

## De Bijlmer, a sentimental journey

*Arjan Hebly heeft ons tijdens de procedure "wat gebeurt met Hakfort en Huigenbos" als architect / stedenbouwkundige begeleid, zijn ideeën overgebracht, plannen getekend en ons tijdens de inspraakavonden gesteund. Bent u ook geïnteresseerd in het werk van Arjan Hebly (hij heeft al een groot aantal projecten gerealiseerd) dan heeft u op **12 december om 19:00 uur in 't Hop** de gelegenheid met hem hierover te praten. Hij is op deze avond onze gast en vertelt over zijn werk. Voor de HH Cocktail schreef hij een verhaal in twee delen, waarvan u nu het eerste kunt lezen...*

**E**ens in de zoveel jaren kocht mijn vader een auto. Het obscure Engelse merk Wolseley was favoriet en in zo'n auto moest gereden worden. Hij nam ons, mijn broer en ik, dan ook mee uit autorijden in de weekends. Vanuit Bussum reden we naar het nieuwe Flevoland over de brug en de dijk alwaar we keken naar eindeloze gele koolzaadvelden, de schittering van het water en een dunne blauwe lucht. Op het witte Schiphol bekeken we vanaf het terras de vliegtuigen. In Rotterdam bezochten we de Euromast en reden liefst bij nacht over de Van Brienenoordbrug. Heel lang is het 'lichtspektakel' aan de Zuidoever van de brug voor mij het beeldmerk geweest van Rotterdam. Natuurlijk werden ook de deltawerken en de afsluitdijk per auto ontdekt.

Last but not least reden we door de nieuwe Bijlmermeer. Dat was een nieuwe wereld. We reden hard over hoge dijken en keken naar weilanden met daarin stoere geknikte flatgebouwen. De scheve garages stonden er wat onhandig bij. Je had er het idee bij dat ze weggezakt waren. En bij de vele haakse bochten in de weg moest er fors geremd worden. De naam Gooise weg vond ik een mooie paradoxale naam midden in deze futuristische omgeving.

**D**it voorjaar heb ik bewoners van de Bijlmermeer bijgestaan bij de beoordeling en bijstelling van plannen voor het zogenaamde 'Finale plan van aanpak'. Middels eenvoudige tekeningen en korte statements

hebben we de wensen van de bewoners overgedragen aan de plannenmakers. De plannen betreffen vier deelgebieden, de HH buurt, de K-zuid buurt en de noordelijk gelegen buurten D en E. Van deze vier buurten is de HH buurt verreweg het best in tact. Vele avonden is er met bewoners gesproken. Alle bijeenkomsten waren steeds 's avonds, wat bij mij thuis de vraag ontlokte of ik in de Bijlmermeer geen vriendin had.

**H**et maken van zogenaamde 'pioniersblokken' voor zittende bewoners voorafgaand aan de grootschalige sloop is één van de directe resultaten geweest van de inbreng van bewoners. Daarnaast is er bij bewoners een dubbele houding ten aanzien van de vernieuwing van de Bijlmer. Aan de ene kant is er het besef dat er dingen in de Bijlmer moeten gebeuren maar aan de andere kant is er ook het besef dat waar ze nu wonen geen doorsnee woonwijk is, en dat het dat ook niet moet worden. Bij de bewoners voor de HH buurt is dit laatste besef het meest ontwikkeld. In een vervolgverhaal zal ik, naar aanleiding van de gesprekken met bewoners, proberen aan te geven waaruit de identiteit van de Bijlmer bestaat en of deze de mogelijkheid in zich heeft om zich aan te passen aan deze tijd. Vandaag het eerste deel, een vernieuwde kennismaking.



**B**ij de reis naar en door de Bijlmer kom je nu al door een fascinerende nieuwe wereld, zoals het centrumgebied met de Arena, een antroposofisch bakstenen kantoor naast glimmende torens en Mega Stores en dito bioscopen. Ook de Bijlmermeer zelf is veranderd; lage bouwblokken, grondontsloten woningen, privé tuinen, stoepen, straten met geparkeerde auto's en bakstenen gevels met ramen.

Kortom nu zo'n dertig jaar later is de Bijlmermeer aan een tweede jeugd begonnen.

**E**r is geen wijk in Nederland die zo veel noodlottige perioden heeft meegemaakt. Er zijn er die het stedenbouwkundige concept rechtstreeks verantwoordelijk stellen voor het falen van de Bijlmer. Het is in hun ogen een te eenzijdig in beton gegoten maatschappijvisie, te groot van schaal en te megalomaan. De experimentele nieuwe binnenstraat is in veel gevallen een mislukking. De kakkerlakken hebben bezit genomen van sommige flats. In grote delen van de Bijlmer vragen bewoners via enquêtes dan ook om sloop en nieuwbouw; nieuwbouw in de vorm van grondgebonden woningen met de auto voor de deur. Deze 'visie van de vraag' wordt samen met een uitgebreid stelsel van stedelijke voorzieningen nu gerealiseerd in de Bijlmermeer. Het resultaat is binnen het huidige stedenbouwkundige denken van een hoge kwaliteit en 'correct', het is tegelijk een breuk met de oorspronkelijke opzet en uitgangspunten van de Bijlmer.

**I**s er dan ten aanzien van de oorspronkelijke Bijlmer bij bewoners geen sprake van 'civic pride', zijn bewoners van de huidige Bijlmer niet op één of andere manier trots op hun wijk? De bewoners van de HH buurt zijn dit zeker wel. Voor de bewoners van dit jongste deel van de Bijlmer zijn de bestaande kwaliteiten voortdurend het vertrekpunt geweest voor hun aanhoudende actie voor het behoud van deze buurt, en het is ze tot zover voor een groot deel gelukt.

Maar het zijn niet alleen de bewoners van de HH buurt. Ook in gesprekken met bewoners van andere buurten blijkt dat ze oog hebben voor een aantal karakteristieke Bijlmer kwaliteiten. Steeds zeggen ze dat de Bijlmer niet moet veranderen in een Almere, Purmerend of Zoetermeer. De waardering voor het

uitbundige groen van de wijk staat nummer één bij bewoners. In de parkgebieden kom je vele gezonde kastanjes, eiken en esdoorns tegen. De opzet is zeker in relatie tot sociale veiligheid vaak te grootschalig maar ze is tevens monumentaal, behorend bij een grote stad. Je voelt je onderdeel van een groter stedelijk geheel.

Daarbij wordt de bereikbaarheid van de wijk met alle mogelijke individuele en openbare vervoerssystemen bijzonder gewaardeerd. Voor veel groepen zijn de in de loop van de tijd ingegroeide voorzieningen, zoals religieuze ontmoetingsplaatsen en sociale banden van groot belang.

**A**l met al zijn we de afgelopen tijd samen met bewoners op zoek gegaan naar de kern van een betekenisvolle vernieuwing van één van de beroemdste, zo men wil beruchtste naoorlogse woonwijken van Nederland. Anders gezegd op zoek naar de identiteit van de Bijlmer. De dreven, de hoven, de binnenstraten en de architectuur nemen in dit geheel een bijzondere plaats in. Om het hoofd te kunnen bieden aan de hier en daar uit de hand gelopen situatie moeten deze vier elementen natuurlijk wel worden veranderd.



Wordt vervolgd

Arjan Hebly, © delft, 14 november 2001



## ***De Bijlmermeer, modern times***

*Arjan Hebly heeft ons tijdens de procedure "wat gebeurt met Hakfort en Huigenbos" als architect / stedenbouwkundige begeleid, zijn ideeën overgebracht, plannen getekend en ons tijdens de inspraakavonden gesteund. Voor de HH Cocktail schreef hij een verhaal in drie delen, waarvan u nu het tweede kunt lezen...*

De vorige aflevering sloten we af met de vraag naar de identiteit van de Bijlmermeer. Is de Bijlmermeer meer dan een gewone flatwijk en waar ligt dat aan?

### **De dijk**

De Hollander moest het land dat hij bewoont eerst op de zee veroveren. Het lag zo laag dat hij het door dijken tegen de zee moest beschermen. De dijk is begin en eind van zijn nationale leven. De massa der mannen (en vrouwen) vereenzelvigd

zich met de dijk; eendrachtig stellen ze zich te weer tegen de zee. (Elias Canetti, *Massa & Macht*, Amsterdam, 1976-vertaling)



*Luchtfoto van de dijk bij Brakel*

Voor Elias Canetti (een Duits, Oostenrijks, Italiaans, Joods schrijver en Nobelprijswinnaar) staat de dijk symbool voor Nederland. Ook de Bijlmermeer is opgebouwd rond een structuur van dijken, ook wel dreven genoemd. Op deze wijze is de Bijlmermeer misschien wel de meest Nederlandse wijk die er bestaat. In ieder geval zijn de dreven meer dan alleen een verkeerskundige oplossing voor het verkeer; een oplossing om het autoverkeer rigoureus te scheiden van het overige verkeer. Dat betekent dat met het sleutelen aan de dreven een belangrijke ruimtelijke karakteristiek van de Bijlmermeer in het geding is. Dat betekent overigens niet dat er niets aan de dreven zou kunnen gebeuren, maar bij het veranderen ervan zou men zich wel bewust moeten zijn van de ruimtelijke betekenis ervan voor de Bijlmermeer in haar geheel.

### **Leren van de dijkdorpen**

Het gaat te ver om te stellen dat de Bijlmermeer te vergelijken zou zijn met een dijkdorp, zoals Durgerdam, Uitdam of Alblasterdam. Toch zijn uit de ruimtelijke opbouw van deze lintdorpen wel lessen te trekken voor de nieuwe Bijlmermeer.

Langs de dijken zijn de dorpen ontstaan en bevinden zich dan ook de oudste huizen en de meeste voorzieningen. De dijken zijn over het algemeen de levendigste plekken van deze dorpen. Tussen de huizen door zijn er fraaie doorzichten naar de lager gelegen polders achter de dijk. Natuurlijk is er op de oude dijken ook niet sprake van scheiding van verkeerssoorten, het is op de dijken vaak dringen van verschillende weggebruikers.



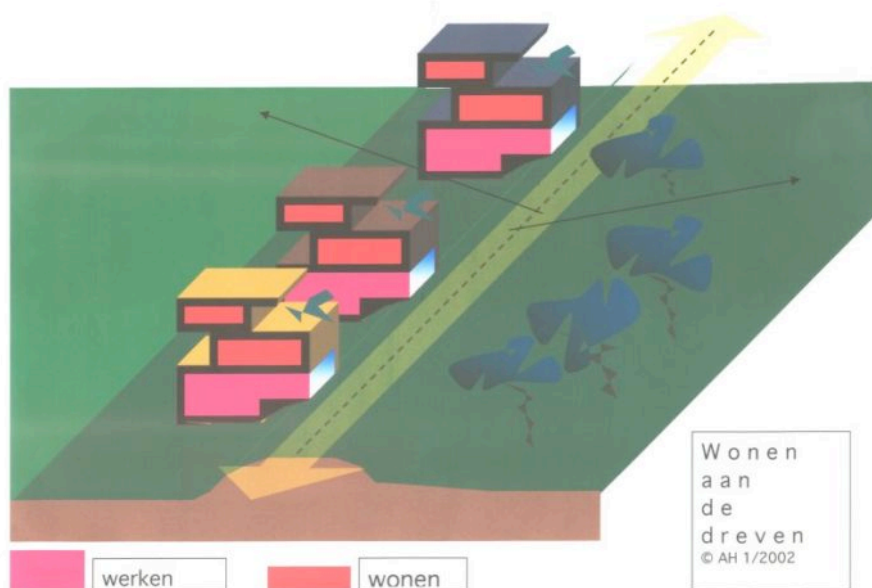
*De Waaldijk te Herwijnen*

## Het overzicht vanaf de dreven

In de Bijlmermeer is er vanaf de verhoogde dreven uitzicht over de verdiept gelegen parken met de flats daarin als aangemeerde boten. Het gevoel van snelheid en overzicht is één van de fascinerendste ervaringen van de Bijlmer. Op sommige punten zou het zicht vanaf de dijken kunnen worden versterkt. Het al te uitbundige groen kan hier en daar worden gesnoeid en verwijderd ten gunste van het uitzicht en het overzicht over de wijk; een actie die bovendien de sociale veiligheid van de wijk ten goede zou komen.

## De dreven verdichten

Langs de oorspronkelijke Bijlmerdreven bevond zich de meest suffe stedelijke functie, te weten parkeergarages, in veel gevallen met een uitstraling van nul komma nul. Op verscheidene plaatsen zijn aan deze garages reeds bedrijfsfuncties toegevoegd of zijn de garages afgebroken.



Door op sommige plaatsen de dreven voor wat betreft bebouwing en stedelijke functies te verdichten winnen de dreven aan betekenis. Te denken valt aan stedelijke voorzieningen, kantoren en woon/werkcombinaties zowel in ééngezinsvarianten als gestapeld. In dit geheel kunnen de parkeergarages worden opgenomen. In combinatie met het hoogteverschil van de dijk kan deze opgave bijzondere gebouwen en architectuur opleveren.

Naast deze 'verhevigde' stukken van de dreven zijn er ook open plekken nodig, daar is het overzicht over de lager gelegen parken en de aangemeerde flats maximaal. Voor wat betreft het verkeer dient de scheiding van verkeerssoorten op de dreven te worden opgeheven. Ook dit verlevendigd de dreven en bevordert de sociale veiligheid van de Bijlmermeer. De auto's gaan van rotonde naar rotonde en houden uitdrukkelijk rekening met voetgangers en fietsers.

## De binnenstraat

Een ander, je zou kunnen zeggen, oer-Hollands element waarmee geëxperimenteerd is in de Bijlmermeer is de straat. Niet de gewone straat maar de zogenaamde 'binnenstraat'. Vanaf de parkeergarages wordt de wandelaar door deze binnenstraat geleid naar de betreffende lift voor de bovengelige galerijen. In de HH buurt is deze binnenstraat slechts voor een klein gedeelte gerealiseerd. Deze uitvinding van de 'binnenstraat' kan, zelfs afgezien van de nooit gerealiseerde voorzieningen aan de binnenstraat, als een mislukking worden gezien. Een binnenstraat is, zeker in Nederland een contradictio in terminis oftewel tegenstrijdig met zichzelf. Een binnenstraat is zoiets als droogwater of donkerlicht. In Nederland is een straat buiten. Dat heeft als voordeel dat hij maximaal verlicht wordt door het hemellicht en dat is in Nederland met zijn vele sombere dagen en winters zonder sneeuw (op de 52e noorderbreedtegraad) geen luxe, maar pure noodzaak. Bovendien regent het op straat. Daardoor wordt je als wandelaar wel nat maar de straat wordt door de regen ook op een natuurlijke wijze enigszins schoongespoeld. De publieke zichtbaarheid van een 'buiten'straat' (= woordovervloedigheid) bevordert daarbij de sociale veiligheid. Een binnenstraat is in veel gevallen synoniem aan een sombere onveilige ruimte waar het ruikt naar etenslucht.

Dat een straat, ook een verhoogde straat, pas een echte straat wordt als hij geen dak heeft is reeds aan het begin van de vorige eeuw aangetoond door een woningbouwproject in de wijk Spangen te Rotterdam, het Justus van Effen blok van de architect Michiel Brinkman. Met dit project, nu een Rijksmonument, is op dit moment in beheer en in sociaal opzicht veel mis, maar de oplossing van de verhoogde straat trekt nog altijd bezoekers vanuit de hele wereld.



*De verhoogde straat in het Justus van Effen blok te Rotterdam*

### **Van binnenstraat naar straat**

Voor de Bijlmermeerflats zou de onderste galerij of binnenstraat mogelijk kunnen worden uitgebouwd naar buiten. Op de begane grond en de eerste verdieping ontstaat zo meer ruimte. Deze ruimte is mogelijk te benutten voor woningen of andere functies. De levendigheid van de begane grond van de flats zou daardoor kunnen worden vergroot. Daarbij moet het karakter van een vrijstaand

woongebouw in een park niet teniet worden gedaan. Met een oplossing waarbij tuintjes aan de voet van een flat zijn gelegen, loop je nog wel eens het gevaar dat de flats wat te veel bezit nemen van het park. Het behouden van de omvang van de bergingboxen en een overzichtelijke bereikbaarheid daarvan zijn voor de begane grond natuurlijk belangrijke uitgangspunten.

Aan de verhoogde straten zijn de liften gekoppeld die naar de bovengelegen galerijen leiden. De galerijen zijn vervolgens duidelijk verdeeld in kleinere eenheden. Mogelijk zijn zelfs de woningen aan de uiteinden van deze galerijsegmenten te vergroten over de galerij heen; dit in de vorm van serres of iets dergelijks.

Tot zover de dreven en de ontsluiting van de woningen als karakteristieke elementen van de Bijlmermeer. In de volgende aflevering ga ik nader in op de minstens zo karakteristieke hoven, gevels en plattegronden van de woningen. Al met al is de Bijlmermeer met recht een beroemde wijk. De opbouw kent nergens zijn gelijke. Het lijkt erop alsof de Bijlmermeer steeds meer toegroeit naar haar bestemming binnen het moderne Amsterdam. Een stad op zoek naar een evenwicht tussen de hoogste stedelijkheid van Nederland en ruimte; ruimte voor groen en rust voor haar gebruikers en bewoners. In deze zin kan de Bijlmermeer worden beschouwd als één van de meest karakteristieke troeven van het moderne Amsterdam

Wordt vervolgd.

Arjan Hebly, © Delft, 1 februari 2002



## De Bijlmer boogy woogy

Arjan Hebly heeft ons tijdens de procedure "wat gebeurt met Hakfort en Huigenbos" als architect / stedenbouwkundige begeleid, zijn ideeën overgebracht, plannen getekend en ons tijdens de inspraakavonden gesteund. Voor de HH Cocktail schreef hij een verhaal in drie delen, waarvan u nu het derde (en tevens laatste) deel kunt lezen...

Wat is de afbeelding die heel lang op de straatnamenkaart van Amsterdam Zuid Oost heeft gestaan? Het is een luchtbeeld van geknikte flats, die een groene hof omsluiten. De makers van de straatnamenkaart zagen daarin kennelijk het meest karakteristieke beeld van Amsterdam Zuid Oost.

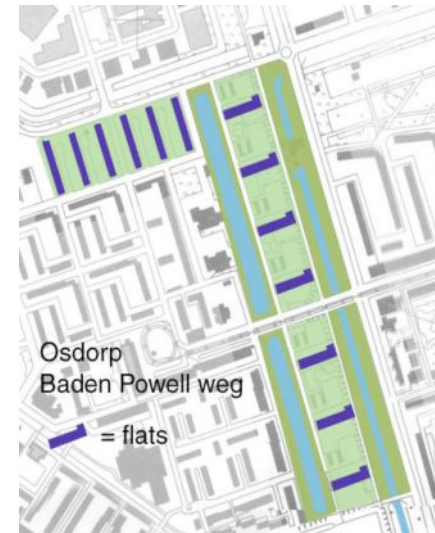
Voorafgaand aan de Bijlmer zijn flatgebouwen rechthoekige volumes, vaak in ritmische rijen. De ruimte zweeft gelijkwaardig om de rechthoekige gebouwen heen. De ruimte voor of achter de gebouwen zijn steeds aan elkaar gelijk. Een mooi voorbeeld daarvan is de Baden Powellweg in Osdorp of de Europaboulevard in Buitenveldert.

Voor een aantal opdrachtgevers, architecten en stedenbouwkundigen is dit principe, afgezien van de open ruimtelijkheid ervan, geen bevredigende oplossing voor het maken van echte nieuwe stadswijken. In hun ogen ontstaat door het principe van de strokenflats niet een echte stedelijke gemeenschap. De zones zijn te anoniem, te neutraal om een stad te vormen. Hans Scharoun, een Duitse architect onder andere van de Philharmonie te Berlijn, experimenteert als één van de eerste in Siemenstad met het maken van stedelijke ruimten met hoogbouw.



Een later voorbeeld is het Robin Hood Garden project in Londen van het architecten echtpaar de Smithsons.

De oplossing in de Bijlmermeer lijkt simpel maar is revolutionair. De flats worden in een honingraat patroon geordend. Hierdoor ontstaan grote hoven. Het zijn echter geen traditionele gesloten hoven, zoals de Zaanhof in de Spaarndammerbuurt, maar doorgaande open hoven. De open ruimte loopt door en is begrensd tegelijk.



Deze open/gesloten hoven zijn karakteristiek aan de Bijlmer. Voorstellen die fragmenten van geknikte flats laten staan als een reliëf van de oude Bijlmermeer gaan voorbij aan het ruimtevormende en stedelijke karakter van de Bijlmermeerhoven. Ook voor de HH buurt zijn dergelijke voorstellen getekend en terecht door de bewoners afgewezen.

Osdorp – Baden Powellweg

De gevel

Essentieel in de beleving van een stedelijke ruimte zijn de gevels, zij vormen de wanden van de ruimten. Een vlakke gevel bepaalt een ruimte het best. Vanwege de galerijen en doorgaande balkons zijn de gevels van de Bijlmerflats echter niet vlak, maar gelaagd. De gebouwen hebben niet één gevel maar twee; de gevel van de borstweringen en die van de achter gelegen gevel. Zeker in de HH buurt zijn de

gevels door de witte borstweringen sterk horizontaal geordend. Deze witte horizontale lijnen vormen een krachtig décor voor de bomen en het overige groen. Frank Lloyd Wright heeft als één van de eerste architecten in zijn zogenaamde Prairie style het contrast tussen natuur en horizontale gevels uitgewerkt. Bij het vernieuwen van de gevels van de flats kan dit horizontale karakter van de gevels een mooi uitgangspunt zijn.



*Falling Water – Frank Lloyd Wright*

#### De woningplattegronden

Tot slot zijn er de woningplattegronden. Door kleine verschillen binnen een vast stramien zijn veel verschillende woningen in de gebouwen gemaakt. De ruime kamers, de centrale speelhal en het brede balkon voldoen tot op de dag van vandaag aan de woonwensen van bewoners. Er zijn dan ook door bewoners met

veel liefde eigen verbeteringen in de woningen aangebracht. Zoals de striptekenaar Crump eens zei 'to surround you with your own esthetic values'.

Maar het belangrijkste kenmerk van de woningen is de afwezigheid van een trap. Het wonen is horizontaal geordend op één vloer; het wonen loopt hierdoor vloeiend in elkaar over. In ieder geval vloeiender dan de traditionele Nederlandse smalle woningen over meerdere verdiepingen.

De Bijlmerflats zijn te zien als gestapelde bungalows. De woningen zijn natuurlijk voor ouderen ideaal, een niet te onderschatten kwaliteit. En misschien sloten deze horizontale 'vloeiende' woningen ook wel goed aan bij de groot stroom Surinamers, een land zonder die eigenaardige smalle en verticale huizentraditie.

In de drie stukken over de Bijlmer heb ik geprobeerd aan te tonen dat de Bijlmermeer meer dan voldoende eigen kwaliteiten bezit om zich te vernieuwen; een vernieuwing gebaseerd op die kwaliteiten zelf, van de dreven, de straten, de hoven, de gevels en de woningen. De Bijlmermeer is bovendien één van de meest krachtige stedenbouwkundige statements van na de oorlog.

Daarachter gaat het om een houding; het baseren van vernieuwingen op de waardevolle eigenheid, zo men wil de identiteit van plekken. Dergelijke plannen worden niet alleen gesnapt maar kunnen ook worden verrijkt door bewoners. Het gaat er niet om om omgevingen waar mensen decennia in hebben geleefd in een radicaal nieuw ontwerp te degraderen.

Is er bij een dergelijke houding te veel oog voor het specifieke, de identiteit, en te weinig oog voor het universele, het algemene? Ik denk van niet. Want is het niet zo dat het meest individuele standpunt tevens het meest universele is?

Arjan Hebly, © Delft, 1 april 2002