben en voor verschillende doeleinden op die plek aanwezig zijn. Ook al genoemd is het principe van drukte. De tweede voorwaarde is dan ook de concentratie van mensen in het betrokken stadsdeel voor verschillende redenen. Bewoners maken een belangrijk deel uit van deze concentratie mensen. Een derde voorwaarde is dat de rijen gebouwen kort zijn en veelvuldig doorsneden worden door straten. De reden hiervoor is dat buurten meer openheid scheppen als ze doorkruist worden door meer straten. Zo zijn er talloze routes van een bepaald punt naar een ander punt in een buurt en als gevolg zullen alle straten meer gebruikt worden (Jacobs, 1961, pa 181). De laatste voorwaarde is de aanwezigheid van een variatie aan gebouwen uit verschillende bouwperiodes, waaronder een deel oude gebouwen. Als een groot deel van de gebouwde omgeving namelijk uit een enkele tijdperiode stamt, is het inefficiënt voor het huisvesten van een groot scala aan culturele, economische en bevolkingsdiversiteit. Eén van de redenen hiervoor is dat een nieuwbouwlocatie alleen geschikt is voor bedrijven die zich de hoge kosten van nieuwbouw kunnen permitteren. Steden hebben een mix van oude gebouwen nodig voor het creëren van nieuwe primaire diversiteit.

Er zijn altijd allerlei tactieken toegepast om tot een goed werkende stad of stadsdeel te komen, maar volgens Jacobs raakten deze niet de essentie van het creëren van stedelijke vitaliteit. Vaak hebben planners en architecten de zichtbare structuur als uitgangspunt genomen en zijn ze op die manier erg utopisch te werk gegaan. Het katalyseren van diversiteit en het koesteren van

levendige straten waren zelden serieuze agendapunten op de agenda van ruimtelijke planners in grote steden. Jacobs heeft in haar boek aangetoond met voorbeelden uit diverse Amerikaanse steden en wijken dat haar ideeën daar zeker opgaan. Het boek is echter verschillende decennia geleden geschreven en gaat over Amerikaanse steden. Vitale en minder vitale stadsdelen zijn er echter nog steeds en ook in Nederlandse steden. Daarom is het nuttig de ideeën te benutten voor het onderzoek naar beheer in de Bijlmermeer en Oud Zuid.

Naast de vier voorwaarden behandelt Jacobs in haar boek nog andere belangrijke zaken voor stadsdelen. Ze gaat ondermeer in op herstructureringsprojecten van lage inkomens wijken. Het eerste probleem met de manier van aanpak is volgens haar dat deze projecten ook alleen gezien worden als "projecten", terwijl het juist nuttig zou zijn te zorgen dat een dergelijke wijk meer verweeft raakt met de rest van de stad en de omliggende wijken (die wel vitaal zijn). Om niet-vitale wijken te verlevendigen is het nodig dat de openbare ruimten overzichtelijk, levendig en veel gebruikt worden. Juist in gebieden met veel hoogbouwflats, waar het zicht op de straat minder is, is het belangrijk dat er op straatniveau veel activiteit is. Dit is natuurlijk makkelijker gezegd dan gedaan. Een goedkope mogelijkheid zou volgens Jacobs het promoten van straatverkoop kunnen zijn. Marktachtige situaties leiden tot een duidelijke vitalisering van buurten heeft zij op verschillende plaatsen aangetoond. Een tweede punt is het verbeteren van de leefbaarheid in de gebouwen, ondermeer wat betreft stankoverlast en vandalisme. Ten slotte is het erg belangrijk dat mensen vrijwillig (omdat ze ervoor kiezen) in de "projecten" blijven wonen. Hiervoor is volgens Jacobs het voorkomen van inkomenslimieten van belang.

Een laatste opmerking betreft het nut van de betrokkenheid van bewoners in de stadsdelen. Een stadsdeel moet groot genoeg zijn dat mensen er waarde aan hechten, maar moet niet te groot zijn aangezien mensen zich ermee moeten kunnen identificeren. Wijken waar de betrokkenheid van bewoners groot is, zijn veel gemakkelijker te vitaliseren.

2.2 Gebiedsgericht beheer

Beheer wordt vaak gebruikt in de enge definitie van het onderhouden van de woningen in de voorraad. Het gaat dan vooral om het fysieke beheer en niet om verregaande maatregelen waardoor je iets kunt doen aan de structuur van een wijk. Voorbeelden zijn het bestrijden van criminaliteit, vervuiling, geluidsoverlast, verkeersdruk; het aanpakken van bereikbaarheid, onderhoud groen, onderhoud woningen en onderhoud straten. Wijken worden gebouwd om een lange tijd de functies als woon-, werk- en leefgebied te vervullen. Bij de bouwopgave in een gebied gaat het om investeringen op de lange termijn. De kwaliteit van wijken sluit op een bepaald moment niet meer aan op maatschappelijke behoeften. (VROM, 1997)

Problemen zijn dan niet meer met beheer in de enge zin op te lossen, maar zijn vaak complexer; voorbeelden zijn veroudering, eenzijdigheid of verschraling van het aanbod woningen, bedrijfsgebouwen, groen, winkels en voorzieningen of juist een ingrijpende verandering in de vraag. In de grote steden is er door vraag en aanbod met name vlak na de oorlog nu een eenzijdige woningvoorraad ontstaan. Er vindt verarming plaats, er ontstaan sociale spanningen en overlast, de exploitatie van woningen, bedrijven en voorzieningen wordt risicovol en de stad kan de concurrentie met het suburbane wonen niet meer aan. (VROM, 1997)

Beheer en onderhoud in de enge zin van het woord volstaan dan niet meer en het begrip moet ruimer opgevat worden, waarbij herstructurering ook aan de orde komt. Maatregelen als het verbeteren van de leefbaarheid, het tegengaan van ruimtelijke segregatie en het vasthouden en aantrekken van voor de stad draagkrachtige bewoners en bedrijvigheid horen hierbij. (VROM, 1997) Voor een goede kwaliteit van een omgeving is het daarom van belang om niet alleen naar de huidige maatschappij te kijken, maar na te denken over te verwachten ontwikkelingen in

menselijke behoeften, waarden, normen en mogelijkheden, kortom een brutale voorspelling voor de toekomstige samenleving.

Gebiedsgericht beheer kan beschreven worden als het door een combinatie van sociale, economische en fysieke ingrepen conserveren van een bestaande toestand in een gebied en daarnaast het revitaliseren en scheppen van voorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen.

Doel is een goed (blijven) functioneren van de woonomgeving om daarmee een hoge kwaliteit van het wonen en stedelijk leven te realiseren.

Het zoeken naar oplossingen wordt vaak geconcretiseerd in het formuleren van beleid. Er zijn verschillende niveaus die zich bezig houden met de beheers problematiek – stadsdeel, stad en rijk – en die elk hun visies vormen hierop. In dit onderzoek zullen deze niveaus allemaal aan de orde komen.

Om tot een goede conclusie te komen over de stedelijke problematiek van de wijken, is het noodzakelijk de ontwikkelingen in de wijken vanaf de oorspronkelijke planning te bespreken, aangezien zo de achterliggende ideeën en daardoor ook de achterliggende oorzaken van problemen en gunstige ontwikkelingen aan het licht komen. De situatie in de wijken nu is namelijk gegroeid uit de historische ontwikkeling van deze wijken.

2.3 Operationalisatie

In de volgende hoofdstukken zal de ontwikkeling van de Bijlmermeer en Oud Zuid in verschillende ontwikkelingsfasen aan de orde komen. De voorwaarden uit de theorie zullen op deze wijken worden losgelaten, waarbij in beide wijken de vraag zal worden gesteld of deze voldoen aan de diversiteit zoals deze gesteld is door Jacobs. Een wijk voldoet (dus) indien:

- Er verschillende gebruiksfuncties in de wijk aanwezig zijn: zowel vermaak, residentieel en economische functie moet gemengd voorkomen. In een woonwijk moet zo $\frac{1}{4}$ van het bebouwde oppervlak minimaal benut worden door andere dan de woonfunctie.
- er een variatie aan gebouwen uit verschillende bouwperiodes aanwezig is: minimaal twee zeer verschillende bouwperiodes.
- de rijen gebouwen kort zijn en veelvuldig doorsneden worden door straten: blokken van maximaal 200 meter lang. (bouwblokken in binnensteden zijn meestal tussen de 100 en 200 meter, zie bijlage I)
- het er druk is op elk tijdstip van de dag: geen lege straten/parken op verschillende tijdstippen. (observatie)

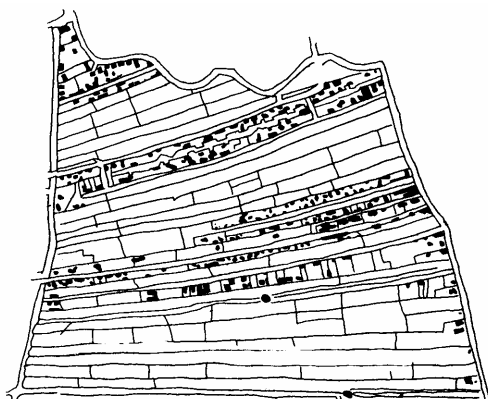
Om te kijken of de te onderzoeken wijken voldoen aan de voorwaarden is in de wijken zelf geobserveerd en is literatuuronderzoek gedaan. Voor het tijdsbestek waarin het onderzoek moest worden afgerond was de tijd te kort om statistische maten te gebruiken. Het gaat bij de resultaten dus vooral om een indruk van de vitaliteit en diversiteit.

Naast de structuur van de wijken en de aanwezigheid van diversiteit, zullen ook de voorkomende sociale problemen worden beschreven. Belangrijk zaken hier bij zijn werkloosheid onder de bevolking, criminaliteit, leefbaarheidsproblemen, scholingsniveau etc. In het concluderende hoofdstuk zullen de sociale problemen en de structuur gecombineerd worden, zodat er te zien is of en in hoeverre sociale problemen veroorzaakt worden door gebreken in de structuur en de diversiteit van de stadsdelen.

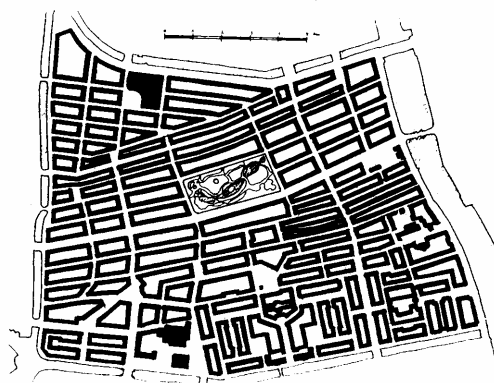
3. Oud-Zuid

'De Pijp nu: het Quartier Latin van Amsterdam'

'Berlage's Plan Zuid is het Mekka van de volkshuisvesting'



Figuur 2
1850. De polderbebouwing en structuur van het huidige Oud-Zuid



Figuur 3
1996. Stadsdeel Oud-Zuid met bovenaan de Pijp (tot park) en onder (het grootste deel van) Berlage's Plan Zuid

3.1 Inleiding

In 1998 werden de stadsdelen de Pijp en (het grootste deel van) Zuid samengevoegd tot het stadsdeel Amsterdam Oud-Zuid. Op dit moment is Oud-Zuid een van de vijftien stadsdelen van de gemeente Amsterdam. De Pijp hoort bij de negentiende-eeuwse gordel om het centrum van de stad, Zuid is een wijk uit de jaren twintig. Hoewel de twee plannen in het grote geheel van stadsdeel in Amsterdam eigenlijk niet los van elkaar gezien kunnen worden, is in dit onderzoek een duidelijk onderscheid gemaakt, omdat het om twee gebieden gaat die zeker qua ontwikkelingen in beheer en de stedelijke vernieuwing die daaraan gekoppeld is, in veel opzichten een groot contrast met elkaar vormen. Uiteindelijk gaat dit hoofdstuk toch over heel Oud-Zuid, omdat huidige en toekomstige visies gericht zijn op de hele wijk.

In dit hoofdstuk zal de ontwikkeling, de problematiek en toekomstvisie van Oud-Zuid worden besproken. Allereerst wordt het oorspronkelijke plan besproken voornamelijk met het oog op de voorwaarden van Jacobs. Vervolgens komt de historische ontwikkeling aan de orde die van belang is voor de huidige situatie die daarna wordt beschreven. De (sociale) problematiek in de wijken zal apart worden toegelicht en tenslotte zal nog kort aangegeven worden wat toekomstige plannen voor het stadsdeel zijn.

3.2 Oorspronkelijke plan

De Pijp

De Pijp is een onderdeel van de negentiende-eeuwse ring rond de historische binnenstad. Voordat Amsterdam uit haar stadswallen trad, behoorde de latere Pijp tot de Binnendijksche Buitenveldersche Polder. In het gebied bevonden zich toen al verschillende bebouwingsconcentraties. Na de eerste grote stadsuitbreidingen van 1612 en 1658 die de beroemde grachtengordel opleverden, werden er vanaf 1860 verschillende uitbreidingsplannen voor de huidige Pijp ontworpen. (Somer, 1996) Aan het eind van de negentiende eeuw woonden veel arbeiders in Amsterdam onder zeer slechte omstandigheden. De slechte huisvesting leidde tot epidemieën als cholera en dit was voor het stadsbestuur aanleiding om een stadsuitbreiding snel te realiseren. Een plan van J.G. van Niftrik werd slechts voor een klein deel uitgevoerd. Uiteindelijk

werd het ontwerp van J. Kalff dat gebaseerd is op handhaving van de polderstructuur van straten en sloten uitgevoerd. (Bouw en uitvoering, 1999) Er is gebouwd in gesloten bouwblokken met zo'n vijf lagen. Gesloten bouwblokken betekent binnenplaatsen en tuinen die totaal afgesloten zijn van het straatleven. In de blokken zijn veel goedkope arbeiderswoningen gerealiseerd. De architectuurstijl van de woningen is afgeleid van het neoclassicisme. De bouwwijze van de negentiende-eeuwse gordel werd later ook wel getypeerd als 'revolutiebouw', uitgevoerd door particuliere aannemers die winst wilden maken en dus niet het welzijn van de gemeenschap als eerste doel hadden. (Roegholt, 19..)

Het plan de Pijp had door het grid van de oorspronkelijke sloten en weggetjes een heel duidelijke structuur. Het is de vraag of deze structuur bijdroeg aan stedelijke diversiteit zoals Jane Jacobs dat in haar theorie stelt. Door het hierboven genoemde grid, gebaseerd op de vroegere polderverkaveling, ontstaan bouwblokken met een lengte die varieert van 100 tot 200 m met enkele uitschieters van 300 m. Dit zijn lengten die niet veel groter zijn dan die van de bouwblokken in de Amsterdamse binnenstad, een plek die wereldberoemd is om zijn bruisende vitaliteit (zie bijlage ..). Aan Jacobs' voorwaarde dat bouwblokken veelzijdig doorsneden moeten worden door straten is dus wel voldaan in dit plan. De Pijp was bedoeld als uitbreiding van de stad Amsterdam om met name arbeiders te huisvesten. In wezen kwam er dus voornamelijk een woonfunctie in de wijk en was er geen sprake van de functiemenging die Jacobs' ook als eis stelt. In het licht van de eind negentiende en begin twintigste eeuw zal er overdag veel bedrijvigheid geweest zijn van arbeidersvrouwen die boodschappen of de was deden en kinderen die buiten speelden, omdat de woningen daar veel te klein voor waren. Maar door de lange werkdagen die men in die tijd maakte, trokken mensen zich 's avonds al vroeg terug in hun huizen om te slapen en daarmee was er dus ook geen drukte op verschillende tijdstippen van de dag, wat een volgende voorwaarde van Jacobs was. Het uitbreidingsplan werd in één periode gerealiseerd en kenmerkt zich dan ook door slechts één bouwstijl: neoclassicistische arbeidershuisjes in gesloten bouwblokken.

De Pijp was oorspronkelijk bedoeld als oplossing voor de nijpende woningnood in Amsterdam en de slechte woonomstandigheden voor arbeiders. Voor de woningnood bood de wijk wel soelaas, maar het is de vraag of de woonomstandigheden voor deze groep werkelijk verbeterd werd. Door particuliere aannemers zonder idealistische, maar met winstgevende doeleinden, zijn de woningen in het plan bijzonder klein voor de grote arbeidersgezinnen uit die tijd en ook van slechte kwaliteit.

Zuid

Zuid omvat een groot deel van het plan Zuid van Berlage uit de jaren twintig en is eigenlijk een vervolg op de Pijp als stadsuitbreiding van de stad Amsterdam. Belangrijk uitgangspunt voor Berlage was de bouw van een wijk voor zowel gegoede burgers, als ook de arbeidende klasse. Hij haakte hierbij in op de nieuwe geest van de Woningwet. (Richter, 19..)

Het plan presenteert een homogene stedelijke woonwijk met een duidelijke structuur die terug te vinden is in de keuze voor één verkavelingstype - het gesloten bouwblok - en de duidelijk zichtbare rangorde van straten. Bij een uitwerking van het plan zijn er de zogenaamde elementen waaruit het plan is opgebouwd en ingrediënten als middelen om de elementen in te richten, te begrenzen en te onderscheiden. De elementen zijn allereerst de straten en pleinen van de hoofdstructuur, ten tweede de woonbuurtjes of de zogenaamde bouwblokarrangementen die door die straten worden ingesloten en ten derde de kanalen met hun kaden en oevers. Ingrediënten zijn de voorgevels van de bouwblokken, trottoirs, rijstroken en parkeervakken, bomen en andere beplanting, tramhaltes en straatmeubilair. Voor de buurtjes zijn dit de bouwblokken, woonstraten en buurtpleintjes. Karakteristiek zijn de duidelijke hiërarchie van doorgangswegen die als verkeersassen richtinggevende elementen in het esthetische concept vormen en daarnaast de woonstraten in intieme besloten buurten. Ook in dit plan is weer gebruik gemaakt van het gesloten

bouwblok. De architectuur is ingevuld door architecten van de Amsterdamse School. (Elfrink, 1992)



Figuur 4 Woningen in plan Zuid



Figuur 5 Een typerend binnenhofje volgens Berlage's plan

Het plan Zuid van Berlage had een heel duidelijke stedenbouwkundige structuur, zoals hierboven ook is beschreven. De bouwblokken die zich tussen de straten vormden, waren zo'n 200 tot 300 m lang. Dit is vrij lang, kijkend naar Jacobs' voorwaarde van regelmatige doorbrekingen en vergeleken met de lengte van de bouwblokken in de binnenstad van Amsterdam. Daarnaast had de hiërarchie van hoofdwegen en rustige straten tot doel om een soort geïsoleerde woonbuurtjes te creëren wat eigenlijk recht tegenover het idee van stedelijke vitaliteit staat. De wijk is ruim opgezet met brede straten langs singels, veel openbaar groen en ontelbare hofjes. Er was voornamelijk een woonfunctie in bedoeld, waardoor er slechts in de spits enige drukte in de wijk geweest zal zijn. Door de ruime opzet van de wijk en het vele groen kon er wel veel recreatie plaatsvinden. Ook Zuid is als plan in één periode gebouwd en bestaat voornamelijk uit ruime woningen in gesloten bouwblokken.

Het gesloten bouwblok - dat dus zowel in het uitbreidingsplan de Pijp als in plan Zuid is toegepast - heeft een aantal karakteristieke eigenschappen. Er is een rigoureuze scheiding tussen buitenkant en binnenkant van het blok. De ruimte erbuiten is openbaar en continu, die erbinnen is niet-openbaar en besloten. Dit betekent dat woningen uitkijken op aan de ene kant de openbare weg en de andere kant privé-terrein, met vaak een groot contrast tussen druk en rustig, verkeer en verkeersvrij. In een stedelijke situatie heeft een gesloten bouwblok gunstige eigenschappen: tegenover de drukke, stedelijke straatkant, waar alle openbare activiteiten zich geconcentreerd kunnen ontplooiën, staat de oaseachtige rust van de besloten ruimte in het blok, die dan ook helemaal voor de bewoners van dat blok is. De continuïteit van gevelwanden komt de stedelijkheid van het straatbeeld ten goede. Nadelen van het gesloten bouwblok zijn de hoekproblemen voor de woningplattegrond, slechte oriëntatie van veel woningen. (Elfrink, 1992)

3.3 Historische ontwikkeling

In een negentiende-eeuwse stadsuitbreiding als de Pijp was de kwaliteit van de woningen door de zogenaamde revolutiebouw vaak slecht. Het leefklimaat verslechterde door overbevolking, nauwe trappenhuisen en slechte hygiënische en sanitaire omstandigheden. Bewoners klaagden over 'altijd eendere straten', de te smalle ruimte tussen de achterrooilijnen, de steile trappen, de slechte lichttoetreding en het tekort aan openbare ruimte in de vorm van pleinen en parken. Een wijk als de Pijp was een voorbeeld van hoe het niet moet. Na de Tweede Wereldoorlog verslechterde de situatie nog meer door toenemende verkeersdruk en desintegratie (draagkrachtige bewoners vertrokken naar buitenwijken). Door de onzekere toekomst van deze buurten vonden er geen

investeringen plaats, wat nog eens extra bijdroeg aan de verloedering. De jaren zeventig waren een omslag in het hele proces. Er kwam een proces van sociale opwaardering op gang van wat eens een 'huizen- en stratenbrij' leek te zijn. De Engelsen noemen dit gentrification, iets wat nog werd versterkt door de immigratiegolf rond 1980 waardoor de Pijp nog aan levendigheid won. Smaak veranderde en lange rechte straten werden een toonbeeld van stadsschoon genoemd en een smalle straat wél zo gezellig. Er ontstond een stadsvernieuwingsbeleid waarin grootschalige ontwikkelingen definitief van de baan waren en de nadruk lag op - het behoud van - de ruimtelijke en sociale karakteristiek van wijken als de Pijp. (Richter, 19..)

In Amsterdam Zuid deden zich nauwelijks verpaupering voor. De afgelopen decennia heeft er op kleine schaal stadsvernieuwing plaatsgevonden, voornamelijk het opknappen van woningen. Een belangrijk probleem was het verkeer. Zo waren de verkeerswegen, oorspronkelijk als verbindingselementen bedoeld, langzaamaan vaak eerder scheidingselementen geworden. Er is een aanpak ontwikkeld dat in plan Zuid resulteerde in een 'hoofdnet auto' waarbij het doorgaand verkeer op een beperkt aantal wegen werd geconcentreerd en dan op die plekken waar het zo min mogelijk hinder veroorzaakt. (Somer, 1996)

3.4 Huidige situatie

De Pijp

Door de kleinschalige vernieuwingsaanpak van de afgelopen decennia die gericht was op behoud en herstel, is er fysiek gezien weinig veranderd in de Pijp. Het stratenpatroon is praktisch onveranderd en de bouwblokken zijn nog net zo lang als oorspronkelijk.



Figuur 6 De Pijp

Doordat de laatste decennia leefbaarheid centraal staat is er veel aandacht geweest voor het terugdringen van de auto. Door de invoering van betaald parkeren staan er niet langer autowrakken in de straten. Sommige straten zijn eenrichtingsverkeer geworden, andere straten zijn nu volledig autovrij. Zo heeft de omgeving van de Albert Cuypmarkt veel ruimte gekregen, zodat er inmiddels overal cafés met terrasjes zijn verschenen. De dagmarkt die er al sinds 1905 is - de belangrijkste in Nederland - wordt dagelijks bezocht door zo'n twintigduizend mensen. Door de uitstraling van de markt naar de omgeving hebben zich allerlei - vaak exotische - winkeltjes gevestigd. Dit komt overeen met het idee van Jacobs over marktachtige activiteiten (zie hoofdstuk 2). De Albert Cuyp maakt hiermee de Pijp tot een internationale, levendige woonwijk. Een buurt die inmiddels een schilderachtig aanzien heeft gekregen, maar niet alleen door de wereldberoemde markt en de vele kunstenaars en internationale bevolking, maar ook door het behoud van het oorspronkelijke plan. De wijk wordt inmiddels vaak getypeerd als een tweede Quartier Latin. (Bouw en uitvoering, 1999)

Uit het bovenstaande blijkt dat er een grotere diversiteit aan functies is gekomen in de wijk. Mede door deze verscheidenheid is de Pijp een heel levendig stadskwartier geworden. Door de aanwezigheid van zowel woningen als bedrijfjes, winkeltjes en horeca zijn er van 's morgens vroeg

tot 's avonds laat veel mensen op straat waarmee ook aan Jacobs' voorwaarde van drukte wordt voldaan. Door de nadruk op behoud in het beleid is er slechts incidenteel nieuwbouw in de wijk gekomen, waardoor de bebouwing nog steeds voornamelijk uit een periode komt en er wat dat betreft dus niet bijdraagt aan de diversiteit.

Zuid

In plan Zuid lijkt er - behalve de verkeersaanpak - weinig veranderd te zijn sinds de bouw van de wijk. Ook hier was er een stadsvernieuwingsbeleid van behoud en herstel. Daardoor is in plan Zuid het stratenpatroon nog oorspronkelijk en daarmee ook de lengten van de bouwblokken.

Wel is er een functieverandering van de gebouwen en openbare ruimte. Veel villa's veranderen in kantoren en de ontwikkeling van de Zuidas leidt tot een enorm zakelijk centrum vlakbij de wijk. (Elfrink, 1992) Desondanks is het plan zelf nog duidelijk overwegend een woonwijk met enerzijds door het vele groen veel recreatiemogelijkheden, maar anderzijds door gebrek aan bedrijven, kantoren, winkels en horeca, nauwelijks bedrijvigheid. Er is dus geen goede verscheidenheid in functies en door de overwegende woonfunctie is alleen tijdens de spits enige drukte in de wijk.

De oorspronkelijke hiërarchie in het stratenpatroon is door de eerder genoemde aanpak als oplossing voor verkeersoverlast nog meer versterkt, waardoor de woonbuurten tussen de hoofdwegen nog meer besloten raken en minder stedelijk worden. Doordat ook in Zuid een beleid van behoud is gevoerd en er voornamelijk groot onderhoud aan de woningen is geweest, is er nog steeds voornamelijk bebouwing uit de jaren twintig.

3.5 Sociale problemen

De Pijp

Uit het bewonersonderzoek 'Beter wonen in de Pijp' blijkt een hoge waardering van de wijk door de bewoners. Het overgrote deel (91%) wil graag in de wijk blijven wonen. Desondanks zijn er veel klachten over de woning, meestal betrekking hebbend op achterstallig onderhoud. Met kleine investeringen kan dit verholpen worden. Van alle bewoners in de Pijp is 9% actief op zoek naar een andere woning. De belangrijkste redenen om in de huidige woning te blijven zijn de betaalbaarheid, de nabijheid van werk/studie en binnenstad en de goede kwaliteit van de woning. De voornaamste argumenten om te verhuizen zijn een te kleine woning, de slechte kwaliteit van de woning en de uitbreiding van het huishouden. 60% van de woningen wordt door particulieren verhuurd, 30% is sociale verhuur. De overige 10% zijn eigenaar-bewoners, krakers enz. Met name de makelaars onder de particuliere verhuurders worden slecht gewaardeerd door de bewoners. Sociale verhuurders zorgen beter voor hun woningen, vragen lagere huren en zorgen voor een grotere tevredenheid onder de huurders. Desondanks is ook hier nog een deel van de huurders ontevreden. (Kuipers, 1993) De relatief goedkope woningvoorraad - vooral een- en tweekamerwoningen - voorziet met name in de behoefte van huishoudens met lage inkomens.

Zuid

Een deel van Zuid (Beethovenbuurt) bestaat uit relatief grote en goede woningen, die deels redelijk betaalbaar zijn. Een ander deel (Stadionsbuurt) bestaat uit volkswoningen. Door een hernieuwde belangstelling voor het stedelijk milieu bestaat voor al deze woningen grote interesse van bepaalde bevolkingsgroepen: met name kleine draagkrachtige huishoudens. Aan alle woningen is een groot onderhoud aan het casco noodzakelijk. Met name de grotere en duurdere woningen komen niet voor subsidie in aanmerking. Tweederde van het woningbestand is in particulier bezit, slechts een klein deel hiervan is in handen van eigenaar-bewoners. Het verhuurde particuliere bezit is in

handen van zowel particuliere als institutionele beleggers. Door deze particuliere bezitters worden geen voorzieningen getroffen om aan grote onderhoudsbuurten te kunnen voldoen. (Somer, 1996)

Oud-Zuid

In Oud-Zuid als stadsdeel doen zich weinig sociale problemen voor. Zowel Zuid als de Pijp zijn populaire wijken om in te wonen, ondanks dat met name in de Pijp de kwaliteit van de woningen vaak te wensen over laat. Het woningaanbod lijkt in eerste instantie vooral voor de kleinere huishoudens te zijn. Dit is ook te zien in de statistieken: de woningen worden voornamelijk bewoond door een of twee mensen, hoewel een redelijk deel ook nog naar gezinnen gaat (bijna 25 %). In de bevolking is er grote diversiteit in leeftijd: er zijn niet zoveel kinderen, maar vanaf 18 jaar is elke leeftijdsgroep goed vertegenwoordigd. Mensen blijven gemiddeld lang op een adres wonen (8,7 jaar tegenover 7,8 jaar gemiddeld in Amsterdam). Het gemiddeld besteedbaar inkomen van huishoudens ligt in Oud-Zuid boven het gemiddelde van de stad. De werkloosheid in het stadsdeel is relatief laag (7,4 % tegenover 10% gemiddeld in Amsterdam). (Zee, 2001)

Uit de geschiedenis van het stadsdeel blijkt dat er al lang een groot gevoel van samenhang tussen de bewoners bestaat. Verschillende keren hebben bewoners gezamenlijk geprotesteerd en zich ingespannen om sloopinitiatieven e.d. tegen te houden, met succes overigens. In de literatuur wordt er geen enkele keer gesproken over onveiligheid of criminaliteit in de wijk, hoewel je dit wel in de context van de grote stad moet zien. De enige aspecten die steeds met nadruk genoemd worden zijn eigenlijk fysieke problemen, namelijk het verkeer en de vaak slechte staat van de woning, dit laatste met name in de Pijp. Beide problemen zijn al aangepakt, waarbij het verkeersprobleem al een eind teruggedrongen is. Het opknappen van de woning is onderdeel van het stadsvernieuwings- en stedelijke vernieuwing beleid waar in het verleden al mee begonnen is, maar wat nog lang niet klaar is. Een groot deel van de woningvoorraad heeft groot onderhoud nodig. Doordat – voornamelijk particuliere – verhuurders geen grote bereidheid tonen om hieraan mee te werken, gaat deze woningverbetering nog moeizaam.

3.6 De toekomst van Oud-Zuid

Algemeen

In onze maatschappij ontwikkelt zich een veranderende houding tegenover vrije tijd en ontspanning en de invloed van de informatie- en communicatietechnologie neemt steeds meer toe. Daarnaast is er een teruglopend bewonersaantal, met steeds minder personen per huishouden en een langzame vergrijzing. Verder kan de economische conjunctuur in de toekomst pieken en dalen, wat meestal een aanzienlijke weerslag heeft op iedereen, met name wat investeren en risico nemen betreft. Op dit moment is dat duidelijk te zien in de recessie waar we mee te maken hebben. Tot slot zijn er voorbeelden van ontwikkelingen die fysiek direct Oud-Zuid raken: de ontwikkeling van de luchthaven van Amsterdam, de Zuidas en de Noord/Zuidlijn.

Ruimtelijke ontwikkeling

Een behoud van de – eerder geconstateerde – levendigheid en aantrekkelijkheid van Oud-Zuid is een belangrijk uitgangspunt voor toekomstig beleid. Dit betekent dat in eerste instantie ook in de toekomst weinig gaat veranderen aan het stratenpatroon en de lengte van de bouwblokken. Door gebrek aan sloop en nieuwbouw zal er voorlopig geen grote diversiteit in woningen uit verschillende bouwperiodes komen. Daar de wijk nu echter al vitaal lijkt te zijn is het ook de vraag of het voldoen aan alle voorwaarden van Jacobs hier nodig is.

Het stadsdeel wil meer aandacht geven aan de combinatie werken en wonen. Dit is een vorm van functiemenging die de leefbaarheid van Oud-Zuid vergroot. Thuiswerken leidt tot minder woon-

werkverkeer, vergroot de benutting van voorzieningen en bevordert de sociale veiligheid. De ruimtelijke structuur en de bebouwing van Oud-Zuid sluiten goed aan op de waarden van de nieuwe samenleving met flexibele werktijden, grote mobiliteit, woon-werken. Juist door het niet aanwezig zijn van een duidelijke woon/werkscheiding in de woningen en door hun gunstige ligging ten opzichte van de Zuidas zijn ze zeer populair. (Stadsdeel Oud-Zuid, 2001)

Deze ontwikkeling zal met name in Zuid – waar woningen erg geschikt zijn voor dit idee en de tendens tot ook al zichtbaar is – leiden tot meer diversiteit in functies en als gevolg daarvan ook meer drukte geven op verschillende tijdstippen van de dag.

Sociaal-economische ontwikkeling

De goede locatie tussen de binnenstad en de Zuidas levert Oud-Zuid een (nog) grotere aantrekkingskracht op. Een probleem van die aantrekkingskracht uit zich in de sterk gestegen prijzen op de woonmarkt waardoor het voor gemiddelde en lange inkomens moeilijker wordt zich in Oud-Zuid te vestigen. Ondanks dit en daarnaast de toenemende vergrijzing streeft het stadsdeel naar een behoud van de diversiteit in bewoners. Door het creëren van woonvoorzieningen, zodat ouderen langer zelfstandig kunnen blijven wonen, moet er meer aandacht komen voor vergrijzing. Voor een wooncarrière in eigen wijk is het van belang meer kwalitatief hoogwaardige woningen te creëren, voldoende betaalbare woningen te handhaven, meer keuze tussen woningen en meer voor bijzondere doelgroepen - ouderen, gehandicapten en grote gezinnen - ingerichte woningen. (Stadsdeel Oud-Zuid, 2001)

Een ander belangrijk punt op de agenda is het versterken van groen en recreatie, zaken die door de bewoners – indien goed aanwezig – hoog gewaardeerd blijken te worden en met name in de Pijp nog matig aanwezig zijn. Daarnaast is een belangrijke doelstelling het beheersen en terugdringen van geluids- en verkeersoverlast om zo een veilige omgeving te waarborgen, waar sociale contacten kunnen plaatsvinden.

Eerder bleek dat een van de voornaamste problemen in Oud-Zuid een groot achterstallig onderhoud van veel woningen is. Het stadsdeel ziet voor zichzelf een rol weggelegd in het stimuleren van investeren in verbetering van woonomgeving en woningen door particulieren en woningcorporaties. Het is wel duidelijk de woningen in Oud-Zuid over het algemeen erg gewild zijn.

4. De Bijlmermeer



Figuur 7 De kenmerkende honingraatflats in plan Bijlmermeer

4.1 Inleiding

“Waarom wordt er zoveel gesproken over de Bijlmermeer? Omdat het hier niet zomaar gaat over een uitbreiding van de stad Amsterdam. De Bijlmermeer wordt een bijzondere stad. Het plan, dat voor 110.000 mensen is ontworpen, is op geheel nieuwe principes gebaseerd. Het is de vrucht van jarenlange studies, die ten doel hebben gehad een moderne stad te creëren, waarin de mens van nu het leefklimaat van morgen kan vinden.” (Wassenberg, 1990) Aan de ene kant heeft Van Sluis, die deze passage verwoordde, gelijk gekregen. Over de Bijlmermeer is vanaf het begin veel gesproken en nog is er het laatste woord voorlopig niet over gezegd!

In dit hoofdstuk zal de ontwikkeling, de problematiek en de vernieuwing van de Bijlmermeer worden besproken. Ten eerste wordt het oorspronkelijke plan belicht. Vervolgens komen de historische ontwikkeling en de huidige situatie aan de orde. De sociale problemen zullen specifiek worden toegelicht, waarna het hoofdstuk besluit met een analyse van de toekomstige ontwikkelingen in het stadsdeel.

4.2 Oorspronkelijke plan

Het plan voor de moderne Bijlmermeer werd gepresenteerd in 1965. De naoorlogse uitbreidingswijken, die gebaseerd waren op het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935, hadden toen de grenzen van hun opnamecapaciteit bereikt. In de uiteindelijke Bijlmermeer zouden 100.000 mensen gehuisvest moeten worden. Hiervoor zouden 18.000 woningen gebouwd worden (Vernieuwing Bijlmermeer, 2001). De eerste woning in de Bijlmer werd in 1968 opgeleverd.

De Bijlmermeer is gebouwd naar idee van de Zwitserse architect Le Corbusier. Dit is het idee van de functionele stad. Dit houdt in dat wonen, werken verkeer en recreatie ruimtelijk gescheiden zouden zijn. Van de 18.000 in de Bijlmer geplande woningen, zouden er 13.000 in honingraatvormige complexen van elf lagen hoog worden gebouwd. De individuele woningen worden ontsloten door binnenstraten. Te midden van de grote groene ruimtes tussen de flats is een netwerk van fiets- en wandelpaden aangelegd. Voor het gemotoriseerde verkeer werden verhoogde wegen aangelegd. De parkeergarages bij de flats zijn op deze verhoogde wegen aangesloten. Boven de wegen werd de metro aangelegd voor de verbinding met het stadscentrum. In de wijk liggen enkele winkelcentra, voornamelijk onder de viaducten.

Het plan, zoals het hierboven beschreven is, is niet in zijn geheel uitgevoerd. De geplande binnenstraten kwamen niet op de begane grond maar op de eerste verdieping. Op de begane grond werden bergingen gerealiseerd. Dit zorgde voor een anonieme en gesloten gevel op het maaiveld. Daarnaast werden aan de binnenstraten extra woningen gebouwd. Dit verminderde de openheid van de binnenstraten (stadsdeel zuidoost, 1994).

Uit de tekst hierboven blijkt al meteen dat het idee van de Bijlmermeer niet strookt met de theorie van Jane Jacobs over de structuur van een stadsdeel. Ten eerste wordt er juist gekozen voor functiescheiding en kan er in een dergelijk opgezette wijk geen sprake zijn van “de aanwezigheid van verschillende mensen om verschillende redenen op dezelfde plek” (Jacobs, 1961). Zodoende kan ook niet verwacht worden dat er voldaan zal worden aan de voorwaarde van drukte. Daarnaast wordt de wijk in het oorspronkelijke plan natuurlijk in een keer aangelegd en kan er zodoende in het oorspronkelijke plan geen sprake zijn van bebouwing uit verschillende



tijdperiodes. Ook aan de vierde voorwaarde van Jacobs, de eis van het veelvuldig doorsnijden van de bouwblokken door straten wordt niet voldaan. Er is juist gekozen voor lange bouwblokken (meestal veel langer dan 200 meter) en het “wegwerken” van straten. Tussen de bouwblokken door liggen in het oorspronkelijke plan slechts fiets- en wandelpaden. Er zijn in de wijk dus weinig mogelijkheden om verschillende (net zo snelle) routes te kiezen.

Figuur 8 Grote wegen over en niet door plan Bijlmermeer

Tijdens de bouw al rezen er problemen in de Bijlmermeer. Om de kosten te drukken werd er bezuinigd op het aantal liften. Ook werden andere voorzieningen in de complexen en in de woonomgeving veel later aangelegd dan gepland. Mede door aanpassingen in het oorspronkelijke plan (lees: bezuinigingen op het oorspronkelijke plan) werd de Bijlmermeer extra gevoelig voor sociale problematiek (stadsdeel zuidoost, 1994).

4.3 Historische ontwikkeling

De Bijlmermeer is gebouwd in een tijdperiode waarin veel middenklassers vanwege de gestegen welvaart en de verbeterde mobiliteitsmogelijkheden de kans kregen te suburbaniseren. Dit heeft voor veel problemen in dit stadsdeel gezorgd. De verwachte (en bedoelde) bevolkingsgroepen, Amsterdamse middenklassers, vonden eengezinswoningen buiten de stad aantrekkelijker dan de (dure) hoogbouw in de Bijlmermeer. Al sinds het begin van de jaren zeventig kwam er daardoor leegstand voor in de nieuwe wijk (Vernieuwing Bijlmermeer, 2001).

Wie woonden er vanaf de jaren zeventig dan wel in de Bijlmermeer? In de eerste plaats vestigden er zich eenoudergezinnen, alleenstaanden en gezinnen zonder kinderen. Aangezien de wijk gebouwd werd in de tijd waarin Suriname onafhankelijk werd, kwamen er veel Surinamers naar de wijk. Zij konden elders in de stad geen passende huisvesting vinden. Ook veel Antillianen kwamen in dit stadsdeel wonen.

Al vanaf het begin heerste er een hoge werkloosheid onder de bevolking in de wijk. De kansrijke groepen verlieten al zeer snel de wijk, waardoor er nog meer instroom van lagere inkomensgroepen kwam. Dit werd ook beter mogelijk door de verlaagde huurprijzen in de wijk. Door drugs- en andere sociale problematiek kwam de wijk in een negatieve spiraal terecht. Hierdoor kreeg de wijk snel een zeer slechte reputatie (vernieuwing Bijlmermeer, 2001).

Desondanks waren er ook actieve bewoners in de wijk die al in de eerste periode inzetten voor meer voorzieningen in de wijk. In verschillende buurten worden activiteiten ontplooid. In het deel Grubbehoefte wordt café “de Nachtegaal” geopend, daarnaast worden er een kinderboerderij en een lokaal televisiestation opgericht (stadsdeel zuidoost 1994).

Ondanks deze verbeteringen en veranderingen in de aanpak van het beheer, kon niet voorkomen worden dat de leegstand in de jaren tachtig opliep tot boven de 10%.

Om dit terug te dringen en de leefbaarheid te verbeteren is door de betrokken woningcorporaties in 1984 de woningcorporatie ‘Nieuw Amsterdam’ opgericht. Het idee hierachter was om het beheer van de hele wijk integraal aan te pakken. Om de woningen aantrekkelijker te maken werden de huren verlaagd en werd parkeren in de garages gratis. Daarnaast werden verschillende appartementen gesplitst om kleinere huishoudens naar de Bijlmermeer te trekken (Vernieuwing Bijlmermeer, 1994).

Na de overname stijgt de leegstand echter tot 24% in de zomer van 1985! De mutatiegraad van de woningen is bijna 50%. Hierdoor besluit Nieuw Amsterdam al snel dat het beheer van de wijk een andere wending zal moeten nemen. Het liefst zou de corporatie een deel van de woningvoorraad slopen, maar hiervoor ontbreekt het maatschappelijk draagvlak.

Vele onderzoeken en plannen volgen hierop. De meeste plannen zijn echter vrij behoudend. Volgens Heerma moet er echter iets structureels veranderen in de wijk. Om die reden is toen de ‘Werkgroep toekomst Bijlmermeer’ opgericht (Wassenberg, 1990).

Deze werkgroep vatte de problemen van de Bijlmer samen in vier elementen:

- de stedenbouwkundige structuur (functiescheiding, grootschaligheid en gebrek aan differentiatie;
- het ontbreken van een hechte stabiele samenleving, gekoppeld aan een sterke concentratie van kansarme groepen bewoners die evenmin van harte in de Bijlmer wonen;
- het, met de stedenbouwkundige structuur en de beperkte maatschappelijke controle samenhangende, gebrek aan leefbaarheid en gevoel van veiligheid in de wijk;
- de onderhoudsgevoeligheid en daardoor steeds weer oplopende onderhoudsachterstanden van de gebouwen.

De werkgroep was dus duidelijk van mening dat veel problemen samenhangen met de ruimtelijke structuur van de Bijlmer, al is het niet de enige factor die problemen veroorzaakt. Ook de bewoners is toen gevraagd wat volgens hun de voornaamste problemen waren. Zij noemen de stedenbouwkundige opzet pas als vierde na criminaliteit, vandalisme en werkloosheid onder de bevolking. De woningen zelf en het autovrije maaiveld worden door de bewoners juist als pluspunten aangemerkt. Natuurlijk is het wel zo dat problemen vaak met elkaar samenhangen of elkaar zelfs veroorzaken of versterken.

In ieder geval was het volgens zowel de werkgroep als de bewoners nodig om de problemen echt aan te pakken. Daarom is door de werkgroep(!) de keuze gemaakt om beleid te maken dat gericht is op een structurele verbetering van de marktpositie van de Bijlmer. Dit is uitgewerkt in een aantal hoofdlijnen. De hele vernieuwing zou in een tijdsbestek van tien jaar moeten plaatsvinden. Dit betekent dat bij het verschijnen van deze scriptie de vernieuwing in de eindfase is aangekomen.

Wat zijn nu de hoofdlijnen van het grote vernieuwingsplan van de Bijlmermeer? Ten eerste het doorbreken stedenbouwkundige structuur om de financiële positie van de corporatie op te lossen. Om de structuur te doorbreken kan niet ontkomen worden aan sloop (ca. 25%) en vervangende nieuwbouw. Daarnaast moet de strikte scheiding van verkeerssoorten worden opgeheven door betere aansluiting van de halfhoge wegen en het maaiveld. Ten derde is er een betere aansluiting nodig op het bedrijventerrein Amstel III. De flats die niet gesloopt worden moeten gedifferentieerd

worden zodat delen aantrekkelijk worden voor andere doelgroepen. De woningen tenslotte, die niet hoeven te worden geherstructureerd, behoeven in ieder geval een grote onderhoudsbeurt.

Behalve deze fysieke peilers is een actief veiligheidsbeleid en bestrijding van de drugscriminaliteit van groot belang voor het resultaat van de hele vernieuwing. Daarnaast is het nodig een sociaal vernieuwingsplan op te stellen voor de bewoners om hun maatschappelijke positie te verbeteren, waarbij onder andere het verhogen van de arbeidsparticipatie van de bewoners een belangrijk doel is. (Wassenberg, 1990).

De bewoners waren niet overenthousiast over deze plannen. 38% was van mening dat het de problemen niet zou oplossen, 41% zei misschien en slechts 21% was echt te spreken over de plannen. De autochtone Nederlanders en de ouderen zijn het meest negatief in dit opzicht. Het merendeel van de bewoners van de Bijlmermeer kiest er wel voor in de Bijlmer te blijven wonen als de plannen gerealiseerd worden. Van de 60% die wil blijven, wil 37% in een flat blijven wonen. De overige 23% kiest voor een andere soort woning.

In het uiteindelijke plan voor de vernieuwing van de Bijlmermeer zijn er drie uitgangspunten. Het eerste uitgangspunt is de sociale vernieuwing, welke gericht is op het versterken van de positie van Bijlmerbewoners. Het tweede punt, de ruimtelijke vernieuwing, is erop gericht de Bijlmer als vorm van stedelijk leven te versterken. Hierbij gaat het om het eerder genoemde doorbreken van de stedelijke structuur. Ten slotte is ook vernieuwing van het beheer van groot belang. Dit is erop gericht de activiteiten van beheerders en bewoners met betrekking tot het gebruik, het onderhoud en de verbetering van gebouwen en woonomgeving zoveel mogelijk te laten bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk. De moeilijkheid hierin ligt 'm in de grote hoeveelheid openbare ruimten zowel in de woongebouwen, de parkeergarages, de ruimten onder de halfhoge wegen en op het maaiveld (Stuurgroep Vernieuwing Bijlmermeer, 1992).

4.4 Huidige situatie

In 1999 is er een tussentijds onderzoek uitgevoerd naar de vorderingen van de vernieuwingsopgave (Begeleidingsgroep Evaluatie Vernieuwing Bijlmermeer, 1999). Er is in de laatste tien jaar duidelijk op een aantal terreinen flinke winst geboekt in het stadsdeel. De mutatiegraad is gedaald tot onder de ten doel gestelde 12% voor de hoogbouw. Ook voor de nieuwbouw ligt de mutatie onder de doelstelling. Tussen 1994 en 1999 is de leegstand afgenomen van 5% naar 3%. De mening van de bewoners over de wijk is echter nog steeds negatiever dan de mening van bewoners van andere Amsterdamse wijken over hun wijk.

In de afgelopen jaren is hard gewerkt aan de ruimtelijke vernieuwing van de Bijlmer. Met de sloop van woningen zijn veel vorderingen gemaakt, evenals met de nieuwbouw. Wel is er een achterstand opgelopen met de verbeteringen aan de hoogbouw. Ook op het gebied van infrastructurele aanpassingen is al veel gerealiseerd, zoals de aansluiting van de voorheen halfhoge wegen op de overige infrastructuur. De wijk heeft wel al een heel ander gezicht gekregen door de gerealiseerde laagbouw.

4.5 Sociale problemen

De sociaal-economische vernieuwing is de laatste jaren zeker ten goede gekeerd. Eén van de doelen was het verhogen van de arbeidsparticipatie van de bevolking. Op dit gebied zijn goede resultaten geboekt. De Bijlmer heeft veel meer dan Amsterdam de vruchten geplukt van de economische ontwikkeling in de regio. Om de verhoging van deze participatie te bewerkstelligen is ook 9000 vierkante meter nieuw bedrijfsvloeroppervlak gerealiseerd in de Bijlmer. Ook op het

gebied van onderwijs gaat het beter dan een aantal jaar geleden. Het halen van het doel “alle leerlingen verlaten het onderwijs met een startkwalificatie” wordt echter lang niet gehaald.

Verbeteren van de leefbaarheid blijft echter een knelpunt. Wel voelen de medebewoners zich meer medeverantwoordelijk voor de buurt en is het aantal delicten over de gehele linie gedaald. Vandalisme en vervuiling blijven echter grote problemen (Begeleidingsgroep Evaluatie Vernieuwing Bijlmermeer, 1999).

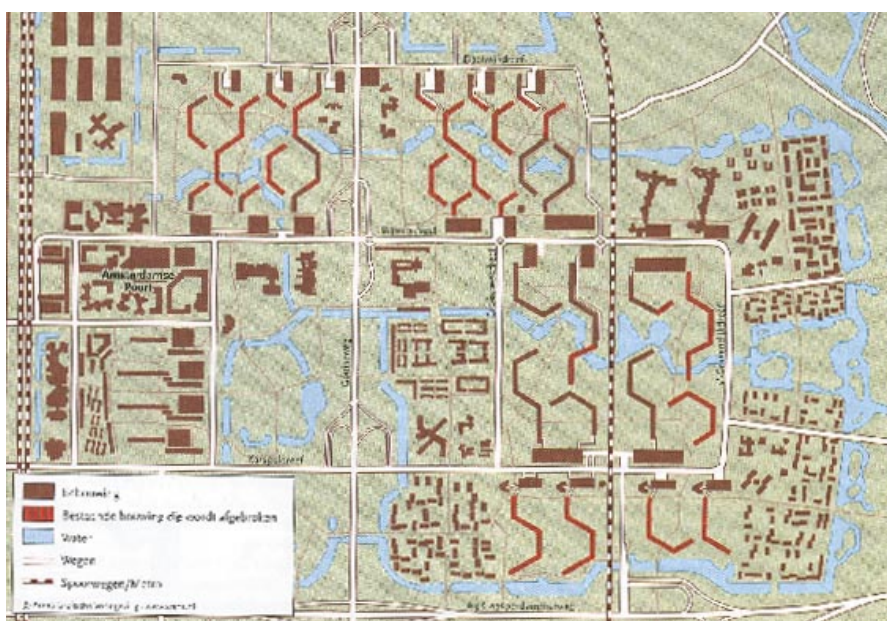
Uit kerncijfers blijkt dat alle leeftijdsgroepen goed vertegenwoordigd zijn in de Bijlmermeer. Mensen wonen gemiddeld 6 jaar op een adres wat kort is gezien het gemiddelde in Amsterdam van 7,8 jaar. De werkloosheid is relatief hoog (12,5 % tegenover 10% gemiddeld), maar is de laatste jaren wel enorm gedaald (het was 23,9% in 1997). (Zee, 2001)

De vitalisering van de wijk door het realiseren van meer bedrijvigheid en culturele voorzieningen is in volle gang. Aan de westzijde van het station zijn naast het stadion nu een megabioscoop, een concertzaal en een woonwinkelcentrum geopend. Daarnaast zijn er in de wijk twee kerken, een kinderboerderij, enkele speeltuinen, activiteitencentra en sportcentra gebouwd. De wijk lijkt zich echter niet te lenen voor marktachtige activiteiten die Jacobs graag zou zien ontplooiën (Jacobs, 1961).

4.6 De toekomst van de Bijlmermeer

Ruimtelijke ontwikkeling

Onlangs is voor de Bijlmermeer het Finale Plan van Aanpak Bijlmermeer opgesteld. Hierin wordt een samenhangend ruimtelijk eindbeeld van de Bijlmermeer geschetst. De belangrijkste uitgangspunten hiervoor zijn de reeds geschetst in het bovenstaande gedeelte over de vernieuwing van de Bijlmermeer. Deze analyse zal daarom worden afgesloten met het presenteren van het uiteindelijke plan. Op de onderstaande kaart is de Bijlmermeer afgebeeld. Op het kaartje wordt tevens in rood aangegeven welke bouwblokken (flats) afgebroken zullen worden. De kaart laat de situatie zien voor het begin van de vernieuwing en ook voor de sloop van de flats die ernstig beschadigd werden door het neerstorten van de El Al Boeing in 1992.



Figuur 9 Vernieuwing in de Bijlmermeer

In eerdere vernieuwingsplannen zou zeker $\frac{3}{4}$ van de bestaande bebouwing blijven bestaan. Dit is bijgesteld naar aanleiding van de in 1999 gehouden evaluatie van het project. Bewoners hebben vaak een voorkeur voor laagbouw. 68% was dan ook voor de sloop van bepaalde flats in de wijk. Over het slopen van hun eigen flat waren mensen meestal echter minder enthousiast.

Door sloop en nieuwbouw, renovatie en herpositionering zal nog slechts de helft van de oorspronkelijke hoogbouw in de Bijlmermeer blijven bestaan. Een aantal voor de Bijlmermeer typische 'honingraatflats' zal behouden worden. In de plaats van de gesloopte hoogbouw zullen vooral eengezinswoningen in hoge dichtheid gebouwd worden. Deze hoge dichtheid heeft ook te maken met de taakstelling van de stad Amsterdam om 10 procent meer woningen terug te bouwen dan te slopen. Door de overgang van hoogbouw naar laagbouw zal er openbare ruimte verdwijnen, wat het beheer van de wijk makkelijker zou moeten maken. Jacobs geeft in haar theorie aan dat een hoge dichtheid in plaats van nadelig juist positief kan bijdragen aan de vitaliteit van een stadsdeel.

Ook de verschillen per buurt worden groter in het finale plan. Er is sprake van differentiatie, variërend van suburbane woonmilieus met onder andere water woningen tot centraal stedelijke woningen met appartementencomplexen. Dit is een duidelijk verschil met de oorspronkelijke homogene bebouwing (Helleman, 2001)

Sociaal-economische ontwikkeling

De Bijlmermeer wordt integraal vernieuwd. Naast de duidelijk zichtbare ingrepen in de ruimtelijke structuur, is er in de wijk ruimte gereserveerd voor een appartementenhotel, ateliers, kinderopvang, speelvoorzieningen, welzijn- en onderwijsinstellingen, kleinschalige bedrijven voor starters, kerken en moskeeën. Daarnaast wordt het gebied rond de Amsterdam ArenA in hoog tempo ontwikkeld. Een goede aansluiting op dit gebied met de woonwijk is erg belangrijk, aangezien dit gebied goed verweven wordt in de bestaande stad en het van belang is dat ook de Bijlmermeer in dit 'web' ingepast wordt.

Daar de laatste flat pas in 2008 zal worden gesloopt, is ervoor gekozen het beheer van de wijk te intensiveren. De wijk moet namelijk ook in de tussentijd leefbaar blijven (of worden?). Het is, zoals ook Jacobs zegt (zie hoofdstuk 2) van belang dat mensen er duidelijk voor kiezen om in deze wijk te wonen (Helleman, 2001)

Belangrijk voor het uiteindelijke resultaat en voor de verhuur- en verkoopbaarheid van de woningen is de inspraak van de bewoners in de laatste vernieuwingsplannen. Daaruit is de wens voor meer eengezins- en koopwoningen gebleken, waaraan nu voldaan wordt.

5. Vergelijking van de diversiteit van de gebieden

De ontwikkeling van de twee onderzochte gebieden is zeer verschillend. Wel zijn het beiden oorspronkelijk uitbreidingswijken voor de stad Amsterdam. Na veel leefbaarheidproblemen in de Oud-Zuid in de periode na de bouw, heeft dit stadsdeel zich duidelijk ontwikkeld tot een levendig en vitaal stadsdeel waar mensen graag wonen en om andere reden vertoeven. De Bijlmermeer kent vanaf de bouw een lange periode van veel problemen. De wijk wordt vaak een "slaapstad" genoemd, wat niet bepaald overkomt als een aspect van vitaliteit. Ook zijn er veel problemen met de leefbaarheid. De vraag, of de sociale problematiek of juist de vitaliteit van de wijken (gedeeltelijk) veroorzaakt wordt door de stedenbouwkundige opzet van de wijken of dat er andere redenen voor zijn, dient nu nog beantwoord te worden. Voor de manier van beheren is deze kennis erg belangrijk. Om dit te laten zien is er voor beide wijken een kruistabel opgesteld. Hierbij wordt het al dan niet voldoen aan de diversiteitvoorwaarden afgezet tegen het voorkomen van veel sociale problemen.

Oud-Zuid kent momenteel in vergelijking met andere stadsdelen weinig sociale problemen. Het is een levendig stadsdeel. Grotendeels voldoet het aan de voorwaarden van Jacobs, al zijn de bouwblokken aan de lange kant en zijn er wel twee verschillende bouwperiodes, maar deze gebieden liggen wel ruimtelijk gescheiden. Het is echter een druk stadsdeel gedurende de hele dag, er zijn veel verschillende mensen om verschillende redenen.

<i>Oud-Zuid</i>	Voldoet aan voorwaarden Jacobs	Voldoet niet aan voorwaarden Jacobs
Veel sociale problemen		
Weinig sociale problemen	X	

De Bijlmermeer heeft altijd veel sociale problemen gekend. Volgens onderzoekers is dit grotendeels te wijten aan de stedenbouwkundige structuur. De bewoners zijn hier minder van overtuigd, maar wensen wel andere soorten woningen dan alleen hoogbouw in lange bouwblokken. De wijk bevindt zich in geen grootschalig vernieuwingsproject, waarbij de structuur hard wordt aangepakt. De stedenbouwkundige structuur van de Bijlmer gaat juist uit van functiescheiding, lange bouwblokken, de wijk is in een periode gebouwd en alleen in de spits is er sprake van enige drukte. Mensen komen er vooral omdat ze er wonen.

<i>Bijlmermeer</i>	Voldoet aan voorwaarden Jacobs	Voldoet niet aan voorwaarden Jacobs
Veel sociale problemen		X
Weinig sociale problemen		

Na de uitvoering van het vernieuwingsproject, moet de structuur veel meer gaan voldoen aan de diversiteiteisen van Jacobs. Het idee van functiescheiding is verlaten en de bouwblokken zullen korter zijn. Daarnaast zal er een diversiteit aan soorten woningen gerealiseerd worden. Doordat een deel van de wijk behouden blijft, zal er ook diversiteit in bouwperiodes komen. Sinds het begin van de vernieuwing zijn de sociale problemen sterk verminderd. Of dit doorzet en wat dan precies de oorzaak ervan is, is echter moeilijk te zeggen.

6. Nabeschuwing

Deze scriptie wordt besloten met het beantwoorden van de probleemstelling uit het eerste hoofdstuk. Deze luidde als volgt:

Hoe is de ontwikkeling en de problematiek van de wijken Bijlmermeer en Oud Zuid in Amsterdam te beschrijven, en in hoeverre is het voldoen aan de voorwaarden die Jacobs in haar diversiteittheorie stelt van belang voor de beheersmogelijkheden van de wijken?

Door het bekijken van louter de kruistabellen in het vorige hoofdstuk lijkt het alsof de diversiteittheorie van Jacobs zeker opgaat in de besproken wijken. Geen van de wijken voldoet (of zal gaan voldoen) echter aan alle vier de voorwaarden, terwijl Jacobs dit juist belangrijk acht. Geconcludeerd kan daarom worden dat de voorwaarden in de theorie zeker bruikbaar zijn voor het evalueren van wijken, maar dat ook andere zaken van belang zijn en dat het niet volledig voldoen aan de voorwaarden niet betekent dat een wijk niet vitaal kan zijn!

Voor het beheer van de beide wijken kunnen de voorwaarden wel gedeeltelijk als uitgangspunt gebruikt worden. Daar Oud-Zuid reeds een vitale wijk is en er weinig problemen voorkomen, is beheer in enge zin voorlopig voldoende voor deze wijk. Het voorkomen van achterstallig onderhoud en het behouden van de leefbaarheid is voor deze wijk voldoende. De Bijlmermeer beoogt momenteel een intensivering van het beheer in enge zin, daar het beheer in brede zin (het vernieuwingsproject), nog niet voltooid is. Zoals er reeds is bedacht, is beheer in enge zin hier echter bij lange na niet voldoende. Zelfs beheer in brede zin, zoals dat geformuleerd is aan het begin van deze scriptie, zal niet voldoen, aangezien een duidelijke doorbraak in de stedenbouwkundige structuur nodig is voor het creëren van een leefbare vitale wijk. Als de vernieuwing voltooid is, is het te hopen dat beheer in enge zin, wel voldoende zal zijn. Dit zal echter pas tegen die tijd onderzocht kunnen worden.

Voor de analyse van Nederlandse grootstedelijke wijken kan de theorie van Jacobs zeker een nuttige hulp zijn bij het bekijken van de stedenbouwkundige structuur en problemen die daar mogelijk mee samenhangen. Het moet echter niet de enige theorie zijn waaraan getoetst wordt en het is niet zo dat als wijken gedeeltelijk niet voldoen aan de voorwaarden, ze dan niet vitaal zouden kunnen zijn.

Literatuur

- Amsterdam Zuidoost (2001). <http://www.zuidoost.amsterdam.nl>
- Amsterdam Oud-Zuid (2001). <http://www.oudzuid.amsterdam.nl>
- Auteur onbekend (1999). De Pijp in Amsterdam, van afbraakwijk tot 'Quartier Latin'. In: Bouw en Uitvoering.
- Begeleidingsgroep Evaluatie Vernieuwing Bijlmermeer 1992-1999, Amsterdam. In: Reader Forumexcursie Bijlmermeer: Vernieuwing van een Ideaal.
- Bierman, M. ed. (1981). Gebouwde omgeving: Gebruik, beheer en inrichting. Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage.
- Elfrink, R. e.a. (1992). Berlage en de toekomst van Amsterdam Zuid. Uitgeverij 010, Rotterdam.
- Gemeente Amsterdam (1996). Topografische kaart van Amsterdam 1:10.000. Landmeten en Vastgoedinformatie, afdeling Cartografie, Amsterdam.
- Helleman, G. & F. Wassenberg (2001). De Bijlmermeer: de stad van morgen wordt verleden tijd. In: Geografie, nr 10, december 2001, pp 24-28. Drukkerij Giethoorn Ten Brink BV, Utrecht.
- Jacobs, J. (1961). The death and life of great American cities. Random House, New York.
- Kuipers, H.J. (1993). Beter wonen in de Pijp. Onderzoek naar meningen en posities van bewoners van stadsvernieuwingspanden in de Pijp.
- Pouwels, J.P.A. (1998). Het beheer van de stad; beschouwingen aan de hand van studies over gevoerd beleid. Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen, Nijmegen
- Roegholt, Richter (199.). Stadsvernieuwing in Amsterdam. Wisselende waardering voor oude wijken. In: Spiegel Historiaal.
- Somer, Kees (1996). Beeldkwaliteitplan De Pijp. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumentenzorg.
- Stadsdeel Oud-Zuid (2001). Toekomstvisie 2000 tot 2010.
- Stadsdeel Zuidoost (1994). Van Bindelmer tot stadsdeel Zuidoost, De geschiedenis in vogelvlucht. Amsterdam: Stadsdeel Zuidoost, afdeling communicatie.
- Stedelijke Woningdienst Amsterdam (2001). <http://www.swd.amsterdam.nl>
- Stuurgroep Vernieuwing Bijlmermeer (1992). Werk met Werk maken. In: Reader Forumexcursie Bijlmermeer: Vernieuwing van een Ideaal.
- Veghel, M. van & F. Wassenberg (1999). Intensief Beheer en participatie. Evaluatie proefproject leefbaarheid in de Bijlmermeer. OTB, Delft.
- Vernieuwing Bijlmermeer. <http://www.vernieuwingbijlmermeer.nl>
- Wassenberg, F. (1990). De bewoners over de toekomst van de Bijlmermeer. Delftse Universitaire Pers, Delft.
- VROM (1997). Nota Stedelijke Vernieuwing.
- Zee, W. van en C. Hylkema (2001). Kerncijfers Amsterdam 2001. Amsterdamse Bureau voor Onderzoek en Statistiek, Amsterdam.

Bijlage I Kaarten Amsterdam

Binnenstad, schaal 1:10.000

Oud-Zuid, schaal 1:10.000

Bijlmermeer, schaal 1:10.000