



**Gemeente
Amsterdam**

Cultuurhistorische verkenning

Bijlmermuseum

C 16-010 Amsterdam 2016/2019



Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
	Vooraf	5
	Planontwikkeling	6
	Stedenbouwkundige, typologische en architectonische aspecten	9
	Landschap en maaiveldinrichting	13
	Van onbehagen naar vernieuwing	14
	Het Bijlmermuseum	17
	De nieuwe randen van het Bijlmermuseum	21
3	Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren	22
4	Conclusie	32
	Literatuur en colofon	33

Foto voorblad: De haakvormige hoogbouw van het Bijlmermuseum nadert zijn voltooiing, 18 juni 1970 (SAA 010009016321). Links deel E met Kleiburg nog in aanbouw en rechts deel D. Op de voorgrond is de honingraat van Gliphoeve in aanbouw, het huidige Gravestein en Geldershoofd

Inleiding

Stadsdeel Zuidoost heeft Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het **bestemmingsplan Bijlmermuseum** van belang zijn (zie op onderstaande kaart het bestemmingsplangebied). Dit heeft geresulteerd in een uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis van de Bijlmermeer en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.



1 Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”.

In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening en transformatieopgaven ook aan bod in de Beleidsnota ‘Ruimte voor Geschiedenis’ (vastgesteld 13 april 2005) en ‘Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam’ (vastgesteld 14 november 2011) en in ‘Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam’(vastgesteld 5 juli 2016).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken. Het is daarom niet gericht op de specifiek Amsterdamse waarden, en het geeft daar dan ook geen beeld van.

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

Vooraf

Hoewel het bestemmingsplan slechts betrekking heeft op het zogeheten Bijlmermuseum, is een algemene schets van de planvorming, de totstandkoming en de vernieuwing van de roemruchte woonwijk in zijn geheel onvermijdelijk om de cultuurhistorisch waardevolle aspecten te kunnen duiden. Die liggen grotendeels in de 'oude', als eerste uitgevoerde fase van de Bijlmermeer, zodat de latere ontwikkeling van Holendrecht, Gaasperdam, Venserpolder, Amsterdamse Poort en Bullewijk/Amstel III niet in deze verkenning zijn meegenomen. Voor de historisch-geografische ontwikkeling van de prestedelijke Bijlmermeer vóór 1960 wordt verwezen naar het Archeologisch Bureauonderzoek dat BMA eveneens in het kader van het onderhavige bestemmingsplan heeft gemaakt.

De eerste fase van de Bijlmermeer, ontworpen en gebouwd tussen 1963 en 1973, is door de dominante honingraatstructuur van de hoogbouw en de volledige scheiding van auto- en langzaam verkeer stedenbouwkundig te zien als een experimenteel slotakkoord van de moderne open woonwijkontwikkeling in de twintigste eeuw en, toegespitst op Amsterdam, van het in 1935 vastgestelde en tussen 1939 en 1962 gerealiseerde Algemeen Uitbreidingsplan. Tevens belichaamt de Bijlmermeer een sindsdien niet meer overtroffen hoogtepunt in de decennia lange strijd van volkshuisvesters en architecten voor ruime, goed uitgeruste sociale (gezins)woningen in gestapelde bouw: een groot deel van de flats beschikt over goed ingedeelde vierkamerwoningen van 100m².

Toch werd de Bijlmer allesbehalve de stad van de toekomst waarvan het stadsbestuur en de gemeentelijke diensten bij de allereerste presentatie van het plan in 1965 nog volledig overtuigd waren. Zij werden daarin eigenlijk ook door niemand van buiten serieus tegengesproken. Men is over het algemeen flink onder de indruk van het gedurfde plan. Wel klinkt hier en daar wat scepsis: *Pas over zo'n jaar of vijfentwintig zal men kunnen oordelen wat dit gebied voor de Amsterdammers betekent*, aldus de vooraanstaande architectuurcriticus J.J. Vriend in 1967. Dat was dus precies in het jaar waarin definitief besloten werd tot de sloop van 25% van de hoogbouw: 1992.

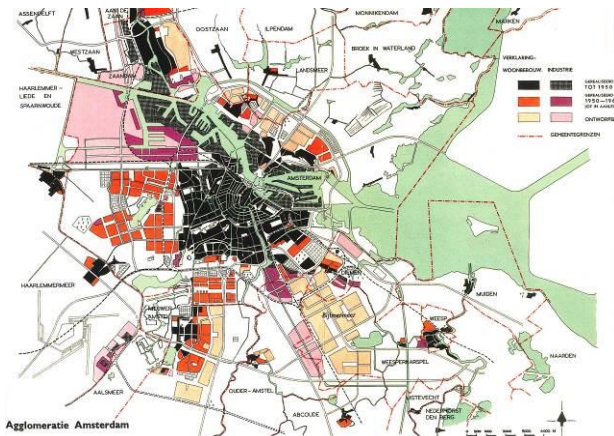
De Bijlmermeer was toen al lang en breed de sociale en financiële nachtmerrie die Nederland, Amsterdam voorop, lang zou heugen. Dat een toch breed gedragen stedenbouwkundig concept zo snel kon mislukken – koud na de oplevering wordt al in de jaren zeventig serieus over sloop gesproken – is zeker ook cultuurhistorisch gezien een unicum. Dat geldt ook voor het met horten en uiteindelijk veel stoten verlopen vernieuwingsproces, dat uiteindelijk geresulteerd heeft in een grondige transformatie van de Bijlmermeer onder leiding van het Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer, waarbij een groot deel van de verhoogde verkeersdreeven op maaiveld zijn gelegd, nieuwe voorzieningen zijn toegevoegd en ruwweg 50% van de galerijflats vervangen is door nieuwe woonmilieus, veelal in laagbouw. De overige 50% is na de nodige en soms ingrijpende renovatie behouden, met het Bijlmermuseum, het hart van de oude delen D en E, als monumentaal middelpunt. Daarin straalt ook de flat Kleiburg die in 2012 voor sloop behoed werd dankzij het stoutmoedige plan van een consortium om de schil te renoveren en de 500 woningen relatief goedkoop als kluswoningen aan te bieden. Het bleek een gat in de markt waarmee de altijd experimentele Bijlmermeer opnieuw zijn veerkracht toont.



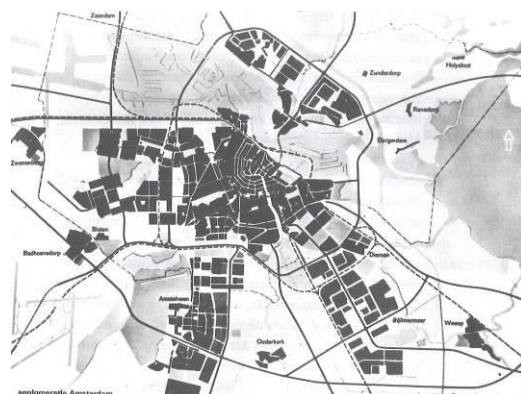
Links maquette zuidelijk gedeelte van de delen D en E, 1965 (uit: Bolte 1981) en rechts de delen D en E in aanbouw, met op de voorgrond de contour van de honingraat Gliphoeve in deel C in aanbouw, juni 1970 (SAA 010009016321)

Planontwikkeling

Terwijl de Westelijke Tuinsteden nog maar net in aanbouw zijn, polst Amsterdam bij de Provincie al in 1953 naar een uitbreidingsmogelijkheid in de Bijlmermeerpolder, ver buiten het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) en op het grondgebied van de gemeente Weesperkarspel. Dat leidt in 1957 tot het instellen van de Stadsrandcommissie, het bestuurlijke startschot voor de planvorming van de Bijlmermeer. Onder leiding van Gedeputeerde Staten maakt Amsterdam de deelnemende randgemeenten Nieuwer Amstel (Amstelveen), Ouder Amstel, Diemen en Weesperkarspel duidelijk dat de stad vanaf 1964 dringend nieuwe uitbreidingsruimte nodig heeft. De grenzen van het AUP zijn immers al bijna bereikt en ook de extra uitbreidingsruimte in Noord zal tegen die tijd zijn volgebouwd. Het pleidooi is om Amstelveen als stadslob uit te laten groeien tot 90.000 inwoners en met de Bijlmermeer een nieuwe lob in zuidoostelijke richting toe te voegen waarin inclusief uitbreidingen in Diemen en Duivendrecht uiteindelijk plaats zal zijn voor 110.000 inwoners. Twee jaar later komt de Stadsrandcommissie met een door Publieke Werken en de afdeling Stadsontwikkeling (SO) ontworpen voorlopig structuurplan voor de nieuwe zuidoostelijke stadslob, dat in 1961 een officiële status krijgt als grondslag voor verdere planvorming.



Structuurplan met Bijlmermeer, 1961 (uit: Abrahamse 2007)



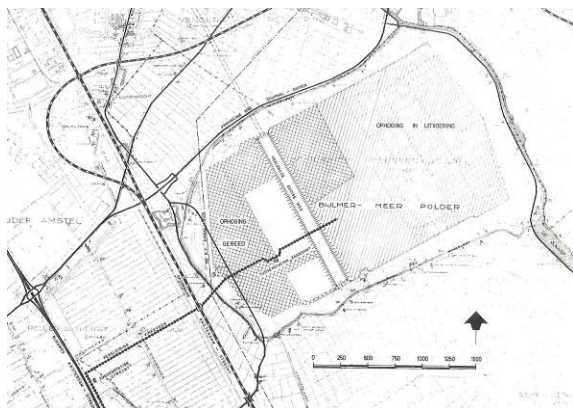
Eerste opzet, ca. 1959 (uit: Bolte 1981)

Hoewel het Rijk begrip heeft voor de Amsterdamse uitbreidingswens, die gepaard gaat met een krachtige pr-campagne waarin vooral gehamerd wordt op de noodzaak de doorstroming te bevorderen van bewoners uit de oude en te vernieuwen 19^e eeuwse wijken naar de AUP-stadswijken en Noord en van daaruit naar de beoogde grotere woningen in de Bijlmermeer, is de regering fel gekant tegen uitbreiding van het grondgebied van Amsterdam. Weesperkarspel heeft echter geen bezwaar tegen een bestemmingsplanwijziging van agrarische doeleinden naar wonen, zodat een compromis wordt gevonden: Amsterdam ontwikkelt de gewenste woonwijk in de polder die bestuurlijk voorlopig gewoon van Weesperkarspel blijft. Dat verklaart waarom het stadsbestuur en de Dienst Publieke Werken (PW) de planontwikkeling tamelijk eenvoudig en

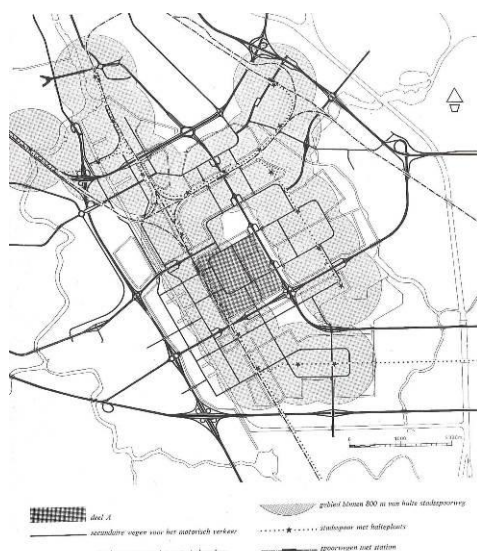
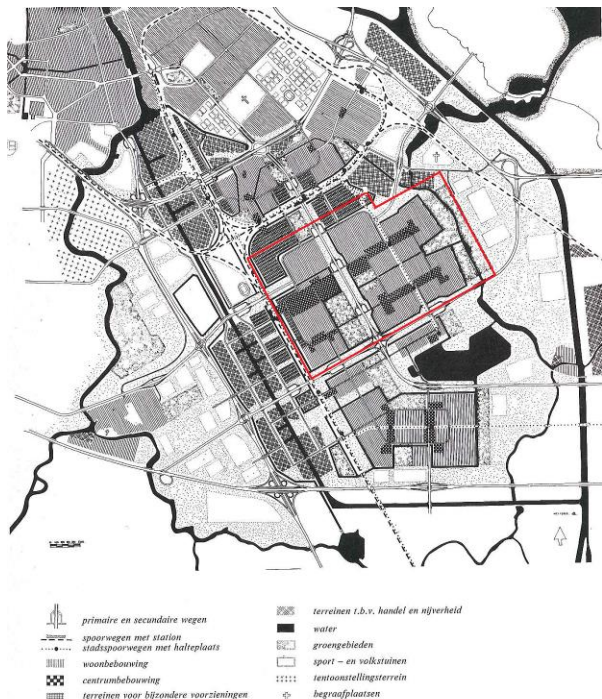
zonder al te veel ruchtbaarheid in snel tempo konden doordrukken; formeel had de Amsterdamse gemeenteraad immers geen positie.

Weesperkarspel besluit zodoende al in 1961 tot ophoging van de polder met zand uit de Vinkeveense Plassen, zodat de Bijlmermeerpolder, na de nodige voorbereidingen, onteigeningsprocedures en het slopen van tal van boerderijen, tussen 1963 en 1965 met 2,5 meter zand wordt bedekt.

Inmiddels werkt binnen de afdeling SO een speciaal team onder leiding van Ton de Gier en met ontwerper Siegfried Nassuth aan het ontwerp voor de nieuwe stadswijk, zodat in december 1962 een uitbreidingsplan in hoofdzaak door Weesperkarspel geaccordeerd wordt. In de zomer van 1963, kort voordat met het opspuiten begonnen zal worden, zijn met uitzondering van de precieze verkaveling en woningbouwtypologie, ook de voornaamste en voor de Bijlmermeer zo karakteristieke en revolutionaire infrastructurele ontwerpbeslissingen genomen: de aanleg van een hooggelegen stadsspoor, oftewel de metro, en de volledige scheiding tussen auto- en langzaam verkeer, verkregen door een ingenieus en halfhoog aangelegd verkeerswegennet dat de gehele wijk ontsluit met parkeergarages bij de hoogbouw en dat is aangetakt op de doorgetrokken Gooiseweg vanuit de stad en op het deels nieuw ontworpen en onderling verbonden snelwegennet naar Utrecht, Het Gooi en Kennemerland.



Ophoging Bijlmermeerpolder ten behoeve van eerste fase (uit: Werk in uitvoering, nr 10 juni 1965)

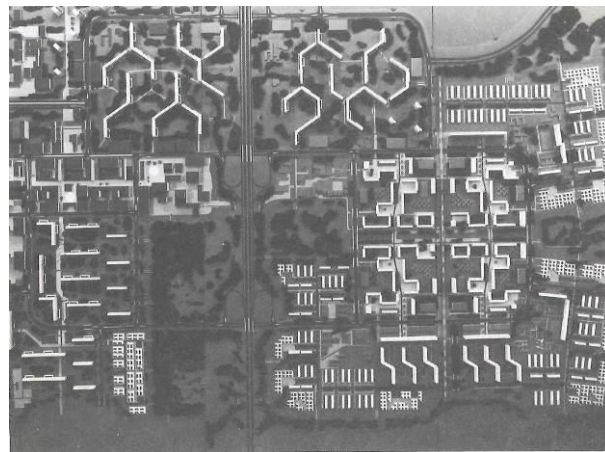


Links definitief uitbreidingsplan in hoofdzaak Zuidoostlob en rechts de wegenkaart, 1965 (uit: Bolte 1981). Rode contour: plangebied Bijlmermeer eerste fase

Daarnaast wordt gesproken over een compositie van hoge woongebouwen op poten in een vrijwel ononderbroken parkachtige groenstructuur met waterpartijen in Engelse landschapsstijl, doorsneden door fiets- en voetpaden. Voorzieningencentra zijn rond de knooppunten van weg en metro gedacht. Wat betreft de woningbouw, bestemd voor 75% geschoolde arbeiders en 25% hogere inkomens, wordt op aanraden van de Gemeentelijke Woningdienst dan nog gedacht aan een menging van 55% hoogbouw in zes tot acht lagen en 45% laagbouw, met het oog op het nastreven van veel privacy, vooral in de vorm van patio-woningen. Met deze ingrediënten krijgt het ontwerpteam in oktober de opdracht een uitbreidingsplan in onderdelen te maken voor het als eerste te realiseren deel van de Bijlmermeer ten noorden van de Gaasperdammerweg en dus ook de verkaveling en de woningtypologie te bepalen. In augustus 1964 liggen er twee modellen voor waaruit blijkt dat het percentage hoogbouw fors is toegenomen: één met 80% hoogbouw, 13% etagebouw van drie lagen en 7% laagbouw en één met 71% hoogbouw, 19% etagewoningen van vijf lagen en 10% laagbouw. Een alternatief van de 'oude garde' binnen SO (J. Mulder en H. Ouwerkerk) waarin op basis van onderzoek in Zweden en recente Angelsaksische literatuur maximaal 60% hoogbouw is toegepast, wordt nooit serieus in de besluitvorming meegenomen.



Eerste ontwerp SO (team Nassuth), 1964 (uit: Bolte 1981)



Alternatief ontwerp SO (Mulder, Ouwerkerk), 1964 (uit: Bolte 1981)

Directe aanleiding voor de toename van de hoogbouw is het overleg dat de gemeente in hetzelfde jaar met Den Haag voert. Het beleid van minister Bogaers is sinds 1963 gericht op het stimuleren van de zogeheten zware industriële (montage)bouwsystemen om in rap tempo de woningnood weg te werken met moderne, goed uitgeruste en vooral ruimere en bredere woningen. Indien gemeenten contractafspraken maken met bouwbedrijven/aannemers die met dergelijke door het Rijk toegelaten bouwsystemen werken worden extra bouwcontingenten en een bouwkostensubsidie in het vooruitzicht gesteld. Zodoende maakt Amsterdam na dit overleg spoorslag contractafspraken met de systeembouwers Indeco Coignet en Intervam voor de bouw van maar liefst 13000 woningen. Hoogbouw lijkt daarbij de meest economische woonvorm, waarmee tegelijkertijd een waarlijk nieuwe grootschalige stadsstructuur ontworpen kan worden waarvan het Amsterdamse stadsbestuur al langer droomt. Iets groots en moderns, een echte stad van de toekomst die het sinds de oorlog gekoesterde tuinstadmodel van het AUP een geheel nieuw elan moet geven door af te rekenen met het tot dan toe gebruikelijke gemengde woonmilieu van middelhoge portieketageblokken en rijtjes eengezinshuizen in kleinschalige stroken- haak- en hovenverkavelingen. Daartoe was in 1963 al de eerste aanzet gegeven met de planvorming voor twee experimentele nieuwe stadswijken in Noord, die zijn te beschouwen als vingeroefeningen voor de Bijlmermeer: het Plan van Gool in de Buikslotermeerpolder en de Molenwijk in Oostzanerwerf. Respectievelijk een 1160 woningen tellende architectonisch uniforme 'woonstructuur' van met lichtbruggen aan elkaar gekoppelde vijflaagse woninghaken in een ruime groenstructuur met parkeervelden en een 1250 woningen tellend hoogbouwcomplex bestaande uit vier maal vier, rondom een parkeergarage gegroepeerde galerijflats in een niet voor autoverkeer toegankelijke groenstructuur.

Aan het eind van 1964 vindt tevens het voor de stad gunstig verlopen Kamerdebat plaats dat rechtstreeks leidt tot het in augustus 1966 bekrachtigde wetsvoorstel om de gemeente Weesperkarspel op te heffen, de

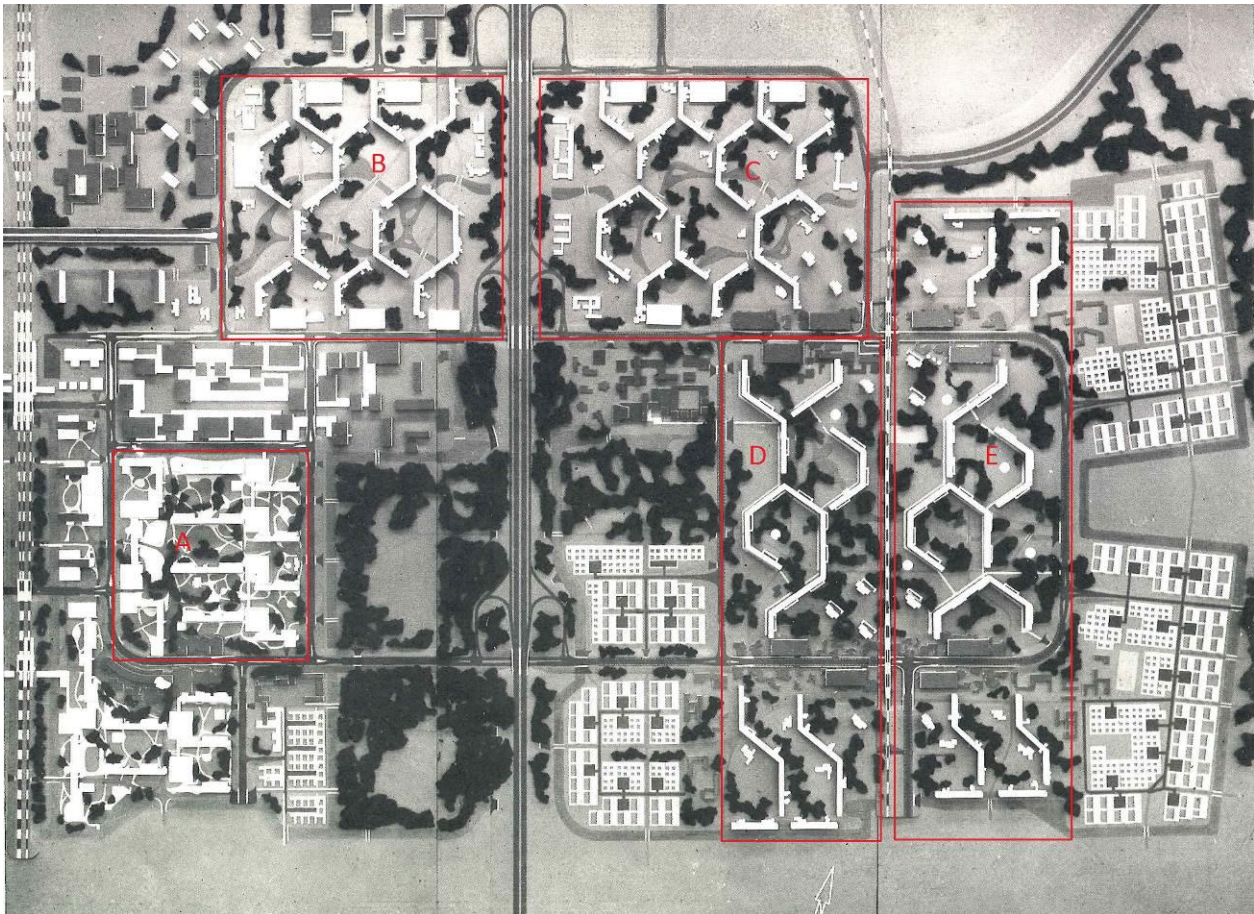
Bijlmermeerpolder gedurende de uitvoering voor een periode van 12 jaar aan Amsterdam toe te wijzen en daarna te besluiten of de Bijlmermeer samen met Diemen en Duivendrecht een aparte gemeente kan vormen. Dit laatste punt zal nooit meer op de agenda komen: in 1978 wordt de Bijlmermeer, dan al negatief bekend als 's lands probleemwijk nummer 1, 'gewoon' aan Amsterdam toebedeeld.

Stedenbouwkundige, typologische en architectonische aspecten

Meest opvallend onderdeel in de planopzet van augustus 1964 zijn zondermeer de eerste honingraatverkavelingen voor de hoogbouwvelden, naast velden met etagebouwhaken, laagbouwstroken, clusters patiowoningen, losjes geplaatste torenflats ter weerszijden van de metrobaan en een buurt met rechte, oost-west georiënteerde hoogbouwschijven. Alle aandacht is tot 1967 dan ook primair gericht op de stedenbouwkundige en typologische uitwerking van de hoogbouw, gedacht in tien bouwlagen, waartoe voor de vijf te onderscheiden hoogbouwvelden A t/m E (zie onderstaande maquettefoto, juni 1965) bouwteams geformeerd worden met SO, de GWD, de systeembouwers, de aannemers en de architecten. In november 1964 start zodoende het bouwteam voor deel A, beter bekend als de 'rechte' H-buurt in het zuidwesten (1182 woningen; architect K. Rijnboutt; bouwsysteem RBM; aannemer Intervam; bouw 1966-1970). Daarna volgt in februari 1965 het bouwteam voor de delen B en C in het noorden, oftewel de D/F en E/G buurt (resp. 2454 en 2747 woningen; architectenbureau Kromhout en Groet; bouwsysteem EBA; aannemers EBA en ASN; bouw 1967-1971) en in oktober 1965 dat voor de delen D en E in het oosten, oftewel de G/K buurt (resp. 2602 en 3195 woningen; architect K. Geerts/INBO met bouwsysteem/aannemer Indeco Coignet en F. Ottenhof met bouwsysteem/aannemer Intervam; bouw 1967-1972).

Nadat samen met de architecten Kromhout en Groet de honingraatstructuur in de delen B en C is aangepast tot een heldere reeks hoven met binnenmaten 170-190m en de middelhoge etagebouw definitief uit het plan is geschrapt ten gunste van extra hoogbouwhaken, wordt het uitbreidingsplan voor de Bijlmermeer in juni 1965 voor het eerst wereldkundig gemaakt middels een perspresentatie. De gemeente is apetrots op het plan dat inmiddels 90% hoogbouw en 10% laagbouw omvat. Hoewel er binnen alle gremia waar het plan tot dan toe besproken is en de komende jaren nog besproken zal worden altijd wel iemand was die grote vraagtekens zette bij de ongekenne omvang van de hoogbouw, van het Ministerie tot de welstandscommissie en van het ambtelijk apparaat zelf tot de Provincie, zal de opzet van het plan hierna niet of nauwelijks meer wijzigen. Zonder nader onderzoek naar de mogelijk negatieve aspecten van het wonen in massale hoogbouw uit te zetten, laat staan serieus woonwensenonderzoek, wordt het plan door het merendeel van de betrokkenen, het gemeentebestuur en PW voorop, vooral intuïtief beoordeeld als uiterst vernieuwend, krachtig en bovenal toekomstgericht, passend in de traditie van Amsterdam als het mekka van de volkshuisvesting. Los daarvan kan de stad na de harde contractafspraken met de systeembouwers eigenlijk ook niet meer terug.

Ook de pers, de vakgemeenschap en de publieke opinie is op enkele critici na aanvankelijk behoorlijk onder de indruk. De gemeentelijke mantra's doen hun werk: het bevorderen van de doorstroming, de strikte verkeersscheiding, het tegengaan van versnipperd groen, het bouwen van volop moderne, ruime, lichte woningen in boven het maaiveld zwevende flatgebouwen aan riante honinggraathoven, het concentreren van de voorzieningen en een snelle metroverbinding met de stad. Het klinkt allemaal overtuigend en het ziet er ook ronduit spectaculair uit.

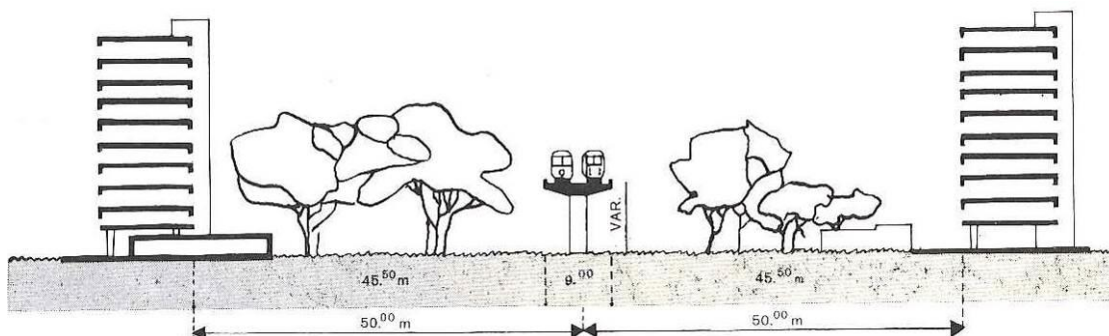


Maquette uitbreidingsplan, gepresenteerd in juni 1965. In rood de contouren van de hoogbouwwelden, de delen A t/m E (uit: Van der Velde 1968)



Maquette uitbreidingsplan met de nagenoeg definitieve verkaveling van de hoogbouwwelden, gepresenteerd tijdens feestelijke bijeenkomst eerste paal delen B/C, september 1967 (SAA 5293FO010061; maquette in bezit Amsterdam Museum)

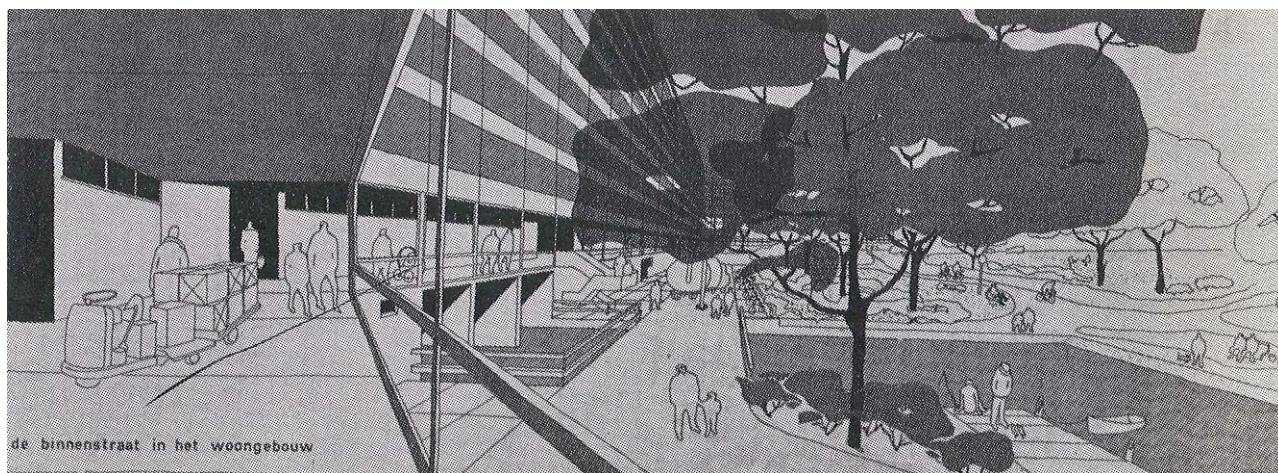
Desalniettemin komt bij de uitwerking van Deel A al spoedig een probleem op tafel dat zijn stempel zal drukken op de Bijlmermeer. Als gevolg van een voor het Ministerie volstrekt onacceptabele overschrijding van de bouwkosten met 25% zijn ingrijpende bezuinigingen nodig. Het dan nog weinig flexibele montagebouwsysteem van Intervam kan daar alleen aan voldoen door de beoogde ruime woningdifferentiatie terug te schroeven naar meer kleinere standaardwoningen en het pièce de resistance van de Bijlmer hoogbouw te schrappen: de gedroomde hoge transparante plint met verzonken bergingenblokken, geheel verglaasde collectieve ruimten en een open droogloop aan de zonzijde met om de vier woningen liftportieken.



Uitsnede uit de kaart met wegprofielen, 1965; de hoogbouw staat op een hoge, open en transparante plint (uit: Van der Velde 1968)

Dat is voor zowel SO als de GWD onbespreekbaar. Een alternatief wordt gevonden door Intervam als aannemer te dwingen met het gietbouwsysteem RBM te werken waarmee gemeentearchitect K. Rijnboutt op dat moment goede ervaringen heeft bij de voorbereiding van drie flatgebouwen in Noord (Statenjachtstraat). Ook deze combinatie is echter gedwongen tot concessies aan de oorspronkelijke opzet van de hoogbouw. De flats komen uiteindelijk gewoon op het maaiveld te staan met een tweelaagse plint en negen woonlagen daarboven. Op de begane grond worden de bergingen ondergebracht, in de lange H-flats eenmaal onderbroken door een lage onderdoorgang, en op de eerste laag een verglaasde binnenstraat aan de noordzijde en hoofdzakelijk twee-kamerwoningen aan de zuidzijde. Van collectieve ruimtes in de plint is in de H-buurt geen sprake meer. Ook de ontsluiting wijzigt flink. De portieken zijn met de gesloten droogloop komen te vervallen en het aantal liften neemt af: in plaats van een lift per 25 à 30 woningen met telkens korte gecompartmenteerde galerijen ontsluit een lift nu 45 woningen, waarbij de galerijen uiteindelijk worden doorverbonden.

Met een vrijwel gesloten plint op de begane grond, galerijen over de gehele bloklengte en een binnenstraat op de eerste laag wordt in december 1966 de eerste paal van de rechte H-buurt geslagen, waarmee de typologische opzet van de Bijlmerflat een feit is. Die zal, met steeds minder liften per aantal woningen en slechts hier en daar een collectieve ruimte, immers ook de bouwsteen vormen van de delen B t/m E en van het zuidelijk deel van de H-buurt (Hakfort en Huigenbos, 918 woningen; architect K. Geerts/INBO met bouwsysteem/aannemer Indeco Coignet; bouw 1973-1975).



Impressie van beoogde open plint met binnenstraat, 1965 (uit: Mentzel 1989)



Deel A, de als eerste opgeleverde flat Hoogoord met vrijwel gesloten plint op maaiveld (SAA 5293FO010465 en 5293FO010810)

Op één belangrijk onderdeel zullen de bezuinigingen overigens geen invloed hebben: naast twee- en driekamerwoningen zijn in de hoogbouw ook grote aantallen vier tot vijfkamerwoningen opgenomen met het tot dan toe in de sociale woningbouw ongekennde oppervlak van 100m². Een absolute mijlpaal in de volkshuisvesting die als standaard nadien nooit meer bereikt is.



Ruime 100m² woningen, van links naar rechts: deel A (Rijnboutt), delen B en C (Kromhout en Groet), deel D (Geerts/INBO) en deel E (Ottenhof), uit: Mentzel 1989

Voor de vier ontwerpers van de hoogbouw, toch al gebonden aan de strikte eisen en logica van de hun toebedeelde industriële bouwsystemen, betekent de dwingende typologie een verdere inperking van de architectonische speelruimte. Op de keper beschouwd is die eigenlijk alleen terug te vinden in de behandeling van de consoles en borstweringen van de galerijen en balkons, variërend van rechte, horizontale betonbalken en stalen spijlen-hekwerken in de rechte H-buurt tot een ook verticaal doorgekoppeld grid van betonbalken en zware 'gebouchardeerde' betonnen borstweringselementen met ovale gaten in de delen B en C. Dit gebouchardeerde beton is ook een van de architectonische hoofdkenmerken van de standaard brugtypen die voor de Bijlmermeer ontworpen werden: de kleine toegangsbruggen tot een aantal flatgebouwen, de talrijke voetgangers-/fietsbruggen en de viaducten in de dreven.

Daarmee is tevens voldaan aan een aantal eenvoudige en strakke voorschriften van het supervisieteam, bestaande uit de collega-architecten Slebos, Van Gool en Jelles. Om de nagestreefde eenvormigheid en collectiviteit uit te drukken en ter ondersteuning van het bouw materiaal van de industriële bouwsystemen dienen alle bouw- en kunstwerken in de Bijlmermeer, dus ook de laagbouw, de scholen, de bruggen en viaducten en de verschillende metrowerken, in kaal, onbehandeld beton te worden uitgevoerd. Ter verkrijging van een abstract en rustig totaalbeeld schreef het supervisieteam bovendien een sterke horizontale accentuering van de hoogbouw voor, in lijn met het 'natuurlijke' karakter van de galerijflat, het wegnen en de metrobaan.



Architectuur, van links naar rechts: deel B en C (Fleerde, SAA 5293FO011669), deel E (Grubbehoeve SAA 5293FO011343) en deel D (Gooioord SAA 5293FO012049)

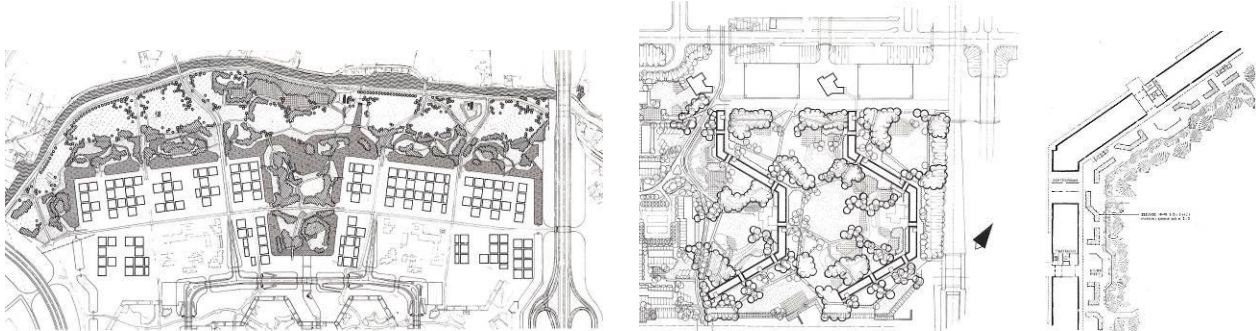
Landschap en maaiveldinrichting

Veel zorg is besteed aan de groenvoorziening. De nog vrijwel oorspronkelijke Bijlmerweide, begin jaren zeventig aangelegd, is een robuust 'natuurpark' dat met slingerende paden, hardhouten voetgangersbruggen op een voorgespannen betonnen funderingsplaat, waterpartijen, boomgroepen afgewisseld met open grasland en enkele voorzieningen (manege, kinderboerderij, vogelhospitaal en schoolwerktuinen) de Bijlmermeer in het oosten en noordoosten begrenst. De Bijlmerweide is tevens een groen overgangsgebied naar de landelijke Weespertrekvaart/Gaasp, dat met het aangrenzende Diemerbos en de Gemeenschapspolder de Diemerscheg vormt, onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Aan de zuidzijde loopt het park ruimtelijk door in het rond de Floriade van 1982 aangelegde Gaasperplas, zij het dat de Gaasperdammerweg/A9 een flinke barrière vormt.

In het hart van de wijk ligt het Bijlmerpark dat sinds 2007 sterk van karakter en functie veranderd is en nog zal veranderen: veel minder bomen, tal van sport- en spelgelegenheden en aan de randen aanvullende woningbouw. Oorspronkelijk bestond het park uit drie rechthoekige 'kamers', van elkaar gescheiden door Karspeldreef en Gooiseweg. Indertijd werd alleen de centrale kamer als wandelpark ingericht met een uitgebreid padenstelsel, waterpartijen en boomgroepen. Het oostelijke deel werd al begin jaren tachtig bebouwd met aanvullende woningbouw (Kortvoort). In het gedeelte ten zuiden van de Karspeldreef kon lange tijd de natuur zijn gang gaan, maar dat is inmiddels in 'cultuur' gebracht en bij het kernpark getrokken.

Hoewel het uitgestrekte oorspronkelijke groene tapijt waarop de hoogbouw stond gegroepeerd door de omvangrijke stedelijke vernieuwing drastisch is gekrompen en de inrichting van de behouden delen al sinds halverwege de jaren tachtig tamelijk ingrijpend gewijzigd is getuigt het groene maaiveld tussen de flats van het Bijlmermuseum, de rechte H-buurt, Gravestein/Geldershoofd en Hakfort/Huigenbos nog steeds van het unieke landschappelijke karakter dat de ontwerpers met de Bijlmermeer voor ogen stond. De oorspronkelijke ontwerpen voor de inrichting van de afdeling Beplantingen van PW waren ronduit ingenieus en uiterst gedetailleerd. Met als structurerende elementen de door Stadsontwikkeling vastgelegde licht meanderende doorgaande fietspaden en het vertakte stelsel van 'spinnenweb'-paden voor de voetgangers, werd het maaiveld voorzien van terpen en glooiingen; haaks op de flats gegroepeerde groenschermen om de wind te breken en *de bewoner, die zich in het hof bevindt, de bebouwing erachter laat vergeten en hem niet te kijk stelt vanuit de bebouwing*; beschutte speelplaatsen voor verschillende leeftijdscategorieën, zitgelegenheden en speelweiden; bosschages en hagen langs de voetpaden aan de voet van de flats en talrijke groepsgewijs geplante boom-, struik-, plantsoorten en bloemenborders. De nadruk lag daarbij op inheemse boomsoorten (iepen, eiken, beuken, essen, esdoorns, berken), heesters en struiken (vlier, bosbraam, vogelkers, sleedoorn, bosrank). Om snel een overtuigend resultaat te verkrijgen en de groei te bevorderen werden verspreid in de plantvakken en op markante plaatsen snelgroeïende populieren en wilgen geplant die op termijn weer verwijderd konden worden. Dat was onderdeel van een strikt na te leven snoei- en plantprogramma voor de lange termijn, dat echter door de rappe teloorgang van de wijk geen lang leven was beschoren. Al in 1984 ging om reden van sociale veiligheid de bijl in de nog jonge groenstructuur, waarbij *de kronkelpaden en wirwar van bosjes* langzaam maar zeker plaats zouden maken voor meer rechte paden, vlakke gazons en een gedoseerde beplanting. De weelderige Engelse landschapstijl is door de oogharen hier en daar nog wel te herkennen, maar ten behoeve van de dringend gewenste overzichtelijkheid in wezen vervangen door een strakkere functioneel ruimtelijke opbouw geënt op het weidelandschap: grasvelden met boomgroepen zonder onder

begroeiing. Daarbij zijn, ook in het Bijlmermuseum, bewust andere soorten gekozen om te benadrukken dat zij latere toevoegingen zijn (moerascipres, ceder, acacia, oostenrijkse, kastanje). In deze periode werd ook een begin gemaakt met het aanleggen van ventwegen en parkeerplaatsen langs de eerste flatgebouwen, minder en hogere onderdoorgangen in de flatgebouwen, waarmee de oorspronkelijke maaiveldinrichting nog verder werd gewijzigd.



V.l.n.r.: ontwerp Bijlmerweide; hoofdgroenstructuur tussen de flats; hagen en bosschages aan de voet van de flats (uit: Werk in Uitvoering 1971)

Van onbehagen naar vernieuwing

Terwijl de klassieke Bijlmer-hoogbouw begin jaren zeventig langzaam maar zeker gereed komt en in 1972 en 1974 ook de laagbouwwijken Kelbergen en Kantershof worden opgeleverd (918 woningen, architect D.L. Sterenberg), in 1975 gevolgd door drie bejaardentehuizen met ruim 1000 wooneenheden (architecten Van Woerden & Schneider en Zuiderhoek & Den Butter) en de vier woontorens aan de Karspeldreef (596 woningen; architect Bakker en Bakker met bouwsysteem/aannemer Intervam), groeit het onbehagen over de Bijlmermeer.

Zowel bij de bewoners en het kersverse, actieve wijkopbouworgaan als bij de woningbouwcorporaties en de actoren die nog maar enkele jaren terug aan de wieg van de stad van de toekomst hadden gestaan. Het voert in het kader van deze verkenning te ver om lang stil te staan bij de waslijst aan stedenbouwkundige, volkshuisvestelijke, politieke en sociaal maatschappelijke factoren die een rol hebben gespeeld bij het in rap tempo toenemende negatieve imago van de wijk: de bezuinigingen op de hoogbouw en de parkeergarages en de vraag of het hoogbouw-concept en het opheffen van de straat eigenlijk wel verantwoord was; het niet op gang komen van de beoogde doorstroming, maar wel een grote instroom in de hoogbouw van alleenstaanden, lagere inkomensgroepen en, in de jaren rond de onafhankelijkheid van Suriname in 1975, grote aantallen Surinamers; de toenemende leegstand; de metro die pas in 1977 naar het Weesperplein zou gaan rijden; de huurprijsproblematiek; drugsoverlast en criminaliteit; het gebrek aan voorzieningen; en de al snel als monotoon en anoniem ervaren betonnen woonomgeving in een tijdsgewricht waarin de expressie van het individuele juist in opkomst kwam.

Feit is dat al in 1970 besloten wordt om de tweede fase van de Bijlmermeer, Gaasperdam, in ieder geval volledig anders aan te pakken en terug te keren naar de vertrouwde portieketagebouw en vooral veel eengezinswoningen in laagbouw. Ook voor de laatste te bebouwen delen van de eerste fase wordt naarstig naar alternatieven voor de galerijflat gezocht, met als klinkend resultaat de met glazen drooglopen verbonden torenclusters Groenhoven en Gouden Leeuw in het noordelijk deel van Deel E (architect J. van Stigt).

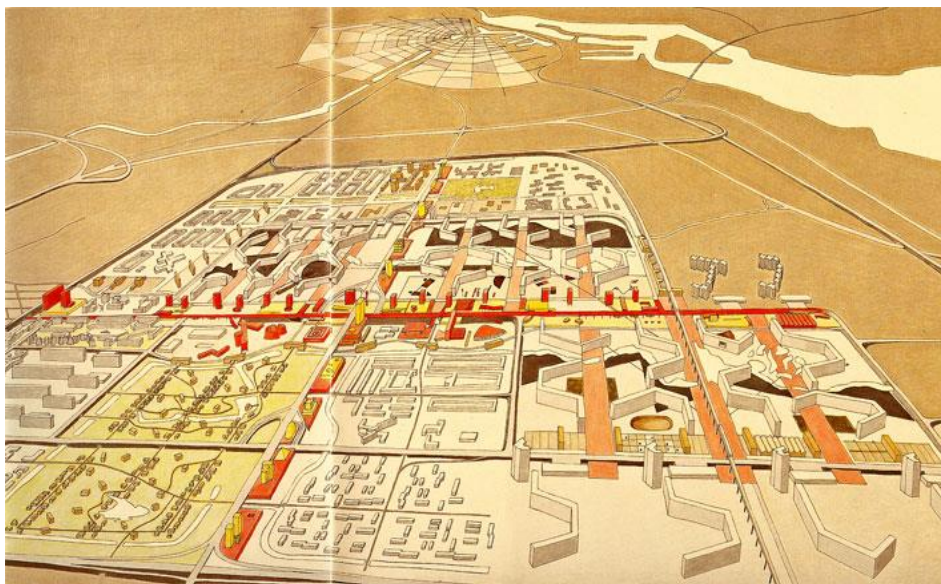


Op de voorgrond Groenhoven en Gouden Leeuw in aanbouw, april 1974; op de achtergrond de delen B en C (SAA B00000034523)

Desalniettemin leidt de toenemende problematiek tot het besef dat serieuze ingrepen op het oorspronkelijke concept onvermijdelijk zijn. De Amsterdamse Raad voor de Stedenbouw bepleit in 1979 een forse verdichting, hetgeen ook door de Gemeente wordt voorgestaan die zich hierbij laat adviseren door de Amerikaanse architect en stedenbouwer Oscar Newman, internationaal bekend door zijn pleidooi voor een stedelijke woonomgeving opgebouwd uit door bewoners en passanten controleerbare publieke ruimten. Bij de Amsterdamse Federatie van Woningbouwverenigingen gaan zelfs al stemmen op om de hoogbouw op grote schaal te slopen. Dat is voor de gemeente voorlopig echter nog een stap te ver. Daarom gaat in 1982 het Projectburo Hoogbouw Bijlmermeer (PHB) van start, dat rechtstreeks onder de wethouder valt. Hoewel de sloopdiscussie aanzwelt, tracht het PHB in de jaren tachtig het belabberde imago van de wijk zoveel mogelijk op te poetsen, met het stimuleren van talrijke buurt- en bewonersinitiatieven, het schilderen van de flats en parkeergarages en het vernieuwen/renoveren van de flats, ondermeer door de galerijen te compartimenteren en de lange binnenstraten aan te pakken en deels te verwijderen. De eerste flat die op deze wijze grondig wordt vernieuwd is het sinds halverwege de jaren zeventig open en bloot als getto aangeduide honingraatcomplex Gliphoeve, dat in 1983 in tweeën wordt gesplitst en sindsdien als Gravestein en Geldershoofd door het leven gaat. Om de oplopende exploitatieverliezen het hoofd te kunnen bieden en om een krachtige vernieuwingsstrategie voor de gehele Bijlmermeer te ontwikkelen worden de huurwoningen in de hoogbouw in hetzelfde jaar ondergebracht in één corporatie: Nieuw Amsterdam.

Terwijl de sloopdiscussie voortgaat klinkt er tegelijkertijd ook een tegengeluid. Met name architecten en wel enthousiaste bewoners wijzen op de cultuurhistorische betekenis van de Bijlmermeer dat ondanks alles toch zeker ook beschouwd moet worden als een mijlpaal in de moderne stedenbouwkundige en volkshuisvestelijke ideeënontwikkeling in de twintigste eeuw. Deze lang gedroomde en inmiddels gerealiseerde Stad van de Toekomst kan toch niet na tien jaar alweer afgedankt worden? Al in 1980 duidt architect Rem Koolhaas de Bijlmermeer dan ook als volgt: *Daar staat een hoeveelheid architectuurgeschiedenis die ons allen aangaat*. Kort daarna pleit Pi de Bruin – architect en bewoner – voor het aanwijzen van de Bijlmermeer als monument. Ook een groep bewoners van de delen D en E roeren zich succesvol, allereerst met protest tegen het in diverse kleuren schilderen van ‘hun’ flats en wat later met het pleidooi om in ieder geval hun buurt aan weerszijden van de hoge metrobaan als *Bijlmermuseum* te koesteren en voor mogelijke sloop te behoeden.

In een laatste poging om sloop te voorkomen, de meningen daarover blijven verdeeld, wordt in 1986 Rem Koolhaas benaderd die zich samen met de gemeentelijke Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en architectuurstudenten aan de TU Delft buigt over een omvangrijke verdichting met laagbouw, urban villa's, woontorens en voorzieningen en een omvorming van de Bijlmerdreef tot een lange winkel- en bedrijvenstraat.



Masterplan Rem Koolhaas, 1987 (<http://bijlmermuseum.wordpress.com/omas-plan/>)

De voorstanders van sloop, voorop de AFW, de Nationale Woningraad en NA, trekken eind jaren tachtig echter aan het langste eind. Na uitgebreid overleg in werkgroepsverband met gemeente, Rijk en het bedrijfsleven verschijnt in 1990 een gezamenlijk eindrapport. Bij de vernieuwing van de Bijlmermeer zal 25% van de hoogbouw gesloopt worden, groot onderhoud gepleegd worden aan de resterende woningbouw en een menging met vooral eengezinswoningen nagestreefd worden, evenals een veiligere woonomgeving. Daarmee is na ruim tien jaar een soort compromis bereikt waarin alle eerder gedane voorstellen in meer of mindere mate zijn terug te vinden. In juni 1992 worden de uitkomsten van het rapport bestuurlijk bekrachtigd, nadat ook het stadsdeel Zuidoost akkoord is gegaan. Gestart zal worden met de sloop van Geinwijk, Gerenstein en het winkelcentrum Ganzenhoef en als eerste vernieuwingsproject zal het laagbouwwijkje Gulden Kruis gebouwd worden. Tevens voorziet het vernieuwingsplan in het gefaseerd op maaiveld verleggen van de hoge dreven, te beginnen met de Bijmerdreef, en het slopen van de parkeergarages, waarmee een van de revolutionaire conceptuele pijlers van de Bijlmermeer te niet wordt gedaan: de strikte scheiding tussen auto- en langzaam verkeer.

Met het op gang komen van de sloop-nieuwbouw in de G-buurt halverwege de jaren 90 is de ban duidelijk gebroken en wordt besloten op termijn ook de F-buurt te slopen, het winkelcentrum Kraaiennest en de flatgebouwen Koningshoef en Grunder die deel uitmaken van het *Bijlmermuseum*. Als gevolg van de eerste succesvolle verhuur- en verkoopresultaten in de nieuwe laagbouwwijken neemt de druk om nog meer hoogbouw te slopen nog verder toe, zodat vanaf 1999 aan een definitief vernieuwingsprogramma gewerkt wordt dat uitgaat van de sloop van 6500 galerijwoningen, ruwweg 50% van het oorspronkelijke aantal, en de nieuwbouw van grote aantallen eengezinswoningen. In 2002 wordt een gedetailleerde uitwerking van dit programma, het *Finale Plan van Aanpak*, bestuurlijk vastgesteld en dat heeft de afgelopen jaren richting gegeven aan het min of meer voltooien van de transformatie van de Bijlmermeer. Behalve de ongekend omvangrijke sloop-nieuwbouwoperatie en het gefaseerd verlagen van de dreven dat ten oosten van de Gooiseweg met uitzondering van de Groesbeekdreef inmiddels is afgerond, is in het *Finale Plan van Aanpak* ook vastgelegd dat het oorspronkelijke karakter van de hoogbouwvelden gevormd door de rechte H-buurt, het Bijlmermuseum en Hakfort/Huigenbos gehandhaafd zal blijven.



Impressie Bijlmermeer na uitvoering Finale plan van Aanpak 2002 (uit: Bruijne e.a. 2002)

Daarmee worden in deze delen ook de forse groenvoorzieningen beschermd, die aan de randen wel in hun unieke ongereptheid zijn aangetast door de op maaiveld gelegen parkeervelden en toeleveringswegen.

Behalve deze drie hoogbouwvelden was het aanvankelijk ook de bedoeling om de zes koppen van de D en E-flats haaks op de Daalwijkdreef te behouden en te renoveren, waarbij vooral gedacht werd aan studentenwoningen. In 2008 valt echter het besluit om behalve de reeds gerenoveerde kop van Echtenstein en de twee segmenten van Daalwijk de overige toch te slopen. Naast deze twee restanten zijn in het noordelijk deel nog een aantal meer en minder ingrijpend gerenoveerde hoogbouwfragmenten te vinden; de koppen van Frissenstein en Fleeerde, een groter deel van Florijn en de enige echte honingraat, Gravestein en Geldershoofd.

Het Bijlmermuseum

Het grootste deel van het onderhavige bestemmingsplangebied wordt gevormd door het zogeheten *Bijlmermuseum*. Deze geuzennaam dateert zoals hierboven reeds werd aangestipt uit de eerste vernieuwingsfase van de Bijlmermeer toen een groep bewoners van de delen D en E, moreel gesteund door onder anderen de architecten Rem Koolhaas en Pi de Bruin die ondanks de omvangrijke sociale problemen luid en duidelijk ook op de grote architectuurhistorische waarde van de woonwijk hadden gewezen, zich rond 1982 succesvol begonnen te roeren. Hun pleidooi om in ieder geval hun buurt aan weerszijden van de hoge metrobaan – het hart van de wijk - als *Bijlmermuseum* te koesteren en voor mogelijke sloop te behoeden, werd kracht bijgezet met de oprichting van de Stichting Bijlmer Museum. Het 'museumgebied' werd gevormd door de nagenoeg identiek verkavelde delen D en E, respectievelijk bestaande uit de in verschillende lengtes geknikte flatgebouwen Gooioord, Groeneveen, Kikkenstein en Klein-Kruitberg van architect Klaas Geerts/INBO, gerealiseerd in het Indeco Coignet montagebouwsysteem (1967-1971) en de in grondvorm vergelijkbare flatgebouwen Grubbehoeve, Grunder, Kleiburg en Koningshoef van architect Fop Ottenhof, in het Intervam montagebouwsysteem (1968-1972). Samen met de 800m lange hoge metrobaan, onderdeel van de metrowerken ontworpen door de architecten Sier van Rhijn en Ben Spängberg (1977) en de groenstructuur met waterlopen, fiets- en voetgangerspaden ontworpen door de afdelingen Stadsontwikkeling en Beplantingen van PW zou dit kloeke en representatieve hoogbouwveld overeind gehouden moeten worden. Dat het Bijlmermuseum vervolgens de historische plek werd waar de eerste hoogbouw tegen de grond ging is een trieste speling van het lot: vier maanden na het besluit van het Stadsdeel en de Gemeente Amsterdam om 25% van de hoogbouw te slopen, vond op 4 oktober 1992 de traumatische vliegcrash plaats met het EI Al toestel, dat zich precies in de knik van Groeneveen en Klein Kruitberg boorde. De getroffen flatgebouwsegmenten



Deel D, rechts van de metrobaan; op de voorgrond Groeneveen en Gooioord elk met een parkeergarage aan de Bijlmerdreef, daarachter Kruitberg en Kikkenstein met een dubbele parkeergarage aan de Karspeldreef. Op de achtergrond Kralenbeek en Kempering (beide gesloopt), april 1974 (SAA B00000034530)



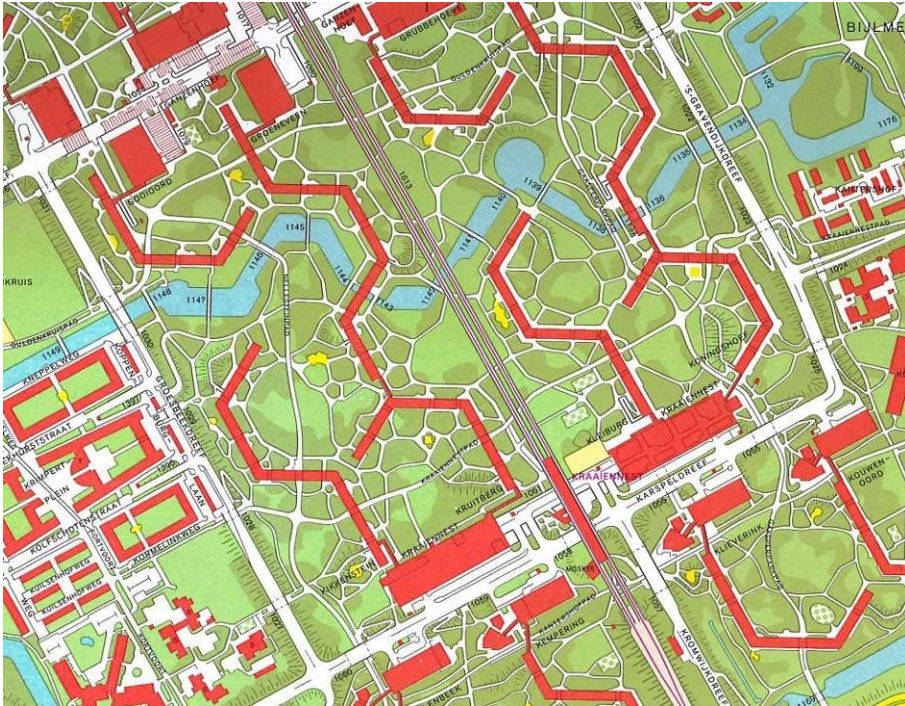
Deel E, ten oosten van de metrobaan in aanbouw; links Grunder en Koningshoef (beide gesloopt), rechts Grubbehoeve en Kleiburg. Langs de Bijlmer- en Karspeldreef de beide dubbele parkeergarages (gesloopt), juni 1973 (SAA B00000034867)

werden kort daarna geheel gesloopt, waarbij de footprint in het maaiveld zichtbaar werd gelaten, en bij de boom 'die alles zag' ontstond een spontane, indrukwekkende gedenkplaats die later passend werd ingericht met ondermeer een namenwand en een betegelde vloer. De lege ruimte van de ramplocatie maakt sindsdien deel uit van het glooiende parklandschap dat aanvankelijk om de flatgebouwen was gedrapeerd, maar dat nu als een ononderbroken ruimte het hart van het Bijlmermuseum vormt.

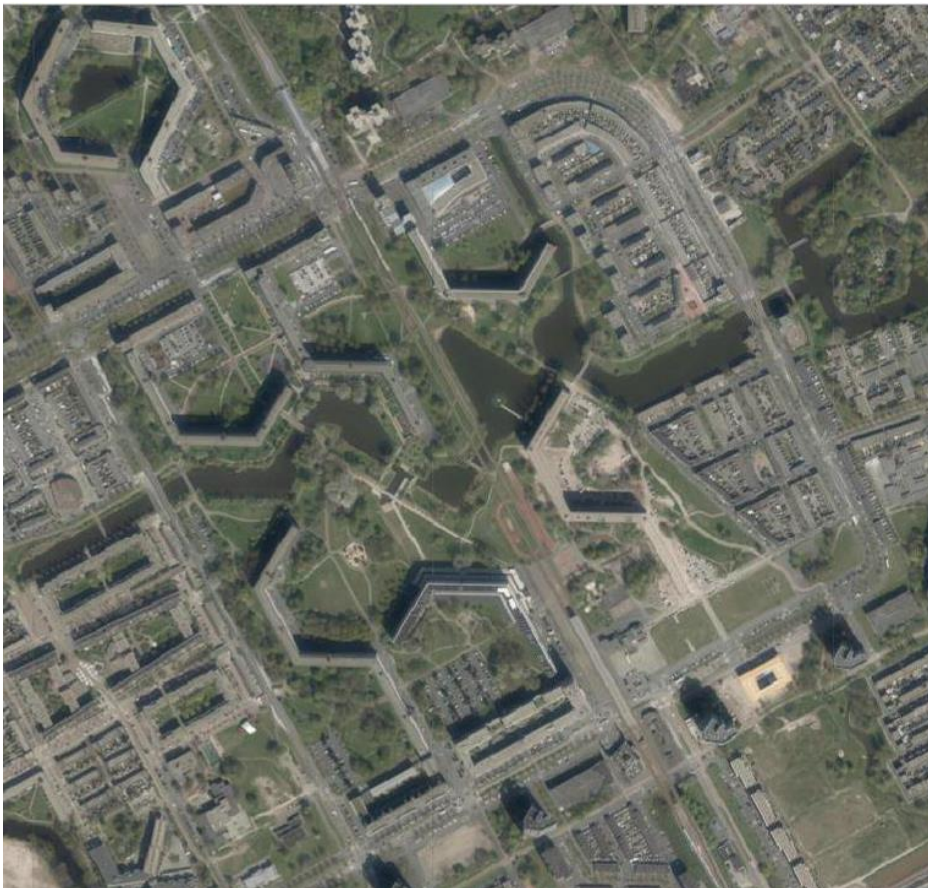
De huidige constellatie van het Bijlmermuseum ontstond nadat in 1996 ondanks felle protesten alsnog het sloopbesluit werd genomen voor Koningshoef en niet lang daarna ook voor Grunder, welke flatgebouwen oorspronkelijk de oostflank van het ensemble vormden. Stichting Bijlmer Museum beschouwde deze gang van zaken als een schending van de weliswaar nooit geformaliseerde maar stilzwijgende overeenkomst dat de acht flatgebouwen een status aparte genoten. Overleg tussen het Stadsdeel en Stichting Bijlmer Museum volgde, met als uitkomst een raadsvoordracht die in juni 1998 werd aangenomen: het Bijlmermuseum zal als *concept* benaderd worden, in het centrale autovrije groengebied worden de oorspronkelijke ontwerputgangspunten van de Bijlmermeer gerespecteerd, maar aan de randen van de te verlagen dreven moet ruimte blijven voor vernieuwing en, na sloop van de parkeergarages, ruimte voor parkeren op het maaiveld. Dat is tot vandaag de dag dan ook ruwweg de leidraad geworden voor de verdere planvorming in en rond het gebied, zowel voor de aanpak en inrichting van het maaiveld als voor de renovatie van de zes flatgebouwen, waarbij het behoud van Grubbehoeve en Kleiburg nog wel serieus ter discussie heeft gestaan. Met het succesvolle bewonersinitiatief 'Koop je eigen Bijlmer' wisten Bernadette de Wit en Henno Eggenkamp in 2002 de sloop van Grubbehoeve te voorkomen door als vereniging zelf gegadigden te vinden voor de koop van negentig appartementen in het flatgebouw; voorwaarde voor eigenaar Rochdale om Grubbehoeve te behouden en te renoveren. In 2010, midden in de crisis, leek het doek te vallen voor Kleiburg, nadat Rochdale geen heil meer zag in de renovatie van nog eens 500 flatwoningen. Het flatgebouw werd voor een symbolische euro te koop aangeboden aan een ontwikkelaar die onder een aantal strikte voorwaarden zou kunnen aantonen Kleiburg wel rendabel te kunnen opknappen en exploiteren. In samenwerking met het Stadsdeel is uit een grote groep belangstellende inzenders uiteindelijk in 2011 de combinatie De Flat uitverkozen met het uiterst succesvol gebleken plan om de woningen als goedkope kluswoningen te koop aan te bieden. Tussen 2013 en 2015 slaagde De Flat er in om gefaseerd 502 klushuizen casco op te leveren.

Daarmee is, op de voorgenomen sloop van de restanten van de parkeergarages van Gooioord en Groeneveen na, de vernieuwingsoperatie in het gebied van het Bijlmermuseum grotendeels voltooid. De zes oorspronkelijke flatgebouwen zijn sinds 1999 alle meer en minder ingrijpend gerenoveerd, met de nodige bewonersinspraak, waarbij de aandacht vooral uitging naar het verbeteren van de ontsluiting en het aanpakken van de plinten. Dat varieerde van nieuwe afsluitbare entrees, het anders indelen van de bergingen, het verminderen van de onderdoorgangen, het compartimenteren van de galerijen, het vernieuwen van de drooglopen en het bijplaatsen van liften (Gooioord, Kikkenstein) tot het gedeeltelijk of geheel transformeren van de tweelaagse plinten tot ruime woon/werkeenheden (Groeneveen, Grubbehoeve, Kleiburg) of tot een menging van parkeren, wonen en ateliers (Kruitberg). In, op en aan Kruitberg werd bovendien geëxperimenteerd met allerhande vernieuwende energietoepassingen en in Gooioord werden de woningen levensloopbestendig gemaakt.

Zoals eerder aangegeven is de inrichting van het maaiveld sinds 1984 langzaam maar zeker opgestrakt (zie paragraaf 'landschap en maaiveldinrichting'). Het groen is fors uitgedund evenals het aantal voetpaden, -bruggen en onderdoorgangen in de flatgebouwen. Ten tijde van de renovaties van de flatgebouwen en de sloop van de parkeergarages werden, conform het raadsbesluit van 1998, aan de randen van het Bijlmermuseum parkeervelden aangelegd in het groen bij Kikkenstein, Kruitberg, Grubbehoeve en recent bij Kleiburg. Daarmee is het oorspronkelijke groene tapijt geconcentreerd rond de waterstructuur in het middengebied van het Bijlmermuseum, welke grootse doorlopende open ruimte in wezen pas is ontstaan na de vliegramp van 1992. De waterstructuur is in de loop der tijd waar mogelijk verbreed en ook uitgebreid, in 1986 met de driehoekige 'Grubbezee' waarin het eilandje ligt waarop het beeld van Moeder Aarde is geplaatst en in 2009 met het uitgraven van een waterloop ten oosten van Grubbehoeve.



Detail 1:10.000 kaart Amsterdam (Dienst Openbare Werken 1985) waarop de oorspronkelijke groenstructuur en het spinnenpadenpatroon in het Bijlmermuseumgebied goed zichtbaar is. De verkenning voor deze kaart dateert van april 1984, enkele maanden voordat gestart wordt met de eerste vernieuwingsfase van het maaiveld.



Detail luchtfoto 2016, Atlas gemeente Amsterdam waarop de vernieuwing van het maaiveld goed is te zien

De nieuwe randen van het Bijlmermuseum

Aan de randen van het Bijlmermuseum zijn de Bijlmer-, 's Gravendijk- en Karspeldreef inmiddels verlaagd op maaiveld. Langs de nieuwe Bijlmerdreef verrees bebouwing die het Bijlmermuseumgebied afschermt van de dreef: aan de koppen van Groeneveen en Gooioord twee middelhoge woningbouwschijven met een gezondheidscentrum en kantoorruimten (Duinker Van der Torre architecten, 2001-2006), aan de kop van Grubbehoef het complex De Kandelaar met diverse gebedsruimtes en een woontoren (Ria Smit architecten, 2007) en ten oosten daarvan het voormalige Cultureel Educatief Centrum (nu: Southeast), een verzamelgebouw voor organisaties en bedrijven met een cultureel en/of educatief oogmerk (Hans van Heeswijk architecten, 2004). Langs de 's Gravendijkdreef werd op de plek van het gesloopte flatgebouw Koningshoef de laagbouwbuurt met autovrije hoven Koningshof gebouwd (diverse architecten, 2003-2008) en op de plek van Grunder kwam in 2008 Nieuw Grunder gereed, een gemengde woonwijk met veel laagbouw en appartementencomplexen tot 8 lagen langs het nieuw gegraven water ten oosten van Grubbehoef (Steenhuis Bukman architecten) en het samen met oude bewoners van Koningshoef ontworpen laagbouwbuurtje Mi Akomo di Color (Pattynama Ahaus architecten).

Net buiten het bestemmingsplangebied wordt het Bijlmermuseum langs de Karspeldreef ter hoogte van de kop van Kikkenstein afgeschermd door een gesloten woningbouwblok van drie tot zeven lagen met winkel/bedrijfsruimten in de plint (Dick van Gameren architecten, 2008) en op de plek van de oude dubbele parkeergarage van Kikkenstein/Klein-Kruitberg, door het woongebouw De Kameleon, zeven bouwlagen met een torenschijf van 17 lagen, waarin op de begane grond het nieuwe winkelcentrum Kraaiennest en op de eerste twee verdiepingen een parkeergarage is ondergebracht (NL architects, 2010). Ten oosten van de metrobaan ligt aan de Karspeldreef het terrein braak van de voormalige parkeergarage van Kleiburg waarin ook het winkelcentrum Kraaiennest was opgenomen.



Links: nieuwe bebouwing langs Bijlmerdreef, tegen de kop van Groeneveen; rechts: idem langs Karspeldreef, tegen de kop van Kikkenstein, oktober 2016



Links: nieuwe bebouwing langs Bijlmerdreef, tegen kop van Grubbehoef; rechts: woonbuurt Nieuw Grunder, ten oosten Grubbehoef, oktober 2016

3 Betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing

Het Bijlermuseum is in zijn omvang een substantieel en serieus stuk 'oude' Bijlmermeer waarin het toenmalige experimentele ideaal van een per 'stadsspoor' te bereiken hoogbouwwijk met ruime en gedifferentieerde woningen op een doorlopend, alleen voor voetgangers en fietsers te betreden, groen tapijt afleesbaar is. Tegelijkertijd getuigt deze overgebleven structuur van de talrijke oplossingen die de afgelopen 30 jaar beproefd zijn om het moeizame sociaal-maatschappelijke klimaat dat rond de Bijlmerhoogbouw was ontstaan het hoofd te bieden, zonder ook hier tot volledige sloop over te gaan.

De volgende te onderscheiden onderdelen vormen samen het Bijlermuseum:

Gooioord, Groeneveen, Kikkenstein en Kruitberg

Architect: K. Geerts/INBO

Bouwsysteem: Indeco Coignet

Bouw: 1968-1971

Renovatie:

Gooioord: Bruins Soedjono architecten i.o.v. Rochdale, 1997-2001; 366 woningen; gevelkunstwerk H. Bouchiba

Groeneveen: DE architecten i.o.v. Rochdale, 1997-1999; 400 woningen; gevelkunstwerk R.J. Terpstra

Kikkenstein: M. van Haaren i.o.v. Rochdale, 1997-2005; 498 woningen; gevelkunstwerk T. Slits, 2001

Kruitberg: KOVOS architecten i.o.v. Rochdale, 1999-2005; 360 woningen; gevelkunstwerk M. Verheijen



Gooioord en Groeneveen, mei 1973 (SAA B00000011222)



Gooioord, september 1971 (SAA B00000009707)



Kikkenstein, juli 1972 (SAA B00000010179)



Kruitberg, links Groeneveen, ca. 1971 (SAAOSIM00005000327)



Gooioord, september 2014



Groeneveen, woningen met tuin en schuur in de plint, september 2014



Kikkenstein, nieuwe entree en lift, oktober 2016



Kruitberg met uitgebouwde plint t.b.v. parkeergarage, ateliers en grondgebonden woningen, oktober 2016

Grubbehoeve, Kleiburg

Architect: F. Ottenhof

Bouwsysteem: Intervam

Bouw: 1968-1972

Renovatie:

Grubbehoeve: CASA architecten i.o.v. Rochdale, 2007; 313 woningen

Kleiburg: NL Architects i.s.m. XVW architectuur, i.o.v. consortium De Flat, 2013-2016; 502 woningen



Grubbehoeve rond oplevering, ca. 1970 (SAA 5293FO010884)



Kleiburg, ca 1972 (SAA 5293FO012800)



Grubbehoeve, met woon/werkruimten en collectieve ruimte in de plint, oktober 2016



Kleiburg, terughoudend gerenoveerd met woon-/werkruimten in de plint, oktober 2016



Bruggen

1139-1144, 1146, 1148 (voetgangers-/fietsbruggen)

1431-1432 (toegangsbruggen voetgangers Kikkenstein)

1613 800m lange metroviaduct

Ontwerp: PW, afd. Bruggen

Bouw: 1970-1971; 1974



Brug 1613, het dubbele metroviaduct, oktober 2016



Brug 1146, voetgangers-/fietsbrug bij Gooioord, september 2014



Brug 1431, voetgangerstoegang naar binnenstraat Kikkenstein, oktober 2016

Monument en gedenkplek vliegcramp 1992

Ontwerp: H. Hertzberger, G. Descombes, 1994; vloer/tegelttableaus A. Hertzberger, 1998



November 1992, sloop Groeneveen na vliegtuigramp 4 oktober 1992 met eerste gedenkplek rond de boom die alles zag (SAA 010122052184)



Gedenkplek, oktober 2016



In maaiveld zichtbaar gemaakte footprint van getroffen en gesloopte knik Groeneveen, oktober 2016

Groenstructuur met waterloop; inrichting maaiveld

Oorspronkelijk ontwerp: PW, afd. Stadsontwikkeling 1965-1968 en afd. Beplantingen 1969-1971
Renovaties: Dienst Openbare Werken, afd. groenvoorzieningen 1984-1987; Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer 1999- (o.a. vastgelegd in: Finale Plan van Aanpak 200, Maaiveldontwerp Park 3K's 2003, Ontwerp Openbare Ruimte Kleiburg 2014)



Groenstructuur bij Kleiburg (links) en Grubbehoeve (rechts), ca. 1974 (SAA 5293FO013762)



Behouden en gerenoveerde groenstructuren in de oorspronkelijke Engelse landschapstijl, oktober 2016



Opgestrate en vernieuwde groenstructuren, oktober 2016



Ventwegen, parkeervoorzieningen en vernieuwd groen aan de randen van het Bijlermuseum, oktober 2016

Grubbezee ('Cola-kreek') met eiland en beeld van Moeder Aarde (Mama Aisa)

Ontwerp: Projectburo Hoogbouw Bijlmermeer en C. Oren (beeld), 1986



September 1986 (SAA B00000033009)



November 1990 (010122000781)



Oktober 2016

4 Conclusie

De cultuurhistorische betekenis van de Bijlmermeer is zondermeer groot. De poging van de gemeente om de doorstroming van de oude naar de nieuwe woonwijken te stimuleren, vooruit te lopen op de verwachte vraag naar ruime woningen en de stad zodoende toekomstbestendig te maken leidde tot een stoutmoedig stedenbouwkundig ontwerp. Dat kon in relatieve rust door het dan nog onaantastbare ambtenarenapparaat van Publieke Werken en de Woningdienst worden uitgewerkt en uitgevoerd, als doorwerking van het AUP en met een sterk geloof in de maakbaarheid van de samenleving. Het resultaat was tot op zekere hoogte inderdaad een prachtig plan en niet alleen op papier: de volledig doorgevoerde verkeersscheiding met de hooggelegen dreven en parkeergarages, de fraaie inrichting van het omvangrijke parkachtige maaiveld met de tochtenstructuur en de voorraad moderne ruime woningen van 100m² belichaamden een welhaast realistische utopie. De praktijk bleek zoals gewoonlijk weerbarstig en zorgde er in ongekend snel tempo voor dat de droom overging in een sociale en financiële nachtmerrie. De forse bezuinigingen hadden vanaf het prille begin een desastreus effect op de uitvoering van de aanvankelijk beoogde open plinten en gecompartmenteerde ontsluiting van de hoogbouw, de huren werden noodgedwongen te hoog om de gewenste doorstroming uit de stad op gang te brengen met als elkaar versterkende gevolgen leegstand, andere bewoners dan de bedoelde gezinnen uit de tuinsteden, de tamelijk plotse grote instroom van gezinnen en alleenstaanden uit vooral Suriname, problemen met de sociale cohesie, toenemend gevoel van onveiligheid, vooral door het tamelijk nieuwe fenomeen van drugsgebruik, verloedering enz. Ook dat is cultuurhistorie, evenals de talrijke pogingen in de jaren tachtig om het negatieve tij te keren, hetgeen uiteindelijk uitmondt in het kordate besluit in 1992 om de hoogbouw als voornaamste aanstichter van het kwaad op grote schaal te slopen en te vervangen door een mix van middelhoge appartementenblokken en vooral eengezinshuizen, met in de nabijheid een ruim aanbod aan nieuwe voorzieningen. Maar ook de bewonersinitiatieven die ervoor gezorgd hebben dat met het Bijlmermuseum een substantieel deel van de oude Bijlmermeer behouden bleef.

Nu de rook rond deze tumultueuze ontwikkelingsgeschiedenis van de Bijlmermeer vrijwel opgetrokken lijkt, is het goed te bezien welke (oorspronkelijke) stedenbouwkundige en architectonische waarden in de Bijlmermeer vanuit cultuurhistorisch perspectief aandacht, zorg en mogelijk een vorm van bescherming verdienen.

Toegesplitst op het deelgebied van dit bestemmingsplan leidt dat tot de volgende aanbevelingen:

Met het oog op de al lang bestaande status aparte van het *Bijlmermuseum* - in 1984 voor het eerst als naam gemunt door de bewoners/initiatiefnemers van de Stichting Bijlmer Museum, in 1998 geformaliseerd met het raadsbesluit om in het *Bijlmermuseum* de oorspronkelijke ontwerpuitgangspunten van de Bijlmermeer te respecteren en in 2008 opgenomen in de gemeentelijke Top 100 van naoorlogs erfgoed – adviseert MenA om het ensemble van de zes hoogbouwflats, de hoge metrobaan, de onderliggende groen- en waterstructuur en de oorspronkelijke fiets- en voetgangersbruggen, aan te wijzen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht. Nu de per deelgebied en in verschillende fases gerealiseerde vernieuwing van de flatgebouwen en het maaiveld vrijwel voltooid is, biedt de status van beschermd gezicht de kans om het *Bijlmermuseum* in de toekomst weer meer als eenheid te benaderen, zodat onderhoudswerkzaamheden en noodzakelijke en/of gewenste ingrepen integraal aangepakt kunnen worden, waarmee vooral de maaiveldinrichting gebaat zal zijn.

Vooruitlopend op deze aanwijzing adviseert MenA het gebied in ieder geval conserverend te bestemmen middels een dubbelbestemming Cultuurhistorie, ook voor de aanleg van het groen en de maaiveldinrichting, en het vastleggen van de bestaande bouwhoogten en rooilijnen van de flatgebouwen.

Het zou goed zijn dit stadsgezicht uit te breiden met het net buiten het bestemmingsplangebied gelegen Gravestein en Geldershoofd, restant van het voormalige complex Gliphoeve, zodat ook de laatste 'echte' honingraatstructuur een vorm van bescherming krijgt, waarmee tevens de architectonische karakteristieken

van de oorspronkelijke hoogbouwvelden B, C, D en E in één greep omarmd worden: de Indeco Coignetflats van K. Geerts/INBO (deel D), de Intervamflats van F. Ottenhof (deel E) en de EBA/ASN-flats van Kromhout en Groet (delen B en C).

Literatuur/bronnen:

Abrahamse, J.E. en Noyon, R. Het oude en het nieuwe bouwen; Amsterdam, de markt en de woningbouw, Bussum 2007

Bolte, W. en Meijer, J., *Van Berlage tot Bijlmer*, Nijmegen 1981

Bruijne, D. e.a., *Amsterdam Southeast/Amsterdam Zuidoost*, Bussum 2002

Finale Plan van Aanpak, A'dam 2002

Hoek Ostende, J.H. van den, De Bijlmermeer, *Amstelodamum* 1962 jrg 49 pp. 73-79

Mentzel, M., *Bijlmermeer als grensverleggend ideaal; een studie over Amsterdamse stadsuitbreidingen*, in de serie: Volkshuisvesting in theorie en praktijk 21, Delft 1989

Plan (1982) 9, pp. 28-31

Schilt, J., De slag om Kleiburg; het erfgoed van de Bijlmermeer, *Amsterdam; Monumenten & Archeologie* 10, jaarboek BMA, A'dam 2011

Velde, J.J. van der, *Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967*, A'dam 1968

Vriend, J.J., De nieuwe staduitbreiding, in: *Bouw* 22 (1967) 47, pp. 730-732

Werk in Uitvoering, jaargangen 1963-1976

<http://bijlmermuseum.wordpress.com/de-bijlmer-in-tijd/>

Colofon

Datum: 30 oktober 2016/14 mei 2019

Status: definitief

Redactie: J. van der Werf

Tekst: J. Schilt

© Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2019
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BMA. BMA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.