

Historisch Tijdsch
Holland

32e jaargang
nummer 3/4
2000

Werken aan
een open
Amsterdam

Holland

Historisch Tijdschrift Holland

32e jaargang nr. 3/4, 2000

WERKEN AAN EEN OPEN AMSTERDAM

Holland, historisch tijdschrift

Holland is een tweemaandelijks uitgave van de Historische Vereniging Holland, die voorts de reeks *Hollandse Studiën* uitgeeft. De uitgave van *Holland* komt tot stand mede dankzij financiële steun van de Stichting Regionale Geschiedbeoefening Noord-Holland en het project Regionale Geschiedbeoefening Zuid-Holland. *Holland* wordt kosteloos aan de leden toegezonden. Voor de *Hollandse Studiën* gelden speciale ledenprijzen/ledenkortingen.

Redactie

D.E.M. Carasso, C.H.L.I. Cools, M.J.M. Damen, D. Damsma, K. Goudriaan, G.J. van Ham, I. Heidebrink, E. Kreuwels, S. Langereis, G. Valk, G. Verhoeven, I. van der Vlis, A. van der Zee.

Kopij voor *Holland* en *Hollandse Studiën* moet conform de richtlijnen van de redactie voor stijl, notenapparaat en dergelijke in tweevoud worden ingediend bij de redactiesecretaris van Holland, M.J.M. Damen, Hogewoerd 47, 2311 HG Leiden, telefoon 071-5122963. De richtlijnen van de redactie zijn verkrijgbaar bij de redactiesecretaris, of kunnen worden geraadpleegd op de website: www.verenigingholland.nl

Publicaties ter bespreking of aankondiging in *Holland* gaarne zenden aan de boekenredacteur: C.H.L.I. Cools, p/a vakgroep Geschiedenis, Postbus 9515, 2300 RA Leiden.

Historische Vereniging Holland

De Historische Vereniging Holland stelt zich ten doel de belangstelling voor en de beoefening van de geschiedenis van Noord- en Zuid-Holland in het bijzonder in haar regionale en lokale aspecten te bevorderen.

Secretariaat: mevr. G.J.A.M. Bolten, p/a Rijksarchief in Noord-Holland, Kleine Houtweg 18, 2012 CH Haarlem.

Ledenadministratie: M.G. Rotteveel, p/a Rijksarchief in Noord-Holland, Kleine Houtweg 18, 2012 CH Haarlem, telefoon 023-5172702.

Contributie: f50,- per jaar voor gewone leden (personen) en buitengewone leden (instellingen), na ontvangst van een acceptgirokaart te storten op postgirorekening nr. 339121 ten name van de Historische Vereniging Holland te Haarlem. Zij die in de loop van een kalenderjaar lid worden, ontvangen kosteloos de in dat jaar reeds verschenen nummers van *Holland*.

Losse nummers: f7,50, dubbele nummers f15,-, vermeerderd met f3,- administratiekosten voor een enkel nummer, f5,50 voor meerdere nummers of voor een dubbel nummer. Losse nummers kunnen worden besteld door overmaking van het verschuldigde bedrag op postgirorekening nr. 3593767 ten name van de penningmeester van de Historische Vereniging Holland, afd. verkoop publicaties te Haarlem, onder vermelding van het gewenste.

Hollandse Studiën: delen in de serie *Hollandse Studiën* en het *Apparaat voor de geschiedenis van Holland* kunnen op dezelfde wijze worden besteld als losse nummers van Holland. Gegevens over de publicaties van de Vereniging zijn regelmatig te vinden in de rubriek 'Verkrijgbaar via Holland' achterin het tijdschrift.

De redactie van *Holland* heeft er naar gestreefd de rechten van de illustraties volgens wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de eindredacteur, mevr. S. Langereis wenden.

ISSN 0166-2511

© 2000 Historische Vereniging Holland. Niets uit deze uitgave mag, op welke wijze dan ook, worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Inleiding: Werken aan een open Amsterdam. Infrastructurele verbindingen tussen Amsterdam en de buitenwereld vanaf de 18e eeuw tot heden

Hoe maken we Amsterdam open? Hoe voorkomen we dat de hoofdstad stikt? Een belangrijk thema in de geschiedenis van Amsterdam is de ‘ontsluiting’ van de stad. Dat is het onderwerp van deze speciale aflevering van *Holland*. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar de ontwikkelingen in de 20e eeuw, een periode waarin de ruimtelijke structuur van Amsterdam een radicale verandering onderging. De stad transformeerde van een scherp afgebakend geografisch en ruimtelijk geheel in een uitgestrekt regionaal netwerk. Amsterdam werd opengelegd.

De ontsluiting van de stad was niet mogelijk geweest zonder grote infrastructurele ingrepen die voor betere verbindingen met de buitenwereld zorgden. Het woord ‘verbindingen’ houdt in principe tweerichtingsverkeer in: de mogelijkheid voor Amsterdammers om toegang te krijgen tot de wereld buiten de stad en voor mensen van buiten om door te dringen tot het hart van Amsterdam. De ene kant van het vraagstuk van de verbindingen was hoe de entree van de stad tot ‘open land’, ‘open water’ en ‘open lucht’ kon worden verzekerd, de andere kant was hoe de bereikbaarheid van de ‘binnenstad’ voor de buitenwereld kon worden gewaarborgd. De openheid in alle richtingen was allerm minst een vanzelfsprekende zaak. Er was een voortdurende inspanning nodig om dichtslibbing of verstopping te voorkomen en weerstanden te overwinnen. Er diende hard te worden gewerkt voor een ‘open’ Amsterdam.

Grensvervaging tussen stad en land

In vrijwel elk Europees land – in elke regio en in elke stad op een ander moment, maar in elk geval binnen een eeuw – breidde het stedelijk areaal zich niet alleen ruimtelijk, maar dankzij de aanleg van infrastructuren vooral qua invloedssfeer in principe oneindig uit, terwijl het areaal van het platteland navenant kromp. Infrastructurele werken fungeerden als aanjager van een grondige verandering van de ruimtelijke orde in de stedelijke regio, met als één van de belangrijkste gevolgen de vervaging van de grenzen tussen stad en platteland: er ontstond een kruisende stadsrand. In het kielzog daarvan verdween geleidelijk de traditionele, met ‘jaarringen’ groeiende stad.¹ Het historische centrum kreeg aanslagen te verduren door grootschalige afbraak, planningsinterventies (*city*-vorming) of oorlogsschade.²

1 M. Jonker, L. Noordegraaf en M. Wagenaar (red.), *Van stadskern tot stadsgewest. Stedebouwkundige geschiedenis van Amsterdam* (Amsterdam 1984).

2 Over de ruimtelijke transformatie van Nederlandse binnensteden als gevolg van de *city*-vorming is weinig bekend. Zie: K. Bosma, ‘Cityvorming en historisch onderzoek’ in: Barbera Lavell (red.), *Kanjers en knoerten. Grote bouwplannen in een historische binnenstad als die van Amsterdam* (Amsterdam 1995) 29; M. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914. Economisch herstel, economische expansie en de veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik* (Amsterdam 1990); K. Bosma en C. Wagenaar (red.), *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland* (Rotterdam 1995); E. Taverne en I. Visser (red.), *Stedenbouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden* (Nijmegen 1993).

Er zijn weinig regionale studies beschikbaar waarin stad en land als communicerende vaten worden opgevat, als een territorium dat onderhevig is aan verstedelijkingsprocessen en andere vormen van transformatie.³ De aanpassing van stad en platteland aan de eisen van de industriële productiewijze en allerlei andere vormen van modernisering is uiteraard ook aan Amsterdam niet voorbijgegaan. De veranderingen werden gereflecteerd in de uitbreiding van gemeentelijk grondgebied door annexaties⁴ en in de planconcepten die aan de uitbreidingsplannen ten grondslag lagen: in het plan-Berlage voor Amsterdam-Zuid (1917) was weliswaar een hiërarchie in wegen aangebracht, maar die diende primair om de architectonische verschijningsvorm van de stadsuitbreiding te monumentaliseren. In het Algemeen Uitbreidingsplan (1934, hierna AUP) van Van Eesteren *cum suis* waren de verbindingen met zowel de historische binnenstad als de regio de dragers in de sturing van de groeistruipen. Dit plan heeft tot ver in de jaren zeventig de stedelijke uitbreidingen gedomineerd. Vanaf de jaren tachtig werd de lobbenstructuur van het AUP steeds verder aangetast door een nieuwe verkeershiërarchie: de verbindingen met Schiphol, de aansluiting van Amsterdam op het rijkswegennet en het (inter)nationale spoorwegennet met de daarop aantakende ring(spoor)wegen en lokale vervoerstrajecten. De regionale woon- en werkpatronen haakten daarop in en vormden het voorlopige culminatiepunt: de stedelijke corridors Haarlem-Amsterdam en Schiphol-Gooi-Utrecht. Lineaire zones langs de IJ-oeveren (vooral in het Oostelijk Havengebied) en langs de Zuid-as fungeren als aders van het infrastructurele netwerk. De locatie van de Zuid-as – nabij Schiphol, de A10 en de hoofdwegen naar het oosten en zuiden – trok vooral bloeiende ondernemingen. Ook het suburbane wonen verspreidde zich als een olievlek zuidwaarts, waardoor de noordflank van de Randstad langzaam dichtslibde.

Ruimtelijke planning

In de besluitvorming over infrastructurele veranderingen in de regio Amsterdam heeft het planmatig handelen van ondernemers, overheden, gemeentelijke diensten en experts een belangrijke rol gespeeld. De sturing van planprocessen – ruimtelijke ordening of ruimtelijke planning – veronderstelt een min of meer omvangrijk voornemen dat op draagvlakvorming is gericht. In een dergelijk voornemen ligt een strategie, een programma, een ontwerpfasen en een uitvoeringstraject besloten. De mate van planning hangt af van de complexiteit van het voorgenoemde project, de machts- en eigendomsverhoudingen, het ambitieniveau en de inschatting van de gevolgen. De expert als directeur, staflid of adviseur van stedelijke diensten neemt in verschillende perioden weliswaar een andere gedaante aan, maar steeds heeft hij een aanzienlijke invloed.

Planning of ordening zou een einde maken aan de (regionale) samenleving als een amalgaam van ongerichte economische, technische en commerciële ondernemingen. De opkomst van de naoorlogse verzorgingsstaat is niet los te zien van het begrip ‘maatschappelijke planning’ waarin de ‘sociale ingenieurs’ – geografen, sociologen en planologen – een niet geringe rol spelen. Vanaf het interbellum tot diep in de jaren zestig werd de overheden een centrale rol toebedeeld als neutrale planningsinstanties die boven de partijen zouden staan dan wel

³ M. Glaudemans, *Amsterdams Arcadia. De ontdekking van het achterland* (Nijmegen 2000), stelling 1 bij proefschrift.

⁴ J. van der Veer, *Omstreden stadsgrenzen. Een eeuw besluitvorming over annexaties en regionale besturen rond Amsterdam en Eindhoven* (Delft 1997).

het gebruik van planning koppelden aan politiek-bestuurlijke doelen. Van stedenbouw sprak men nog slechts op het niveau van de stad of delen daarvan, het terrein waar de stedelijke diensten de ruimtelijke planning sturen.

De laatste twintig jaar, in de toenemende geliberaliseerde economie, krijgt het begrip planning het karakter van een onderhandelingsproces: een afweging van belangen die overeenkomt met de bestaande bestuurlijke en politieke machtsverhoudingen. Uitvoeisels van de 'beslissingsgerichte planningbenadering' is het onderscheid tussen een sociocratische en een technocratische bedrijfscultuur, waarbij de aard van de overheidsinterventies in de zin van aandacht voor de opvattingen van belangstellende burgers en instellingen een sleutelrol speelt. Het proces en de rol van de spelers daarin verdringen de aandacht voor de kwalitatieve inbreng van experts.⁵ De vraag dringt zich op of planning in deze benadering synoniem is met besluitvorming. Is beslissen een doel op zich geworden?

Infrastructurele verbindingen

Dit themanummer van *Holland* biedt een belangrijke aanvulling op vorige themanummers van *Holland* over stedelijke ontwikkeling en de transformatie van stad en land,⁶ door facetten van stedelijke ontwikkeling te belichten die in deze eerdere themanummers niet of nauwelijks aan bod kwamen: veranderingen in de ruimtelijke structuur en de infrastructuurverbindingen tussen stad en buitenwereld vanaf de 18e eeuw tot heden, in het bijzonder in de 20e eeuw.

In de geschiedschrijving over de verbindingen tussen Amsterdam en de buitenwereld is de blik van oudsher vooral gericht geweest op de toegangswegen naar zee en naar de Rijn. Amsterdam is groot geworden als koopmansstad en havenstad. Om haar functie in handel en verkeer ook na de ingrijpende economische en technologische veranderingen vanaf het begin van de 19e eeuw te kunnen behouden, was het absoluut noodzakelijk dat de stad betere, directere verbindingen kreeg met de Noordzee en het Duitse achterland. Hoe dit streven gestalte kreeg en hoe het ideaal met wisselend succes werd gerealiseerd – dat is stof van vele boeken, artikelen en brochures over de aanleg van het Noordhollands Kanaal, het Merwedekanaal, het Noordzeekanaal, de sluizen bij IJmuiden, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Oostelijk Havengebied en de Havens-West.⁷ De gemeenschappelijke noemer in dit verhaal over de verbindingen te water is die van de geschiedenis van de stad Amsterdam als geheel in de vorige eeuw: een nauwkeurig begrensde 'havenstad' transformeerde in een 'havenregio' met een mobiele periferie.⁸

In dit themanummer ligt de nadruk echter niet op verbetering van de toegangswegen voor

5 K.J.P.F.M. Jeurgens, *De Haarlemmermeer. Een studie in planning en beleid 1836-1858* (Amsterdam 1991).

6 Het 'Landschapsnummer', *Holland* 10 (1978) en het themanummer 'Vreemdelingen in Holland', *Holland* 27 (1995).

7 Zie onder meer M.G. de Boer, *De haven van Amsterdam en haar verbinding met de zee* (Amsterdam 1926); A.A. Mussert, *De plannen voor de scheepvaartverbinding Amsterdam-Rijn. Historisch overzicht en beschouwingen* (Utrecht 1929); G.M. Greup, *De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis* (Amsterdam 1952); Th. van Tijn, 'Het Noordhollandse zeehavengebied voor en na openstelling van het Noordzeekanaal', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 79 (1966) 279-316; R. Filarski, *Kanalen van de koning-koopman. Goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Amsterdam 1995); R. Daalder, *Van havenstad tot havenregio. De Amsterdamse havens 1945-1995* (Amsterdam 1995); C. Disco, 'Uitwaterings- en schutsluizen 1900-1940' in: J.W. Schot e.a. (red.), *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw I* (Zutphen 1998) 131-153.

8 Zie Daalder, *Van havenstad tot havenregio*.

de binnenscheepvaart en de zeescheepvaart, maar op ingrepen die tot voor kort veel minder aandacht van historici hebben gekregen en toch van even vitaal belang voor de stad zijn geweest als de verbindingen over het water. Deze infrastructurele ingrepen in en rond Amsterdam worden vanuit verschillende invalshoeken beschreven, die zowel een geografisch als een thematisch aspect hebben. Aan de orde komen de geschiedenis van de verbindingen over het IJ, de aanleg van het metronet in het centrum en de Bijlmer en de gespannen verhouding tussen Amsterdam en de groeiende 'luchtstad' Schiphol. Ook de functie van het water wordt bekeken, maar uit een ander gezichtspunt dan gebruikelijk: als een stortplaats voor het Amsterdamse riool.

Wantje Fritschy laat in haar artikel zien hoe de houding van Amsterdam ten opzichte van het land benoorden het IJ in de afgelopen eeuwen gevarieerd heeft van gretige toenadering tot bijna totale afwijzing. Anders dan de huidige herinrichting van de IJ-oeveren en de aanleg van de Noord-Zuidlijn doen vermoeden, is het niet vanzelfsprekend dat het gebied direct ten noorden van het IJ als een integraal onderdeel van het Amsterdamse territorium wordt beschouwd. In de eerste helft van de 19e eeuw werd aan de Noord-Zuid-as slechts weinig waarde gehecht. De bestuurders van de hoofdstad vonden het zelfs niet nodig om op kosten van de gemeente een veerdienst op Buiksloot te onderhouden. De stadsuitbreiding op de noordelijke IJ-oever vanaf het eind van de 19e eeuw kwam aanvankelijk haast toevallig tot stand. In het AUP van 1934 werd de ontwikkeling van Noord zelfs opgevat als een stedenbouwkundige fout die door de aanleg van een boogkanaal zou kunnen worden ingedamd. Pas in de jaren vijftig veranderde die visie radicaal. Juist het stadsbestuur toonde zich toen de grootste voorvechter van een vaste oeververbinding tussen Noord en het stadscentrum in de vorm van een tunnel onder het IJ.

Het open water ten oosten van de stad, dat tot ver in de 19e eeuw de belangrijkste verkeersader tussen Amsterdam en de wereld overzee vormde, kreeg vlak na 1900 nog een andere functie in de infrastructurele voorzieningen van de stad. De Zuiderzee werd het eindpunt van de persbuis, waardoor de hoofdstad haar rioolwater kon spuien. Maar deze opening dreigde weer verstopt te raken toen het parlement in 1918 de wet aannam die tot de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de zee zou leiden. In de bijdrage van Wybren Verstegen wordt beschreven waarom de mogelijke milieueffecten van de afsluiting van de Zuiderzee pas betrekkelijk laat onderwerp van discussie werden, hoe het debat over deze kwestie is verlopen en welke gevolgen de uitvoering van de Zuiderzeewerken voor de Amsterdamse riolering werkelijk heeft gehad.

Het meest baanbrekende project op het gebied van de infrastructuur voor het openbaar vervoer in en rond Amsterdam in de 20e eeuw was de aanleg van een 'stadsspoorweg' of metronet. In de rechtvaardiging van deze onderneming luidde het sleutelwoord 'bereikbaarheid'. Zonder de aanleg van een metronet, zo betoogden stadsbestuurders en ambtenaren in de jaren zestig en zeventig, zou de binnenstad praktisch onbereikbaar worden en het stedelijk leven ten prooi vallen aan desintegratie. Karel Davids laat in zijn artikel zien dat het tempo van deze ingreep in de ruimtelijke orde en de wijze waarop zij plaatsvond in belangrijke mate werden bepaald door een worsteling tussen de 'top' van Amsterdam en 'hogere machten' buiten de stad, en dat de ontwikkelingen in de stad na 1970 een andere wending namen dan was voorzien. Niet alleen bleek de weerstand tegen deze ingreep binnen de stad veel groter dan verwacht, maar ook de ruimtelijke structuur onderging veranderingen die niet waren gepland. Dat in de jaren tachtig en negentig aan de rand van de stad – in de Bullewijk, aan de

Zuid-as, rond Schiphol – zo snel zulke grote centra van werkgelegenheid zouden ontstaan, had in de jaren zestig niemand gedacht.

Over de groei van de ‘luchtstad’ Schiphol en haar verhouding met Amsterdam gaat de laatste bijdrage aan dit themanummer, van de hand van Koos Bosma en Martijn Vos. Toen Amsterdam zich in 1926 eigenaar van Schiphol kon noemen, is veel geld geïnvesteerd in modernisering van de bebouwing, de voorzieningen en de infrastructurele inpassing van het vliegveld in de regio. De permanente status van nationale luchthaven was voor Amsterdam van levensbelang, maar al voor de Tweede Wereldoorlog werd duidelijk dat een werkelijk nationale luchthaven, inclusief de infrastructurele inbedding in nationale (spoor)wegenplannen, slechts door de rijksoverheid gedragen en gefinancierd zou kunnen worden. Na de oorlog nam deze nationalisering twintig jaar in beslag voordat Amsterdam capituleerde. De groeiprocessen namen intussen dusdanige proporties aan dat Schiphol vanaf de jaren zeventig van een stadje veranderde in een omvangrijke metropolitane klont, die een steeds groter deel van de Haarlemmermeer opslokte en steeds meer infrastructuur vergde. De luchtstad Schiphol werd meer en meer een nationaal project dat veel werkgelegenheid en inkomsten oplevert, maar ook een majeur milieuprobleem belichaamt.

Een passend slot voor de 20e eeuw – zo mag men het voorbijstreven van Amsterdam door Schiphol wel noemen. Dat geldt in meer dan één opzicht. Bij het uitvoeren van ingrepen in de infrastructuur in en rond de stad kreeg Amsterdam in de loop van de vorige eeuw *volens* steeds meer te maken met machten van buiten, met name het rijk en grote nationale ondernemingen, die ook hun stempel op de ruimtelijke structuur in ‘haar’ territorium probeerden te drukken. Naarmate de stad verder werd ‘opengelegd’, werd ze hoe langer hoe minder een zelfstandig geheel. Het beeld dat aan het eind van de 20e en het begin van de 21e eeuw beklijft, is dat van Amsterdam als een regionale ‘stad zonder eigenschappen’, een product van autonome processen.⁹ Ruimtelijke of stedelijke systemen zijn op geen enkele manier meer afgebakend. De 19e-eeuwse stad werd in de eerste helft van de 20e eeuw vervangen door het stadsgewest en tenslotte overwoekerd door de in principe oneindige netwerkstad.¹⁰ De sleutel tot een beter begrip van de netwerkstad is de infrastructuur, de knooppunten daarin en de specialisaties die daar onderdak zoeken.

9 Bernard Colenbrander, *De verstrooide stad* (Rotterdam 1999).

10 Manuel Castells, *The rise of the network society* (Malden/Oxford 1996).

Amsterdam en de verbinding van de IJ-oeveren. Vier eeuwen ruimtelijke ontwikkeling

De 'Openbare Ruimte IJ-oeveren' is vandaag de dag een vanzelfsprekend beleidsterrein. Sinds wanneer is daar sprake van? Sinds de stad in het begin van de 20e eeuw het platteland ten noorden ervan 'binnendrong' en 'planningstechnocraten' het tot object van beleid maakten? Dit artikel betoogt dat de ontwikkeling van de IJ-oeveren een veel langere geschiedenis kent, met soms verrassende wendingen, en dat de aandacht voor de 'noord-zuid-as' van deze ruimte niet gezien kan worden als het logische resultaat van een ononderbroken, door planningstechnocraten gestuurde ontwikkeling.

Inleiding*

De wijze waarop de ruimte aan de noordzijde van Amsterdam in het begin van de 17e eeuw was geordend, lijkt duidelijk op een schilderij uit 1608 van Hendrick Cornelisz Vroom in het Amsterdams Historisch Museum (afb. 1). Links toont dit schilderij de bruinrode compacte massa van de stad met de scherpe contouren van de daken en daaruit oprijzende torens: een krachtig levend geheel dat bijeengehouden wordt door de golvende lijn van de 16e-eeuwse stadswal en muur. Rechts, in volslagen contrast daarmee: de doodse groene langwerpige plattelandsvlakte van de Volewijk, zonder duidelijke grens tussen land en water, en met als enige markeringspunt de aan galgen hangende lijken van misdadigers. Pontificaal in het midden, over de gehele lengte van het schilderij: het IJ, als levensader voor de stad uit het oosten, vol schepen die af en aan varen, uitsluitend, zo lijkt het, haaks op de richting noord-zuid: stad en platteland volkomen gescheiden.

Op een anonieme prent uit het begin van de 19e eeuw is het perspectief negentig graden gedraaid (afb. 2). We kijken nu vanuit 'de overkant' naar de stad. Door het gekozen perspectief is het IJ hier versmald tot een onaanzienlijke, nauwelijks zichtbare strook water. De stad is dichtbij. Achtergrond en voorgrond maken deel uit van één ruimte. De lijken van de misdadigers zijn verdwenen en in het centrum van de prent is een bel afgebeeld. Door die te luiden kon men de vletterman laten weten dat men naar de overkant wilde. De stadspoorten waren in 1845 afgebroken en de stadswal geslecht: de scherpe scheiding tussen stad en platteland was verdwenen. Ook stad en ommeland aan weerszijden van het IJ vormden voor deze tekenaar nu kennelijk één ruimte. Door de richting van de afgebeelde bootjes lijkt bovendien niet langer de oost-west-as maar de noord-zuid-as dominant.

Van 1619 tot 1811 had Waterland in de 'Unie der Zes Waterlandse Hoofddorpen' los van Amsterdam een samenhang gekend: de Waterlandse dijkdorpen ervoeren de stad toen soms zelfs als een bedreiging.¹ Sinds de bebouwing van de noordoever van het IJ, in het kader van de tuinstadbeweging na de Eerste Wereldoorlog, versmolten stad en ommeland ten noorden

* De auteur dankt Karel Davids en Koos Bosma voor hun commentaar op een eerdere versie van dit artikel.

1 T. Nieuwenhuis, *Keeshonden en Prinsmannen. Durgerdam, Ransdorp en Holisloot 1780-1813* (Amsterdam 1986) 17.



Afb. 1. Het IJ en de Amsterdamse IJ-oeveren in het begin van de 17e eeuw: stad en platteland lijken volkomen gescheiden. Schilderij van Hendrick Cornelisz Vroom, 1608. Amsterdams Historisch Museum.

van het IJ in een 'stadsgewestelijk conglomeraat'.² Bij de annexatie van 1921 werden ze – tot hun tevredenheid³ – geheel door de stad opgeslokt. Thans zijn de IJ-oeveren verbonden door drie vaste veren, twee tunnels en een brug. Daar komt straks de Noord-Zuidlijn van de metro nog bij. De bewoners van Noord voelen zich ook Amsterdammers.⁴ De in 1991 gereed gekomen Ringweg heeft de Amsterdamse stadsplattegrond het karakter gegeven van een stad aan weerszijden van een rivier, zoals Londen, Parijs en Praag, en niet langer van een stad aan het water, als Lissabon en Helsinki. 'De inrichting van het IJ en de IJ-oeveren' is een vanzelfsprekend Amsterdams beleidsterrein geworden.⁵

Een eenvoudige, rechtlijnige ontwikkeling, zo lijkt het: van scheiding tussen stad en platteland via toenadering naar de incorporatie van zuid- en noordoever in één stedelijke ruimte. Toch is het de vraag of dit wel de meest adequate samenvatting is van vier eeuwen ruimtelijke ontwikkeling op deze plek, en in hoeverre Amsterdam aan haar noordzijde een 'opdringerige stad'⁶ is geweest.

Over dezelfde ruimte is immers ook een geheel ander relaas mogelijk. Uitstapjes onder de groene bomen op het grensgebied van stad en platteland maakten in de 17e en 18e eeuw al duidelijk deel uit van de geneugten van het stadsleven. De overzijde van het IJ, met het in 1662 gebouwde Tolhuis,⁷ hoorde daar evenzeer bij als bijvoorbeeld de groene wandelroutes buiten de Muiderpoort. Een bezoek aan Amsterdam was blijkens een reisgids uit 1700 niet compleet zonder een tochtje naar de Volewijk. Omdat in de 17e eeuw de belangrijkste verkeersstromen binnen en buiten de stad over het water verliepen, vond bovendien een be-

2 R. van Engelsdorp Gastelaars, 'De stad als ideaal het stadsgewest als realiteit' in: M. Jonker e.a. (red.), *Van stadskern tot stadsgewest. Stedebouwkundige geschiedenis van Amsterdam* (Amsterdam 1984) 183-202, aldaar 186.

3 M. van Schendelen, *Natuur en ruimtelijke ordening in Nederland. Een symbiotische relatie* (z.pl., 1997) 166.

4 Toen de provincie Noord-Holland in 1982 een nieuwe gemeente Oost-Waterland wilde vormen, gaf 84 procent van de bewoners van Zunderdorp te kennen dat zij bij Amsterdam wilden blijven horen: L. Platvoet, *Stappen door de nieuwe stad. Tochten langs de jongste woningbouw in Amsterdam-Noord* (Amsterdam 1998) 139.

5 Alleen al voor de laatste tien jaar levert een simpele elektronische zoekactie (PICA) tussen de *Nota van uitgangspunten voor de IJ-oeveren* (uitgave Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam 1991) en de nota *Over het Plan Openbare Ruimte IJ-oeveren* (uitgave Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling 1999) zo'n twintig gedrukte beleidsstukken op het terrein van de inrichting van de IJ-oeveren op.

6 Titel van een congres dat in november 1998 op initiatief van de Vereniging voor Lokale en Regionale Geschiedenis in Utrecht werd gehouden.

7 In 1858 vervangen door een nieuw gebouw van architect W. Springer, in 1912 deels afgebroken en in 1989 verbouwd.



Afb. 2. Het IJ en de Amsterdamse IJ-oevers aan het begin van de 19e eeuw: stad en platteland afgebeeld als onderdelen van één ruimte. Tekening in *Het Vrije Volk*, 24-10-1952. Gemeentearchief Amsterdam (Knipselarchief M955. 079).

langrijk deel van het sociale leven toen op het water plaats. Het IJ in de 17e en 18e eeuw is wel beschreven als een ‘centraal “plein” waar personen- en goederenvervoer uit alle windstreken samenkwamen’.⁸

Juist de stad, zo kan men even goed stellen, kende in de ordening van land en water geen scherpe functionele grenzen.⁹ ‘De stad Amsterdam voorgesteld als eene archipel van 82 eilanden’: zo bracht een tekenaar de symbiose van land en water in de Amsterdamse stedelijke ruimte in beeld (afb. 3); Volewijk en Buiksloterham aan de overzijde van het IJ maken als vanzelfsprekend deel uit van deze prent.¹⁰ Die ruimtelijke samenhang met het water werd pas aangetast, toen men het Damrak en het Rokin en een aantal grachten ging dempen, en voor het ruimtelijk gevoel van velen werd de stad juist in de jaren tachtig van de 19e eeuw definitief van het IJ en het landelijk gebied ten noorden daarvan afgesloten door de bouw van het Centraal Station (hierna CS).

In reactie op de tuinstadontwikkeling in Noord werd voorts vanaf eind jaren twintig van de 20e eeuw binnen de dienst stadsontwikkeling uitdrukkelijk gepleit voor hoogbouw in de stad in plaats van satellietsteden met laagbouw ten koste van het platteland.¹¹ De groei van de woningbouw in Noord werd in het beroemde Algemeen Uitbreidingsplan (hierna AUP) van 1934 een ‘stedenbouwkundige vergissing’ genoemd. Hoewel het leven sterker bleek dan de leer van het AUP, wordt toch ook in recente beschrijvingen van Amsterdam-Noord de kloof tussen ‘Amsterdam’ en ‘de overkant van het IJ’ nog wel benadrukt.¹²

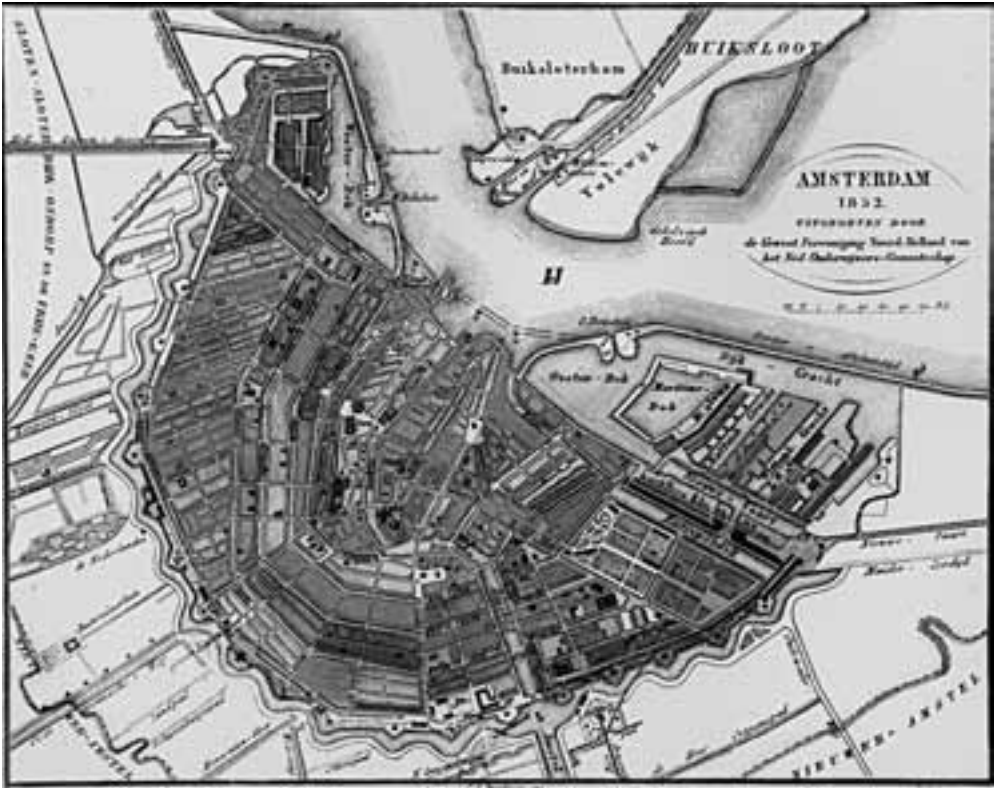
8 R.E. Kistemaker, ‘Het gebruik van de openbare ruimte vóór 1800’ in: G. van der Plas (red.), *De openbare ruimte van de stad* (Amsterdam z.j. [1990?]) 49-61, aldaar 49.

9 A. van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987) 24.

10 De strijd tussen land en water is in Holland met gelijk spel geëindigd, constateerde Sir William Temple in 1670, zie: Kistemaker, ‘Het gebruik van de openbare ruimte’, 49.

11 Van Engelsdorp Gastelaars, ‘De stad als ideaal’, 196.

12 G. Vermeer en B. Rebel, *D’Ailly’s historische gids van Amsterdam* (Amsterdam 1992) 665: ‘Over het IJ ligt pas sinds 1958 een brug’, schrijven deze auteurs, ‘die ook nog dichter bij het IJsselmeer ligt dan bij het Centraal Station.’ Ze wijzen op duurzame culturele verschillen: Amsterdam als overwegend protestantse stad, terwijl grote delen van het Noord-Hollandse platteland overwegend katholiek bleven. Alleen al de folklore bewijst naar hun oordeel de realiteit van de



Afb. 3. 'De stad Amsterdam voorgesteld als eene archipel van 82 eilanden': de symbiose van land en water is duidelijk zichtbaar, evenals de Volewijk en het Noordhollands Kanaal. Uitgegeven door C.J. Brinkman voor het Nederlands Onderwijzersgenootschap in 1852. Gemeentearchief Amsterdam.

Deze bijdrage gaat in op de vraag welk verhaal over de ontwikkeling van de ruimte van het Amsterdamse gebied aan weerszijden van het IJ het meest adequaat is en op de vraag van welke in de loop der eeuwen op elkaar inwerkende krachten de zich hier ontwikkelende 'ruimtelijke orde' de resultante is geweest. Uitgangspunt daarbij is de gedachte dat het begrip 'ruimtelijke ordening' weliswaar van recente datum is, maar dat het fenomeen 'ruimtelijke ontwikkeling' zich niet pas voordoet sinds het ontstaan van het begrip. In de planologie signaleert men wel een ontwikkeling van een 'sociocratisch' planningsproces vroeger, waarin sprake was van globale leidraden die het resultaat waren van een coalitie van vele betrokkenen, naar een modern sterk gecentraliseerd 'technocratisch' planningsproces nu, waarin deskundigen met een vastomlijnd plan een sleutelrol spelen.¹³ Men kan zich echter afvragen of 'ruimtelijke orde' zelfs tegenwoordig ooit het resultaat is van een technocratisch planningsproces alleen. Voor deze bijdrage is daarom, boven deze tweedeling, de voorkeur gegeven aan

kloof: 'het lampionnenfeest van Sint Maarten op elf november wordt ten noorden van het IJ algemeen gevierd, elders in de stad nauwelijks.' Inmiddels verspreidt het Sint Maarten-feest zich overigens ook steeds meer over de stad ten zuiden van het IJ.

¹³ Bijvoorbeeld A. van der Valk, 'Amsterdam in aanleg. Een proeve van toegepaste geschiedenis in de sfeer van de planologie', *Holland 2* (1991) 94-110.

een reeks uiteenlopende vragen ten aanzien van het krachtenveld waarbinnen de ruimtelijke ontwikkeling van IJ en IJ-oeveren zich voltrok. Welke rol speelde voor deze ruimte de verhouding tussen stad en noordelijk 'ommeland'? Welke die tussen overheid en particulier initiatief, en tussen rijks-, provinciale en stedelijke overheden? Welke invloed hadden de aanleg van het Noordhollands Kanaal en het Noordzeekanaal? Welke rol speelde sinds het laatste kwart van de 19e eeuw de combinatie van bevolkingsgroei, economische opleving, tekortschietende stedelijke financiën en de opkomst van de socialisten? En welke de sinds de Woningwet van 1901 bestaande verplichting tot 'planning' voor stedelijke overheden?

Het meest opvallende aspect van de ruimtelijke ontwikkeling op deze plek bestond vanzelfsprekend uit de daadwerkelijke incorporatie van delen van de grote watervlakte van het IJ in de stedelijke ruimte, niet alleen in de vorm van havens, maar ook in de vorm van nieuw grondgebied voor stedelijke bebouwing, met als recent hoogtepunt de fraaie nieuwbouw van het KNSM-eiland.¹⁴ De aandacht in deze bijdrage zal echter in het bijzonder uitgaan naar de voor deze ruimte minstens zo vitale kwestie van de verbinding tussen de beide IJ-oeveren, met andere woorden: hoe heeft in de loop der eeuwen het spanningsveld tussen de oost-west-as en de noord-zuid-as van deze ruimte zich ontwikkeld?

Het IJ als verbinding tussen noord en zuid

Er hoeft weinig twijfel te bestaan dat het IJ eeuwenlang niet alleen als waterweg vanuit het oosten, maar ook als een belangrijke verbinding tussen noord en zuid functioneerde. Stadjes ten noorden van Amsterdam als Edam, Monnickendam en Purmerend waren, gezien hun specialisatie in slechts enkele takken van nijverheid en handel, immers aangewezen op Amsterdam voor de verwerving van andere goederen.¹⁵ Maar ook Amsterdam zelf had, zowel voor de bevoorrading, als voor de afzet van zijn stedelijke markten, belang bij een verbinding met het noordelijke platteland.

De Volewijk aan de overzijde van het IJ werd overigens zeker al vanaf het einde van de 14e eeuw beschouwd als een gebied waar Amsterdam als vanzelfsprekend rechten had. Al in een handvest van hertog Albrecht uit 1393 was vergunning verleend dit buitendijkse stuk land te bedijken en jaarlijks vijf heemraden te kiezen om de zomerdijk te schouwen. Twee daarvan mochten door Waterland worden gekozen, drie door Amsterdam. In het jaar 1409 werd de 'vrijheid' van de stad door hertog Willem uitgebreid tot en met de Volewijk.¹⁶ Volgens Wageenaar kocht het stadsbestuur al in 1556 van Filips II het recht van overvaart tussen Amsterdam en Buiksloot. Met een beroep daarop verkregen de burgemeesters van Amsterdam ruim een eeuw later van de Staten van Holland het recht om voor tien jaar een geregeld veer tussen Buiksloot en Amsterdam te mogen pachten, een toestemming die sindsdien kennelijk telkens stilzwijgend is verlengd.¹⁷ De ordonnantie op dit veer van 1665 bepaalde dat er elk uur een boot

14 M. Lameris, 'Stedelijke vernieuwing in Amsterdam: het KNSM-eiland centraal', *Kunstlicht. Themanummer stedenbouw en architectuur in Amsterdam* 14 (1993) 24-29.

15 Zie voor de rol van Amsterdam in het 'stedensysteem' van het Noorderkwartier bijvoorbeeld C. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd* (Hilversum 1990) 206-212.

16 A.J. van der Aa, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* (Gorinchem 1838-1852).

17 W. Swart, *Amsterdam Noord 1850-1930* (Alkmaar 1990) 31.

van Amsterdam naar Buiksloot moest en omgekeerd. De Buiksloterveerschippers, die personen, goederen en vee overzetten, werden aangesteld door de burgemeesters van Amsterdam.¹⁸

Deze geregelde veerverbinding was een logisch uitvloeisel van de participatie van Amsterdam in een 'Accoordt' met de stadsbesturen van Hoorn, Edam, Monnickendam en Purmerend uit 1660 om voor gezamenlijke rekening – deels onder gebruikmaking van bestaande wegen en vaarten – een aaneensluitende reeks trekvaarten, jaagwegen en waterwegen aan te leggen, waarvoor van de Staten van Holland 'octrooi' was verkregen.¹⁹ De steden hadden, inclusief Amsterdam, gezamenlijk bijna 1 miljoen gulden geïnvesteerd in die tussen 1660 en 1664 aangelegde trekvaarten. Een college van gecommiteerden over de wegen en vaarten, bestaande uit afgevaardigden van de steden, zorgde voor veerdiensten, personeel en een dienstregeling.²⁰ Voor reizigers was daarmee een veel goedkopere vorm van vervoer tot stand gekomen dan voordien. Het tarief kwam neer op gemiddeld nog geen vijf penningen per km, tegen tien à elf penningen per km voor het reizen per koets. Het aantal passagiers op deze route bedroeg rond 1675 dan ook al meer dan 100.000 per jaar.²¹

Sindsdien werd de Volewijk dus doorsneden door de Buikslotertrekvaart en stond er het Tolhuis. De met het graven van de trekvaarten gerealiseerde ingrepen in deze ruimte waren niet het gevolg van een eenzijdig 'opdringen' van de stad, maar van een door de Staten van Holland gesteunde samenwerking tussen stad en noordelijk ommeland, met als resultaat dat de communicatie tussen beide veel intensiever kon zijn dan voorheen.

In de 18e eeuw daalde de vervoersomvang tussen de IJ-oeveren echter fors ten gevolge van de economische achteruitgang van Holland. Het aantal reizigers was omstreeks het midden van die eeuw al gezakt tot minder dan 50.000. In de jaren twintig van de 19e eeuw lagen de tolopbrengsten van de vijf tollens nog maar op 85 procent van het niveau in de 18e eeuw, en ze daalden in de jaren dertig en veertig nog verder. Voor het onderhoud moest er nu geld bij. Aanvankelijk hielden de steden de taak om dat onderhoud te betalen. In 1859 werd na een conflict besloten, dat rijk en provincie ook een bijdrage zouden leveren.²²

Vanaf 1810 functioneerde voor de tocht over het IJ tussen de Stadsherberg en het Tolhuis van gemeentewege een 'paardenraderboot'. Deze voer echter slechts vier maal per dag en bij slecht weer konden de paarden de boot slecht de baas.²³ In 1833 zorgde een stoombootveer weliswaar voor dagelijks zes overtochten en in 1842 had de stad zelfs nog een nieuwe stoomboot in gebruik genomen, die tien vaarten per dag maakte van 's ochtends 6 uur tot 's avonds half negen.²⁴ Maar dat was nog steeds een geringere frequentie dan de uurdienst uit de 17e eeuw. Bovendien bleek het Buiksloterveer tussen 1842 en 1852 jaar op jaar een verliespost

18 'Verbinding tussen de beide IJ-oeveren', *De Amsterdamsche gids* 1 (1929) 2-13.

19 Rijksarchief in Noord-Holland (hierna RANH), Archiven van de colleges tot het beheer van de wegen en vaarten tussen de zes Noordhollandse steden 1660-1927, inv.nr. 39: Octrooi tot het maken van trekvaart, jaag- en wagenwegen van 5 juni 1660 door de Staten van Holland en West-Friesland verleend.

20 J. de Wal, *Archiven van de colleges tot het beheer van de wegen en vaarten tussen de zes Noordhollandse steden 1660-1927* (Haarlem 1927) 1-6.

21 J. de Vries, *Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy (1632-1839)* (Utrecht 1981) 33, 76, 242.

22 Amsterdam betaalde vanaf toen nog slechts ongeveer 7.500 gulden per jaar mee aan de instandhouding van de verbindingswegen met het platteland ten noorden van de stad, in de totale kosten van ongeveer 40.000 gulden per jaar. In 1926 werd het onderhoud vanwege de gestegen kosten door het toegenomen verkeer geheel door de provincie overgenomen; RANH, Archiven van de colleges tot het beheer van de wegen en vaarten tussen de zes Noordhollandse steden, inv.nr. 173-175, Rekening en verantwoording van ontvangsten en uitgaven, 1820-1927.

23 W. Swart, *Nog een ogenblik geduld aub. Oude en nieuwe plannen voor IJ-oeververbindingen* (Amsterdam 1993) 5.

24 Krantenknipsel uit *Het Vrije Volk*, 24-10-1952 in: Gemeentearchief Amsterdam (hierna: GAA), M955.079, map 'Verkeer. Veren en ponten'.

voor de gemeente. In 1856, dus precies drie eeuwen nadat de stad het recht van overvaart van Filips II had gekocht, liet Amsterdam het rijk uiteindelijk weten, dat het geen belangstelling meer had voor de – sinds het ontstaan van het Koninkrijk door het rijk verstrekte – concessie voor het zogenaamde ‘buitenveer’ Amsterdam-Buiksloot.²⁵

De Kommissaris des Konings in de provincie Noord-Holland stelde daarom de verkrijging van die concessie toen maar open voor particulieren. Zurmühlen c.s. van de Havenstoombootdienst in Amsterdam, die ook het Rokin-pontje en de bootjes van de Dam naar de Schollenbrug exploiteerden, toonden belangstelling en verkregen de concessie. De gemeenteraad van Amsterdam besloot vervolgens met 27 tegen 6 stemmen de gemeentelijke raderboot en de stoompont voor 14.000 gulden aan deze firma over te doen, blij, aldus de burgemeester, dat het veer nu rijkseigendom was en dat de stad verlost was van ‘die lastpost’.²⁶

Het Noordhollands Kanaal: van oost-west-as naar noord-zuid-as?

Dat Amsterdam omstreeks het midden van de 19e eeuw niet meer geïnteresseerd was in de wijze waarop de verbinding tussen noord en zuid was geregeld kan enige verbazing wekken. Met de aanleg van het Noordhollands Kanaal leek immers een heroriëntatie van de stad in noordelijke richting in gang te zijn gezet. De eerdergenoemde prent uit 1852 waarop Volewijk, Buiksloot en Buiksloterham aan de overzijde van het IJ als een integraal onderdeel van de stadsplattegrond zijn afgebeeld, is gemaakt in opdracht van het Nederlands Onderwijzersgenootschap. Het Noordhollands Kanaal was daarop prominent aanwezig. Kennelijk werd het gezien als een vitaal element in het ruimtelijke beeld van Amsterdam, dat kinderen in het onderwijs moest worden ingeprent. Deze afbeelding had niet meer de in de 17e en 18e eeuw zo populaire zuid-noord-oriëntatie met het IJ onderaan, maar de in de 19e eeuw gebruikelijker oriëntatie met het noorden bovenaan.

Het Noordhollands Kanaal was gegraven als vervanging van Amsterdams door aanslibbing steeds ondieper wordende toegang tot de Zuiderzee. Via dit kanaal was Amsterdam nu in twee tot drie dagen bereikbaar, terwijl de tocht via de Zuiderzee soms wel twee weken duurde. Sinds de aanleg van de Buikslotertrekvaart en de bouw van het Tolhuis in de jaren zestig van de 17e eeuw was dit de eerste grote ingreep op de noordelijke IJ-oever. Voor de aanleg was gedeeltelijk gebruik gemaakt van het tracé van de oude Buikslotertrekvaart.

Het was vooral koning Willem I die van oordeel was geweest dat het belang van Amsterdam deze kanaalaanleg vergde, om de stad een betere verbinding met de zee te geven. Amsterdam zelf had zich in een briefwisseling met de koning in 1818 niet erg enthousiast betoond voor het plan. Men vreesde dat Den Helder havenfuncties van Amsterdam zou gaan overnemen. De stad was uiteindelijk wel bereid geweest 1 miljoen gulden bij te dragen, maar alleen als het rijk rente en aflossing van de benodigde lening garandeerde. Alkmaar daarentegen was niet alleen zonder morren bereid geweest tot een bijdrage van 0,2 miljoen gulden voor het Noordhollands Kanaal, maar ook om een deel van het oude stadsschoon te offeren voor een traject door de stad.²⁷ Niet langer waren het thans dus de betrokken steden die onderling regelingen

25 Swart, *Amsterdam Noord*, 32.

26 ‘... Het ongeluk naar de overkant te moeten ...’, *Het Vrije Volk*, 24-10-1952 (knipsel in GAA, M955.079, map ‘Verkeer. Veren en ponten’).

27 De kosten van het kanaal waren aanvankelijk begroot op vier miljoen gulden, maar zouden oplopen tot zo’n elf mil-

troffen ten aanzien van de ruimte waarin ze hun communicatie met elkaar tot stand moesten brengen, en daar het geld voor bijeen brachten, maar het rijk. Amsterdam zelf had nauwelijks een actieve inbreng in dat proces.

Hoewel het dus lijkt dat met de aanleg van het Noordhollands Kanaal een heroriëntatie van de ruimte tussen de IJ-oever begon, was dat in feite niet het geval.²⁸ Het kanaal wist namelijk in de eerste helft van de 19e eeuw niet meer dan 20 procent van de zeescheepvaart naar Amsterdam tot zich te trekken.²⁹ Als gevolg van de hoge kanaalgelden en jaagkosten bleef het overgrote deel van de zeeschepen nog jarenlang de voorkeur geven aan de oude route via de Zuiderzee.³⁰

Geen wonder dus dat Amsterdam nog veel minder enthousiast was over een in 1823 door de Waterstaatsingenieur Goudriaan ontwikkeld plan om het IJ zelfs geheel af te dammen, onder aanleg van een zeevaartkanaal van het IJ naar Marken dat de tolopbrengsten van het Noordhollands Kanaal zou kunnen verhogen.³¹ De waterschappen langs het IJ waren wél enthousiast, omdat dit plan de risico's van overstroming en daarmee hun kosten van dijkonderhoud sterk zou verminderen. De grote overstroming ten gevolge van dijkdoorbraak in 1825 en de daaruit voortvloeiende schadelijke verzilting van landbouwgrond konden hun standpunt alleen maar versterken.³² Blijkens een rekest van 280 kooplieden vreesde Amsterdam echter dat de handel zich zou verplaatsen. De stad betoogde dat de Zuiderzee in de buurt van Marken nergens diep genoeg was voor zeeschepen. Hoewel de koning inmiddels al voor 0,5 miljoen aan voorbereidende werkzaamheden had laten verrichten, verwierp de Kamer in 1827 met 77 tegen 24 stemmen de begrotingspost voor het Markens Kanaal. Gezien de in deze jaren groeiende oppositie tegen zijn beleid legde de koning zich hierbij neer.³³

De latere Waterstaatsingenieur Jan Blanken had al in 1805 een prijsvraag gewonnen met een plan om, in verband met de aanslibbingsproblemen in het IJ ten gevolge van de getijdenwerking van de Zuiderzee, voor het Amsterdamse havenfront een groot havenbekken te maken, dat via schutsluizen voor de scheepvaart toegankelijk zou zijn en waar het slib niet kon komen. De kosten had hij op 3,5 miljoen gulden geraamd. In die jaren van oorlog en armoede kon van een dergelijk groots plan echter nog niets komen. Ook toen het in 1819 in de gemeenteraad werd behandeld, werd het nog verworpen onder verwijzing naar 'de kwijnende koophandel en de zoo beperkte geldmiddelen der stad'.³⁴ Men gaf er vooralsnog de voorkeur aan om te blijven baggeren. Nadat de garantie was verkregen dat het plan voor de afdamming van het IJ en het Markens Kanaal van de baan was, ging men een tiental jaren later alsnog over tot de uitvoering van – een deel van – Blankens plan.

Voor het Noordhollands Kanaal had Amsterdam in 1819 tegen heug en meug en onder allerlei voorwaarden ingestemd met een lening van 1 miljoen gulden. In 1830 bleek men ter beteugeling van de voortdurende aanslibbing van de Amsterdamse haven inmiddels wel bereid bijna 2 miljoen gulden uit te geven voor de aanleg van het Oosterdok,³⁵ en om vervolgens vier

joen. Zie R. Filarski, *Kanalen van de koning-koopman* (Amsterdam 1995).

28 Zie ook Van der Woud, *Het lege land*, 345.

29 Filarski, *Kanalen van de koning-koopman*, 224.

30 Ibidem, 350.

31 Ibidem, 318.

32 Platvoet, *Stappen door de nieuwe stad*, 138.

33 De Boer, *De haven van Amsterdam*, 23.

34 Filarski, *Kanalen van de koning-koopman*, 290.

35 De aanleg van de Oosterdoksdiijk kostte 1.074.000 gulden, de bijbehorende sluis 698.000 gulden; Van der Woud, *Het lege land*, 615.

jaar later ook het Westerdok aan te leggen. Voor de instandhouding van de oost-west-as had men dus grote bedragen over. In de twintig jaren toen in Amsterdam, na de opening van het Noordzeekanaal, het economisch herstel was ingetreden, was het bedrag uit leningen, bestemd voor investeringen in publieke werken en havens en handel, gemiddeld slechts ongeveer 1 miljoen gulden per jaar.³⁶

Tussen 1827 en 1829 was ten zuiden van de oostelijke eilanden ook nog het nieuwe Entrepotdok gebouwd, waar aan weerszijden van het water vervolgens een groot aantal pakhuizen en magazijnen verrees met een enorme opslagcapaciteit, van waaruit goederen verder vervoerd konden worden via de Rijnvaart, en vanaf 1843 via de Rijnspoorweg. Dat leidde er toe dat de distributie van goederen vanuit de haven over de talloze pakhuizen in de stad verminderde. Van der Woud heeft erop gewezen hoe de voor de stad in economisch opzicht belangrijkste verkeersstromen uit het centrum naar 'de periferie' verdwenen: daar had Amsterdam, in zijn bewoordingen, een efficiënte ruimte geschapen voor de modernisering van zijn transitohandel. Ook vanuit het zuiden werd de noord-zuid-as van de IJ-ruimte dus in deze jaren ondermijnd.

Van de conceptie van het IJ als 'centraal plein' voor de stad is men inmiddels dus ver verwijderd geraakt. Van een 'opdringerige stad', het platteland in, naar het noorden toe was in deze eeuw al helemaal geen sprake, eerder het tegendeel. De grotendeels mislukte poging tot heroriëntatie van deze ruimte was het gevolg van een door het gebied ten noorden van Amsterdam weliswaar gesteund, maar toch in feite volledig centralistisch beleid op instigatie van de koning. Ondanks de blijvende noodzaak om te baggeren bleef ten gevolge van de Amsterdamse scheepvaartbelangen de oost-west-as op het open IJ dominant.

Gebiedsuitbreiding op de noordoever en 19e-eeuwse brug- en tunnelplannen

In het verlengde van de keuze voor 'doormodderen' in plaats van een afsluiting van het oostelijke IJ, deed zich niettemin een ontwikkeling voor, die op den duur toch een gedeeltelijke heroriëntatie richting noordoever in de hand zou gaan werken. De bagger uit de vaargeul in het IJ, uit de in aanleg zijnde havens en uit de grachten in de stad werd gestort in de Buikslooterham. In 1832 werd besloten tot de aanleg van een dam van rijshout, waarschijnlijk meteen al met het doel de 'Ham' op den duur droog te leggen. In 1844 werd op verzoek van het gemeentebestuur een Koninklijk Besluit afgekondigd dat bepaalde dat 'aan de stad den vrijen eigendom werd toegekend van de gronden, welke door de afsluiting van die watervlakte gewonnen worden'. In 1821 was al bij Koninklijk Besluit bepaald dat de noordgrens van Amsterdam zou lopen langs de noordelijke oever van de IJ-stroom 'zoo verre die stroom langs de gemeenten Oostzaan, Buiksloot en Nieuwendam nu vloeit of vloeijen zal'.³⁷

Reeds in de 17e eeuw was er sprake geweest van stadsuitbreidingen het IJ in, zij het toen vooralsnog alleen vanuit de zuidoever. Niet alleen werden, toen het Damrak te klein werd, nieuwe havens in het IJ aangelegd: eerst de 'Oude Waal' aan de oostzijde, en in 1610 de 'Nieuwe Waal' als pendant daarvan aan de westzijde.³⁸ Ook werden door aanplemping stuk-

36 Berekend uit M. Hessels, *Politiek en financiën in Amsterdam 1860-1900*, Werkstukken van het Planologisch en Demografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam, 80 (Amsterdam 1985), bijlage 5.

37 Swart, *Amsterdam Noord*, 19.

38 M.G. de Boer, *De haven van Amsterdam en haar verbinding met de zee* (Amsterdam 1926) 1.

ken IJ drooggelegd voor de vestiging van bedrijven en woningen: de westelijke eilanden in 1615, de oostelijke in 1655, verre voorgangers dus van Zeeburg en IJburg. Blijkens de naamgeving hechtte men aan een symmetrische 'ordering' langs de oost-west-as. De wens dat planmatig te werk zou worden gegaan en dat de ontwikkeling niet geheel afhankelijk werd gemaakt van particulier initiatief was onder tijdgenoten expliciet.³⁹ In 1839 wees een enkele visionaire particulier als de 19e-eeuwse plannenmaker ir. W.C. Brade op de mogelijkheden om, in aansluiting op de inpolderingen, ook op de noordoever van het IJ een voorstad van Amsterdam te ontwikkelen.⁴⁰

Brade diende bij het rijk een plan in voor een stenen brug vanaf de Haringpikkerij bij de Stadsherberg naar het Tolhuis, hoog genoeg om de scheepvaart er vrij onder door te laten. Volgens hem was het een plan dat 'het nuttige met het schone verenigt'. Hij verklaarde zich bereid om de brug desgewenst aan de gemeente te verkopen, zodra de benodigde lening van 9 miljoen gulden afgelost zou zijn.⁴¹ De gedachte dat de begrote 450.000 gulden aan onderhoudskosten en rente en aflossing zou kunnen worden betaald uit tol- en passagegelden, was echter wel rijkelijk optimistisch. Zelfs als men bereid zou zijn, in een tijd waarin een arbeidersdagloon ongeveer een gulden bedroeg, een gulden per keer voor het oversteken van een brug te betalen – terwijl de overtocht per veerboot over het IJ in deze tijd niet meer dan een stuiver kostte – dan zouden 450.000 van die bruggebruikers per jaar nodig zijn, terwijl de klandizie op de Buikslotertrekschuit in deze jaren uit nog geen 45.000 personen per jaar bestond.

Crucialer voor de in hoofdzaak uit Amsterdammers bestaande commissie die het plan afwees was echter, dat de driehonderd schepen die op marktdagen door het IJ voeren te veel hinder zouden ondervinden, als ze tussen brugpijlers door moesten varen waar extra aanslibbing te verwachten was. Men verwachtte vertragingen van zeker 2,5 tot 5 uur.⁴² Het argument dat de reis Amsterdam-Alkmaar door de brug met drie uur zou worden bekort legde daartegenover weinig gewicht in de schaal.⁴³ Ook Rijkswaterstaatingenieur F.W. Conrad, die overigens achttien jaar later met een eigen plan voor een brug zou komen, adviseerde negatief. Het werd een hersenschim geacht dat de bouw van een brug zou leiden tot stadsuitbreiding in de nieuwe polders aan de overzijde van het IJ, en daarmee tot de benodigde groei van de verkeersomvang.

De daadwerkelijke demping van de geleidelijk vol bagger gestorte Buiksloterham in 1848 was het resultaat van een werkgelegenheidsproject in reactie op de revolutionaire woelingen in dat jaar. Particulieren hadden daartoe 74.000 gulden bijeengebracht. Voordat het werk klaar was, had de gemeente zich in 1851 financieel genoodzaakt gezien het ontstane gebied aan een particulier te verkopen, die de werkzaamheden voltooide. Maar vanaf 1872 begon de stad de gronden weer terug te kopen, en het zou niet het enige stuk IJ aan de noordoever blijven dat als nieuw grondgebied binnen de stedelijke ruimte werd gebracht. Baggeren in het IJ bleef ook na de drooglegging van de Buiksloterham immers nog steeds nodig, omdat de vaargeulen en open havens vanwege de open verbinding met de zee voortdurend vol modder bleven stromen.

39 Onder meer in 1613 bij Hooft, zie: E. Taverne, 'Stevens koopmansstad' in: *Van stadskern tot stadsgewest*, 89.

40 Begin jaren dertig was deze Brade intensief betrokken geweest bij de plannen voor de spoorweg van Amsterdam naar Haarlem, maar daar was hij buiten spel gezet.

41 'Verbinding tussen de beide IJ-oeveren', 3.

42 G. Hoogewoud, 'De plannen van Jan Galman voor de overbrugging van het IJ' in: L. Smit (red.), *De sprong over het IJ. Visionaire ontwerpen van Jan Galman (1807-1891)* (Bussum 1996) 12.

43 Ibidem, 11.

In 1853 kocht Amsterdam een stuk water van het rijk ten oosten van de Volewijkenlanden als nieuwe baggerstortplaats. Dat stuk IJ werd zo dus eveneens geleidelijk in land omgezet: de Buiten-Volewijkenlanden. Daarna was dus wéér een nieuwe baggerstortplaats nodig. De stad liet het oog in 1868 vallen op de Nieuwendammerham, die toen in bezit en gebruik bleek te zijn bij de Amsterdamse Kanaalmaatschappij voor baggerwerkzaamheden in verband met het Noordzeekanaal. De stad kreeg, met enige moeite, toestemming om er ook bagger te storten en slaagde er tevens in om de daardoor ontstane gronden aan te kopen. Door het rijk werd daarna nog een baggerstortplaats in het IJ voor Schellingwoude aan Amsterdam afgestaan. De eind jaren zestig begonnen aanleg van het Noordzeekanaal zou voorts leiden tot de drooglegging van de Noorder-IJpolder door de Amsterdamse Kanaalmaatschappij. In 1875 was de ringdijk aangelegd die het IJ daar 'rechtrok'. In 1877 was met de droogmaling begonnen, terwijl ten oosten en ten westen van de polder zijkanalen de verbinding met de Zaanstreek in standhielden. Amsterdam slaagde er wederom in ook deze gronden aan te kopen toen ze door de Kanaalmaatschappij in 1878 werden geveild.⁴⁴ Op een kleurenlitho van het Noordzeekanaal uit 1876 is de wijze waarop het IJ geleidelijk door Amsterdam in beslag werd genomen duidelijk te zien (afb. 4).

De stad bewerkstelligde in 1877 dat de grens van Amsterdam voortaan zou lopen tot aan de – in de 12e eeuw tussen Zaandam en Monnickendam aangelegde – Waterlandse zeedijk.⁴⁵ Zo was dus, al ver voor de eerste plannen voor woonwijken in Noord, het proces begonnen, waarin polders werden gecreëerd aan de landelijke noordoever van het IJ. Die poldervorming was, behalve van de sociaal-politieke wens om werkgelegenheid te creëren, vooral een neveneffect geweest van de economische noodzaak om ten behoeve van de scheepvaart het IJ uit te blijven baggeren.

Vanaf de jaren zestig van de 19e eeuw groeide de stedelijke bevolking na een lange periode van trage ontwikkeling fors.⁴⁶ De daaruit voortvloeiende bouwactiviteiten beperkten zich echter vooralsnog tot Amsterdam ten zuiden van het IJ. Maar hoewel er dus nog geen concrete plannen bestonden voor de benutting van de vrijwel lege door het Noordhollands Kanaal doorsneden vlakte, die sinds 1877 binnen de gemeentegrens lag, was Amsterdam er toch wel veel aan gelegen geweest om de ontstane stukken land in bezit te krijgen. Ondanks de afwijzing van het eerste brugplan zou de belangstelling voor het totstandbrengen van een verbinding naar het nieuwe grondgebied op de lange duur toenemen.

Het eerste plan voor een brug, dat we kennen, dateerde, zoals we zagen, uit 1839⁴⁷; het eerste voor een tunnel onder het IJ, en wel een vanaf de Oosterdoksdiijk langs het Buiksloterveer, uit 1843. Het werd door de ontwerper, H. Bruyns, aangeprezen als een goede geldbelegging voor kapitalisten en een werkgelegenheidsproject, dat zou bijdragen aan vergroting van de welvaart en nationale roem en glorie van Amsterdam. Het riep even weinig enthousiasme op als het hierboven al genoemde brugplan van Brade c.s.. Men vreesde schade aan de tunnel van scheepsankers, maar vooral versterkte aanslibbing in het IJ op de tunnelbuis, tot schade voor de scheepvaart. Ook latere plannen, waaronder één voor een ijzeren tunnel uit 1850,

⁴⁴ Swart, *Amsterdam-Noord*, 24.

⁴⁵ *Ibidem*, 19.

⁴⁶ In 1800 was de bevolkingsomvang ongeveer 200.000, in 1850 ongeveer 225.000, en in 1900 meer dan 510.000 (waarvan slechts 30.000 ten gevolge van de annexatie van Nieuwer-Amstel in 1896). M. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914, economisch herstel, ruimtelijke expansie en veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik* (Amsterdam 1990) 120.

⁴⁷ Volgens Swart, *Amsterdam Noord*, 41 was Napoleon al overtuigd geweest van de wenselijkheid van een brug over het IJ.



Afb. 4. Successievelijk werden steeds meer stukjes van de grote ruimte van het IJ voor havens en bebouwing in beslag genomen, zowel aan de zuid- als aan de noordoever. Anonieme kleurenlitho uit 1876. Gemeentearchief Amsterdam.

van dezelfde Brade, waarvan de kosten waren begroot op 800.000 gulden, en nog een van hem voor een ijzeren brug uit 1852, waarvan hij de kosten raamde op 2,5 miljoen gulden en waarvoor hij al financiers in Parijs had gevonden, liepen stuk op de negatieve adviezen van Amsterdam.⁴⁸

In Noord-Holland was er al in 1839 opgewezen dat een brug 'geheel Noord Holland met de hoofdstad zou verenigen' en dat Brades plan goed aansloot op het proces van verharding van de rijks- en provinciale wegen in de provincie.⁴⁹ Omstreeks het midden van de eeuw werd met name vanuit Noord-Holland nog verschillende malen aangedrongen op een brug over het IJ, waarvan men nieuwe economische mogelijkheden verwachtte voor de groeiende be-

48 'Verbinding tussen de beide IJ-oevers', 5; Th.G. Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oevers', *Technisch gemeentebled* (1922/3) 1-40, aldaar 10.

49 *Amsterdamsche Courant*, 18-4-1839.

volking.⁵⁰ Maar alle plannen werden afgewezen, onder meer onder verwijzing naar de slechte toestand van de rijksfinanciën.⁵¹

Ook binnen het gemeentelijk apparaat in Amsterdam begonnen in deze tijd plannen te ontstaan voor een IJ-oeververbinding. De plannen liepen echter onveranderlijk stuk op de Amsterdamse scheepvaartbelangen, die het behoud van zoveel mogelijk open water wensden. De bekende aannemer van veel stadswerken, Jan Galman, kwam tussen 1850 en 1890 met in totaal maar liefst 30 plannen voor 'de sprong over het IJ'.⁵² Ook hij was eventueel bereid de aanleg op eigen kosten op zich te nemen in ruil voor de eigendom van de gronden in de zojuist drooggelegde Buksloterham en Volewijk. Kennelijk speculeerde hij er op, net als Brade, ruimschoots uit de kosten te kunnen komen, als dat gebied ten noorden van het IJ, dankzij zijn brug, tot ontwikkeling zou komen en hij de grond duur zou kunnen verkopen. Een plan van zijn hand uit 1857 voor een complete 'pakhuisenbrug' met bebouwing van het havenfront, waarvoor hij zich had verzekerd van financiering uit Parijs, verkreeg zelfs al de steun van Rijkswaterstaat.⁵³ Het leidde tot een felle penningstrijd in de IJ- en Amstelbode tussen voor- en tegenstanders van een brug. Een onderzoekscommissie adviseerde op 11 maart 1857 wederom negatief. Een beperking tot twee nieuwe pieren, het Ooster- en Westerhoofd, ter weerszijden van het open havenfront tot uitbreiding van de havenfaciliteiten werd voldoende geacht, waarmee dus de oost-west-oriëntatie van de IJ-ruimte weer werd benadrukt. De raad ging twee weken nadien akkoord met dit commissierapport en bekrachtigde zo de Amsterdamse afwijzing van de noord-zuid-oriëntatie, na de eerdere stopzetting van de gemeentelijke veerdienst over het IJ en de weigering om nog langer mee te betalen aan het onderhoud van de infrastructuur ten noorden van het IJ.

Het Noordzeekanaal, het Centraal Station en de ontwikkeling van het oostelijk havengebied

Hoewel men op grond van de grondaankopen van de jaren zeventig van de 19e eeuw in Noord wellicht het tegendeel zou verwachten, zou door een aantal ontwikkelingen sinds de jaren zestig die afwijzende houding tegenover plannen voor een brug naar Noord nog verder worden versterkt. In 1853 was voor het eerst het plan voor een Noordzeekanaal naar Amsterdam onder afsluiting van het IJ geopend. Men verwachtte daarvan niet alleen betere afwateringsmogelijkheden zowel voor Amstelland als voor Rijnland, en betere waterversingsmogelijkheden voor de grachten, maar vooral ook een betere toegankelijkheid van de Amsterdamse haven.⁵⁴

Amsterdam was aanvankelijk weer niet enthousiast. Het verzet tegen de afsluiting van het IJ, nodig om de werking van eb en vloed te verhinderen, is begrijpelijk als men bedenkt dat het grootste deel van de schepen naar Amsterdam nog steeds de route over de Zuiderzee nam.⁵⁵ Het

50 De bevolking in Noord-Holland buiten Amsterdam groeide tussen 1815 en 1850 van ruim 195.000 naar bijna 253.000, dus met 29 procent, die van Amsterdam van 180.000 naar 224.000 inwoners, dus slechts met 24 procent.

51 In de *IJ- en Amstelbode*, Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 5.

52 Aldus de titel van een tentoonstelling over deze plannen in het Amsterdamse Gemeentearchief in 1996; Hoogewoud, 'De plannen van Jan Galman', 7, 12; Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 6.

53 Hoogewoud, 'De plannen van Jan Galman', 11-15.

54 De Boer, *De Amsterdamse haven*, 48.

55 In 1874 arriveerden in Den Helder 1460 zeeschepen, waarvan er slechts 716 doorvoeren naar Amsterdam. In Amsterdam arriveerden in dat jaar nog slechts 1300 zeeschepen waarvan dus een groot deel nog van de route over de Zuiderzee gebruik maakte. Filarski, *Kanalen van de koopman-koning*, 444-445.

Noordhollands Kanaal had ook niet de betekenis gekregen die het rijk ervan verwacht had, waarom zou men verwachten dat dat met het Noordzeekanaal wel het geval zou zijn?

Maar ondertussen was het wel zo dat een toenemend deel van de zeevaart Den Helder als overslaghaven was gaan gebruiken in plaats van Amsterdam. Na 1855 nam het laadvermogen van de zeeschepen die in de Amsterdamse haven arriveerden nauwelijks meer toe en het aantal vaartuigen liep zelfs terug.⁵⁶ In 1860 had Den Helder Amsterdam daardoor toch als zeehaven overvleugeld. In 1862 koos Amsterdam eieren voor zijn geld en ging het alsnog akkoord met een Noordzeekanaal. De wet tot aanleg van het Noordzeekanaal kon in 1863 worden aangenomen. Toen Jan Galman in 1863 in een nieuw ontwerp voor een brug over het IJ voorstelde de havens en spoorwegen van Amsterdam op de noordoever van het IJ tot ontwikkeling te brengen, inclusief een complete stadsuitleg in het open havenfront, besloot de gemeenteraad dan ook geen plannen op dit punt meer te bespreken, voordat er duidelijkheid was over de verdere consequenties voor dit gebied van de aanleg van het Noordzeekanaal.⁵⁷

In 1860 was ondertussen tevens het plan tot staatsaanleg van een spoorwegnet van minister F.A. van Hall door de Kamer aangenomen. Vanuit Den Helder werd via Alkmaar een lijn naar Zaandam aangelegd, die in Amsterdam aansluiting zou moeten krijgen op de Rijnspoorweg naar Arnhem en de spoorweg naar Haarlem. Een plan voor een CS in het open havenfront werd al in 1864 door het rijk aan Amsterdam voorgelegd. Aanvankelijk was men in Amsterdam weer fel tegen, omdat men vreesde dat de ontwikkeling van de haven door de in het IJ aan te leggen spoorwegemplacements zou worden beknod. De Amsterdamse Kamer van Koophandel had het CS daarom liever bij de Leidse Poort gehad, zoals in een alternatief plan was voorgesteld. Maar Thorbecke betoogde in 1868 dat concentratie van het spoorweg- en scheepvaartverkeer bij het IJ juist de grondgedachte achter de beoogde ligging van het CS was. Bij wijze van compromis werd het in het IJ aan te plempen gebied wel kleiner dan in het oorspronkelijke plan, en werden de Stadsrietlanden, oostelijk van Oostenburg, bij het spoorwegemplacement getrokken. Als resultaat van het overleg met Amsterdam werden ook allerlei andere aanpassingen in het plan doorgevoerd. In 1869 was de gemeenteraad uiteindelijk overtuigd dat het CS inderdaad op een nieuw aan te plempen eiland in het open havenfront moest worden aangelegd en werd het besluit daartoe genomen.⁵⁸

In 1871 werd de Stadsherberg, de tegenhanger op de zuidoever van het noordelijke Tolhuis, afgebroken en een jaar later nam het aanplempen van het stationseiland een aanvang en werd een spoorwegviaduct aangelegd dat naar het nog te bouwen CS voerde. In 1874 kwam de Oosterspoorweg gereed en in 1876 werd begonnen met de aanleg van het spoorwegbaanvak Zaandam-Amsterdam, waartoe, ver buiten Amsterdam, de Hemspoorwegbrug over het Noordzeekanaal werd aangelegd. Het bekende uitbreidingsplan uit 1876 van de directeur Publieke Werken J. Kalff liet het CS, waar alle spoorweglijnen bij elkaar zouden moeten komen, op het nieuwe eiland in het open havenfront al zien, hoewel het pas tussen 1882 en 1889 daadwerkelijk werd gebouwd.

Van een belemmering van de havenontwikkeling ten gevolge van de spoorwegaanleg lijkt inderdaad geen sprake te zijn geweest. Eerder het tegendeel. Sinds 1875 drong de Kamer van Koophandel in verband met de verwachte toename van de scheepvaart na de opening van het

⁵⁶ Ibidem, 354.

⁵⁷ Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 5.

⁵⁸ J.D.M. Bardet, 'Waar treinen floten en fluiten in Amsterdam' in: A.E. d'Ailly (red.), *Zeven eeuwen Amsterdam VI* (Amsterdam z.j.) 83-112, aldaar 98-104.

Noordzeekanaal aan op een nieuwe Handelskade in het oostelijk IJ langs de spoorlijn, als het begin van een nieuw oostelijk havenbekken, voorbij het Oosterdok. De gemeenteraad nam het besluit daartoe in 1879 en in 1883 kwam de Handelskade gereed (zie afb. 4). Er kwamen vele grote moderne pakhuizen op deze kade. Hoewel de aanleg van het Noordzeekanaal in beginsel de oriëntatie op de oostkant van het IJ had kunnen verminderen ten gunste van het westelijk IJ, gebeurde dat door deze ontwikkelingen in de praktijk voorlopig nog niet. Het gebrek aan goede verbindingen met het achterland bemoeilijkte weliswaar Amsterdams ontwikkeling tot een moderne overslaghaven nog enigszins, maar het gereedkomen van het Merwedekanaal in 1892 bracht een verbetering tot stand die de oost-west-as verder versterkte. Het aantal Rijnschepen naar Amsterdam verdubbelde tussen 1898 en 1923.⁵⁹

In 1895 werd vervolgens evenwijdig aan de Oostelijke Handelskade ten noorden daarvan nog een nieuw IJ-eiland aangelegd. Nog verder naar het oosten kwam voorts kort voor 1900 het Nieuwe Entrepotdok vol grote pakhuizen gereed. De rederijen bloeiden door hun band met de opkomende koloniale cultuurmaatschappijen, een ontwikkeling die terug is te vinden in de naamgeving van de afzonderlijke kades op het grote nieuwe IJ-eiland voor de Oostelijke Handelskade (Javakade, Sumatrakade etc.). Hoewel er in het westelijk deel van het IJ ook wel nieuwe havens werden aangelegd, zoals tussen 1876 en 1883 de Houthavens en in 1889 de Petroleumhaven bij de uitmonding van het Noordzeekanaal in het IJ, vonden de intensiefste ontwikkelingen in deze jaren toch in het oostelijk havenbekken plaats.

Zelfs toen in 1910 verdere uitbouw van de oostelijke bekkens nagenoeg onmogelijk was geworden en de directeur Handelsinrichtingen ging pleiten voor een uitbreiding in westelijke richting, tekenden veel scheepvaartmaatschappijen daar nog bezwaar tegen aan, omdat men behoud van concentratie van het havenbedrijf wenste.⁶⁰ Met uitzondering van de Nederlandse Stoombootmaatschappij verplaatsten ze hun vestigingen vooralsnog toch liever naar het nieuwe IJ-eiland voor de Oostelijke Handelskade dan naar het westen.

Het ingeklaard tonnage aan schepen te Amsterdam bedroeg in 1877 nog geen 2,5 miljoen, in 1895 bijna 5 miljoen.⁶¹ In tegenstelling tot het Noordhollands Kanaal had de opening van het Noordzeekanaal dus inderdaad de redding van de Amsterdamse haven betekend, mede dankzij het concept van de concentratie van havens en spoorwegen. Overal waar de zeeschepen kwamen, was omstreeks 1900 de mogelijkheid tot rechtstreekse overlading van schip in spoorwegwagons aanwezig. Dat gold zelfs tot ver in de Petroleumhaven, maar ook voor de binnenvaart langs de Oostenburgergracht en de Doklaan. Hoewel het in 1917 zelfs mogelijk werd om met een motorpont goederenwagons over te brengen van de Rietlanden naar de overzijde van het IJ om ook aldaar de industrieterreinen te bedienen,⁶² werd met deze groot-scheepse ontwikkeling van het oostelijk havenbekken toch de druk op het behoud van een onbelemmerde doorvaart van en naar het oostelijk IJ nog veel groter dan voorheen.

Deze ontwikkelingen hebben dus, in combinatie met de visuele afsluiting van het open havenfront door het CS, de kloof tussen Amsterdam en 'de overkant' in feite groter gemaakt dan ooit tevoren. Het CS werd door de architect Cuypers, als tegenhanger van het Rijksmuseum in het zuiden, geconcipieerd als een noordelijke 'stadspoort' voor de moderne reiziger.⁶³

59 W. de Vlugt, 'Vijfentwintig jaar Amsterdamsch gemeentebeleid (1898-1923)', *Jaarboek Amstelodamum* 21 (1924) 4-5.

60 Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 82.

61 *Ibidem*, 171.

62 Bardet, 'Waar treinen floten', 108.

63 Vermeer en Rebel, *D'Ailly's historische gids*, 69.

Stadsplanning sinds 1864, een boogkanaal 'om de Noord' en de ontwikkelingen in Noord tot het begin van de 20e eeuw

Toen J.G. van Niftrik in 1864 benoemd werd tot stadsingenieur hield hij bij de wethouder van Publieke Werken een vurig pleidooi voor een planmatige stedenbouwkundige ontwikkeling en voor gemeentelijk grondbezit. In het plan dat hij opstelde voor de uitbreiding en verfraaiing van Amsterdam speelde het gebied ten noorden van het IJ echter nog geen enkele rol. Het vertoonde nog het concept van een vergroting van de 17e-eeuwse 'halve maan' ten zuiden van het IJ, niet dat van een stad aan weerszijden van het IJ. Het plan werd verworpen door de liberale meerderheid in de gemeenteraad, die de door Van Niftrik beoogde – van gemeentewege aan te leggen – parken te duur vond en die de voorkeur gaf aan het vrijlaten van het particulier initiatief.⁶⁴ Zoals we zagen begon de gemeente niettemin wel vanaf 1872 met de verwerving van grondbezit in Noord. In 1872 hield de architect I. Gosschalk voor de liberale kiesvereniging Burgerplicht een rede die uitgegeven werd onder de titel *Over de verbetering der wegen te Amsterdam met het oog op het Centraal Station benevens een woord over de uitbreiding der stad aan de overzijde van het IJ*. Gosschalk meende dat Amsterdam, nu de stad grote stukken grond in het IJ ten noorden van de stad had ingedijkt, onvermijdelijk een stad aan beide zijden van het water zou worden, zoals immers ook Londen aan beide zijden van de Theems lag, en zoals ook Rotterdam zijn zuidoever tot ontwikkeling bracht. Hoewel men op dat moment volgens hem nog kon volstaan met een goede veerstoomdienst over het IJ, zou een brug, mede in verband met de spoorwegaanleg vanuit Noord-Holland, naar zijn oordeel op den duur niet kunnen uitblijven. Hij zocht de oplossing voor de daarvan te verwachten problemen voor de scheepvaart in de aanleg van een enorm kanaal 'om de Noord'.

Dat idee was in 1862 ook al eens geopperd door de Delftse hoogleraar Huët. Het bezwaar was toen nog dat alle schepen die daar door wilden varen twee keer geschut zouden moeten worden. Het kanaalpeil van het Noordhollands Kanaal wisselde immers van 0,40 tot 1,30 m beneden AP, terwijl dat van het IJ varieerde van 0,10 m boven tot 0,60 m beneden AP.⁶⁵ Dat bezwaar was verdwenen, toen in verband met de aanleg van het Noordzeekanaal in 1871 de Oranjesluizen waren aangelegd, waardoor de invloed van de getijdenwerking van de Zuiderzee op het IJ verdween. Directeur Publieke Werken J. Kalff, die de belangrijkste hand heeft gehad in een nieuw, minder kostbaar en minder ambitieus plan van stadsuitbreiding uit 1876, had in 1875 al eens een plan gemaakt voor een vaste brug over het IJ, zowel voor weg- als voor spoorwegverkeer, waarin ook hij aansluiting zocht bij dat idee voor een breed kanaal door de Buiksloterham ten noorden van de Volewijkslanden ten behoeve van grote schepen.

In 1878 maakte Galman bekend dat hij 'sedert de overzijde van het IJ aan de stad behoort' opnieuw bezig was met een plan, nu 'om daar een geheel nieuwe stad te doen verrijzen, met inbegrip van dokken, havens, paleis enz.'⁶⁶ Het paleis diende volgens hem uit het rumoer van de stad naar een fraaiere en rustigere omgeving te worden verplaatst. Vanzelfsprekend hoopte hij dat langs die weg ook de bouw van een brug, waarop hij al zijn leven lang zijn zinnen had gezet, een reële optie zou worden. In 1879 lag er inderdaad een prachtig plan van zijn hand gereed voor een gigantische stadsuitbreiding in Noord. Maar hoewel reeds Simon Stevin, in de 'ideaal-plattegrond' in zijn *Van de oirdeningh der steden* uit ongeveer 1590, was uitge-

64 Van der Valk, 'Amsterdam in aanleg', 99.

65 Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 12.

66 Hoogewoud, 'De plannen van Jan Galman', 19.

gaan van de gedachte van een landelijk gelegen vorstelijk hof, ten noorden van een stadscentrum met kerk, beurs en markt⁶⁷, vond wethouder van Publieke Werken E.C. Tromp het anno 1879 een volslagen onbekoekt idee om het als stadhuis functionerende paleis naar Noord over te brengen. Het stadsbestuur zag het gebied veeleer als een plek waar zich grote bedrijven zouden kunnen vestigen, die elders in de stad wegens herrie of stankoverlast ongewenst waren. In 1875 had de Hinderwet gemeentebesturen de bevoegdheid gegeven terreinen te bestemmen tot zogenaamde 'uitsluitende doeleinden', waaronder de oprichting van fabrieken. De uitbreiding van het stedelijk grondgebied in noordelijke richting bood daartoe naar het oordeel van het standbestuur uitgelezen mogelijkheden.

In 1883 maakte de directeur Publieke Werken J. Schuurman een plan voor Noord met een nieuw terrein voor de Rijksmarinewerf en een stadswijk.⁶⁸ In dat plan lijkt voor het eerst een ruimtelijke visie op Amsterdam zichtbaar te worden als een stad op twee oevers, doorsneden door een rivier en verbonden door een brug. In de tekening van Schuurman oogt het kanaal om de noord als een verbrede voortzetting van de stadsgracht om de oude stad. Maar de Rijkswerf ging uiteindelijk toch naar Nieuwediep en daarmee was het plan weer van de baan.

Ook particulieren bleven met plannen voor een brug komen en waren bereid om zelf de aanleg daarvan te bekostigen, meestal in ruil voor het eigendom van gronden in de Buikslooterham en de Volewijkslanden. Maar in 1886 verklaarde de gemeenteraad dat, zodra een brug nodig zou worden geacht, de gemeente het werk in ieder geval zelf zou uitvoeren.⁶⁹ In 1895 werd door J.E. van Niftrik zelfs nog een keer de mogelijkheid geopperd van een vrijwel volledige drooglegging van het IJ, ten behoeve van een stadsuitleg in aansluiting op de bebouwing langs de grachten, en onder aanleg van een kanaal voor het scheepvaartverkeer, waarmee het open IJ dus zou verdwijnen.⁷⁰

In 1879 had inmiddels de Amsterdamse Droogdokmij. zich als een van de eerste grote bedrijven in Amsterdam Noord gevestigd. In de jaren negentig kwamen er daarnaast wat loodsen, een opslagplaats voor lompden, een broodfabriekje, een schoenfabriekje 'zonder stoom' en wat woningen in Noord. In 1882 ging het college van Burgemeester en Wethouders (hierna B&W) ook al akkoord met de bouw van een schooltje aan de overzijde van het IJ op het driehoekig terrein tussen de voorhaven van de schutsluis Willem I, de Buikslooterweg en de weg leidend naar de sluis, dat van het begin af aan mede bestemd was voor kinderen uit het dorp Buiksloot. Maar de bewoners verzochten de gemeente in 1895 vooralsnog tevergeefs om gemeenteverlichting.⁷¹

Reeds in 1904 bestond er een vereniging ter behartiging der buurtbelangen benoorden het IJ, die bijvoorbeeld ook aandrang op gratis vervoer over het IJ.⁷² Vlakbij het eerste bewoonde wijkje in Amsterdam-Noord aan de Laanweg had de in 1900 opgerichte voetbalvereniging Ajax van 1901 tot 1907 zijn voetbalveld.⁷³ In 1912 werd voorts het badhuis van de zwemsport-bevorderaar Theodorus Obelt verplaatst van de Ruyterkade naar Noord, tegenover het Westerdok. Maar de ligging daar bleek toch te afgelegen voor een rendabele explo-

67 L. de Klerk, 'Verscheydentheyt behaecht' in: G. van der Plas (red.), *De openbare ruimte van de stad* (Amsterdam z.j. [1990?]) 18.

68 Hoogewoud, 'De plannen van Jan Galman', 22.

69 Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 14; 'Verbinding tussen de beide IJ-oeveren', 8.

70 Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 16, fig. 17.

71 Swart, *Amsterdam Noord*, 42-44.

72 Ibidem, 53.

73 Platvoet, *Stappen door de nieuwe stad*, 23-4.



Afb. 5. Niet uitgevoerd stedenbouwkundig ontwerp van J. Schuurman, 1883: Amsterdam als een stad op twee oevers, doorsneden door een rivier, verbonden door een brug en in het noorden omgrenseld door een boogkanaal. Gemeentearchief Amsterdam.

tatie. Toen na afloop van de Eerste Wereldoorlog geen gemobiliseerde soldaten meer in Noord gelegerd waren die er gebruik van maakten, ging het snel bergafwaarts met het bad.⁷⁴

Tegen de achtergrond van de forse bevolkingsgroei waarmee Amsterdam werd geconfronteerd, had het liberale gemeenteraadslid F.S. van Nierop in 1900 inmiddels wel het voorstel ingediend voor een commissie om een plan van uitbreiding in Noord te ontwerpen. Hij zag vooral goede mogelijkheden 'voor grote nijverheidsinrichtingen die voor een behoorlijke exploitatie aan diep vaarwater moeten liggen' en die op deze wijze tevens uit de woonwijken voor de meer goeuden konden worden geweerd.⁷⁵ Het voorstel tot instelling van deze commissie werd, ondanks tegenwerking van B&W, aangenomen en in 1903 bracht deze rapport uit.⁷⁶

Het IJ-Rapport van 1903 wilde Noord inderdaad primair bestemmen voor een vrije ontwikkeling van grote industrieën, maar dan wel met de daartoe benodigde volkshuisvesting. Als de arbeiders ter plekke wonen, is een vaste oeververbinding voorlopig nog niet nodig, meende men. Een brug over het IJ ten behoeve van de bereikbaarheid werd alleen verantwoord geacht als voor de grote scheepvaart een veel groter kanaal ten noorden daarvan zou worden aangelegd, zoals sinds 1862 al enkele malen was geopperd. Men vroeg zich echter af of nieuwe ontwikkelingen de aanleg van zo'n groot scheepvaartkanaal op den duur toch niet overbodig zouden maken, en adviseerde tegen een spoorbrug en havenaanleg in Noord. Voorts adviseerde men wel tot een van oost naar west te graven verbindingskanaal ten behoeve van de daar te vestigen bedrijven.

Stadsingenieur Van Niftrik bracht tegen het rapport nog eens zijn plan in om veel grond aan te plempjen in het IJ ten behoeve van stadsuitbreiding, met een groot scheepvaartkanaal

⁷⁴ Swart, *Amsterdam Noord*, 115-137.

⁷⁵ Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 219.

⁷⁶ Zie over de tegenwerking van B&W: Swart, *Amsterdam Noord*, 45-46.

en drie bruggen, waaronder een spoorbrug. Hij schatte de kosten van een en ander op ruim 27 miljoen gulden, maar vermoedde dat de verkoop van de nieuw aangeplempte gronden bijna 39 miljoen gulden zou kunnen opbrengen. De gemeenteraad zag echter meer in het meerderheidsstandpunt van het IJ-Rapport van 1903, dat in 1906 werd aangenomen. De raad besloot overigens ook dat er geen werken uitgevoerd zouden mogen worden die een vaste oeververbinding met Noord in de weg zouden staan.⁷⁷

Nadat de belangen van de Amsterdamse scheepvaart gedurende het grootste deel van de 19e eeuw een heroriëntatie van Amsterdam op zijn noordoever effectief hadden verhinderd, zouden het in de 20e eeuw vooral de bevolkingsgroei en de groeiende macht van de socialisten in het Amsterdamse gemeentebestuur zijn die deze heroriëntatie uiteindelijk toch zouden afdwingen.

De Woningwet en de bebouwing van Noord in het begin van de 20e eeuw

In de beginjaren van de 20e eeuw gingen zich wat meer grote bedrijven in Noord vestigen: in 1900 waren dat er 9, in 1914 22.⁷⁸ In 1919, na afloop van de Eerste Luchtverkeertentoonstelling Amsterdam (ELTA), werd door Anthony Fokker zelfs de eerste Nederlandse Vliegtuigfabriek in Noord gevestigd.⁷⁹ In 1908 was men tevens begonnen met het graven van het voor het bedrijfsleven wenselijk geachte Hoofdkanaal, later Johan van Hasselkanaal genoemd, dwars door de Buiksloterham, dat echter nooit werd voltooid.⁸⁰ Werkelijk spectaculair werd de groei van de industriële bedrijvigheid in Noord eigenlijk niet. Wel waren er in 1910 in het huidige Spreeuwenpark voor het eerst woningen gebouwd door een woningbouwvereniging, de RK vereniging Dr. Schaepman.

Er was in die jaren nogal wat onvrede over de ongeordende ontwikkeling van het woningbestand elders in Amsterdam in het laatste kwart van de 19e eeuw, toen door het particuliere initiatief van speculanten ongeveer 54.000 woningen van zeer slechte kwaliteit waren gebouwd tegenover slechts 4.500 fatsoenlijke woningen van woningbouwverenigingen. In de brochure *De onbewoonbare kelderwoningen te Amsterdam* van N. Tetterode uit 1893 was al de stichting van arbeiderssteden op goedkope grond buiten Amsterdam bepleit. Invloedrijker was de brochure *Het vraagstuk der volkshuisvesting* van H.L. Drucker, H.B. Greve en J. Kruseman uit 1896. Ideeën daaruit zijn terug te vinden in de Woningwet van 1901, die gemeenten financiële steun beloofde als ze sociale woningbouw door woningcorporaties zouden bevorderen of zelf ondernemen. In 1896 had Amsterdam al het erfpachtstelsel omhelsd dat het stadsbestuur meer greep gaf op bouwplannen en het gebruik van bebouwing. Door de strenge, door de Woningwet verplicht gestelde bouwverordening en de stijgende bouwkosten kwam de sociale woningbouw echter voorsnog nauwelijks van de grond.

Vanaf 1907 zaten er zes sociaal-democraten in de Amsterdamse gemeenteraad. Een van hen was F.M. Wibaut, die in het bijzonder geïnteresseerd was in verbetering van de volkshuisvesting voor de arbeidersklasse. Toen de SDAP in 1913 met 15 leden een derde van de raadszetels bezetten, drongen zij er op aan om een wethouder van volkshuisvesting aan te stellen.

77 Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 20.

78 Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 223, kaartje 6.1 op 212-213.

79 Zie de bijdrage van K. Bosma en M. Vos in deze themabundel.

80 Swart, *Amsterdam Noord*, 99.

Dat lukte, en Wibaut werd in maart 1914 de eerste wethouder van volkshuisvesting, arbeidszaken en pensioenen.⁸¹ Hij wist, zij het met veel moeite, toestemming te krijgen van de gemeenteraad voor gemeentelijke woningbouw. Om meteen de ergste woningnood te lenigen werd in 1917 overgegaan tot de bouw van 310 noodwoningen. De enige plek waar dat snel kon was Noord waar de grond zonder problemen beschikbaar was.

Het socialistische gemeenteraadslid W.H. Vliegen had bovendien al vanaf 1907 aangedrongen op de aanleg van een bos in Noord om de recreatiemogelijkheden voor de Amsterdamse bevolking uit te breiden.⁸² Na veel moeite was dat IJ-bos, later Vliegenbos geheten, inderdaad in 1912 tot stand gekomen. Zo'n groenvoorziening paste in de opkomende 'tuinstadgedachte'.⁸³

De eerste directeur van de in 1915 opgerichte Gemeentelijke Woningdienst, Arie Keppler, was een aanhanger van die tuinstadgedachte. In het in 1902 verschenen boek *Garden cities of tomorrow* had de Engelsman Ebenezer Howard (1850-1928) verzet aangetekend tegen de verpaupering van de steden ten gevolge van de laat 19e-eeuwse speculatiebouw.⁸⁴ Hij wenste een 'huwelijk tussen stad en platteland'.⁸⁵ De goedkopere grond daar maakte betere huizen en een fraaie, gezonde leefomgeving met veel ruime groenvoorzieningen mogelijk, ook voor arbeiders. Keppler wist deze tuinstadgedachte al min of meer te realiseren in de in 1918 in hoog tempo gebouwde 'semipermanente woningen' in Vogeldorp en Disteldorp in Noord. In 1920 kon daarna in de Noorder-IJpolder Tuindorp Oostzaan worden gebouwd. Eindelijk werden de gronden die al decennialang stedelijk bezit waren, vooral dankzij de nieuwe sociale en politieke ontwikkelingen van die jaren, daadwerkelijk deel van de stedelijke ruimte. In 1921 werden vervolgens Buiksloot, Ransdorp en Nieuwendam aan de gemeente Amsterdam toegevoegd. Daarmee werd, zo zou men kunnen zeggen, 'het huwelijk tussen stad en platteland', met volle instemming van beide partners, volledig. Op 25 september 1925 werd de stad officieel verdeeld in Noord, Oost, Zuid, West en Centrum en was Noord een geaccepteerd deel van de stad geworden.⁸⁶

Het IJ-veer na 1856 en brug-en tunnelplannen tot 1926

Een vaste oeververbinding was inmiddels echter, ondanks de vele plannen ook na 1857, nog steeds niet tot stand gekomen. Het veer over het IJ had bovendien, sinds de gemeente zich daarvan in 1856 had teruggetrokken, vaak te wensen overgelaten. Onder de Zurmühlens voer het wel weer elk uur, maar het tarief was van een stuiver per overvaart verhoogd tot 25 cent voor een retour vanaf de Nieuwe Stadsherberg naar Buiksloot, en 20 cent naar het Tolhuis.⁸⁷ De winsten vielen kennelijk tegen, want na een tijdje werd de concessie overgenomen door de gebroeders Goedkoop, die ook het café 't Tolhuis exploiterden, en in 1871 legden de nieuwe pachters de verantwoordelijkheid weer bij de gemeente.

In reactie op klachten in de raad betoogde de burgemeester dat het Buikslooterveer een on-

81 Ibidem, 141.

82 Van Schendelen, *Natuur en ruimtelijke ordening in Nederland*, 162.

83 Swart, *Amsterdam Noord*, 97.

84 Herdruk van E. Howard, *Tomorrow. A peaceful path to real reform* (z.p. 1898).

85 M. van der Eem en C. Vooren, 'Grote stadsmens en niettemin dorping'. *Maatschappelijke en historische betekenissen van de tuindorpen Disteldorp, Vogeldorp en tuindorp Oostzaan* (Amsterdam 1997) 2.

86 Swart, *Amsterdam Noord*, 13.

87 '... het ongeluk naar de Overkant te moeten...'

misbare schakel was in een grote rijksweg, en daarom rijkszaak. Rijk en provincie vonden het veer echter zonder meer een gemeentelijke taak. De gemeente vond dat de veerdienst dan toch maar weer afhankelijk moest zijn van particuliere bereidheid. De waard van het Tolhuis tekende daar bezwaar tegen aan, omdat hij het Tolhuis had gepacht onder voorwaarde dat er een geregelde verbinding met zijn etablissement zou bestaan. Op 1 september 1871 kwam het tot de heropening van de dienst over het IJ. De gebroeders Goedkoop hadden zich bereid verklaard de exploitatie voort te zetten, en wel tegen een tarief van slechts 5 cent, mits ze 6000 gulden subsidie kregen. De overeenkomst kwam pas tot stand nadat de provincie bereid was gebleken om daar 5000 gulden van te betalen.⁸⁸

De raad had B&W er echter inmiddels wel aan herinnerd dat de stad al 391 ha van de gemeenten Oostzaan, Buiksloot en Nieuwendam in zijn bezit had. Voorgesteld werd aan het rijk te verzoeken Amsterdam de rest van de overkant van het IJ te schenken, tot aan de Waterlandse Zeedijk, in ruil waarvoor Amsterdam dan weer de bediening van het veer voor zijn rekening zou kunnen nemen. In 1877, toen het gelukt was om de gemeentegrens op deze wijze uit te breiden tot de Waterlandse Zeedijk, nam de stad de exploitatie inderdaad weer in eigen beheer. Ze kocht de oude houten stoomraderboot en de grote ijzeren stoomboot terug voor 21.000 gulden inclusief het bureau met wachtkamer bij de Willemsluis, de vier woningen voor de manschappen en twee roeiboten. Op de suggestie uit de raad om eerst eens te kijken wat een schipbrug kostte, alvorens 21.000 gulden uit te geven 'voor twee oude boten', werd niet ingegaan.⁸⁹

'Bewoners dezer Gemeente aan de overzijde van het IJ' vroegen onmiddellijk 'vrije overtocht met het stadsoverzetveer', wat niet werd verleend. Het goedkoopste tarief werd een abonnement van één gulden twintig per vier weken, dat niet op zondag geldig was. In de raad gingen stemmen op om de tarieven te verlagen nu de Amsterdamse Droogdokmaatschappij naar Noord kwam, om op deze wijze meer bedrijven aan te moedigen zich daar te gaan vestigen. Maar de wethouder was van oordeel dat de arbeiders van deze bedrijven daar dan beter ook konden gaan wonen en hun kinderen daar naar school laten gaan.⁹⁰ Ook een aantal gemeenten ten noorden van het IJ drong bij Amsterdam aan op verbeteringen in het overzetveer. In de raad leidde dat tot de reactie, dat die gemeenten ook wel een bijdrage konden geven, als ze zo'n groot belang hadden bij een goede gemeenschap tussen beide oeveren.⁹¹ Het was de socialist Wibaut die er in 1907 bij B&W op zou aandringen om, gezien de gemeenschappelijke belangen, met de provincie in overleg te treden om te zien of er geen vrijvervoer zou kunnen komen.⁹²

Maar ook bij B&W veranderde iets. In 1880 betoogde de burgemeester in de raad: 'Wil het gedeelte der gemeente, dat zich aan de overzijde van het IJ bevindt zich ontwikkelen en zullen de uitgestrekte privaateigendommen aldaar tot waarde komen, dan is een nauwe, nagevoeg onafgebroken gemeenschap tussen beide IJ-oeveren een dringend vereiste.' Een brug zou de belangen van de scheepvaart te veel schaden, maar de gemeente was nu wel bereid om 25.600 gulden uit te trekken voor een te Alblasterdam gebouwde *floating bridge*, een kettingboot van 24 m lang en 10 m breed, met ruimte voor 8 bespannen rijtuigen ter grootte van 'omnibussen' en 300 passagiers. De exploitatie werd weer in handen gegeven van Zurmühlen

88 Ibidem.

89 Ibidem.

90 Swart, *Amsterdam Noord*, 34.

91 Ibidem, 35.

92 Ibidem, 55.

en Nachenius, die nu bij een tarief van 5 cent zulke goede zaken deden dat de gemeente in 1896 besloot deze toch maar zelf ter hand te gaan nemen. De burgemeester betoogde dat de gemeente 600 ha grond over het IJ had liggen met een waarde van 2,5 miljoen gulden en hield de raad voor: 'Dat veer is een weg.'⁹³ Ondanks de krachtige versterking van de oost-west-as ten gevolge van economische ontwikkelingen werd de ruimte aan weerszijden van de IJ-oeveren nu dus toch eindelijk weer gepercipieerd als een ruimte met ook een noord-zuid-as.

Ook in de gemeenteraad werd nu geopperd dat het veer misschien gratis zou moeten worden, als het eigenlijk 'een weg' was. Maar de meerderheid vond dat er gewacht moest worden totdat meer huizen in Noord verrezen. Het veer leverde de gemeente overigens al in 1897 bij een totaal aan ontvangsten van meer dan 29.000 gulden bijna 9000 gulden winst op. De tarieven werden verlaagd tot 2,5 cent per keer, 15 cent per week en er kwamen werkmanskaarten met 24 overzetten voor 10 cent.

In 1900, dus nog voor de eerste grootscheepse woningbouw van gemeentewege in het nooddorp Obelt, deden toenmalige bewoners van de Buiksloter- en Nieuwendammerham in een open brief aan de gemeenteraad nogmaals het verzoek om een gratis verbinding tussen de IJ-oeveren, omdat zij 'een groter aandeel in de profijten van het stadsleven' wensten.⁹⁴ Een voorstel voor vrije overvaart dat aanvankelijk de steun genoot van een meerderheid van de gemeenteraad, werd echter uiteindelijk toch nog verworpen, nadat wethouder Heemskerk er op had gewezen dat er ook al een tweede veer bij moest komen. Dat zou de gemeente al 100.000 gulden kosten, wat het voorstel zijns inziens financieel onverantwoord maakte. Tot zo'n tweede veer was inderdaad ook in het IJ-rapport geadviseerd. In 1911 kon het nieuwe Valkenwegveer van start gaan.⁹⁵ Maar in 1912 kreeg ook een voorstel van zeven sociaal-democraten voor gratis vervoer met beide veren uiteindelijk toch een meerderheid van 21 tegen 17 stemmen.

In 1924 was het zover dat burgemeester W. de Vlucht schreef dat door het ontstaan van grote woon- en industriewijken ten noorden van het IJ het verkeer niet meer op voldoende wijze door ponten was te onderhouden. Het probleem bleef alleen, dat zowel aan overbrugging als aan een tunnel en ook aan de aanleg van een boogkanaal zoveel bezwaren waren verbonden. Toen de ponten in 1926 het vervoer niet meer aankonden, vroeg en kreeg Wibaut een krediet van 960.000 gulden, waarvan hij toch eerst maar weer zes nieuwe, zeer grote ponten liet bouwen. Nadat vanaf 1922 een dubbeltje per auto was geheven, was het veer van 1931 tot 1936 onder druk van bewoners van Noord en de industrie aldaar weer gratis. Daarna moesten Amsterdamse automobilisten ter verlichting van de financiële noden van de stad wederom een dubbeltje betalen, niet-Amsterdammers 25 cent. In 1953 werd 13,7 miljoen gulden beschikbaar gesteld voor een derde veer: het Distelwegveer, geopend in 1957. Dit werd nu aangekondigd als het eerste van een reeks van werken ter verbetering van de verbinding van de IJ-oeveren en een onmisbare schakel in de werken samenhangend met de bouw van de tunnel ter blijvende verbetering van de oeververbindingen.⁹⁶

In de jaren tachtig en negentig van de 19e eeuw waren nog enkele malen plannen voor een brug geopperd die steevast kansloos bleven gezien de belangen van de scheepvaart.⁹⁷ In 1901

93 GAA, M955.079, map 'Verkeer. Veren en ponten'; 'Honderd jaar strijd over het IJ-veer II', *Het Vrije Volk*, 25-10-1952.

94 'Honderd jaar strijd over het IJ-veer II', *Het Vrije Volk*, 25-10-1952.

95 L. Schoewert, 'De ontstaansgeschiedenis van de IJ-tunnel', *Jaarboek Amstelodamum* 94 (1997) 123-147, aldaar 127.

96 GAA, M955.079, map 'Verkeer. Veren en ponten'.

97 Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 14-18.

werden er voor het eerst ook weer plannen voor een tunnel geopperd.⁹⁸ De kosten werden op 5 miljoen gulden geschat. In het IJ-Rapport van 1903 was in aansluiting bij eerdere ideeën gesteld dat een brug over het IJ alleen verantwoord was, als er een groot kanaal 'om de Noord' zou komen. Een tunnel werd pas zinvol geacht als het verkeer toegenomen zou zijn tot 24 miljoen personen per jaar.⁹⁹ Dat zou rond 1925 inderdaad het geval worden: in 1903 was het aantal nog 1,3 miljoen, in 1918 al bijna 6 miljoen, in 1926 25 miljoen.

In 1915 had de raad al aan B&W verzocht zich opnieuw te beraden op een oplossing voor de oeververbinding, vanwege de moeilijkheden die het pontverkeer opleverde. In het rapport dat Publieke Werken in 1919 publiceerde werd een aantal mogelijkheden afgewogen.¹⁰⁰ A.W. Bos, de directeur van Publieke Werken, adviseerde de optie van een draaibare lage brug. De scheepvaartmaatschappijen tekenden echter prompt weer fel protest aan: niet alleen de scheepvaart werd daardoor gehinderd, ook het landverkeer zou door de opendraaiingen te zeer worden belemmerd. De klachten over de bruggen over het Noordzeekanaal buiten Amsterdam hadden in het begin van de eeuw al geleid tot een vervanging van de verkeersbrug bij Velsen door een pontdienst en tot een nieuwe spoorbrug bij Velsen en een nieuwe Hemspoorbrug. Bovendien ontsierde zo'n brug naar hun oordeel het mooie IJ.¹⁰¹

In 1909 had in *De Telegraaf* weer een plan gestaan om het IJ vanaf de Schellingwouderdijk te dempen en het Noordzeekanaal tot voor Amsterdam te brengen, een plan waarvan de kosten geschat werden op 100 miljoen gulden. De haveninrichtingen zouden dan alle geheel naar West moeten worden verplaatst. Omgekeerd was minister C. Lely van Waterstaat in 1920 met het plan gekomen om de Schellingwouderdijk en de Oranjesluizen te vervangen door een nieuwe dijk met sluiswerken buiten Durgerdam, waardoor Amsterdam er 6000 ha water bij zou krijgen en de haveninrichtingen zich dus naar Oost eindelijk zouden kunnen uitbreiden.¹⁰² Van geen van al deze plannen kwam iets terecht.

De annexatie van Buiksloot, Nieuwendam, Ransdorp en Holysloot in 1921 gaf Amsterdam aan de Oostzijde wel weer de beschikking over 330 ha open IJ erbij¹⁰³, wat soelaas kon bieden voor de oostelijke havenontwikkeling. De annexatie leidde echter tevens tot een nieuw uitbreidingsplan voor Noord, waarin tegelijk weer werd gepleit voor een centraal gelegen vaste oeververbinding. Terwijl het CS bij de aanleg geconcipeerd was als een soort noordelijke stadspoort, die het IJ voortaan van de stad afsloot, werd het CS in dit rapport nu gezien als 'het middenpunt van een cirkel', waar de radiale wegen van de oude stad en het nieuwe stadsgedeelte benoorden het IJ bij elkaar zouden moeten komen. De raad verzocht B&W naar aanleiding van dit rapport te onderzoeken of wellicht een tunnel daartoe het geschiktste middel zou zijn.¹⁰⁴

Het Algemeen Uitbreidingsplan en de IJ-tunnel

Inmiddels was aan de commissie Groot Amsterdam de opdracht verstrekt tot het opstellen van een uitbreidingsplan voor de gehele stad. Sinds de Woningwet van 1901, die de gemeen-

98 Ibidem, 18 en 21, en 'De verbinding tussen de beide IJ-oeveren', 8.

99 Schoewert, 'De ontstaansgeschiedenis van de IJ-tunnel', 128.

100 Ibidem, Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 24-30.

101 P.J. Mijksenaar, *Amsterdam, verleden, heden, toekomst* (Amsterdam z.j.) 138-9.

102 Strengers, 'De geschiedenis der verbinding van de beide IJ-oeveren', 37.

103 Schoewert, 'De ontstaansgeschiedenis van de IJ-tunnel', 125.

104 Ibidem, 127.

ten verplichtte tot het opstellen van uitbreidingsplannen, waren slechts partiële plannen opgesteld, zoals het Rapport van de IJ-commissie van 1903. Als onderdeel van Publieke Werken was in 1928 een afdeling Stadsontwikkeling opgericht om aan stedenbouwkundige plannen een wetenschappelijke onderbouwing te geven.¹⁰⁵ In een *Rapport betreffende de verbinding der IJ-oever* uit 1931¹⁰⁶ werd berekend dat er in de toekomst 55 pontvaarten per uur nodig zouden zijn via het Buiksloterweg- en het Valkenwegveer, tenzij een deel van het verkeer naar oeververbindingen buiten de stad kon worden geleid en het gebruik van bedrijfsboten meer gestimuleerd zou worden. Dan zouden, als Noord tenminste niet verder groeide, 26 pontvaarten per uur genoeg zijn, de op dat moment bestaande capaciteit. Een tunnel zou dan niet nodig zijn. Een tunnel werd ook onwenselijk geacht, omdat al het verkeer over het IJ zich dan op dat punt zou concentreren, hetgeen het stadsverkeer volledig zou ontwrichten. De kosten van de goedkoopste tunnel waren in dit rapport geraamd op 19 miljoen gulden. Een groot probleem was het spoorwegemplacement, omdat de Nederlandse Spoorwegen niet erg genegen waren om het spoorwegverkeer tijdelijk te verminderen om de aanleg mogelijk te maken.

Basisconcept van het AUP, dat in 1934 verscheen, was de functionele centrale stad, waarin wonen en werken en recreatie gescheiden zouden kunnen zijn dankzij een efficiënt verkeerssysteem.¹⁰⁷ In dat licht bezien was de ontwikkeling van Noord een stedenbouwkundige fout.¹⁰⁸ Het AUP stelde voor die verdere ontwikkeling rigoureuus in te dammen door een kanaal om de Noord als verbinding tussen het Merwedekanaal en de Havens-West. Uitbreiding van bedrijfsterreinen en havens zou voortaan vooral in het westelijk havengebied plaats moeten vinden.¹⁰⁹ In plaats van een tunnel bij het CS zou er beter een brug bij Schellingwoude kunnen komen en daarnaast zou de Hembrug door een tunnel vervangen moeten worden. Als op deze wijze een deel van het verkeer naar de overkant van het IJ om de stad heen werd geleid, zouden de ponten voldoende blijven.¹¹⁰ Ook het idee van de ringspoorweg, met de aanleg waarvan in feite in 1921 al een begin was gemaakt, maar die in 1933 om financiële redenen was stopgezet, was een fundamenteel element in het AUP. De ringspoorweg zou tegelijkertijd de scheiding en de verbinding vormen tussen de aaneengesloten stad enerzijds, en de buitensteden, de werkgebieden en 'de grote recreatiegebieden die langs haar groene gordel zijn gegroepeerd' anderzijds.¹¹¹

Het AUP onderschatte echter de kracht van het suburbanisatieproces en het toenemende ruimtelijke beslag per bewoner en per bedrijfseenheid. Het hield ook geen rekening met de grote woontevredenheid van tuinstadbewoners, die nooit boven huizen met tuintjes de voorkeur zouden geven aan een flat. Ook de industrieën ter plekke wilden niet alleen uitbreidingsmogelijkheden voor zichzelf, maar tegelijkertijd uitbreiding van volkshuisvestingsmogelijkheden voor hun arbeiders. Zij zagen niets in het beoogde boogkanaal als grens. Er waren daarnaast in deze jaren berichten over het vertrek van bedrijven wegens de gebrekkige ver-

105 Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Nota van toelichting (Amsterdam 1934) V. Zie over dit plan H. Heltinga, 'Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam' in: *Het nieuwe bouwen Amsterdam 1920-1960* (Delft 1983) 52-111 en V. van Rossem, *Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, geschiedenis en ontwerp* (Rotterdam 1993).

106 Gepubliceerd als bijlage bij *Het Gemeentebled* van 1931.

107 *Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Nota*, 31 en 39.

108 *Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Nota*, 14 en 77.

109 *Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Nota*, 45-6; *Ibidem*, Bijlage 1: 'Functie en inrichting van de havenuitbreiding in het Westen der stad', 3-12.

110 *Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Nota*, 39; Schoewert, 'De ontstaansgeschiedenis van de IJ-tunnel', 132.

111 Nelissen en Schmal, 'Van railverbinding tot ringweg', 221.

keersverbinding met Noord. De scheepvaart klaagde over het toegenomen pontverkeer en de bewoners van Noord drongen aan op een betere verbinding. In 1935 diende de SDAP, die op dat moment 17 van de 45 zetels in de gemeenteraad bezette, een motie in voor een nader onderzoek naar de wenselijkheid van het beoogde boogkanaal en voor de aanleg van een tunnel, die met 25 tegen 11 stemmen werd aangenomen. Het boogkanaal kwam er niet. Het stadsconcept van het AUP werd op den duur vervangen door de stedenbouwkundige conceptie van de 'lobbenstad' (die uitgebouwde stadsdelen met een afgeronde vorm weer aanvaardbaar achtte) waar de feitelijke ontwikkeling van Noord beter in paste. En behalve de ver van het centrum gelegen Schellingwouderbrug kwam er dus toch ook een IJ-tunnel.

De geschiedenis van de totstandkoming van de tunnel is onlangs door ir. L. Schoewert grondig en uitvoerig beschreven. Nadat de werkzaamheden van het na het besluit van 1935 ingestelde Tunnelbureau in 1945 waren opgeschort in verband met de noodzaak om eerst de oorlogsschade in de stad te herstellen, ging de zaak in 1953 weer rollen. De raad ging akkoord met een tracé. De minister gaf eerst nog de voorkeur aan een plan van Rijkswaterstaat voor toch maar een brug over het IJ met een kanaal om de Noord, maar hij werd in 1955 door de Kamer tot een akkoord gedwongen. In 1956 weigerde hij de Rijksbijdrage van 90 procent waar Amsterdam op had gerekend en in verband met de benodigde bestedingsbeperking kreeg Amsterdam in 1957 zelfs een verbod opgelegd om uit eigen middelen met de aanleg verder te gaan. Een motie van de KVP-er Romme dwong de regering echter tot de belofte dat er in overleg met Amsterdam drie tunnels gebouwd zouden gaan worden, zodra de financieel-economische situatie dat toe zou staan: de Hem-spoorwegtunnel, de Hem-autotunnel (later: de Coentunnel) en de IJ-autotunnel. Toen in 1961 de bouw van de Coentunnel startte, dwong Amsterdam af dat tegelijkertijd ook de werkzaamheden aan de IJ-tunnel konden worden hervat. In 1966 kwam de door Rijkswaterstaat gebouwde Coentunnel gereed, in 1968 de door de afdeling Tunnelbouw van Publieke Werken in Amsterdam gebouwde IJ-tunnel, die uiteindelijk in totaal meer dan 200 miljoen gulden heeft gekost. In 1983 kwam de Hemspoorwegtunnel daar nog bij.

Schoewerts oordeel over de bouw van de IJ-tunnel is uitermate negatief: de aanleg heeft jarenlang andere noodzakelijke investeringen in de stad verdrongen, de vierbaansweg als toegang tot de tunnel heeft enorme schade in het stadsbeeld aangericht en voetgangers en fietsers moeten nog steeds met de pont. Het idee van een IJ-brug is intussen nog steeds niet geheel verdwenen. In 1989 was 58 procent van de bewoners van Noord en 66 procent van de pontgebruikers zeer gecharmeerd van het toen geopperde nieuwe idee van een 'luchtunnel' over het IJ: 'een haast zwevende aluminium en glazen curve, zilverig schitterend over het water van het IJ ... als een diamanten armband.'¹¹²

Conclusie

Drie punten ter conclusie. Ten eerste geeft het voorgaande aanleiding tot de volgende samenvatting van de ruimtelijke ontwikkeling van de Amsterdamse IJ-oever. In de 17e en 18e eeuw ervoeren zowel Amsterdam als het platteland ten noorden van de stad de ruimte aan weerszijden van het IJ als een samenhangend geheel. Zowel juridisch, als in de perceptie van

112 Platvoet, *Stappen door de nieuwe stad*, 171.

de bevolking, hoorde de overzijde bij de stad. Amsterdam hechtte in deze eeuwen dan ook zeer aan het recht om zelf het veer over het IJ te regelen, en participeerde actief in de aanleg en het onderhoud van trekvaarten, waarmee de communicatie tussen noord en zuid werd geïntensiveerd. Dit gigantische ‘verkeersplein’ had daardoor duidelijk zowel een oost-west- als een noord-zuid-as.

Sinds het einde van de 18e en in de loop van de 19e eeuw was deze ruimte echter, onder invloed van economische achteruitgang, onderhevig aan een proces van desintegratie, met een drastische verkleining van de verkeersstroom tussen noord en zuid als duidelijk symptoom. In dat desintegratieproces was het veeleer Amsterdam dat zich op de zuidoever terugtrok dan het platteland dat de stad afwerde. Plannen van de koning voor de aanleg van een Noordhollands Kanaal en een kanaal naar Marken onder afsluiting van het IJ, leken te kunnen leiden tot een revitalisering van deze ruimte, gepaard gaande aan een heroriëntatie van oost-west naar noord-zuid. Ten noorden van het IJ konden die plannen op een warm onthaal rekenen, maar door Amsterdam werden ze met scepsis en wantrouwen begroet. Amsterdam vond het in de 19e eeuw niet vanzelfsprekend meer om mee te betalen voor de kosten van de infrastructuur in deze ruimte en stopte in 1856 zelfs met de bediening van het veer over het IJ. De bouw van het CS leek de symbolische afsluiting van dit desintegratieproces.

De eeuw waarin dit proces zich voltrok was paradoxaal genoeg tevens de periode waarin vele fascinerende plannen voor bruggen en tunnels over het IJ werden gemaakt, die soms ook al gepaard gingen met fantastische projecten voor stadsuitleg aldaar. De kansen op een brug werden ondertussen echter steeds kleiner, juist in dezelfde tijd dat Amsterdam zijn grondgebied aan de noordzijde van het IJ door inpolderingen begon te vergroten. Door de aanleg van het Noordzeekanaal en de ontwikkeling van het oostelijk havengebied nam immers tezelfdertijd de scheepvaart op de west-oost-as toe, en daarmee het verzet vanuit diezelfde scheepvaart tegen elk plan voor een brug.

Al voor de eerste gemeentelijke woningbouw in Noord tot stand kwam, was het verkeer over het IJ op de noord-zuid-as niettemin zo toegenomen, dat de gemeente de exploitatie van het IJveer in 1897 toch maar weer in eigen hand nam. Ondanks de voortdurende financiële problemen van de stad wisten de socialisten het veer in 1912 zelfs gratis te maken. Dankzij hun groeiende invloed werd Noord vervolgens sinds 1917 benut voor een mede op de tuinstadgedachte gebaseerde socialistische woningbouwpolitiek als antwoord op de bevolkingsgroei. Hoewel het stadsconcept van het AUP van 1934 gericht was op omleiding van het verkeer via ringcircuits, inclusief een brug bij Schellingwoude ver van het centrum, en op indamming van de groei van Noord door een boogkanaal, besloot de gemeenteraad in 1935 níet tot dat kanaal om de Noord, en wél tot een centraal gelegen IJ-tunnel. Na de oorlog werd vervolgens het oostelijk havengebied steeds minder belangrijk, omdat de havenactiviteit zich meer en meer naar het westen verplaatste. De aanleg van de peperdure IJ-tunnel, waar het rijk zich tegen had verzet, maar die door Amsterdam werd afgedwongen, begon dus paradoxaal genoeg juist tegen de tijd dat een brug een reële optie was gaan worden. De tunnel bekrachtigde een ontwikkeling die de noord-zuid-as van deze ruimte weer gelijkwaardig had gemaakt aan de oost-west-as. Het tuinstadconcept had ondertussen de wijze waarop de stad het platteland was binnengedrongen verzacht.

Ten tweede: de hypothese dat ruimtelijke ontwikkelingen altijd het resultaat zijn van een – met de historische ontwikkeling voortdurend van karakter veranderend – maatschappelijk krachtenveld, lijkt zinvoller dan de hypothese van een ontwikkeling ‘van sociocratisch naar technocratisch’. Ten aanzien van de IJ-oevers gaat in ieder geval niet op dat de veranderingen

in de aanpak van ruimtelijke planning in Amsterdam rond 1900 kunnen worden geïnterpreteerd als de overwinning van een – nieuwe – technocratische benadering. Hier hadden juist de vast omliggende, door Waterstaatsambtenaren ontwikkelde centrale planningsinitiatieven van koning Willem I in de eerste helft van de 19e eeuw nogal ‘technocratische’ trekjes. Het lukte echter niet erg om deze plannen met succes tegen de wensen van de Amsterdamse economische elite in door te drukken. In het interbellum behaalde vervolgens de visie van de technocraten van het AUP, die de ontwikkeling van Noord als een stedenbouwkundige fout zagen, in ieder geval niet de overwinning. Of deze uitkomst van dit in de praktijk dus juist nogal ‘sociocratische’ planningsproces achteraf bezien het meest wenselijk was, is echter twijfelachtig, en daarmee misschien ook de gedachte dat de overheid voor de huidige planning ten aanzien van de IJ-oeveren het beste weer te rade kan gaan bij de ‘sociocratische’ planningsvorm van vóór 1900.¹¹³

Tenslotte kan nog worden vastgesteld dat de spanningsverhouding tussen de oost-west-as en noord-zuid-as die in deze bijdrage zo’n belangrijke rol speelde, inmiddels verleden tijd lijkt. Dat het hier om één samenhangende ruimte gaat, lijkt niet meer ter discussie te staan. Als volwaardige parallel van een zich steeds verder ontwikkelende ‘zuid-as’ moet dit gebied als geheel zich nu immers ontwikkelen tot een groot-stedelijke ‘IJ-as’.¹¹⁴

113 Van der Valk, ‘Amsterdam in aanleg’, 104.

114 ‘Stedendocumentatie Amsterdam’ in: K. Bosma (red.), *Verleidelijk stadsbeeld. Ontwerpen voor stedelijke vernieuwing* (Rotterdam 1990) 78.

Het Mare Liberum van het Amsterdamse riool

Nadat in 1918 de wet op de afsluiting en de gedeeltelijke drooglegging van de Zuiderzee was aangenomen, bleek dat een groot aantal kwesties die de veiligheid en de gezondheid raakten, nog niet goed was doordacht. Een van die kwesties betrof het rioolwater dat Amsterdam en andere Zuiderzeesteden ongezuiverd op de Zuiderzee loosden. In het interbellum stond de watervervuiling in rivieren door rioolwater van de grote steden vaak ter discussie. Het was voor tijdgenoten de vraag of in de nieuwe waterstaatkundige situatie van na de afsluiting de lozing van het afvalwater van meer dan een half miljoen mensen ongelimiteerd door kon gaan.¹

Inleiding

In de geschiedenis van Nederland ten tijde van de Zeven Verenigde Provinciën geldt Amsterdam als de meest dominante factor in het politieke krachtenveld. Onder het Koninkrijk had Amsterdam evenwel een minder vrije positie dan ten tijde van de Republiek. In de 17e en de 18e eeuw bestond er geen centrale regering die op het beleidsterrein van wat nu de ruimtelijke ordening genoemd wordt, besluiten kon nemen buiten de stad om. Stadsbesturen, en dat gold zeker voor Amsterdam, domineerden de besluitvorming rond de ruimtelijke ordening.² Dat veranderde in de 19e eeuw met de komst van een centrale regering.

Vanaf het ontstaan van de Nederlandse eenheidsstaat lijkt de macht van de landelijke regering alleen maar te zijn toegenomen en die van lagere overheden verzwakt. Over essentiële zaken zoals de drooglegging van de Haarlemmermeer en de aanleg van het Noordhollands Kanaal, die de belangen van de stad Amsterdam direct raakten, werden de beslissingen op nationaal niveau genomen, waarbij de hoofdstad de grootste moeite had om zijn belangen veilig te stellen.³

Ook de belangrijkste 20e-eeuwse ingreep in de Nederlandse ruimtelijke ordening, het besluit om de Zuiderzee af te sluiten en over te gaan tot het gedeeltelijk droogleggen van het ontstane IJsselmeer, is over de hoofden van de gemeenten heen genomen. De steden, ook Amsterdam, hadden uiteraard wel belang bij die afsluiting. De Afsluitdijk werd ook aangelegd om een herhaling van de overstroming van 1916, waarbij Amsterdam ten noorden van het IJ onder water kwam te staan, te voorkomen. In wezen echter waren afsluiting en drooglegging niet primair gericht op de veiligheid of andere belangen van de hoofdstad, maar waren zij

1 Het bronnenmateriaal voor deze studie bestaat grotendeels uit de bijdragen over dit onderwerp die in het interbellum zijn verschenen in het tijdschrift *Water, bodem, lucht. Orgaan van de Nederlandsche Vereeniging tegen water-, bodem- en luchtverontreiniging* (hierna *Water, bodem, lucht*). Aanvullend materiaal werd gevonden in *De ingenieur* en het archief van Publieke Werken van de gemeente Amsterdam. Met dank aan Anne Ramaeckers die het onderzoek in het Gemeentearchief Amsterdam verrichtte in het kader van een doctoraal werkcollege aan de Vrije Universiteit.

2 Ch. Jeurgens, *De Haarlemmermeer. Een studie in planning en beleid 1836-1858* (Amsterdam 1991) 7-9.

3 R. Filarski, *Kanalen van de koning-koopman. Goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Amsterdam 1995) 316 e.v.

vooral bedoeld om Nederland te voorzien van extra landbouwgrond om de voedselvoorziening voor een groeiende bevolking veilig te stellen.⁴

De in 1918 aangenomen Zuiderzeewet maakte de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee mogelijk. De ingreep zou, zo kon worden vermoed, zeer grote gevolgen hebben en stond daarom vanaf het begin ter discussie. Dat was alleen al het geval vanwege de zeer hoge kosten, zodat bij elke economische tegenvaller de financiële discussie opnieuw werd opgerakeld.⁵ Inhoudelijk stond het project bloot aan kritiek omdat het een wel zeer verreikende ingreep in de ruimtelijke orde van Nederland betrof. Alleen al daarom is het nauwelijks denkbaar dat een dergelijk in de economie van de Zuiderzeesteden ingrijpend besluit genomen had kunnen worden in de gedecentraliseerde Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. De ingreep was vooral zo groot omdat er op ongekende schaal nieuw land zou ontstaan. Dat kon natuurlijk niet zomaar. Het nadenken over het inpassen van het nieuwe land in het oude begon al vóór de eerste polder werd drooggelegd.⁶ Planologen zagen in de uitvoering van de Zuiderzeewerken een uitgelezen mogelijkheid om oude knelpunten in de Nederlandse infrastructuur weg te werken. Het inpassen van het nieuwe land ging echter verder dan het oplossen van knelpunten. Gevestigde belangen van visserij en scheepvaart, de veiligheid van de inwoners langs de kusten en militair-strategische overwegingen leidden er toe dat het Zuiderzeeproject voortdurend moest worden aangepast en bijgesteld. Nieuwe water- en stedenbouwkundige inzichten zorgden eveneens voor veranderingen in de uitvoering van de oorspronkelijke plannen.

Over al deze aspecten van de Zuiderzeewerken bestaat inmiddels een omvangrijke literatuur. Daarin ontbreekt evenwel de milieu-historische invalshoek. Tegenwoordig is het ondenkbaar dat grootschalige ingrepen in het landschap zouden kunnen plaatsvinden zonder een zogenaamde milieueffectrapportage. Dat dit in vroeger tijd niet heeft gespeeld, is schijn. Alhoewel het begrip ecologie niet werd gebruikt, zijn destijds de nadelige ecologische gevolgen van ingrepen in de ruimtelijke ordening ten gevolge van de uitvoering van de Zuiderzeewet wel gelijk ter discussie gesteld.

Die gevolgen kunnen worden geschaard onder de nadelen van het project. In de literatuur over de afsluiting en inpoldering zijn doorgaans de voordelen het meest benadrukt. Dat paste in een benadering die ervan uitging dat in de 20e eeuw het zo verfoeide ad hoc karakter van de 19e-eeuwse planners plaats had gemaakt voor een zeer gestructureerde, zo niet technocratische planning. Die visie is inmiddels wat gedateerd. Veeleer, zo blijkt uit het werk van Wolffram, was er bij dergelijke grote projecten sprake van een voortdurende wisselwerking tussen maatschappij en ingenieurs en werden de plannen steeds opnieuw aangepast aan nieuwe wensen en inzichten. Scherper geformuleerd: ook in de 20e eeuw moesten allerlei kwesties nog op ad hoc basis uitgezocht en opgelost worden, hoe overwogen het beleid ook werd gepresenteerd. Juist bij een prestigieus project als de afsluiting van de Zuiderzee valt op hoeveel zaken pas werden aangepakt nadat planning en besluitvorming al grotendeels afgerond waren. Een van de problemen die speelden, betrof het rioolwater dat vele steden vrijelijk loosden op de Zuiderzee. In de eerste decennia van de 20e eeuw werd watervervuiling in toene-

4 D. Sinkeldam, 'Van Zuiderzee tot IJsselmeer. Een historische beschouwing over het ontstaan van de Zuiderzeewerken (1918)' (doctoraalscriptie Vrije Universiteit Amsterdam 1997).

5 D.J. Wolffram, *70 Jaar ingenieurskunst. Dienst der Zuiderzeewerken 1919-1989* (Lelystad 1997) 13.

6 Ibidem.

mende mate als problematisch ervaren.⁷ Vooral de rivier de Vecht, waar de stad Utrecht haar rioolwater op loosde, had een slechte reputatie. Het was daarom niet verwonderlijk dat ook de vervuiling van het oppervlaktewater die de hoofdstad veroorzaakte, de aandacht trok. Door de aanleg van randmeren rond de drooggevalle polders, het wegvallen van het getij en andere veranderingen in de waterhuishouding, kwam het vrije gebruik van de Zuiderzee voor de lozing van rioolwater in het gedrang. Er waren veel gemeenten die hun rioolwater in het grote waterbekken van de Zuiderzee loosden, zoals Enkhuizen, Hoorn en Bussum, maar de rioolwaterproblematiek spitste zich toe op de positie van de grootste stad langs de Zuiderzee: Amsterdam.

De lozing van het Amsterdamse rioolwater was in het begin van de 20e eeuw net op een nieuwe manier geregeld. Sedert 1907 werd het vieze water via een persbuis op het open water buiten het IJ geloosd. Die beslissing was genomen in de tijd dat de totstandkoming van de Zuiderzeewet nog niet in het verschiet lag. In de nu volgende bijdrage wordt de positie van Amsterdam in de discussie over de afsluiting van de Zuiderzee en over de gevolgen daarvan voor het lozen van het rioolwater van de hoofdstad geanalyseerd. Wordt de stad gedwongen haar beleid ten aanzien van de lozing van rioolwater aan te passen? En zo ja, hoe, en wie zou de kosten moeten dragen? In abstracte zin geformuleerd: is een op nationaal niveau genomen verreikende beslissing met onvoorziene gevolgen van invloed geweest op het beleid van een lager bestuursorgaan?

Allereerst wordt een overzicht gegeven van andere onvoorziene gevolgen die voortvloeiden uit het besluit de Zuiderzee af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen. De kwestie van het Amsterdamse rioolwater stond namelijk niet op zichzelf. Er speelden veel meer lokale problemen waar pas serieus naar werd gekeken toen de beslissing al was genomen. Menige overheid in derde wereldlanden heeft deze eeuw besloten tot grootschalige ingrepen in de ruimtelijke ordening met desastreuze gevolgen. Die planologische missers zijn berucht geworden onder de benaming Witte Olifanten. Dat het besluit om de Zuiderzee af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen geen Nederlandse Witte Olifant is geworden, was, zo betoogt deze bijdrage, ook een kwestie van toeval.

Na dit inleidende overzicht van de dreigende missers rond de afsluiting, wordt uiteengezet hoe de lozing van het afvalwater van de Zuiderzeegemeenten en Amsterdam in het bijzonder was georganiseerd, en waarom de afsluiting van de Zuiderzee volgens verschillende deskundigen problematisch kon worden. Deze discussie wordt geplaatst in het ruimere kader van het in het interbellum gevoerde debat over stedelijke watervervuiling. Afsluitend wordt de vraag beantwoord in hoeverre Amsterdam zich moest voegen naar de wensen van de centrale overheid dan wel zijn eigen koers kon waken in de verwerking van het afvalwater van zijn half miljoen inwoners.

Een millieueffectreportage van de afsluiting van de Zuiderzee

Het lozen van ongezuiverd afvalwater was zoals gezegd slechts één van de discussies rond de Zuiderzeewet waarover in het interbellum werd gediscussieerd. Aan de meest belangrijke problemen is in de historische literatuur al de nodige aandacht besteed. Dat geldt bijvoorbeeld voor de gevolgen van de afsluiting van de Zuiderzee voor de veiligheid van de Waddenkust en

⁷ H. van Zon, *Een zeer onfrisse geschiedenis. Studies in niet-industriële vervuiling in Nederland* (Den Haag/Groningen 1986).

voor de weerstand tegen het project vanuit de visserijwereld. Dergelijke problemen werden in de literatuur over voor- en tegenstanders van de afsluiting over het algemeen als losstaande obstakels, als incidenten, in de verwezenlijking van het Zuiderzeeproject gezien. Tegenwoordig staat in het onderzoek echter juist die wisselwerking tussen oorspronkelijke plannen en plannenmakers enerzijds en de dagelijkse weerbarstige politieke en bestuurlijke praktijk anderzijds in de belangstelling. De discussie over het Amsterdamse rioolwater past goed in deze aanpak. Wanneer ook de minder bekende problemen bij de historische discussie over voor- en tegenstanders van de Zuiderzeewerken worden betrokken, ontstaat een ander beeld. Hierin valt op dat men pas toen het voorstel tot afsluiting was ingediend, mogelijke nadelige gevolgen ging onderzoeken en dat steeds weer bleek dat er veel meer problemen waren dan voorzien. Hoewel het begrip nog niet *en vogue* was, zou men kunnen zeggen dat een degelijke milieueffectreportage in de Zuiderzeewet ontbrak. Teneinde de afvalwaterproblematiek in een ruimer perspectief te plaatsen, wordt eerst stilgestaan bij de vele andere nadelen die er aan uitvoering van de Zuiderzeewerken kleefden.

De veiligheid

Een van de belangrijkste voordelen van de afsluiting van de Zuiderzee was een grotere veiligheid achter de dijk. Vader en zoon Mansholt, Derk Roelfs en Lambertus Helbrig uitten echter al in 1917 tijdens de Eerste Wereldoorlog scherpe kritiek op deze plannen. Volgens hen bestond er een groot risico dat bij stormen het zeewater, dat normaal gesproken de Zuiderzee werd ingejaagd, naar het noordoosten zou afbuigen en dus een bedreiging voor de Waddenkust van Groningen en Friesland kon betekenen. Ondanks aanmaningen van onder anderen Cornelis Lely aan het adres van deze leken om zich niet in het debat te mengen, werden de critici serieus genomen. Een en ander resulteerde in de instelling van de beroemd geworden staatscommissie Lorentz. Na een grootschalig onderzoek, dat acht jaar duurde, kwam de commissie in 1926 met conclusies die uitwezen dat vader en zoon Mansholt in principe gelijk hadden. Daardoor werd het nodig het tracé van de Afsluitdijk te veranderen.⁸

Ook in een ander opzicht moest met het oog op de veiligheid tot een forse ingreep worden besloten. Tijdens het debat in de Tweede Kamer werd gewezen op de kwetsbaarheid van het achterliggende land bij een doorbraak van de Afsluitdijk. In de zogenaamde motie Bongaerts-De Muralt werd daarom besloten dat voorzichtigheidshalve ook de kusten van het IJsselmeer versterkt moesten worden. Het IJsselmeer is daarom omgeven door zeedijken, hetgeen uiteraard de kosten van het project verder omhoog joeg.⁹

Malariamuggen, muizen en andere plagen

Niet alleen de veiligheid die de Afsluitdijk bood, stond ter discussie. Ook vanuit medische hoek was er scepsis, waaraan in de oudere noch de recente historische literatuur, ook niet in het recente werk van Smits, aandacht is besteed.¹⁰ Vóór de 20e eeuw was het westen van Nederland altijd geplaagd door malaria. Gevreesd werd dat als de verzoeting van het nieuwe IJsselmeer niet snel genoeg zou verlopen, de kans bestond dat malaria de kop op zou steken.

8 Wolffram, *70 Jaar ingenieurskunst*, 97, 98.

9 Ibidem, 34, 35.

10 M.G.M. Smits, *Voor en tegenstanders van de Zuiderzeewerken* (ter perse).

Deze discussie werd aan het einde van de jaren twintig, jaren nadat het besluit was genomen en het project al gedeeltelijk voltooid was, aangezwengeld door prof. N.H. Swellengrebel, die in diverse publicaties en lezingen zijn zorgen hierover uitte.¹¹ De situatie leek in het begin van de jaren dertig bedreigend te worden in de zojuist drooggelegde Wieringermeerpolder, waar in 1931 en vooral in 1932 de zoutwater *anopheles* (malariamug) in groten getale verscheen.¹² In de Noordoostpolder is malaria in de laatste oorlogsjaren inderdaad problematisch geweest¹³ en in 1946 was de malariasterfte in Nederland met bijna 8.500 doden drie tot vier maal zo hoog als normaal.¹⁴

Na de afsluiting deden zich nog een paar onverwachtse verschijnselen voor van minder ernstige aard, die niet waren voorzien. In Kampen trad in de eerste jaren na de voltooiing van de Afsluitdijk en het wegvallen van het getij een muizenplaag op. Verdween het Kampereiland voor de afsluiting bij hoge vloed nog wel eens onder water, hetgeen de muizenpopulatie binnen de perken hield, na de afsluiting bleef het gebied droog en werd de populatie niet meer regelmatig gedecimeerd.¹⁵ Verder heeft het IJsselmeergebied nog enige jaren te kampen gehad met gewone muggenplagen. De overlast van 'gewone' muggen werd zo groot dat er in 1936 een officiële 'muggencommissie' is benoemd om aanbevelingen te doen ter bestrijding van deze plaag. De overlast was vermoedelijk het gevolg van massale sterfte onder zoutwaterorganismen, en dus een overvloedige voedselbron voor de muggen, als gevolg van de afsluiting. Na enkele jaren ebde de muggenplaag weg.¹⁶

De Zuiderzeevervisserij

Een ander, wel voorzien, maar niet in de Zuiderzeewet uitgewerkt, gevolg van de afsluiting was dat de toch al niet florissante Zuiderzeevervisserij grotendeels zou verdwijnen. De verzoeting moest onherroepelijk leiden tot het verdwijnen van allerlei vissoorten. Met name het verlies van de ansjovis, die in het begin van de 20e eeuw tot grote verrassing van de vissers de Zuiderzee was gaan bevolken, zou een grote tegenslag betekenen. Een regeling voor de vissers werd echter nog niet in de Zuiderzeewet getroffen. Er was slechts een regeling voor gedupeerde vissers in het vooruitzicht gesteld, hetgeen typerend was voor de besluitvorming rond dit grote project: eerst viel het principebesluit, pas daarna ontstond onder druk van belanghebbenden de bereidheid om eventuele vervelende gevolgen op te vangen. Deze in 1925 aangenomen Zuiderzeesteunwet¹⁷ voorzag aanvankelijk ook niet, zoals de vissers wensten, in een schadeloosstelling voor de gedupeerden, maar in een tegemoetkoming. Deze bestond ook niet uit geldelijke steun, maar alleen in het bevorderen van het vinden van een nieuwe werkring voor de voormalige vissers in de vorm van bijdragen in de kosten van omscholing en voorlichting. Een wetswijziging in 1931 maakte het uiteindelijk toch mogelijk dat vissers een schadeloosstelling kregen voor het verlies van de waarde van hun eigendommen. Tevens voorzag de wetswijziging in vormen van kredietverlening voor het stichten of verplaatsen van be-

11 H.J. van der Most, *Van Zuiderzee tot IJsselmeer* (Lelystad 1993) 193.

12 R. Schuiling, *Nederland, handboek der aardrijkskunde II* (Zwolle 1936) 581.

13 J. Zwartveen, *Malaria in de Noord-Oostelijke polder. Onderzoek en bestrijding 1942-1947* (Leiden 1948).

14 *Vijfennegentig jaren statistiek in tijdreeksen 1899-1994*, Centraal Bureau voor de Statistiek (Den Haag 1995) 261.

15 Schuiling, *Nederland*, 581.

16 Algemeen Rijksarchief te Den Haag, Archief Ministerie van Waterstaat, directie van de waterstaat, toegangsnr. 2.16.22.01: dossier Muggenplaag rond het IJsselmeer (1936-1940).

17 Wolffram, *70 Jaar ingenieurskunst*, 84, 85.

drijven.¹⁸ De regering bestond het nog voor te stellen de Zuiderzeegemeenten te laten meebetalen in de kosten, maar dit werd door de Tweede Kamer afgewezen omdat deze ‘dode’ Zuiderzeesteden door de afsluiting en het verlies van de inkomstenbronnen uit de visserij al problemen genoeg hadden. De steden hadden nog wel geprofiteerd van de extra werkgelegenheid die het Zuiderzeeproject had opgeleverd, doch dit was natuurlijk slechts tijdelijk geweest. Deze stadjes telden dan ook voor de Tweede Wereldoorlog weer honderden werklozen.¹⁹

Overigens duurde het nog geruime tijd voor de zoutwatervissoorten het loodje legden. In 1930 was er ondanks de vergevorderde staat van de werkzaamheden nog niets te merken van veranderingen in de Zuiderzeefauna. De ansjovis had zijn territorium zelfs uitgebreid en in 1930 werd nog een vijftigtal bruinvissen gesignaleerd. Het IJsselmeer werd overigens voor de visserij wel degelijk interessant. De Heidemij heeft in de jaren dertig acht soorten vissen in het IJsselmeer uitgezet, waaronder de zalmforel, de zeeforel, de snoekbaars en de baars.²⁰

Flora en fauna

De levende natuur rond en in de Zuiderzee zou verdwijnen zonder dat men beseftte wat deze natuur zoal behelsde. Ook hier werd men pas laat wakker. Pas in 1919, dus na het aannemen van de Zuiderzeewet in de Tweede Kamer, ontstond onder de biologen een grote interesse voor de flora en fauna in het gebied.²¹ Dit resulteerde in een reeks artikelen van onder andere Jac.P. Thijsse in het tijdschrift *De levende natuur*.²² De bioloog J.J. Tesch kwam zelfs met een ontdekking: het zogenaamde Zuiderzeekrabbetje bleek een opmerkelijke verwantschap te vertonen met tropische soorten. Dit bleek naderhand te gelden voor nog meer in de Zuiderzee levende soorten.²³ De teloorgang van dit interessante gebied werd door dergelijke ontdekkingen echter niet gestuit. Men moest zich volgens de geograaf Schuiling maar troosten met de gedachte dat de zeehonden die vroeger bij Urk werden gesignaleerd ‘denkelijk over den nieuwen dijk ontsnapt waren.’²⁴ Het belangrijkste resultaat van de toegenomen belangstelling was echter dat de regering besloot steun te verlenen aan een grootschalig onderzoek naar de veranderingen die dit eco-systeem zou ondergaan als gevolg van de afsluiting. Dit onderzoek resulteerde in een in 1954 gepubliceerd rapport van de Nederlandse Dierkundige Vereniging.²⁵ Het was dit veel te laat verrichtte onderzoek naar de levende natuur in het Zuiderzeegebied dat nog voor grote onrust zou zorgen in de discussies rond het Amsterdamse rioolwater.

De discussie rond het Amsterdamse rioolwater

Zoals uit het bovenstaande is gebleken, werden veel problemen die te maken hadden met de afsluiting en droogmaking van delen van de Zuiderzee pas na het aannemen van de Zuider-

18 Schuiling, *Nederland*, 542.

19 Ibidem, 545.

20 Ibidem, 542.

21 *Water, bodem, lucht* 21 (1931) 38.

22 Van der Most, *Van Zuiderzee tot IJsselmeer*, 151.

23 Schuiling, *Nederland*, 542.

24 Ibidem, 542.

25 L.F. de Beaufort, *Veranderingen in de flora en fauna van de Zuiderzee (thans IJsselmeer) na afsluiting in 1932* (Den Helder 1954).

zeewet aangepakt. Niet alleen kregen bijvoorbeeld de biologen pas belangstelling voor het gebied toen het verloren dreigde te gaan, ook het probleem van het afvalwater werd pas laat onderwerp van discussie.

Dat is opmerkelijk te noemen omdat meer dan twintig gemeenten en een aantal rivieren vervuild water in de Zuiderzee loosden. Zo kwam het rioolwater van Amersfoort via de rivier de Eem de Zuiderzee in. Die vervuiling was aan het einde van de jaren dertig niet overal van dezelfde aard. Het rioolwater van Bussum en Amersfoort bijvoorbeeld was tenminste gedeeltelijk gereinigd. Dat van Marken en Volendam werd gemengd met polderwater voordat het in zee terecht kwam. In de kleinere plaatsen werd door het gebruik van beerputten en tonnen het rioolwater niet met fecaliën belast, elders weer wel. De vervuiling van al deze kleinere steden met een gezamenlijk inwonertal van een kleine honderdduizend mensen was echter toch wel van enig gewicht, al was het minder dan die van de hoofdstad die het met fecaliën verontreinigde rioolwater van meer dan een half miljoen mensen in zee stortte.

De openbare discussie over de vraag hoe het verder zou moeten met het Amsterdamse rioolwater barstte pas los omstreeks 1930, dus tegen de tijd dat de afsluiting zijn voltooiing naderde. Het meest spraakmakend in die discussie waren de natuurliefhebbers. In de landelijke pers verschenen berichten die een grote verwantschap vertonen met de emotionele en angst-aanjagende berichtgeving zoals die tegenwoordig in milieukwesties gebruikelijk is. Opmerkelijk is dat ook toen al biologen de bron van dergelijke alarmerende berichten vormden. Zoals in de afgelopen decennia biologen als Paul Ehrlich, Edward Wilson, Norman Myers en in Nederland Lucas Reijnders voorop hebben gelopen in alarmerende berichten rond de verloedering van natuur en milieu, was het ook in de jaren dertig een bioloog, Hofker, die 'ontstellende schrikbeelden' ocriep over de toekomst van het Amsterdamse rioolwater. Hofkers optreden leek in veel opzichten op dat van de vermaarde tegenstander van de Zuiderzeewerken, Eibert den Herder, de Harderwijkse industrieel en oud-schipper. Den Herder kwam op voor de belangen van de vissers en bestookte in de jaren twintig en dertig de publieke opinie en de volksvertegenwoordiging met geschriften en brochures. Begin jaren dertig, op de valreep van de afsluiting, schetste hij in bloemrijke taal het overstromingsgevaar dat aan de Afsluitdijk kleefde en vond daarbij zelfs nog enig gehoor bij de Eerste Kamer.²⁶

De persbuis naar de Zuiderzee

De gecontroleerde en massale lozing van Amsterdams rioolwater op de Zuiderzee was toen de Zuiderzeewet werd aangenomen nog van jonge datum. In 1913, dus slechts enkele jaren voordat de Zuiderzeewet werd aangenomen, had de Amsterdamse gemeenteraad de persbuis in gebruik genomen waarmee het rioolwater van de stad in de Zuiderzee kon worden geloosd. In 1906 deed de Commissie inzake de Rioleering en Waterverversching van Amsterdam, waarin onder anderen de bekende milieudeskundige Ch.H. Ali Cohen zat, de aanbeveling om het gebied buiten de Singelgrachten op één rioolnet aan te sluiten. Verder raadde de commissie aan het Liernurstelsel af te schaffen. In 1907 nam de gemeenteraad deze aanbevelingen over. Het Liernurstelsel, een vinding van de ingenieur C.T. Liernur, voorzorg in een buizenstelsel waarin een vacuüm heerste en waarmee vanuit de huizen fecaliën werden weggezogen. De bedoeling was om de waardevolle meststoffen van de stadsbewoners te gelde te maken bij de boeren. Het

²⁶ Smits, *Voor en tegenstanders*, 145, 146.

stelsel sloeg niet aan omdat de gebruikers hun behoeften liever met water doorspoelden waardoor de stadsmest te zeer verdund raakte. Ook bleek er, onder andere door de invoering van de kunstmest, eigenlijk geen afzetmarkt voor deze mest te bestaan. Omstreeks de eeuwwisseling loosden de Amsterdammers dus nog altijd op de stadsgrachten. De stad telde toen ca. 570.000 inwoners. Volgens het besluit van 1907 moest er een bemalingsriolering worden aangelegd voor de stadsgedeelten buiten de Singelgrachten ten zuiden van de Haarlemmervaart. Met behulp van de persbuis kon men vervolgens vanuit een overpompgebouw vanaf 1913 het afvalwater van zo'n 400.000 inwoners, verreweg het grootste deel van de Amsterdamse bevolking, kwijt op het open water van de Zuiderzee.²⁷ Het hoofdgemaal en de persbuis kregen een zodanige capaciteit dat ook andere delen van de stad konden worden aangesloten, maar de 170.000 inwoners in het centrum van de stad bleven vooralsnog lozen op de stadsgrachten. De vervuiling die daardoor werd veroorzaakt, kon voor een deel met behulp van het water van de Amstel worden doorgespoeld. Een ander deel van de binnenstadse vervuiling echter moest worden doorgespoeld met water uit de Zuiderzee, dat met vloed werd binnengelaten en met eb weer wegliep. In 1914 was de persbuis reeds in gebruik, maar werkte nog niet op volle capaciteit omdat de nieuwe riolering voor de buitenstad pas halverwege de jaren twintig gereed kwam. Al in 1917 werd besloten dat ook de stadsgedeelten tussen de Singelgrachten en de Prinsengracht op de persbuis zouden worden aangesloten. De rioleringswerken voor deze uitbreiding waren in 1928 voltooid. Vanaf 1935, dus na de voltooiing van de Afsluitdijk, zou ook de binnenstad zijn rioolwater via de persbuis op het IJmeer lozen.²⁸

De aanleg van de persbuis, de nieuwe oplossing voor het afvalwaterprobleem, ging vergezeld van een onderzoek naar de gevolgen ervan voor de Zuiderzee. In dit onderzoek zien we voor het eerst de dwingende hand van de rijksoverheid in deze problematiek. Dit onderzoek was namelijk een van de voorwaarden die het ministerie van Waterstaat verbond aan de verlening van een vergunning om het afvalwater op de Zuiderzee te lozen. Dat de staat hier zijn macht kon doen gelden, was eigenlijk toeval. Zonder een vergunning van de minister van Waterstaat kon de aanleg van de persbuis niet plaatsvinden, omdat deze gedeeltelijk door grond en water van het rijk zou komen te lopen. Een tweede eis van het ministerie was dat het rioolwater moest kunnen worden opgepompt tot een hoogte van 4 m. + N.A.P., zodat het door een zuiveringsinstallatie kon worden geleid indien dit noodzakelijk was. De gemeente zou dan overigens voor de kosten hiervan opdraaien. Vanaf 1909, dus voor de persbuis in werking werd gesteld, werd bekeken hoe het zeewater zou gaan reageren op deze toevoer van rioolwater. Het onderzoek zou gedurende het gehele interbellum worden herhaald. De vraag hoe een eventueel zoetwaterbekken zou reageren op het rioolwater, was uiteraard nog niet aan de orde. Omdat de Zuiderzee in haar samenstelling nogal grillig was, ging het om een langdurig onderzoek: zoutgehalte, zuurstofgehalte en biologische samenstelling van het zeewater in de omgeving van het lozingspunt waren verre van constant. De waarnemingen hadden betrekking op fysische, scheikundige en bacteriologische aspecten. Van 1910 tot 1920 werd het onderzoek verricht door het chemisch-bacteriologisch laboratorium Kooning en Mooy uit Bussum, daarna nam de Gemeentelijke Geneeskundige Gezondheidsdienst (hierna G.G.D.) van Amsterdam het over. Hoe serieus de problematiek werd opgenomen, blijkt wel uit het feit dat

27 *Water, bodem, lucht* 19 (1929) 79, 80.

28 *De ingenieur* jaargang 56, aflevering 13, 21-3-1941, katern G, 35 (hierna afgekort).

er in totaal 186 (!) rapporten zijn uitgebracht over deze kwestie.²⁹ Vanaf 1915 deed de G.G.D. overigens zelf al onderzoek naar het plankton van de Zuiderzee. De uitkomsten van het onderzoek naar het Zuiderzeewater en het Amsterdamse rioolwater werden in drie rapporten samengevat en in respectievelijk 1915, 1919 en 1923 openbaar gemaakt. In 1929 werden de uitkomsten gepubliceerd in het tijdschrift *Water, bodem, lucht*.

De metingen naar de effecten van het rioolwater op het Zuiderzeewater vonden plaats op zeven plaatsen rond de monding van de persbuis beginnend bij Durgerdam in een boog westelijk van Pampus. Uit dit onderzoek bleek dat er elke dag tot 75.000 m³ rioolwater in zee werd geloosd. Jaarlijks nam de hoeveelheid geloosd rioolwater toe: van ca. 21 miljoen m³ tussen 1915 en 1925, en 37,5 miljoen m³ na 1930, tot 41 miljoen m³ in de laatste jaren voor de oorlog.³⁰

Deze grote massa rioolwater was in de jaren twintig zichtbaar op de Zuiderzee als een enorme vetvlek met een doorsnede van 200 à 300 meter. In de directe omgeving van de vetvlek was, zoals was te verwachten, niet veel leven meer te bekennen. De bodem bestond uit een dikke modderlaag die zich uitstrekte tot ongeveer een halve kilometer vanaf het lozingspunt. De viezigheid werd in 1929 door mevrouw dr. N.L. Wibaut-Isebrée Moens, van het laboratorium van de G.G.D., als volgt beschreven: 'Van het uitmondingspunt af krijgt men eerst een strook, waarin het afval in nog herkenbaren toestand den bodem dekt, dan een strook van fijne modder, die nog hevig stinkt, dan een veld van draadbacteriën, vervolgens een slakkenzône, dan een wormenzône en tenslotte een zône van schelpdieren'.

De enige vissoort die zich dicht bij het lozingspunt kon handhaven was de aal, maar op een afstand van 2 km van het lozingspunt was de situatie weer normaal. De eutrofiëring van dit gebied werd door de onderzoekers als geheel als gunstig beoordeeld. Benadrukt werd onder andere dat men een overvloed aan schelpdieren verwachtte zodat de visstand kon profiteren van de toevloed van voedsel.³¹ Problematisch was de lozing van het rioolwater dus niet. Er was wat Amsterdam betreft geen enkele aanleiding om wijzigingen in de situatie aan te brengen.

De Zuiderzeewerken voorzagen echter in de aanleg van verscheidene polders in de omgeving van Amsterdam en het IJmeer ten oosten van de stad. De eerst zo vrije ruimte rond de stad werd door de landelijke overheid in één keer sterk gereduceerd. Het IJmeer zou een oppervlakte krijgen van slechts 6.800 ha. De vraag was of dit ook voldoende zou zijn om het rioolwater af te breken. In de geschiedenis over de Zuiderzeewerken is deze discussie opmerkelijk genoeg nergens terug te vinden. De vorming van het IJmeer komt weliswaar ter sprake, maar alleen in verband met de zorgen van het ministerie van Defensie over de gevolgen van de afsluiting van de Zuiderzee voor de waterlinie en de dreigende verzilting van de wateren rond Amsterdam door de aanvoer van zeewater via IJmuiden.

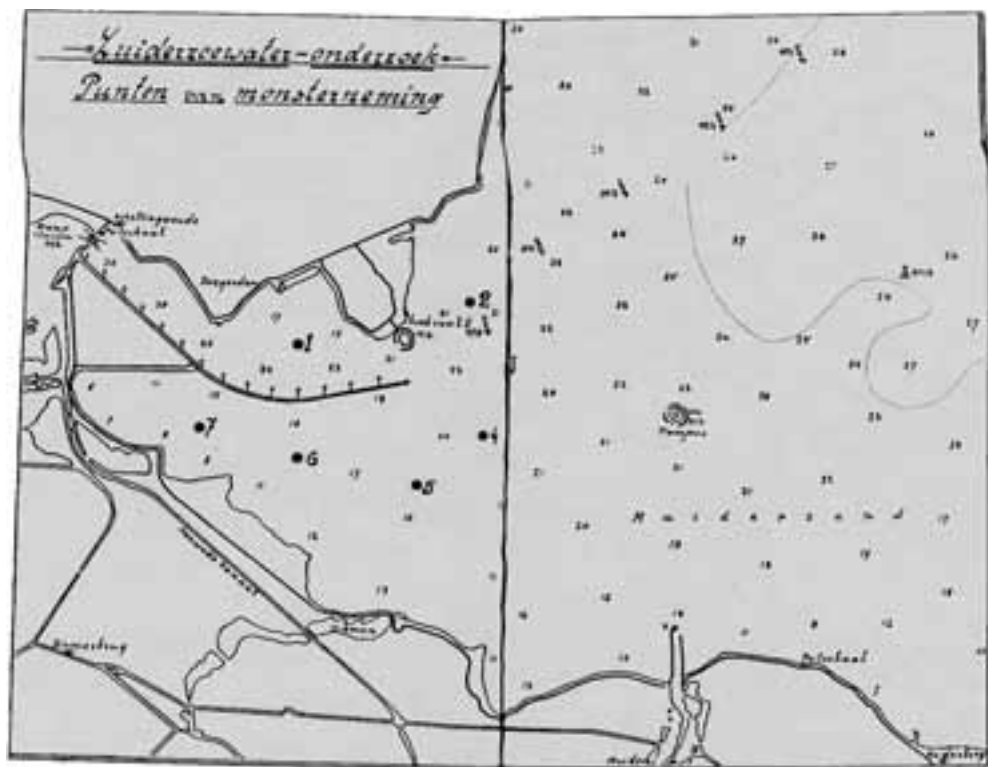
Lozing op het IJmeer of op de Noordzee?

Of het aangekondigde IJmeer in staat zou zijn de afbraak voor zijn rekening te nemen was de vraag. In een vergadering van de in 1925 opgerichte Vereeniging van Zuiderzeegemeenten wees één der aanwezigen er op dat in Amerika er alles aan werd gedaan om meren niet te be-

²⁹ Ibidem, G, 37.

³⁰ *De ingenieur*, jaarg. 56, afl. 13, 28-3-1941, G, 46-47.

³¹ *Water, bodem, lucht* 19 (1929) 50.



Afb. 1. Kaart van de meetpunten 1 tot en met 7 waar sinds 1910 monsters werden genomen door het laboratorium van de Amsterdamse G.G.D. om de kwaliteit van het water rond de monding van de rioolwaterafvoer te kunnen bepalen. Uit: *Water, bodem, lucht. Orgaan van de Nederlandsche Vereniging tegen water-, bodem- en luchtverontreiniging* 19 (1929) 49-50.

vuilen. Het leek hem daarom een ongerijmdheid om hier in Nederland het Amsterdamse riool op het IJmeer te laten uitkomen. Een ander meende dat de visstand in het IJmeer ernstig onder de vervuiling zou leiden. Ir. P. Nauta, hoofdingenieur bij Publieke Werken, zag vooral op lange termijn problemen opdoemen. In de eerste plaats zou de hoeveelheid afvalwater die in het IJmeer geloosd werd fors toenemen omdat steeds meer delen van Amsterdam op de persbuis werden aangesloten. In de tweede plaats voorzag hij dat door het gegroeide 'hygiënisch gevoel' dat wat 'nu nog getolereerd wordt, men over eenige jaren niet meer (zal) wenschen'.³² Maar voorlopig kon Amsterdam wat hem betreft doorgaan met het lozen op het IJmeer. Het grote probleem voor Amsterdam was natuurlijk dat de stad moest overwegen, mocht het IJmeer niet afdoende omvang hebben om de 'vetvlek' aan te kunnen, om een dure rioolzuiveringsinstallatie aan te leggen. Dat was immers de afspraak met het rijk. De kosten daarvan waren in 1908 begroot op 3 miljoen gulden.³³ Er bestond ook nog de mogelijkheid om het rioolwater op de Noordzee te lozen, maar de gemeenteraad dacht wel dat 'geen badplaats er erg op gesteld zal zijn, deeze loozing in haar nabijheid te krijgen'. De optie om op de Noordzee te lozen liet men daarom verder voor wat het was.

32 *Water, bodem, lucht* 20 (1930) 73, 74.

33 *De ingenieur* jaarg. 56, afl. 13, 28-3-1941, G, 53.

Ontstellende schrikbeelden

In 1931 echter, werd een poging ondernomen om de discussie over de lozing van het afvalwater open te breken. In het begin van dat jaar schreef *De Telegraaf* dat op 10 december jongstleden de bioloog dr. J. Hofker een lezing had gehouden over de biologische gevolgen van de afsluiting van de Zuiderzee.³⁴ Hierin besteedde hij onder andere aandacht aan de vraag of de Zuiderzeewerken het voor Amsterdam niet noodzakelijk maakten om een nieuwe rioolstelsel aan te leggen. Hofker wees er op dat de zeeorganismen die tot dan toe de biologische reiniging van het rioolwater voor hun rekening namen, door de verzoeting spoedig zouden uitsterven. Hofkers zorgen vloeiden voort uit het grootschalige onderzoek naar de flora en fauna van de Zuiderzee dat de Nederlandsche Dierkundige Vereeniging had uitgevoerd, waaraan hij zelf ook had deelgenomen. Uit een in 1922 gepubliceerd boek³⁵ bleek dat de Zuiderzee zeer veel soorten fauna kende waarvan men het bestaan niet had vermoed. Dat onderzoek toonde ook aan dat het vooral de bodemorganismen waren die in Amsterdam zorgden voor de reiniging van het rioolwater.

In *Het Vaderland* van 15 maart 1931 publiceerde Hofker vervolgens een artikel van gelijke strekking, waarin in schrille kleuren de ramp werd geschetst die Amsterdam en het aangrenzende water zou overkomen wanneer na voltooiing van de Afsluitdijk de zoute Zuiderzee plaats zou maken voor een zoet IJsselmeer. Hofker vreesde dat het in de Zuiderzee aanwezige plankton geheel zou afsterven. Gevolg hiervan zou zijn dat de biologische reiniging van het Amsterdamse rioolwater onmogelijk zou worden. Het Amsterdamse afvalwater, 'dat iedereen dag door de grote rioolbuispers in geweldige hoeveelheden in de Zuiderzee geloosd wordt' zou niet meer kunnen worden afgebroken en er zou grote 'hygiënische schade' kunnen ontstaan. Alle gunstige factoren die dan tot dan toe borg hadden gestaan voor een snelle afbraak van het Amsterdamse afvalwater, zoals stromend water, golfslag, eb- enloedbewegingen, een hoog zuurstofgehalte enzovoort, zouden verdwijnen. 'Onstellende schrikbeelden doemen van alle kanten voor ons op', aldus Hofker. Hoe dom dat de plannenmakers met deze gang van zaken geen rekening hadden gehouden!

Bovendien zou, aldus Hofker, door de grote sterfte onder organismen van allerlei slag het nieuwe IJsselmeer 'het karakter van een woestijn, zoolal geen stinkenden modderpoel aannemen'. Hofker zag met lede ogen aan dat met het verdwijnen van de Zuiderzee ook een belangrijk natuurmonument verloren ging. In bewogen taal besprak Hofker de voedselketen in de Zuiderzee, en verhaalde daarbij onder andere hoe plankton afsterft en neerdaalt op de bodem en daar 'de levensbron vormt van bodemwezens die [...] in enorme hoeveelheden de modder in haar bovenste lagen doen trillen van intens leven'. De verzoeting zou leiden 'tot een vernietiging van de Zuiderzee-levensgemeenschap, die juist nergens zo rijk aan individuen is dan om Amsterdam'.

Dat het nieuwe IJsselmeer wel weer voorzien zou worden van aan het zoetwatermilieu aangepaste micro-organismen ging er bij hem niet in: 'waar zullen die zoo ineens vandaan moeten komen?', vroeg hij zich af. Niet uit de rivieren in ieder geval, want de zoetwaterorganismen van de IJssel hoorden thuis in stromend water, en niet in een stilstaande zoetwaterplas.

Achteraf bezien, met een IJsselmeer dat inmiddels is gepromoveerd tot de status van be-

34 Artikel opgenomen in *Water, bodem, lucht* 21 (1931) 38.

35 Hofker doelt hier op het in 1922 verschenen boek van H.C. Redeke, *Flora en fauna der Zuiderzee, monografie van een brakwatergebied*.

langrijk *wetland* in West-Europa, lijkt Hofkers noodkreet een ongerijmdheid, maar toch verwoordde hij een zorg die door velen werd gedeeld. Naast *Het Vaderland* en *De Telegraaf* maakte bijvoorbeeld ook *De Nieuwe Rotterdamsche Courant* melding van deze problematiek, die overigens verder reikte dan Amsterdam. Ook Hoorn, Bussum³⁶ en Enkhuizen zouden in de problemen kunnen komen. Hofker stond niet alleen in zijn zorgen. Hij was immers slechts een van de vele biologen die in opdracht van de Nederlandsche Dierkundige Vereeniging een grootschalige inventarisatie maakten van de flora en fauna van de Zuiderzee. Dit onderzoek, het eerste in zijn soort in de Zuiderzee, maakte duidelijk dat er in dit gebied veel meer soorten voorkwamen dan men had vermoed. En naarmate de inventarisatie vorderde en er steeds meer soorten werden gesignaleerd die men allerminst had verwacht, steeg de droefenis bij Hofker om het verlies van zoveel natuurschoon. Hij zou de laatste natuurbeschermer niet zijn die zijn teleurstelling over het verloren gaan van een uniek natuurgebied uitte in de vorm van sombere toekomstverwachtingen voor mens en natuur.

Maar ook zonder de wanhoop om het verdwijnen van dit potentiële natuurmonument, werd betwijfeld of de afsluiting van de Zuiderzee geen problemen zou opleveren voor de afbraak van het afvalwater van Amsterdam. En aangezien die afbraak tamelijk dicht bij de stad plaatsvond, kon een ieder die hierover zorgen had, rekenen op belangstelling van de publieke opinie.

In *Water, bodem, lucht* nam mevrouw Wibaut van de G.G.D. de door Hofker toegeworpen handschoen op.³⁷ De stemmingmakerij door Hofker wilde zij niet over zich heen laten gaan: ‘Men zou dit, zooals met vele krantenartikelen, kunnen laten voor wat het is, maar door zijn levendigen stijl zal het geschrevene niet nalaten een indruk te maken die kort samengevat hierop neerkomt: “dat loopt mis met die toekomstige afgesloten Zuiderzee, het wordt daar een woestijn en een stinkende modderpoel”’. Een nauwgezet antwoord had zij echter niet, want geen bioloog zou kunnen voorspellen welke soorten zich in het toekomstige IJsselmeer zouden gaan vestigen. Maar dat de natuur zich zou aanpassen, stond voor haar vast. Als voorbeeld nam zij wat er gebeurde in dode rivierarmen of in de wieden langs de IJssel: ‘De IJssel zou volgens Hofker zeer weinig plankton bevatten. Toegegeven, maar datzelfde water behoeft maar in een oude rivierarm, in een wiel of braak tot stilstand te komen en er begint een grote opbloei van plankton, insecten en mollusken’. Verder vond mevrouw Wibaut dat Hofker nogal overdreef. Zóveel rioolwater ging er nu ook weer niet de Zuiderzee in. Bovendien bleven golfslag en zuurstofgraad ook na de verzoeting behouden. Hofkers bezwaren waren dan ook geen reden voor de gemeente zich zorgen te maken over de toekomst. Ook de Vereeniging van Zuiderzeegemeenten zag geen problemen meer. De vereniging maakte zich vooral zorgen om de werkgelegenheid. Afsluiting maakte de vissers werkloos. Toen begin jaren dertig de afsluiting een feit was en de economische crisis om zich heen greep, zag de vereniging in een snelle inpoldering een manier om de werkgelegenheid onder haar inwoners te verbeteren.³⁸ In die situatie was de toekomst van het rioolwater wellicht van minder belang. In 1932 bleek namelijk op een nieuwe vergadering van de Zuiderzeegemeenten dat men het IJmeer voldoende van omvang achtte om het rioolwater aan te kunnen.³⁹

36 *Water, bodem, lucht* 22 (1932) 52.

37 *Water, bodem, lucht* 21 (1931) 70.

38 Smits, *Voor en tegenstanders*, 135, 136.

39 *Water, bodem, lucht* 22 (1932) 11, 12.

Een storm in een glas water

Hofkers voorspellingen werden niet bewaarheid. Dat blijkt uit de onderzoeken die de gemeente Amsterdam bleef uitvoeren. Dit laatste was noodzakelijk met het oog op de steeds in omvang toenemende lozingen. Nog altijd hield het rijk namelijk de vinger aan de pols. De vergunning tot lozing bleef alleen van kracht als de gemeente kon blijven aantonen dat deze geen nadelige gevolgen had. Tot verbazing van de onderzoekers zelf bleek de uitvoering van de Zuiderzeewerken niets uit te maken. Ondanks de inkrimping van de vrije hoeveelheid oppervlaktewater, ondanks de enorme toename van de hoeveelheid afvalwater, de verzoeting en tenslotte het wegvallen van het getij, bleek het IJmeer zeer wel in staat het Amsterdamse rioolwater biologisch af te breken. Terwijl steden aan rivieren met grote problemen kampten, zat Amsterdam nergens mee, aldus prof. Smit van de Landbouwhogeschool in 1941. Hij noemde het gemak waarmee Amsterdam van zijn rioolwaterprobleem afkwam een 'wonder', de gehele reiniging speelde zich af in een 'bespottelijk klein gebied van een paar km²'. Mevrouw Wibaut gaf hiervoor in 1941 in *De ingenieur* achteraf een korte verklaring: 'op het IJsselmeer gebeuren geen wonderen', verklaarde zij. Men had zich verkeken op het feit dat de oppervlakte open water die Amsterdam tot zijn beschikking had veel groter was dan die van een stad die op een rivier moest lozen: 'De Vecht b.v. die stevig vervuild is, herkrijgt pas na 20km benedenstrooms van Utrecht zooveel zuurstof dat vissen er in kunnen leven. Zou men dezelfde hoeveelheid water in een plas [...] kunnen uitstorten, dan zou de biologische reiniging zijn voltrokken aan den rand van een vuilwatervlek van ten hoogste 500 meter'.⁴⁰ Als Amsterdam net als Utrecht op een kanaal of rivier zou hebben moeten lozen, dan zou die over een lengte van ruim 30 km vervuild zijn geweest.

De tweede les die uit deze wederwaardigheden getrokken kon worden, was dat de overgang van zout naar zoet water aan de aard van het probleem weinig veranderde. De 'ontstellende schrikbeelden', zo besloot mevrouw Wibaut haar verweer tegen Hofker, 'zijn wellicht ook ontstaan door de weemoedige gedachte aan het verloren gaan van zoveel, inderdaad fraaie brakwatersoorten, zonder dewelke de heer Hofker als zeer verdienstelijk ontdekker van vele tevooren niet bekende soorten de Zuiderzee "woest en ledig" vindt'.

Begin jaren zestig bleek dat de hoeveelheid rioolwater die op het IJsselmeer werd geloosd alleen nog maar was toegenomen, van 75.000 m³ tot 100.000 m³ per dag. Het aantal huishoudens dat loosde op het IJsselmeer was van 400.000 tot 565.000 gegroeid.⁴¹ Enig nadelig effect had dit niet.

Conclusie

De ecologische gevolgen van de uitvoering van de Zuiderzeewerken kwamen pas serieus ter sprake nadat het wetsontwerp over de drooglegging en afsluiting van de Zuiderzee was ingediend en de uitvoering reeds in een vergevorderd stadium was. Deze gang van zaken past goed in het inmiddels in de historiografie gemeengoed geworden inzicht, dat tijdens de uitvoering van dergelijke grootschalige projecten nog zeer veel zaken achteraf, onder politieke en maatschappelijke druk, geregeld moeten worden.

40 *De ingenieur* jaarg. 56, afl. 13, 28-3-1941.

41 A.C.J. Koot, 'De riolering van Amsterdam', overdruk uit het tijdschrift *Water*, jaargang 46, aflevering 24-26 (1962) 6-8.

Dit gold ook voor de kwestie van het Amsterdamse rioolwater. Pas tegen het einde van de jaren twintig van de 20e eeuw kreeg dit onderwerp de nodige aandacht. Voor een groot aantal problemen, zoals de werkgelegenheid in de visserssteden, het risico van malaria, de veiligheid achter de dijken en het milieuprobleem van de lozing van rioolwater door Amsterdam en een aantal kleinere Zuiderzeesteden, was van tevoren geen oplossing gezocht. De aanpak van sommige van die problemen, zoals dat van de veiligheid, moesten later in de plannen verdisconteerd worden. Andere problemen, zoals dat van de werkgelegenheid, werden op termijn apart opgelost. Een enkel probleem, zoals dat van het malariarisico, is daadwerkelijk veronachtzaamd, zo bleek in de nieuwe polders. Bij de rioolkwestie lag de zaak genuanceerder. De regering had, dankzij het feit dat de persbuis over haar grond liep, een beslissende stem in de lotgevallen van het rioolwater. Zij kon daardoor een vergunning tot lozing koppelen aan het uitvoeren van grondig onderzoek naar de gevolgen van het gebruik van de persbuis en kon altijd terugvallen op de afspraak dat de gemeente een rioolzuiveringsinstallatie zou moeten aanleggen. Uit dat onderzoek bleek echter dat ondanks de toename van de lozingen en de afsluiting van de Zuiderzee, het zelfreinigende vermogen van het IJmeer ruim voldoende was. De afsluiting en gedeeltelijke drooglegging van de Zuiderzee, de grootste ingreep in de waterhuishouding van Nederland, heeft geen enkel gevolg gehad voor de wijze waarop Amsterdam zijn rioolwater kon lozen.

Sporen in de stad. De metro en de strijd om de ruimtelijke ordening in Amsterdam

'Pas in 1988 mocht je het woord "metro" in de stad weer laten vallen'. Wethouder Ernst Bakker vermomde zich als underdog, toen hij in de zomer van 1996 aan een journalist de plannen voor de aan te leggen Noord-Zuidlijn toelichtte.¹ De bouw van een metrolijn in Amsterdam was niet meer zo gemakkelijk aan het publiek te verkopen als dertig jaar geleden. Integendeel, de voorstanders van uitbreiding van het 'stadsspoor' leken nu eerder op een geïntimideerde minderheid die na jaren van repressie eindelijk weer de moed vatte een dissidente opinie te laten horen dan op een zelfbewuste voorhoede die beter dan wie ook de 'eis des tijds' verstond. De burgers van de hoofdstad konden niet meer zomaar voor een voldongen feit worden geplaatst, maar moesten met veel egards, beloften en argumenten voor de goede zaak warm worden gemaakt. Er was overtuigingskracht, charme en plooibaarheid vereist. Een tracé-variant meer of minder was voor de wethouder geen probleem.² Alles kon bekeken, berekend en besproken worden. Een metro was anno 1996 een wendbaar ding.

De gedaanteverandering van de stadsbestuurders van betweters in charmeurs heeft direct te maken met de hevige conflicten die in de jaren zestig en zeventig van de 20e eeuw rond de voorbereiding en aanleg van het 'stadsspoorwegnet' plaatsvonden. De metro was jarenlang een slagveld in de strijd om de ruimtelijke ordening van Amsterdam. Bij die strijd zijn talloze partijen betrokken geweest. Over die episode in de stadsgeschiedenis gaat dit artikel.

De lotgevallen van een stadsspoor

Aanvankelijk leek de voorbereiding en aanleg van een 'stadsspoorwegnet' heel rechtlijnig verlopen. In 1956 werd door Burgemeesters en Wethouders (hierna B&W) een Commissie Verkeer en Vervoer ingesteld, onder voorzitterschap van de oud-directeur van Publieke Werken (hierna PW) ir. J.W. Clerx, die tot taak kreeg te adviseren welke maatregelen dienden te worden genomen om een vlotter verloop van de verkeers- en vervoersstromen door Amsterdam te garanderen. Een van de mogelijkheden waarover de commissie zich moest buigen was 'de aanleg van een ondergrondse'.³ Toen de commissie tot de conclusie was gekomen dat de ideale oplossing van de verkeersproblemen in de hoofdstad bestond uit het bevorderen van het openbaar vervoer door de constructie van vrije, ondergrondse banen, richtte het gemeentebestuur in 1963 een Bureau Stadsspoorweg op, dat de opdracht ontving te onderzoeken wat de optimale vorm van een stadsspoorwegnet zou zijn en hoe de aanleg van zo'n net

1 'Metroplan steunt op optimisme. De Amsterdamse wethouder E. Bakker over de Noord-Zuidlijn', *NRC Handelsblad*, 7 juni 1996.

2 'Noord/Zuidlijn in november in de raad', *Stadsnieuws. Informatiekraant van de afdeling voorlichting en externe betrekkingen van de gemeente Amsterdam*, september 1996, 7.

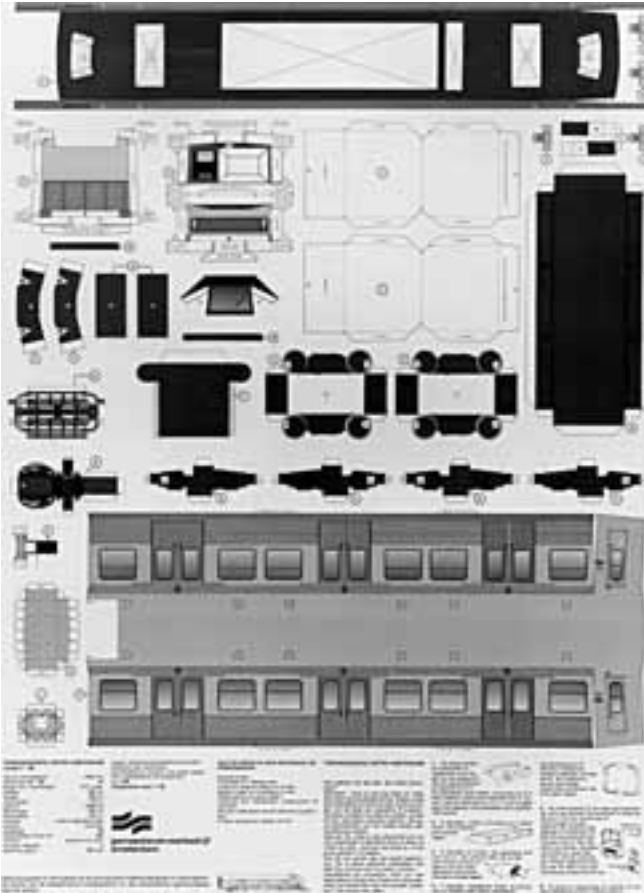
3 Gemeentearchief Amsterdam (hierna GAA), Archief Commissie voor Verkeersproblemen (hierna Commissie Verkeersproblemen), inv.nr. 1: Notulen, 17 april 1956.

technisch en organisatorisch het best kon worden gerealiseerd. Het resultaat van deze studie werd neergelegd in een viertal rapporten. Op basis van deze rapporten stelde B&W in maart 1968 aan de gemeenteraad voor het principebesluit te nemen om over te gaan tot de aanleg van een stadsspoorwegnet en daarbij prioriteit te geven aan de bouw van de Oostlijn, die van de nieuwe wijk Bijlmermeer bovengronds naar het Amstelstation zou lopen en vandaar ondergronds via de Wibautstraat, de Weesperstraat, het Waterlooplein en de Nieuwmarktbuurt het Centraal Station zou bereiken. De burgerij werd kort daarna over de plannen geïnformeerd door een 'metrokrant', die onder auspiciën van B&W in een oplage van 300.000 exemplaren verscheen. De metro zou over vijf jaar kunnen gaan rijden, deelde de krant vol vertrouwen mee. Het systeem zou haast sluipend worden aangelegd. Onnodige overlast bij de bouw zou worden voorkomen; voor een 'Coolingeffect' hoefden Amsterdammers beslist niet te vrezen.⁴ De raad ging op 16 mei 1968 met 38 tegen 3 stemmen akkoord. Het rijk zegde in februari 1970 toe, 50 procent van de kosten van aanleg op zich te nemen en tevens compensatie te verlenen voor extra kosten die door loon- en prijsstijgingen zouden ontstaan. Op 11 mei viel het besluit van de raad een krediet van 405 miljoen gulden voor de bouw van de Oostlijn beschikbaar te stellen. Op 27 augustus van dat jaar ging op het Rhijnspoorplein de eerste paal de grond in.

Maar het duurde niet lang of er kwamen problemen aan het licht. De bouwkosten van de metro bleken binnen de kortste keren veel hoger uit te vallen dan begroot, en niet alleen door de stijging van lonen en prijzen. Eind 1971 werden de totale kosten van de aanleg van de Oostlijn reeds geraamd op 650 miljoen gulden, een jaar later op 815 miljoen. Het eindbedrag zou in de buurt komen van de één miljard. Bovendien was de oppositie onder de bevolking veel sterker dan het stadsbestuur had verwacht. Het verzet concentreerde zich in de Nieuwmarktbuurt, waar een groot aantal huizen moest worden afgebroken om plaats te maken voor de bouw van de metrotunnel en een autoweg die dwars door de wijk bovenop de tunnelbuis was geprojecteerd. Voorstellen voor alternatieve tracés, die door actiegroepen en raadsleden werden ingediend, waarbij het merendeel van de af te breken panden zou worden gespaard, werden keer op keer door B&W en de meerderheid van de raad verworpen. In het finale debat over de metro op 19 maart 1975 besliste de raad dat de Oostlijn hoe dan ook volgens het oorspronkelijk vastgestelde tracé moest worden voltooid. Maar rekening houdend met de financiële perikelen en de maatschappelijke weerstanden besloot de raad bij die gelegenheid tevens dat het metronet niet zou worden afgebouwd. Het principebesluit van mei 1968 werd dus voor een deel ingetrokken. De resterende panden in de Nieuwmarktbuurt werden in de weken daarop met geweld ontruimd.⁵ De eerste metro ging in 1977 rijden. Het laatste stuk Oostlijn, tussen Weesperplein en Centraal Station, werd in 1980 geopend. Het duurde tot de jaren negentig voordat weer voorzichtig over een uitbreiding van het metronet mocht worden gesproken.

4 GAA, Bibliotheek M 997.007, *Metrokrant*, 4 april 1968; GAA, Archief Commissie van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling (hierna Commissie Bijstand PW en SO), inv.nr. 109: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling, het beheer van de Gemeentebedrijven en de Vaste Commissie van advies en bijstand voor het verkeer, 13 april 1967, f. 258v.

5 Voor een overzicht van de conflicten rond de Nieuwmarkt zie U. Rosenthal, *Rampen, rellen, gijzelingen. Crisisbestuursvorming in Nederland* (Amsterdam 1984) 192-220.



Afb. 1. Bouwplaat van een metrostel, 1980. Uitgave Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam; samenstelling en ontwerp Louk Zwaan Design. Gemeentearchief Amsterdam.

Beeldvorming rond de metro

De standaardverklaring voor het mislukken van het oorspronkelijke plan inzake de metro gaat in essentie terug op propaganda van tegenstanders uit de jaren zestig en zeventig. In een adres van het Wijkcentrum d'Oude Stadt uit mei 1970 werd de gemeenteraad opgeroepen, alvorens een beslissing te nemen over het tracé tussen Singelgracht en Centraal Station, advies te vragen van 'volstrekt onafhankelijke deskundigen' over de meest wenselijke vorm van openbaar vervoer in Amsterdam, 'opdat zowel de Raad, als de bevolking, als de groeperingen die de verdediging van Amsterdams stedenbouwkundige structuur en stadsschoon behartigen, zich een objectiever oordeel kunnen vormen, dan dat op grond van de eenzijdige berekeningen en inzichten van de Dienst Publieke Werken mogelijk is'. 'Volstrekt onafhankelijk' betekende voor de actievoerders dan ook: 'niet bezeten van de preoccupaties als de Dienst van Publieke Werken'.⁶ In een anoniem pamflet van enkele jaren later, waarin een namaakpersoneelsadvertentie voor '50 ingenieurs voor de sterk groeiende afdeling "Afbraak Binnenstad" (onderafdeling van METRO's Bouwbedrijf)' stond afgedrukt, werd PW nog directer op

6 GAA, Bibliotheek M 997.007, Adres van het Wijkcentrum d'Oude Stadt aan de leden van de gemeenteraad, 28 mei 1970.

de korrel genomen. Voor een baan bij PW was kortzichtigheid en een gebrek aan stijlgevoel vereist, luidde de functieomschrijving. Ander gereedschap dan ‘een rechte en een kromme [voor de bochten in het tracé] lineaal’ was niet nodig. Een vier voor rekenen op de lagere school was genoeg om belast te worden met de taak ‘Budget calculatie en bewaking’. Voorlichters moesten doorkneed zijn in de vaardigheid ‘Hoe bedrieg ik en noem het voorlichting’ en ‘Hoe geef ik het rijk de schuld en laat de gemeenschap voor de tekorten opdraaien’.⁷ De oorzaak voor het fiasco lag dus eerst en vooral in de bijziendheid en incompetentie van PW.

Dezelfde redenering keert in opgepoetste vorm terug bij Richter Roegholt en Geert Mak.⁸ De dienst PW was in de jaren vijftig en zestig volgens deze Amsterdamkenners een soort staat in de staat geworden. De politiek had de greep op het ambtenarenapparaat vrijwel verloren. PW kon haast ongeremd zijn gang gaan. Maar de visie op de ontwikkeling van de stad die PW er op na hield, was nogal beperkt, aldus deze theorie. De ambtenaren van de dienst zagen de stad primair als een centrum van economische bedrijvigheid. Het beleid inzake stadsontwikkeling moest er in hun ogen bovenal op gericht zijn de concurrentiepositie van Amsterdam ten opzichte van andere steden in binnen- en buitenland te versterken en daardoor de welvaart en werkgelegenheid te vergroten. Er dienden dus maatregelen te worden getroffen om de verkeers- en vervoersstromen zo soepel mogelijk te laten verlopen en om een aanbod van hoogwaardige voorzieningen te creëren en in stand te houden, dat de stad blijvend aantrekkelijk zou maken voor consumenten en bedrijven. Dat leidde in het denken van PW noodzakelijkerwijs tot ruimtelijke scheiding van functies en grootschalige ingrepen in de stad. Alternatieve modellen zouden niet serieus zijn overwogen. De speling in het voorstellingsvermogen van de ‘stadsontwikkelaars’ was klein. PW leek alle kenmerken te vertonen van ‘groepsdenken’ – een collectieve neiging om problemen te ontlopen, die tot uiting komt in een onbegrensd vertrouwen in de eigen deskundigheid en in het negeren of bagatelliseren van alle informatie die niet met het eigen, vooropgezette standpunt van de groep overeenkomt. Het beste bewijs voor de kracht van het groepsdenken dat PW destijds beheerste, zou de autistische rechtlijnigheid zijn geweest waarmee de dienst het project doorzette dat synoniem werd met planologisch falen, de aanleg van de Bijlmermeer.⁹

Doch de zienswijze van PW bleef niet onbetwist. Tegenover de ‘functionalistische’ visie van de ambtenaren in het Wibauthuis kwam een alternatieve ideologie op, die Virginie Mamadouh aanduidt als de ‘romantische’ stadsvisie.¹⁰ Aanhangers van deze richting beschouwden de stad vooral als een stek om te wonen. Bij de ordening van de stedelijke ruimte ging het op de eerste plaats om ‘leefbaarheid’. Een wezenskenmerk van een stad was eenheid in verscheidenheid. De stad was de plek bij uitstek waar mensen van verschillende achtergrond de mogelijkheid hadden met elkaar in contact te komen en te communiceren. De beste manier om dit stedelijk karakter intact te houden, was een beleid te voeren dat gericht was op kleinschaligheid, behoud van het buurtleven en toegankelijkheid van de openbare ruimte. Een stad was een organisch geheel, dat in de loop van de eeuwen vorm had gekregen. Dit gevoelige systeem moest men niet zomaar uiteenrukken door grootschalige ingrepen uit te voeren in de

7 Ibidem, ‘Publieke werken zoekt nog 50 ingenieurs’, anoniem pamflet (ongedateerd [vermoedelijk 1973]).

8 R. Roegholt, *Amsterdam na 1900* (Amsterdam 1993) 318-322, 337-338; G. Mak, *Een kleine geschiedenis van Amsterdam* (Amsterdam/Antwerpen 1995) 319-320.

9 M. Mentzel, *Bijlmermeer als grensverleggend ideaal* (Delft 1989) 242-246; instemmend aangehaald bij Roegholt, *Amsterdam na 1900*, 271-274 en Mak, *Een kleine geschiedenis*, 319.

10 Roegholt, *Amsterdam na 1900*, 318; Mak, *Een kleine geschiedenis*, 320; V. Mamadouh, *De stad in eigen hand. Provo's, krakers en krakers als stedelijke sociale beweging* (Den Haag 1992) 38-40.

gebouwde omgeving en een strikte scheiding te maken tussen de functies van wonen, werken en ontspannen. Deze ‘romantische’ opvatting, die aanvankelijk met name verdedigd werd door monumentenzorgers, oudheidkundigen en aanhangers van nieuwe sociale bewegingen als Provo, de Kabouters en de Nieuwmarktbeving, vormde lange tijd slechts een minderheidsstandpunt tegenover de dominante visie op de stadsontwikkeling, die gepropageerd werd door PW. Maar in de loop van de jaren zeventig veroverde ze de geesten van een groot deel van de Amsterdamse bevolking en de meerderheid van de gemeenteraad. De omslag in het denken vond kort daarna ook uitdrukking in het beleid. In 1978 sprak de raad de intentie uit om het stadsontwikkelingsbeleid om te buigen in de richting van het idee van de ‘compacte stad’, waarbij het accent zou liggen op behoud en herstel van de bestaande bebouwing en het in stand houden van een combinatie van functies in het hart van de stad.¹¹ Zo werd PW uiteindelijk toch door het volk *overruled*. De overwinning van de ‘kleinschaligen’ werd in 1979 bezegeld met de opsplitsing van de Dienst Publieke Werken in drie delen, die voortaan door het leven zouden gaan als ‘Grondbedrijf’, ‘Openbare Werken’ en ‘Ruimtelijke Ordening’. De namen ‘Publieke Werken’ en ‘Stadsontwikkeling’ werden met opzet vermeden: die herinnerden teveel aan de ‘ongecontroleerde macht’ van het oude PW.¹²

Dit standaardbeeld van de achtergronden van het metro-echec is eenzijdig, zo zal ik hierna laten zien. Het relaas van de aanleg van de metro in Amsterdam is geen eenvoudig verhaal van het succes of het falen van één bepaalde visie op de stadsontwikkeling. PW heeft niet permanent zo’n autonome positie gehad als de spraakmakende gemeente van tijdgenoten en historici (en menige ambtenaar van de dienst zelf) geloofde. Ook voordat een krachtige oppositiebeweging tegen de ingenieurs van de ‘afdeling “Afbraak Binnenstad”’ ontstond, had PW bij de stadsontwikkeling niet het rijk alleen. De politiek stond niet machteloos terzijde. De impuls ten gunste van de aanleg van de metro werd voor een belangrijk deel eerder door het stadsbestuur dan door PW gegeven. De rol van de dienst lag primair op een ander vlak. PW wist de plannen voor het stadsspoor van zulke dwingende argumenten te voorzien, dat een snelle keuze voor dit openbaar vervoerssysteem welhaast onontkoombaar leek. Daarbij draaide het meer om ‘samenhang’ dan om ‘grootschaligheid’. De bouw van het stadsspoor was bovendien niet zuiver een Amsterdamse zaak. Stedelijke ambtenaren en politici hadden bij hun plannenmakerij vanaf een vroeg stadium rekening te houden met invloeden van buiten de stad. Het tempo waarin de onderneming voortging en de wijze waarop dat gebeurde, werden in sterke mate ook bepaald door het optreden van externe actoren, zoals de Nederlandse Spoorwegen (hierna NS) en het rijk. Zonder deze combinatie van factoren, zo zal blijken uit een vergelijking met Rotterdam aan het slot van deze bijdrage, had de ontwikkeling in de jaren zeventig en tachtig ook anders kunnen verlopen.

De politiek neemt het voortouw

De gedachte aan een ondergrondse spoorweg in Amsterdam leefde al in het interbellum. In 1922 deden de SDAP-raadsleden Z. Gulden en E. Boekman aan B&W het verzoek, de mogelijkheid en wenselijkheid van een ondergrondse tram of spoorverbinding te laten onderzoeken.

11 H. Nouwens, M. Hessels en C. Hoffschulte, ‘Het AUP en de binnenstad’, *1935/1985 Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar* (Amsterdam 1985) 65-79, aldaar 78-79.

12 G. Wallagh, *Oog voor het onzichtbare. 50 jaar structuurplanning in Amsterdam 1955-2005* (Assen 1994) 222-225.



Afb. 2. Een anti-metrodemonstratie passeert de Dam, maart 1975. Foto ANP. Gemeentearchief Amsterdam.

ken. PW werkte inderdaad tweemaal – in 1923 en 1929 – een concreet voorstel uit, dat in een commissie van de raad werd besproken. In elk ‘schema’ of ‘plan’ uit de jaren twintig en dertig dat de pretentie had de contouren van het toekomstig Amsterdam te schetsen – het *Schemaplan voor Groot Amsterdam* van 1926, de *Nota Stadsontwikkeling en Verkeers* van 1931 en het *Algemeen Uitbreidingsplan* van 1934 (hierna AUP)– werd de mogelijkheid van de aanleg van een ondergrondse met een enkel woord vermeld. Maar even zo vaak werd die optie als onrealistisch van de hand gewezen, omdat ze te duur zou zijn. De enige tegemoetkoming die op dit punt in het AUP werd gedaan, was puur technisch van aard. De hoofdwegen naar de nieuwe buitenwijken moesten zó breed worden gemaakt dat er naderhand altijd nog een ondergrondse kon worden aangelegd. Bij de behandeling van het AUP in de raad trok Gulden zijn voorstel uit 1922 tenslotte officieel in.¹³

Dertig jaar later werd de bouw van een stadsspoorweg niet alleen mogelijk en wenselijk, maar zelfs dringend noodzakelijk geacht. Zonder metro dreigde Amsterdam te verstikken, verklaarde in 1968 de wethouder voor Publieke Werken en Stadsontwikkeling, drs. R. de Wit. De raad moest een beslissing nemen ‘die de stad de nodige lucht [zou] verschaffen’, zo stelde hij aan de vooravond van het debat waarin een principe-besluit zou vallen over de voordracht

13 H. Pennekamp en K. Thijssen, ‘Analyse van de totstandkoming van rail-infrastructuur in en om Amsterdam, toegepast op: Ringspoorbaan, metro en Schiphollijn’ (doctoraalscriptie Vrije Universiteit Amsterdam 1981; aanwezig in GAA, Bibliotheek M 2414) 66-68; A. Kaiser en R. Schepers, ‘De doorbraak door de Lastage’ (doctoraalscriptie Universiteit van Amsterdam 1976; aanwezig in GAA, Bibliotheek AA 3409) 23-24.

van B&W een metronet in de stad aan te leggen.¹⁴ Hoe was de officiële visie in de tussentijd zo radicaal veranderd? Hoe kon de beweging ten gunste van de metro zo'n momentum krijgen, dat de komst van dit nieuwe verkeerssysteem als een onvermijdelijke gebeurtenis werd voorgesteld?

De impuls tot de koersverandering was afkomstig uit B&W. In de nota *Binnenstad*, die B&W in 1955 aan de raad aanbood, werd de aanleg van een ondergrondse spoorweg in Amsterdam voor het eerst als een realistische optie voor het oplossen van de verkeersproblematiek gepresenteerd. Het initiatief tot het uitbrengen van deze nota was genomen door de toenmalige wethouder Publieke Werken en Stadsontwikkeling mr. G. van 't Hull. Met het presenteren van een nota waarin de belangrijkste vraagstukken voor de binnenstad werden geïnventariseerd en mogelijke oplossingen werden aangeduid, beoogde Van 't Hull het stadsbestuur weer een actievere rol te laten spelen in het bepalen van de stedenbouwkundige ontwikkeling van het hart van Amsterdam. In de voorafgaande jaren had B&W zich nauwelijks met de binnenstad bemoeid. Een echt beleid voor dit deel van de stad bestond nog niet. Wat er in het centrum gebeurde, werd de facto bepaald door het particulier initiatief en de ambtenaren van PW. Anders dan zijn voorganger J.J. van der Velde wenste Van 't Hull wél zelf het heft in handen te nemen en de vrijheid van PW te reduceren. De dienst mocht niet langer op eigen houtje opereren, maar moest eerder als een instrument fungeren van B&W. Bij het opstellen van de Binnenstadsnota zat Van 't Hull de ambtenaren van PW voortdurend op de huid. Het stuk werd voor een deel door hem persoonlijk geschreven.¹⁵

Maar zodra het college van B&W de greep op het eigen ambtenarenapparaat had versterkt, zorgde ze ervoor dat de inbreng van anderen dan technische deskundigen bij de voorbereiding van het beleid werd beperkt. Dat bleek al snel bij de aanpak van een van de kernproblemen die in de Binnenstadsnota aan de orde werden gesteld, het verkeersvraagstuk. De raad suggereerde een onderzoekscommissie die zich met deze kwestie zou gaan bezighouden niet alleen te bemannen met ambtenaren, maar ook met vertegenwoordigers van de 'geestesaristocratie' omdat de problematiek zowel stedenbouwkundige als technische kanten had.¹⁶ Maar in afwijking van dit voorstel namen B&W in de Commissie Verkeer en Vervoer, die in maart 1956 werd geïnstalleerd en naar haar voorzitter in de wandeling de 'commissie-Clerx' zou worden genoemd, toch uitsluitend professionele deskundigen op, zoals ambtenaren van PW, het Gemeentevervoerbedrijf (hierna GVB) en de politie en leden aangewezen door de ANWB, het Verkeersinstituut en de Kamer van Koophandel. De bestaande adviescommissie op dit gebied, de Commissie voor Verkeersproblemen, waarin naast ambtenaren ook raadsleden zitting hadden, werd door het besluit tot instelling van de commissie-Clerx volkomen overvallen. De komst van de nieuwe commissie werd door burgemeester d'Ailly als een *fait accompli* gepresenteerd. De raadsleden in de oude commissie meenden dat deze haar bestaansreden in feite had verloren. Hoewel ze niet werd opgeheven, nam de vergaderfrequentie drastisch af. De commissie-Clerx rapporteerde rechtstreeks aan B&W.¹⁷

Het pleidooi van de commissie-Clerx voor de aanleg van een stadsspoor in de nota *Openbaar vervoer in de agglomeratie Amsterdam* uit 1960 werd door B&W direct overgenomen. Bij de

14 GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 110: Notulen besloten gedeelte van de gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling, het beheer van de Gemeentebedrijven en de Vaste Commissie van advies en bijstand voor het verkeer, 29 april 1968, 10.

15 Wallagh, *Oog voor het onzichtbare*, 91-94.

16 Kaiser en Schepers, 'De doorbraak door de Lastage', 24-25; de suggestie was afkomstig van het raadslid Den Uyl.

17 GAA, Commissie Verkeersproblemen, inv.nr. 1: Notulen vergadering, 17 april 1956.

bespreking van dit rapport in de Commissie voor Verkeersproblemen in maart 1961 stelden B&W zich op het standpunt dat 'de ondergrondse er met de jaren zal moeten komen'; het probleem was alleen dat ze nog niet wisten hoe 'in de enorm hoge kosten te voorzien'. Een van de manieren om dat probleem te ondervangen kon zijn de ondergrondse baan te beperken tot de binnenstad en het bovengrondse deel te situeren op de ringbaan in het zuiden en westen van de stad, die toch al klaar lag.¹⁸ De principiële keuze was door het college dus al gemaakt. Vooruitlopend op een oplossing voor het financieringsvraagstuk werd besloten de praktische voorbereiding voor de aanleg van een nieuw openbaar vervoersysteem voort te zetten. In april 1963 werd een Bureau Stadsspoorweg ingesteld, dat tot taak kreeg studie te verrichten naar de technische uitvoerbaarheid, de vorm van het lijnennet, de volgorde van de aanleg der lijnen en de neveneffecten van de bouwwerkzaamheden, zoals verkeershinder en de afbraak van huizen en bedrijfspanden.

Het Bureau Stadsspoorweg kreeg nog sterker dan de commissie-Clerx een technische, ambtelijke signatuur. In weerwil van de waarschuwing van zijn collega voor Gemeentebedrijven dat 'de technici niet de overhand in het bureau moesten krijgen' benoemde de wethouder voor Publieke Werken en Stadsontwikkeling, drs. J.M. den Uyl, die als gewoon raadslid bij de instelling van de commissie-Clerx nog gepleit had voor het opnemen van vertegenwoordigers van de 'geestesaristocratie', bij het Bureau toch uitsluitend ingenieurs en economen van PW en het GVB.¹⁹ En hoewel Den Uyl dit ontkende, leek het dat alternatieven voor de metro al niet meer serieus overwogen werden. Toen in 1964 in een gecombineerde vergadering van de Commissies van Bijstand voor de Publieke Werken, Stadsontwikkeling en Gemeentebedrijven een interimrapport van het Bureau Stadsspoorweg aan de orde kwam waarin een stadsspoorwegnet als het beste systeem voor het openbaar vervoer in de agglomeratie Amsterdam werd aanbevolen, merkte het raadslid De Wit (die een paar jaar later Den Uyls portefeuille zou overnemen) op dat naar zijn indruk aan de conclusie van het Bureau 'een prealabele beleidsbeslissing van Burgemeester en Wethouders ten grondslag [lag]'. De in de nota gebruikte groeimodellen inzake de vervoersbehoefte deden vermoeden dat het Bureau 'door Burgemeester en Wethouders in een bepaalde richting [werd] gestuurd'. Als dat zo was, kon het college de raad beter openlijk van de 'koersverandering' op de hoogte stellen.²⁰ Bij een bespreking van volgende rapporten van het Bureau in een gecombineerde vergadering van deze commissies in februari 1966 uitte het raadslid Th.B. Rossen hetzelfde vermoeden. De directeur van PW, ir. A. van Walraven, die samen met zijn collega van het GVB de leiding van het Bureau Stadsspoorweg vormde, antwoordde daarop dat de beslissingsbevoegdheid 'vanzelfsprekend' bij de gemeenteraad lag. Maar 'even vanzelfsprekend' was het naar zijn mening, dat het Bureau Stadsspoor bij zijn studie ter voorbereiding van het voorstel aan de raad een 'bepaalde richting' had gekozen.²¹

De wethouder waakte er intussen voor dat de studies van deze *denktank* vooral *niet* het onderwerp werden van een openbare discussie. De rapporten die het Bureau produceerde, werden ondanks aandringen van leden van de Commissie van Bijstand voor de Publieke Werken en Stadsontwikkeling vooralsnog niet gepubliceerd. Den Uyl meende dat met publicatie

18 Ibidem, inv.nr. 2: Notulen vergadering, 13 maart 1961.

19 GAA, Archief Publieke Werken/Stadsontwikkeling (hierna PW/SO), inv.nr. SO 461: Dossier besluiten van B&W, extr. boek der besluiten, 19 april 1963, en brief B&W aan directeur PW, 28 juni 1963.

20 GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 106: Notulen vergadering, 7 juli 1964, f. 398-399.

21 Ibidem, inv.nr. 108: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling en het beheer van de Gemeentebedrijven, 17 februari 1966, f. 207, 211-212.



Afb. 3. Persconferentie over het stadsspoor, 30 augustus 1966. Van links naar rechts: A. de Gier (hoofd Stadsontwikkeling), R.J. de Wit (wethouder PW en Stadsontwikkeling), J. Mastenbroek (hoofd Voorlichting) en A. van Walraven (directeur PW). Foto Kroon. Collectie ANEFO. Algemeen Rijksarchief Den Haag.

‘geen enkel belang [was] gediend’, zolang het overleg met externe instanties niet was afgerond en nog niet kon worden aangegeven hoe het project zou kunnen worden gefinancierd. Het duurde tot 30 augustus 1966 voordat de metroplannen eindelijk openbaar werden gemaakt.²²

Publieke Werken wikt

De ideeën over het stadsspoor kwamen meer uit de koker van PW dan uit die van het GVB. Binnen PW was het de afdeling Stadsontwikkeling, die in de plannenmakerij over het nieuwe vervoerssysteem de toon aangaf. De leidende ‘denkers’ waren een hoofdingenieur en een econoom van Stadsontwikkeling, ir. A. de Gier en drs. A. de Groot. De eerste, die in 1966 hoofd van de afdeling werd, bekleedde de functie van secretaris in de commissie-Clerx, de laatste vervulde een overeenkomstige positie bij het Bureau Stadsspoorweg.

Het eerste en het laatste woord in de beschouwingen van PW, die uitmondten in een pleidooi voor de metro, luidde: bereikbaarheid. Het uitgangspunt van de gedachtengang was dat de voortgaande expansie van de stad en in het bijzonder de manier waarop deze uitbreiding

²² Ibidem, inv.nr. 106: Notulen vergadering, 8 april 1964, f. 278-279; inv.nr. 107: Notulen vergadering, 16 december 1964, f.145-148; inv.nr. 109: Notulen vergadering, 30 augustus 1966.

vorm kreeg noodzakelijkerwijs inhielden dat de afstanden waarover mensen zich verplaatsten in de toekomst veel groter zouden zijn dan in het midden van de 20e eeuw. De agglomeratie Amsterdam zou niet alleen verder groeien in inwonertal, zij zou ook meer dan evenredig toenemen in oppervlak. Terwijl het aantal inwoners tot 1980 van 800.000 tot circa 900.000 zou stijgen, zou het woongebied (inclusief Diemen, Amstelveen en Ouder-Amstel) uitdijen van 2400 tot 6000 ha. Deze sterke toename in omvang was een logisch gevolg van de principes die sinds de aanvaarding van het AUP aan de stadsontwikkeling in Amsterdam ten grondslag lagen: het uitleggen van de nieuwe wijken in een 'lobbenstructuur', het verlagen van de woningdichtheid en het ruimtelijk scheiden van de functies wonen en werken. Het overgrote deel van de inwoners van de agglomeratie Amsterdam zou in de toekomst meer dan vier kilometer van het stadscentrum woonachtig zijn. Tegelijk werd verwacht, dat in de binnenstad toch de voornaamste concentratie van werkgelegenheid zou blijven. Hier zouden zo'n 180.000 personen emplooi vinden. Dit betekende dat dagelijks tienduizenden mensen vele kilometers tussen hun huis en hun werkplek zouden moeten afleggen. Gezien de grote afstand zouden steeds meer van deze pendelaars de auto of het openbaar vervoer in plaats van de fiets verkiezen (de ervaring wees uit dat men gemiddeld niet meer dan een half uur wilde fietsen om op zijn werk te komen). Het probleem was nu, hoe congestie op de straten en wegen kon worden vermeden, met andere woorden hoe een dreigende 'bereikbaarheids crisis' voor Amsterdam kon worden voorkomen.²³

Eén optie om het probleem op te lossen werd door PW bij voorbaat verworpen: de stad aanpassen aan het autoverkeer. Hoewel PW de nodige plannen ontwierp om de doorstroming van het autoverkeer naar, van en in de binnenstad vlotter te laten verlopen, onder meer door een grote verkeersweg te projecteren dwars door de Nieuwmarktbuurt (die toch al moest worden gerenoveerd), was de dienst niet bereid de hele structuur van de stad op de behoeften van dit particuliere vervoermiddel af te stemmen. Ook het 'grootschalig denken' van PW had zijn grenzen. Toen hoofdcommissaris van politie H.A.J.G. Kaasjager (een oud-militair) in 1954 in een rapport aan burgemeester mr. A.J. d'Ailly voorstelde 'ter verbetering van de verkeerssituatie' gewoon grote delen van de Amsterdamse grachten te dempen, om te voorkomen dat het zakenleven zou wegtrekken en de stad tot een museum zou verworden, vond hij een van zijn felste tegenstanders in de toenmalige directeur van PW, Clerx. Van Clerx mocht er 'geen vierkante meter gracht [...] worden gedempt. Dit zou niet alleen voor Amsterdam en voor Nederland, maar voor de gehele wereld een verlies betekenen'. Het verkeer moest zich aanpassen aan de stad, niet omgekeerd.²⁴ De historische binnenstad was ook de ambtenaren van PW teveel waard om prijs te geven aan de auto. In plaats daarvan diende men meer mensen het openbaar vervoer in te lokken. Maar zoiets was alleen mogelijk, zo redeneerde men, als de capaciteit van het systeem drastisch werd vergroot.

Hoe kon dat? De richting waarin de oplossing voor het vraagstuk zou worden gezocht stond niet a priori vast. De technici in de commissie-Clerx dachten als systeem voor de toekomst

23 'Interimnota van de commissie Verkeer en Vervoer. Het stedelijk openbaar vervoer in de agglomeratie Amsterdam', *Gemeentebld* 1961, Bijlage D, 11-26; GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 106: Notulen vergadering, 8 april 1964, f. 393-396, 399; inv.nr. 108: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling en het beheer van de Gemeentebedrijven, 17 februari 1966, f. 202-204, 207-208; A. de Groot, 'Studies over de mogelijke vervoerstelsels voor Amsterdam', *De ingenieur* 83 (1971) V 1-14, aldaar V 1-7.

24 GAA, Commissie Verkeersproblemen, inv.nr. 1: Notulen vergadering, 1 november 1954; Geert Mak, 'Commotie rond het plan Kaasjager', *Ons Amsterdam* 43 (1991) 2-6.

aanvankelijk niet aan een metro, maar aan trams. ‘We gingen hiermee experimenteren, midden in de nacht’, aldus De Gier, ‘om te zien hoe hard ze eigenlijk konden rijden. We zijn zelfs wel eens uit de bocht gevlogen’. Maar nog afgezien nog van de middelpuntvliedende kracht bleken er aan de tram over het geheel genomen toch meer nadelen dan voordelen te zitten. Daarop stelde De Gier als alternatief het metrosysteem voor en drukte dit ‘samen met nog een paar mensen van PW bij de Commissie erdoor’.²⁵ Een metrosysteem zou een grotere capaciteit hebben dan een tramstelsel; het had bovendien als voordeel dat verkeerssoorten strikt konden worden gescheiden. Het congestieprobleem leek zo definitief te kunnen worden opgelost.

Alles wat naar tram zweemde werd sindsdien met verbeterheid bestreden. Het grootste gevaar, vanuit dit oogpunt bekeken, vormde een plan voor verbetering van het openbaar vervoer dat rond 1965 door twee stafleden van het organisatie-adviesbureau Bosboom en Hegener, ir. H. Kaiser en ir. M. van Witsen, werd ontwikkeld en bekendheid kreeg als het ‘AMTRO-plan’ (AMTRO was een afkorting voor ‘Amsterdamse Maatschappij voor Tracé Reconstructie en Ontwikkeling’). In tegenstelling tot het ontwerp uit de koker van PW, was het AMTRO-plan niet bedoeld als een radicale, definitieve en alomvattende oplossing van de verkeers- en vervoersproblematiek. Het was niet revolutionair maar evolutionair van aard en werd gepresenteerd als een tussenoplossing. De essentie van het plan was dat het openbaar vervoer in Amsterdam geleidelijk verbeterd zou kunnen worden door ‘vanuit bestaande tramlijnen geleidelijk de ernstigste verkeersknelpunten op te ruimen door het construeren van korte tunnels, viaducten, speciaal voor de tram gereserveerde straten en eigen rijstroken’. De snelheid van de tram zou dankzij deze ‘tracé-reconstructie en ontwikkeling’ aanzienlijk kunnen worden verhoogd. Zo zou een tussenvorm tussen een tram en een metro ontstaan, die als ‘sneltram’ of ‘semi-metro’ werd aangeduid. Het voordeel van het AMTRO-plan vergeleken bij het stadsspoorsysteem lag volgens de auteurs hierin, dat dit stelsel veel sneller en goedkoper kon worden aangelegd. Amsterdammers hoefden niet tientallen jaren lang te wachten voor ze over een beter openbaar vervoerssysteem konden beschikken. Dat betekende niet dat een stadsspoor volkomen overbodig was. Voor langere afstanden, dat wil zeggen boven zes kilometer, zoals van de Bijlmer, Amstelveen of nieuw Noord naar het centrum, zou een metro wel degelijk efficiënt kunnen zijn. Voorwaarde was dan wel, dat de grote capaciteit van het spoor ook werkelijk werd benut. Deze doelstelling kon het beste worden bereikt door de verbindingen in het centrum van de stad in één tunnel, de Noord-Zuidlijn, te combineren en te zorgen dat de stadsspoorlijnen ook door het treinverkeer konden worden benut. Sneltram en trein zouden volgens Kaiser en Van Witsen in het stedelijk vervoer dus voor een belangrijk deel de rol kunnen overnemen die door het Bureau Stadsspoorweg aan het stadsspoor was toegedacht. Het ontworpen metronet was naar hun mening vele malen groter dan Amsterdam nodig had.²⁶ Voor de ambtenaren van PW waren deze ideeën volstrekt taboe. Toen De Groot in 1968 door de redactie van het tijdschrift *Openbaar vervoer* werd uitgenodigd te reageren op een uiteenzetting over het AMTRO-plan die zojuist in het blad was verschenen, verkoos hij het stuk te negeren en nog eens een uitvoerig overzicht van de metroplannen van zijn eigen Bureau te presenteren. De Gier karakteriseerde het AMTRO-plan als ‘een vorm van improvi-

25 Interview met ir. A. de Gier in: Kaiser en Schepers, ‘De doorbraak door de Lastage’, 194.

26 M. van Witsen, ‘Het AMTRO-plan. Spoedig beter openbaar vervoer in de Amsterdamse agglomeratie’, *Openbaar vervoer* 1 (1968) 88-95; GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 110: Notulen van de hearing inzake de aanleg van een stadsspoorweg, 29 april 1968, f. 8-20; interview met ir. M. van Witsen in: Kaiser en Schepers, ‘De doorbraak door de Lastage’, 214.

seren, waardoor een goede ontwikkeling van de stad onmogelijk [werd]'. Het was 'integendeel noodzakelijk naar een verre toekomst te zien'.²⁷

Binnenskamers werd bij PW wel erkend dat het stadsspoornet te ruim was opgezet. In een vertrouwelijk verslag van een bespreking tussen de wethouder en ambtenaren van PW, ter voorbereiding van de publicatie van de metroplannen op 30 augustus 1966, werd opgemerkt 'dat het onvermijdelijk zal zijn, terwille van het rendement van het kostbare stadsspoorwegmaterieel, in de binnenstad tevens nieuwe werkgelegenheid te creëren. Alleen in dat geval mag deze aanleg op economische gronden verantwoord worden geacht'.²⁸ Met andere woorden: groei in de werkgelegenheid in de binnenstad was er voor het stadsspoor, niet omgekeerd. In de presentatie naar buiten werd niettemin de indruk gewekt dat Amsterdam eigenlijk alleen maar kon overleven indien de metroplannen, zoals ontworpen door het Bureau Stadsspoorweg, integraal werden aanvaard en zo snel mogelijk werden uitgevoerd. In de loop van de jaren zestig werden aan de hoofdlijnen van de verdediging bovendien verschillende elementen toegevoegd, die de noodzaak van de aanleg nog klemmender moesten maken. Deze nieuwe elementen in argumentatie speelden in de periode tussen de publicatie van de rapporten van het Bureau Stadsspoorweg en het moment waarop, vier jaar later, de financiering rond kwam en de eerste paal de grond in ging, in de legitimatie van de metroplannen een strategische rol.

De eerste van deze nieuwigheden betrof de volgorde van de aanleg der lijnen. Wat achteraf evident lijkt, was omstreeks 1960 nog allerm minst vanzelfsprekend. Er werd op dat moment geen verband gelegd tussen de bouw van het stadsspoor en de voorgenomen aanleg van een nieuwe woonwijk ten zuidoosten van Amsterdam. De commissie-Clerx stelde zich in haar rapport uit 1960 op het standpunt dat *niet* de Oostlijn – die de zuidoost-lob met het Centraal Station zou verbinden – maar de Noord-Zuidlijn als eerste zou moeten worden aangelegd, met het argument dat in deze sector de vervoersstromen het meest intensief waren. Voorts was de commissie van mening dat bij alle lijnen de werkzaamheden het beste vanuit de binnenstad, dus met het ondergrondse gedeelte, zouden kunnen beginnen.²⁹ Volgens dit scenario zouden de toekomstige bewoners van de Bijlmer dus jarenlang op een metroverbinding met het centrum van de stad hebben moeten wachten.

In het rapport van het Bureau Stadsspoorweg over de volgorde van de aanleg der lijnen, dat in december 1965 werd voltooid, was deze relatie tussen stadsspoor en Bijlmer er wèl. De prioriteit werd nu aan de aanleg van de Oostlijn toegekend. De bouw van de Oostlijn zou technisch en juridisch minder problemen meebrengen dan die van de Noord-Zuidlijn; er hoefden geen ingewikkelde knelpunten als de ondertunneling van het Centraal Station te worden opgelost en de 'amovering' van bebouwing in de Nieuwmarktbuurt kon vanwege de geplande renovatie en aanleg van een verkeersweg toch al 'als een gegeven grootheid' worden opgevat. Een spoedige aanleg van de Oostlijn werd ook wenselijk geacht met het oog op de grootscheepse vernieuwing van het oostelijk stadsdeel, die intussen in gang was gezet, en de bouw van de geprojecteerde nieuwe wijk in Zuidoost, die 'geheel gecomponeerd [was] op het stadsspoor'.³⁰ In het bebouwingsplan voor de Bijlmermeer, dat door een apart team binnen Stadsontwikkeling was voorbereid en in juni 1965 door B&W van Amsterdam wereldkun-

27 A. de Groot, 'Het plan voor een stadsspoor in Amsterdam, *Openbaar vervoer* 1 (1968) 112-118; Pennekamp en Thijsen, 'Analyse', 113-114.

28 GAA, PW/SO, inv.nr. 450: Notulen bespreking wethouder PW – directie PW, 16 augustus 1966.

29 'Interimnota van de commissie Verkeer en Vervoer', 51-56.

30 *Nota Bureau Stadsspoorweg 1965-1. De volgorde van de aanleg der lijnen* (Amsterdam 1965) 18-19, 24, 26.

dig werd gemaakt (hoewel het gebied pas een half jaar later officieel voor twaalf jaar bij de hoofdstad zou worden gevoegd), nam de metro een centrale positie in; de woningen in deze ideale stadswijk waren zo gesitueerd dat de afstand tot het stadsspoor nooit meer dan enkele honderden meters bedroeg.³¹ Tegelijk met de volgorde in de aanleg der lijnen werd in het rapport van het Bureau Stadsspoorweg ook de volgorde van de constructiewerkzaamheden omgekeerd: de bouw zou niet in het centrum, maar juist aan de buitenkant van de stad, dus met het bovengrondse gedeelte, moeten beginnen. Het voordeel van deze werkwijze zou zijn, dat de voorbereidingstijd werd bekort en de exploitatie van de lijn eerder van start kon gaan. In de volgende jaren werd deze redenering ten gunste van de Oostlijn keer op keer herhaald. Naarmate de tijd verstreek, werd hierbij met steeds meer klem op de connectie tussen stadsspoor en Bijlmer gehamerd. De metro was voor de nieuwe stadswijk praktisch van levensbelang. Tienduizenden mensen zouden er rechtstreeks van afhankelijk zijn!³²

De bereikbaarheids crisis die de stad zou bedreigen, werd door de ideologen van PW in de late jaren zestig bovendien moeiteloos van een sociale en culturele dimensie voorzien. Zonder een systeem dat snel en frequent vervoer kon bieden, zou de 'samenhang' van de stad verloren gaan. 'Bepaalde buurten [zouden] in zekere zin min of meer afsterven', zo viel volgens De Gier te vrezin. Wanneer de reistijd van het ene punt in de stad naar het andere te lang zou worden, aldus De Groot, zouden vele ritten die niet met het werk te maken hadden achterwege blijven, met als gevolg een 'verarming van het communicatiepatroon' en uiteindelijk – als het fenomeen 'een grote omvang' zou aannemen – 'een desintegratie van het stedelijk leven'. Trams waren te traag om de eenheid te redden. Dat kon alleen met een stadsspoor.³³

Een stadsspoor werd ook noodzakelijk geacht met het oog op het proces van schaalvergroting waarin Amsterdam was betrokken. Dit was een derde argument van meer economisch-geografische aard, dat in het midden van de jaren zestig ter verdediging van de metroplannen naar voren werd geschoven. De verkeers- en vervoersproblemen van de binnenstad moesten niet op zichzelf worden bekeken, stelden de denkers van PW. Naast de oude binnenstad waren nieuwe centra van werkgelegenheid in ontwikkeling aan de rand van de stad, zoals Schiphol, Sloterdijk en het Westelijk Havengebied en in de nabije toekomst Zuidoost. Het was dus niet meer alleen het gebied binnen de Singelgracht, dat veel werkverkeer genereerde, maar ook een aantal andere 'concentratiepunten' van werkgelegenheid verspreid over de agglomeratie Amsterdam. Eigenlijk zou men voortaan beter Amsterdam *als geheel* als de binnenstad van de omringende regio kunnen beschouwen, meende De Gier. Naarmate de expansie van de 'subcentra' voortging, zouden behalve 'radiale' (straalvormige) verkeers- en vervoersstromen, die vanuit de lobben op de oude binnenstad waren gericht, ook steeds meer 'tangentiële' (raaklijnachtige) bewegingen tussen de groeipolen in de periferie plaatsvinden. Zulke bewegingen moesten uiteraard niet teveel tijd vergen. Mensen moesten niet anderhalf uur

31 Mentzel, *Bijlmermeer als grensverleggend ideaal*, 84-92, 127-164.

32 *Nota Bureau Stadsspoorweg 1965-1. De volgorde van aanleg der lijnen*, 24, 26; GAA, PW/SO, inv.nr. 450: Dossier stukken m.b.t. stadsspoor 1963-1966, Nota van het Bureau Stadsspoor over de aanleg van een stadsspoorweg (s.d. [eind 1966]) met name 3-4; GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 108: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling en het beheer van de Gemeentebedrijven, 17 februari 1966, f. 204, 216; inv.nr. 110: Notulen besloten gedeelte gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling, het beheer van de Gemeentebedrijven en de Vaste Commissie van advies en bijstand voor het verkeer, 29 april 1968, f. 9.

33 GAA, Commissie bijstand PW en SO, inv.nr. 109: Notulen vergadering, 13 april 1967, f. 258 c; inv.nr. 110: Notulen vergadering, 13 maart 1968, f. 183, p. 15; De Groot, 'Het plan', 114; idem, 'Studies', V 8; interview met ir. A. de Gier in: Kaiser en Schepers, 'De doorbraak door de Lastage', 194.



Afb. 4. Ontwerp Amsterdams metrolijnennet, 1968. Gemeentearchief Amsterdam.

onderweg zijn van de Bijlmer naar Sloterdijk. Tijd was immers geld! Hoe langer de reistijd, hoe hoger het kostenniveau in Amsterdam zou komen te liggen. Een tramsysteem was alweer onvoldoende om aan deze verwachte vervoersbehoefte te voldoen, aldus de ambtenaren.³⁴ De enige oplossing was te vinden in de aanleg van een stadsspoornet. Het net moest dan wel zo worden ontworpen, dat alle centra gemakkelijk konden worden bereikt. In het plan voor het lijnennet dat in het voorjaar van 1968 aan de raad werd voorgelegd, was met deze voorwaarde rekening gehouden. Voorgesteld werd om naast een drietal 'radiale' lijnen eventueel ook een 'tangentieële' lijn aan te leggen: een ringlijn, die Zuidoost via de ringspoorbaan in Zuid en West met Sloterdijk en de westelijke havens zou verbinden.³⁵

Amsterdam en de Spoorwegen

Het was niet uit liefde voor het publieke debat, dat B&W na het publiceren van de metroplannen anderhalf jaar lieten verlopen vóór ze het principe-besluit tot aanleg van een metro-net bij de raad in stemming brachten. Het college kon er slechts met de grootste moeite van worden overtuigd dat de burgers meer gelegenheid moest worden geboden om hun opinie over de stadsspoorplannen te uiten dan alleen, na lezing van de metrokrant, in huiselijke kring. Op de verschijning van het pamflet 'Geen metro in de binnenstad' in het voorjaar van 1968 werd bewust niet gereageerd.³⁶ Pas na lang aandringen van raadsleden van de PSP, de Boerenpartij en de KVP besloot het college vlak vóór de raadszitting een besloten *hearing* te organiseren, waar 'verschillende instellingen welke zich over de aanleg van een stadsspoorweg met beschouwingen tot het Gemeentebestuur hadden gewend' ten overstaan van adviescommissies uit de raad hun mening over de voorstellen van B&W mochten laten horen en alternatieve plannen mochten toelichten.³⁷ Daarmee was, wat B&W betreft, het publiek voldoende aan zijn trekken gekomen.

De ware reden voor het uitstel was het moeizame verloop van het overleg met de NS en de voortdurende onzekerheid over de financiering van het hele project. B&W wensten geen voorstel aan de raad te doen voordat meer duidelijkheid bestond over de rol van de NS en de manier waarop de uitvoering van het werk kon worden bekostigd. In de periode van herstel, wederopbouw en economische expansie na de oorlog hadden de Spoorwegen zich ten aanzien van uitbreiding van de rail-infrastructuur in Nederland lange tijd nogal passief opgesteld.

34 GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 108: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling en het beheer van de Gemeentebedrijven, 17 februari 1966, f. 202; inv.nr. 109: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling, het beheer van de Gemeentebedrijven en de Vaste Commissie van advies en bijstand voor het verkeer, 13 april 1967, f. 258 c, 258r; De Groot, 'Het plan', 112; idem, 'Studies', V 4, 8-10.

35 'Aanleg stadsspoorweg', *Gemeentblad 1968*, Ie Afdeling no.281, 457; in het tweede interimrapport van de commissie-Clerx, *Grondslagen voor het verkeer- en vervoerplan van Amsterdam. Nota over de mogelijkheden van de ringspoorbaan voor het stedelijke openbare personenvervoer* (Amsterdam, voorjaar 1962) 16-17, werd aan de bouw van een ringlijn voor het stadsspoor nog een zeer lage prioriteit toegekend. In de teksten van de *Nota Bureau Stadsspoorweg 1964-3. Het lijnennet en 1965-1. De volgorde van de aanleg der lijnen* werd de ringlijn niet genoemd; ze kwam wel voor op één van de kaarten die aan de eerste nota waren toegevoegd.

36 GAA, PW/SO, inv.nr. 461: Dossier besluiten van B&W, extr. boek der besluiten, 8 maart 1968.

37 GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 110: Notulen van de hearing inzake de aanleg van een stadsspoorweg-net, 29 april 1968; inv.nr. 110: Notulen vergadering, 13 maart 1968, f. 7, 11, 17; GAA, PW/ SO, inv.nr. 461: Dossier besluiten van B&W, extr. boek der besluiten, 5 april, 11 april, 26 april 1968; Kaiser en Schepers, 'De doorbraak door de Lastage', 34-35.

Een plan uit de laatste oorlogsjaren voor een nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Den Haag, die ondergronds van het Leidseplein via het Museumplein en de De Lairesestraat naar het Olympisch Stadion zou lopen en dan bovengronds een tracé langs Amstelveen, het Amsterdamse Bos en de 'wereld-luchthaven' Schiphol naar Leiden zou volgen – in verband waarmee in 1946 een vergunning voor grondboringen op verschillende plaatsen in Amsterdam-Zuid werd gevraagd – was weldra in een la verdwenen.³⁸ Uitbreiding van het spoorwegnet werd tot de jaren zestig niet meer aan de orde geacht. De NS beperkten zich in hoofdzaak ertoe, een paar oude of verwoeste stations te vervangen en de frequentie van diensten op het bestaande net ietwat te verhogen. Bij plannen voor stadsuitbreidingen werd de onderneming in het geheel niet betrokken en dat wilde zij ook niet. Dat aan de rand van de nieuwbouwwijken in Amsterdam-West toch een halte werd gevestigd (Amsterdam-Sloterdijk) berustte meer op toeval dan een vooruitziende blik.³⁹

Op het moment dat de metroplannen in de hoofdstad rijp waren voor besluitvorming in de raad, was de opstelling van de Spoorwegen echter drastisch veranderd. De NS waren met een verandering in het beleid van de rijksoverheid mee gezwenkt. Aansluitend op de nieuwe doctrine in het ruimtelijke orderingsbeleid dat stedelijke groei en verkeersvoorzieningen op lantere afstanden meer op elkaar moesten worden afgestemd, ging het bedrijf zich in de jaren zestig actiever met stedenbouwkundige planning bezighouden. Steunend op een eigen, nieuw gevormd planologisch apparaat probeerden de NS invloed uit te oefenen op de wijze waarop railverbindingen in nieuwe stadswijken en groeikernen werden geïntegreerd. Er kwamen nieuwe stations en haltes tot stand en voor het eerst sinds de oorlog werd weer aan een uitbreiding van het spoorwegnet gewerkt. De capaciteit voor het personenvervoer werd stelselmatig vergroot.⁴⁰ Bedrijfseconomisch rendement gold bij deze expansiepolitiek niet langer als maatstaf. Gelet op het groeiend belang dat de regering vanaf het midden van de jaren zestig toekende aan het openbaar vervoer, besloot de directie in het vervolg 'het maatschappelijk rendement' tot uitgangspunt van haar beleid te maken. De taak van de NS bestond naar haar opvatting primair hierin, de samenleving snel en frequent openbaar vervoer te bieden.⁴¹

Dat deze nieuwe strategie van de Spoorwegen tot problemen met Amsterdam leidde, was niet meer dan logisch. Terwijl Amsterdam van plan was de schaal van zijn openbaar vervoersysteem te vergroten, maakten de NS juist een begin met een proces van schaalverkleining. Amsterdam wilde het bestaande stelsel aanvullen met een grofmaziger structuur, de NS wensden hun interlokale systeem te completeren met een fijnmaziger netwerk. Deze tegengestelde trends leidden vanzelf tot conflicten. De Spoorwegen stelden zich op het standpunt dat de nieuw aan te leggen railinfrastructuur in de hoofdstad geschikt gemaakt moest worden voor medegebruik door de NS. Er moesten over de metropolen ook treinen kunnen rijden. De interesse van de Spoorwegen ging hierbij niet op de eerste plaats uit naar de Oostlijn. Deze verbinding, die voor een deel parallel liep aan de bestaande spoorlijn in het oostelijk deel van Amsterdam, voegde op zich niet zoveel aan het netwerk van de NS toe. Belangrijker vanuit de

38 GAA, PW/SO, inv.nr. 459: Dossier algemeen, brief directeur Publieke Werken aan wethouder Publieke Werken, 17 juni 1946; Pennekamp en Thijssen, 'Analyse', 72-73; R. Dijksterhuis, 'Spoorwegen en planologie. Vijftig jaar ruimtelijke ordening langs de rails' in: J.A. Faber (red.), *Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland* (Utrecht 1989) 134-177 aldaar 142.

39 Dijksterhuis, 'Spoorwegen en planologie', 143-145.

40 Ibidem, 148-153, 158-159.

41 J.W.P.P. van den Noort, 'Gemengde gevoelens. Vijftig jaar in de relatie NS-overheid' in: Faber, *Het spoor*, 208-251, aldaar 231-236, 247-248; vgl. ook de *Rijksbegroting 1966 hoofdstuk XII (Verkeer en Waterstaat)* (Den Haag 1966), memorie van toelichting, 3 en de *Tweede nota over de ruimtelijke ordening* (Den Haag 1966), 136.

optiek van de Spoorwegen was de geplande Noord-Zuidlijn. Als deze lijn door het hart van de stad ook door de trein kon worden gebruikt, zou een vitale schakel zijn gerealiseerd in een nieuwe spoorverbinding die vanuit het centrum van Den Haag via Schiphol en Amsterdam naar Purmerend zou moeten lopen – de herontdekte, afgestofte en opgepoetste Schiphollijn. De ‘hart op hart’ verbinding zou via een ‘prik onder de stad door’ naar de prille groeikern ten noorden van het IJ kunnen worden doorgetrokken.⁴²

Vanuit B&W en PW werden de verlangens van de Spoorwegen met diep wantrouwen bejegend. Het vermoeden bestond, dat de NS zich langs de weg van het medegebruik in feite een groot deel van de vervoersmarkt in de agglomeratie Amsterdam wilden toeëigenen. Amsterdam zou in dit opzicht als een soort *testcase* voor de Randstad fungeren. Het wantrouwen van de kant van de Amsterdammers werd extra gevoed, doordat tijdens een bijeenkomst van een overlegorgaan dat was ingesteld om over zaken te praten die zowel de NS als Amsterdam aangingen, in januari 1966 op initiatief van de Spoorwegen een voordracht werd gehouden over het AMTRO-plan van Kaiser en Van Witsen.⁴³ Van Witsen ontpopte zich enige jaren later zelfs als een officiële gesprekspartner: hij maakte namelijk in 1969 de overstap naar de planologische dienst van de NS. Wat deze profeet van tram en trein betrof, zaten de Amsterdammers er inderdaad niet ver naast. Van Witsen was van mening dat ‘grote afstanden [...] nu eenmaal bij de NS [hoorden]’. Als een gemeente van plan was ‘zo groot te bouwen’, dan moest ze in elk geval zorgen ‘dat de NS er ook wat aan hadden’.⁴⁴ Aan die opvattingen gaf hij ook publiekelijk lucht. De meer gematigde geluiden die andere topfiguren bij de NS lieten horen, konden de argwaan bij het stadsbestuur en de ambtenaren tegenover de bedoelingen van de Spoorwegen niet wegnemen. Wie kon zeggen wat het bedrijf werkelijk in zijn schild voerde? De Amsterdammers waakten er met het oog op de houding van ‘Den Haag’ echter wel voor, samenwerking met de NS categorisch uit te sluiten. Daarmee zouden ze sympathie kunnen verspelen. De argumenten die tegen het medegebruik van de infrastructuur werden aangevoerd, waren technisch van aard. Een stadsspoor stelde nu eenmaal andere eisen dan een trein, betoogde men: de afstand tussen de haltes was korter en de snelheid lag veel lager. Het zou praktisch onmogelijk zijn, de beide systemen efficiënt en veilig te combineren. Stadsvervoer en regionaal vervoer konden in hoofdzaak het beste gescheiden blijven. In geen geval mocht de beslissing over de aanleg van het metronet afhankelijk zijn van integratie met de plannen van de NS.⁴⁵

Die slag haalden de Amsterdammers binnen. Nadat ze de bekende reeks argumenten ten

42 GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 110: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling, het beheer van de Gemeentebedrijven en de Vaste Commissie van advies en bijstand voor het verkeer, 13 maart 1968, f. 2; GAA, PW/SO, inv.nr. 450: Dossier notulen directiebesprekingen t/m 1968, notulen bespreking wethouder PW – directie PW, 14 april 1967; inv.nr. 458: Dossier algemeen, kopie brief president-directeur NS aan minister Verkeer en Waterstaat, 13 juli 1972; inv.nr. 461: Dossier notulen Bureau Stadsspoor 1971-1973, notulen vergadering, 24 maart 1972; Pennekamp en Thijsen, ‘Analyse’, 97-98, 112, 122, 141; interview met ir. M. van Witsen in: Kaiser en Schepers, ‘De doorbraak door de Lastage’, 215-216.

43 Pennekamp en Thijsen, ‘Analyse’, 113-115.

44 Interview met ir. M. van Witsen, in: Kaiser en Schepers, ‘De doorbraak door de Lastage’, 214-215.

45 GAA, PW/SO, inv.nr. 450: Dossier 1963-1966, leidraad voor bespreking tussen vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Bureau Stadsspoor, 15 november 1966; inv.nr. 459: Dossier kredieten/kosten/subsidies, memo directeur Publieke Werken voor wethouder Publieke Werken, 29 september 1967; inv.nr. 459: Dossier algemeen 1946-1969, Aide-memoire voor gesprek met staatssecretaris Keijzer, 16 januari 1968; GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 108: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling en het beheer van de Gemeentebedrijven, 17 februari 1966, f. 209-210; inv.nr. 109: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling, het beheer van de Gemeentebedrijven en de Vaste Commissie van advies en Bijstand voor het verkeer, 13 april 1967, f. 258 e; interview met H. Lammers, in: Kaiser en Schepers, ‘De doorbraak door de Lastage’, 198.

gunste van het stadsspoor aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat hadden voorgesteld, waarbij ze in het bijzonder de nadruk legden op de noodzaak van de bereikbaarheid van het centrum en het betrekken van de nieuwe woonwijken bij de rest van de stad, kregen ze in het najaar van 1967 de toezegging los dat de aanleg van een metro in Amsterdam in aanmerking kon komen voor subsidie door het rijk. De NS zouden geen actie mogen ondernemen zonder instemming van het rijk en de gemeente. Over het doortrekken van de Schiphollijn naar Purmerend zou onder leiding van de staatssecretaris nog verder worden overlegd.⁴⁶ De connectie met de plannen van de NS kwam de voorstanders van de metro later, ironisch genoeg, nog goed van pas.

Het rijk, het geld en de buurt

De mogelijkheid om voor de aanleg van een stadsspoorwegnet financiële steun van buiten te krijgen was pas in het midden van de jaren zestig ontstaan. Er aan ten grondslag lag een fundamentele verschuiving in de wijze waarop het proces van ruimtelijke ordening in Nederland zich voltrok en de ideeën die hierbij als leidraad dienden. Het zwaartepunt in dit proces kwam na 1960 in plaats van bij gemeenten en provincies steeds meer bij het rijk te liggen. Besluitvorming over ruimtelijke ordening werd in toenemende mate gecentraliseerd.⁴⁷ Een van de kernelementen in het denken over ordening op nationaal niveau – zoals in de *Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening* uit 1966 tot uitdrukking kwam – was de opvatting dat ‘vóór alles een onderlinge afstemming van de ruimtelijke plannen en die op het gebied van verkeer en vervoer [nodig] was’. ‘Zowel [...] het ruimtelijke als [...] het verkeer- en vervoersprobleem’ kon op de lange termijn alleen door een ‘integrale benadering’ worden opgelost. Groeikerken en stadsuitbreidingen moesten van meet af aan voorzien zijn van een goed wegensstelsel en ‘de noodzakelijke verbindingen voor het openbaar vervoer’. Voor stadscentra werd ‘uitbouw van het openbaar vervoer’ zelfs de enige mogelijkheid geacht. Nederlandse binnensteden waren uit historisch, maatschappelijk en cultureel oogpunt te waardevol om prijs te geven aan motorisering. Welke vorm het openbaar vervoerssysteem in een bepaalde stad zou moeten krijgen, hing af van de schaal van de bevolkingsconcentratie. Zo dacht de regering voor Amsterdam aan ‘een railstelsel op vrije baan [...] en zeer goede aansluitingen met enige stations in enige richtingen op het landelijke spoorwegnet’. Het rijk was bereid, de aanleg van dergelijke voorzieningen op het gebied van het openbaar vervoer financieel te ondersteunen.⁴⁸ In de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1967 werd hier voor het eerst expliciet ruimte voor geschapen. Gemeenten die een stadsspoorweg wilden aanleggen, konden in het vervolg dus voor subsidie aankloppen bij het rijk.⁴⁹

Voor het toekennen van een subsidie aan Amsterdam was echter wel vereist, dat de gemeen-

46 GAA, PW/SO, inv.nr. 450: Dossier 1963-1966, leidraad voor bespreking vertegenwoordigers Ministerie Verkeer en Waterstaat en Bureau Stadsspoorweg, 25 november 1966; inv.nr. 459: Dossier kredieten/ kosten/ subsidies, extr. boek der besluiten B&W, 20 oktober 1967; Dossier algemeen 1946-1969, brief B&W aan staatssecretaris Verkeer en Waterstaat, 13 november 1967.

47 H. van der Cammen en L.A. de Klerk, *Ruimtelijke ordening. Van plannen komen plannen* (Utrecht/Antwerpen 1986) 329-330.

48 *Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland*, 127-136; GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 109: Notulen, 13 april 1967, f. 258 B.

49 Van der Cammen en De Klerk, *Ruimtelijke ordening*, 329-330.

teraad zich eerst in principe voor de komst van het stadsspoor zou uitspreken.⁵⁰ Daarom kreeg B&W vanaf eind 1967 opeens weer vliegende haast met het afronden van de besluitvorming door de raad. Amsterdam moest zijn aanspraak op subsidie waarmaken! Er mocht door de raad niet worden getalmd, verklaarde wethouder De Wit in de commissievergadering van maart 1968 waarin de concept-voordracht van B&W voor het besluit over de metro aan de orde kwam. Er was lang genoeg gepraat. B&W zouden in het overleg met het rijk en de NS sterker staan als zij zich verzekerd wisten van de steun van de raad. De meerderheid van de commissieleden ging met het voorstel akkoord.⁵¹ Nauwelijks twee maanden later volgde vrijwel de gehele raad.

Maar toen de subsidie eenmaal was verleend en het werk daadwerkelijk ter hand was genomen, deed zich een reeks van problemen voor die noch door de ambtenaren van PW noch door B & W was voorzien. De buurt in het hart van Amsterdam die tot dan toe alleen als object van 'amovering' en 'reconstructie' was beschouwd, bleek opeens een brandpunt van verzet te worden tegen de grootse plannen op verkeersgebied die door het stadsbestuur waren ontvouwd. De weerstand werd al spoedig zo sterk, dat het oude plan de Lastage te doorsnijden met een brede verkeersweg in 1972 door de gemeenteraad werd geschrapt.⁵² Daardoor werd ook de voltooiing van de Oostlijn ernstig bemoeilijkt: in het ontwerp was er immers steeds vanuit gegaan, dat de tunnel voor het stadsspoor eenvoudig onder de open ruimte kon worden aangelegd die tevoren met de doorbraak voor de verkeersweg was gecreeërd. De opkomst van het verzet in de Nieuwmarkt ging bovendien samen met een toenemende verdeeldheid binnen de PvdA. De steun voor voortzetting van de metro-aanleg bij de grootste fractie in de raad werd zodoende uiterst onzeker.⁵³ En tenslotte werd de oorspronkelijke begroting van het project met straatlengten overschreden. De royale overschrijding, die bij een herbegroting in december 1972 op 410 miljoen gulden werd geraamd, kon voor maar iets meer dan de helft (225 miljoen) op het conto van de loon- en prijsstijging worden geschreven die zich sinds het eerste kwartaal van 1969 had voorgedaan. De rest (185 miljoen oftewel 46 procent) moest als reëel worden beschouwd, zo zette B&W in mei 1973 uiteen in een uitvoerige nota aan de raad.⁵⁴

Volgens de analyse van het college was de afwijking door een combinatie van factoren ontstaan. Om te beginnen was de begroting veel te snel in elkaar gezet. De ramingen waren gemaakt op een moment dat vele kostenposten nog niet voldoende konden worden overzien. De overhaaste werkwijze had deels te maken met de wens van het college van B&W om zo snel mogelijk een verbinding tussen de in aanbouw zijnde Bijlmer en de oude stad tot stand te brengen en om de besluitvorming over de aanleg van deze lijn af te ronden, voordat de zittingstermijn van de raad, die zich in 1968 in meerderheid voorstander van de metro had verklaard, zou zijn verstreken. Ook het standpunt van het rijk dat een definitief besluit over de subsidietoekenning eerst kon worden genomen als er een begroting van de aanlegkosten van de hele Oostlijn beschikbaar was, speelde een rol. Daarbij was pas in een vrij laat stadium (eind 1969) bekend geworden, dat het rijk niet alleen het bovengrondse traject wilde subsi-

50 GAA, PW/SO, inv.nr. 450: Dossier besluiten van B&W, extr. boek der besluiten B&W, 12 augustus 1966; Dossier kredieten/kosten/subsidies, extr. boek der besluiten B&W, 20 oktober 1967; SO 459 dossier metro Algemeen 1946-1969, extr. boek der besluiten B&W, 21 april 1967, brief B&W aan Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, 13 november 1967.

51 GAA, Commissie Bijstand PW en SO, inv.nr. 110: Notulen gezamenlijke vergadering van de Commissies van Bijstand voor het beheer van de Publieke Werken en Stadsontwikkeling, het beheer van de Gemeentebedrijven en de Vaste Commissie van advies en bijstand voor het verkeer, 13 maart 1968, f. 10-11.

52 Mamadouh, *De stad in eigen hand*, 132-135; Kaiser en Schepers, 'Doorbraak in de Lastage', 74-89.

53 Rosenthal, *Rampen*, 191, 203, 212-214.

54 'Nota inzake de oostlijn van de metro', *Gemeentebled 1973*, Ie Afdeling II no. 520, 841-936, aldaar 846.

diëren, maar ook het gedeelte onder de grond; toen de begroting van de hele Oostlijn werd ingediend, waren met name de kosten van het laatste onderdeel nog zeer onvolledig bekend. Maar tijdens de uitvoering was eveneens het een en ander gebeurd dat tot de kostenoverschrijding had bijgedragen. Tegenvallers waren niet of onvolledig bij de hoogste instanties gesignaleerd. Het werk had veel minder vloeiend en continu kunnen verlopen dan vooraf was gedacht. Als gevolg van 'bestuurlijke beslissingen' was het tussentijds nodig gebleken allerlei speciale voorzieningen te treffen om te zorgen dat het verkeer ongehinderd voortgang kon vinden en de bestaande bebouwing werd ontzien, zonder dat de financiële consequenties van deze maatregelen voldoende waren ingeschat. De gang van zaken rond de Nieuwmarkt was hier een voorbeeld van.⁵⁵

Toch kwam de samenloop van problemen de 'harde kern' binnen het college niet in alle opzichten slecht uit. Deze 'harde kern' (ook wel genaamd: de 'Troika'), bestaande uit burgemeester mr. I. Samkalden, wethouder en loco-burgemeester A.A. Verheij (CPN) en wethouder H. Lammers (PvdA), die de portefeuille van Publieke Werken en Stadsontwikkeling beheerde, wilde de Oostlijn van de metro hoe dan ook zo snel mogelijk volgens het geplande tracé door de Nieuwmarkt voltooien.⁵⁶ Interne politieke problemen werden in het overleg met het rijk als hefboom gebruikt om verhoging van de subsidie los te krijgen (boven de compensatie voor loon- en prijsstijgingen die reeds eerder was toegezegd). De situatie in Amsterdam gedoogde niet dat een beslissing over deze zaak werd uitgesteld, zo hield Lammers de minister van Verkeer en Waterstaat herhaaldelijk voor. De onzekerheid in de Nieuwmarktbuurt mocht niet lange tijd voortduren. Er was haast geboden!⁵⁷ Tegenover de raad werden ook de wensen van de NS als wapen in de strijd geworpen. Van een conflict tussen de Spoorwegen en Amsterdam leek even geen sprake te zijn. Het was van het hoogste belang de Oostlijn door te trekken tot het Centraal Station, zei B&W, om de mogelijkheid open te houden, de lijn aan de ene kant aan te sluiten op een verbinding in de richting van Schiphol en Amstelveen, en aan de andere kant op een spoorlijn in de richting van de groeikern Purmerend. En verklaarde de NS niet zelf dat ze 'voor een optimale openbare vervoersvoorziening in Amsterdam' een korte en eenvoudige overstapaccommodatie tussen de N.S.-lijnen en de Oostlijn van de metro van groot belang achtte en daarom 'een uitgesproken voorkeur [had] voor een beëindiging van de oostlijn op het stationsplein C.S.'⁵⁸ De strategie werkte. In de zomer van 1974 kwam het bericht van de minister van Verkeer en Waterstaat dat hij steun zou verlenen aan de afbouw van de Oostlijn volgens het oorspronkelijk vastgestelde tracé.⁵⁹ Ook de raad ging na veel hangen en wurgen akkoord. De prijs was wel dat het besluit van 1968 tot de aanleg van een stadsspoornet voor de rest werd ingetrokken. Het metronet zou voorlopig niet worden voltooid.

55 Ibidem, 841-842, 848-852.

56 Rosenthal, *Rampen*, 195-203.

57 GAA, PW/SO, inv.nr. 460: Dossier kredieten/kosten/subsidies 1972-1973, verslag van de op dinsdag 16 januari 1973 met de Minister van Verkeer en Waterstaat gehouden bespreking; Dossier kredieten/kosten/subsidies 1974, brief B&W aan Minister van Verkeer en Waterstaat, 13 maart 1974; SO 458, Dossier algemeen stadsspoor, verslag gesprek van wethouder H. Lammers met directeur-generaal voor het Verkeer mr. J. Vrij, 26 april 1973.

58 'Nota inzake de oostlijn van de metro', 843-844; 'Aanvullende nota inzake de aanleg van de oostlijn van de metro', *Gemeentebled* 1973, 1e Afdeling II no. 637, 1203-1204; interview met H. Lammers in: Kaiser en Schepers, 'De doorbraak door de Lastage', 198-199.

59 GAA, PW/SO, inv.nr. 460: Dossier kredieten/kosten/subsidies 1974, brief minister van Verkeer en Waterstaat aan B&W, 24 juni 1974.



Afb. 5. Protestboot met spandoek tegen enkele leden van B&W op de Kloveniersburgwal, april 1975; afgebeeld is 'de junta van Amsterdam': Wethouder Verheij, burgemeester Samkalden en wethouders Lamers en Van Duijn. Foto Cok Zouteriks. Gemeentearchief Amsterdam.

Marges van beleid: een vergelijking

Het leven met een incompleet metronet bleek evenwel niet ondraaglijk. Er braken niet zulke apocalyptische tijden aan als PW had voorspeld. De binnenstad werd niet onbereikbaar. Amsterdam raakte niet verstopt. Het stedelijk leven ging niet tot ontbinding over. Mensen leken wonderwel met elkaar te blijven communiceren. Een van de redenen waarom de werkelijke consequenties afweken van de voorspelde, was natuurlijk dat een belangrijke vooronderstelling waarop de projecties waren gebaseerd niet bleek te kloppen. Amsterdam groeide niet door tot een miljoen inwoners rond 1980, maar verloor in minder dan twintig jaar tijd een aanzienlijk deel van zijn bevolking. Het inwonertal daalde van 860.000 in 1967 tot 670.000 in 1984; pas in de tweede helft van de jaren tachtig deed zich weer een langzame stijging voor. Tienduizenden Amsterdammers namen de wijk naar overlooptgemeenten als Purmerend, Hoorn, Lelystad en Almere. Het aantal arbeidsplaatsen in de binnenstad zakte tot een niveau rond de 80.000. De werkgelegenheid in subcentra aan de periferie van de stad, zoals Zuid-oost, de Zuid-as, Schiphol en het gebied rond Sloterdijk groeide in de jaren tachtig en negentig intussen sneller toe dan verwacht. Een andere reden waarom rampen uitbleven, lag in het toepassen van maatregelen op verkeers- en vervoersgebied die De Gier en de zijnen gekarakteriseerd zouden hebben als 'vormen van improviseren': het creëren van vrije trambanen, het aanleggen van een netwerk van fietspaden en het 'ontmoedigen' van autoverkeer in de binnenstad door rijstroken te versmallen en stoepen met duizenden Amsterdammertjes te be-

zaaien.⁶⁰ De NS wisten hun aandeel in de vervoersmarkt in de agglomeratie te vergroten door, niet lang nadat de uitbreiding van het metronet was stopgezet (en daarmee tevens de voorbereiding van de Noord-Zuidlijn en de ‘prik onder de stad’ naar Purmerend) en het doortrekken van de Schiphollijn naar het Museumplein om politieke redenen onmogelijk was gebleken, de constructie van een spoorlijn over de ringspoorbaan ter hand te nemen. Hierdoor werd de Schiphollijn ‘om de west’ met Sloterdijk en het Centraal Station en ‘om de zuid’ met het subcentrum in Amsterdam-Zuid en de nieuw aangelegde lijn naar Almere en Lelystad verbonden.⁶¹

Toch mag hieruit niet worden afgeleid dat het hele concept van het stadsspoor eigenlijk misplaatst is geweest. Het woord ‘metro’ mag na 1975 dan wel jarenlang als een vloek hebben geklonken, de gedachte was daarom nog niet irrelevant voor de ontwikkeling van de stad. De ideeën die in de jaren zestig bij PW leefden, maakten zo’n vijftien jaar na de crisis in iets aangepaste vorm een sluipende come-back. In de jaren negentig werden weer volop plannen gemaakt voor een uitbreiding van het metronet, waarbij het ontwerp van weleer in bepaalde opzichten opnieuw als uitgangspunt diende. In de zomer van 1997 werd de ringlijn Zuidoost via de Zuid-as naar het westelijk havengebied geopend en viel tevens de definitieve beslissing over de aanleg van de Noord-Zuidlijn door de binnenstad naar Amsterdam-Noord.⁶² Op een symposium over het aloude thema ‘bereikbaarheid’, dat in mei 1998 onder auspiciën van de Dienst Ruimtelijke Ordening plaatsvond, werd door een scheidende ambtenaar van de dienst de stelling verdedigd dat de metro weliswaar eigenlijk ‘een maatje te groot [was] voor Amsterdam’ maar ‘een goede markt’ zou kunnen verwerven ‘op regionale schaal’. Het zou dan niet alleen gaan ‘om de relaties met het centrum van Amsterdam, maar evenzeer om de relaties tussen de onderdelen van de gehele regio met elkaar’. De ‘maat van de regio Amsterdam’ zou zelfs worden bepaald door ‘de reikwijdte van de metro’.⁶³

De meest interessante vraag is niet, waarom de voorspellingen van PW niet juist bleken te zijn, maar waarom voortzetting van het metroproject in Amsterdam na 1975 lange tijd zoveel moeilijker is geweest dan in die andere Nederlandse stad waar vanaf de jaren vijftig aan de opbouw van zo’n openbaar vervoerssysteem werd gewerkt, Rotterdam. In de Maasstad ging de uitbreiding van het metronet immers tot 1986 continu door. Naast een verlenging van de Noord-Zuidlijn, waarvan het eerste deel in 1968 was geopend, werd in deze periode ook een complete nieuwe lijn van Rotterdam-West via de binnenstad naar de nieuwbouwwijken Ommoord en Zevenkamp in Oost gerealiseerd.⁶⁴ Waarom liepen de ontwikkelingen in Amsterdam en Rotterdam tijdelijk zo sterk uiteen?

De verklaring kan niet alleen liggen in de aanwezigheid van een oppositiebeweging of in de bemoeienis van het rijk. Ook in Rotterdam ontstond rond 1970 een toenemend verzet tegen de veronderstelde autonomie van de technici bij de ruimtelijke vormgeving van de stad. Terwijl in Amsterdam PW door velen als de kwade genius werd beschouwd, was het in de Maasstad vooral de Dienst Gemeentewerken die de naam kreeg een ‘staat in de staat’ te vormen.

60 Roegholt, *Amsterdam na 1900*, 350-351, 375, 386-387; Wallagh, *Oog voor het onzichtbare*, 252, 258.

61 Pennekamp en Thijssen, ‘Analyse’, 140-183; Ronald Honig, ‘Railinfrastructuur in Amsterdam. Trein, metro, sneltram’, *Plan Amsterdam* 2, 9/10 (1996) 1-10.

62 Honig, ‘Railinfrastructuur’, 18-22.

63 Wim Hartman, ‘Concurrerende bereikbaarheden’ in: W. Hartman, F. Sanders en J. Brouwer, *Bereikbaarheid. Het stuur aan de ruimtelijke ordening* (Amsterdam 1998) 3-22, aldaar 15, 18.

64 Peter Spek, *Rotterdam bouwt een metro. Kwart eeuw metro* (Rotterdam 1986) 7, 14-16.

Klachten over gebrek aan informatie en inspraak inzake de voorbereiding en uitvoering van grote infrastructurele projecten waren evenmin van de lucht. Plannen voor een autoweg over het ‘Rotte-tracé’ of een ‘Willemstunnel’ voor het verkeer onder de Maas riepen heftige reacties onder de bevolking op. Ook Rotterdam ondervond vanaf het midden van de jaren zeventig de gevolgen van de terughoudendheid van het rijk bij het subsidiëren van metroplannen. Dat de Oost-Westlijn voor bijna de helft van het achttien kilometer lange tracé als sneltramnet werd uitgevoerd, was een gevolg van het gegeven dat de regering niet bereid was steun te geven om het hele traject als metronet te exploiteren.⁶⁵ Het kritische verschil tussen Amsterdam en Rotterdam lag eerder in de wijze van planning en uitvoering van de metroprojecten en de politieke context waarin de besluitvorming erover plaatsvond.

Anders dan in Amsterdam was de drijvende kracht achter de plannenmakerij voor de metro in Rotterdam niet het apparaat van ‘Stadsontwikkeling’ – dat in de Maasstad sinds 1931 een afzonderlijke dienst vormde – maar de Dienst Gemeentewerken.⁶⁶ Gemeentewerken gaf de toon aan, Stadsontwikkeling speelde slechts een secundaire rol. De *auctor intellectualis* van de metro in Rotterdam was de chef van de afdeling Tunnelbouw ir. G. Plantema, die later directeur van Gemeentewerken werd.⁶⁷ Dit verschil in institutionele achtergrond werkte door in het hele voorbereidingsproces voor de bouw van de metro. Terwijl in Amsterdam het idee om een stadsspoor aan te leggen, voortkwam uit een totaalvisie op de ontwikkeling van de stad, ontstond het plan in Rotterdam als antwoord op het probleem hoe een tramverbinding van voldoende capaciteit tussen Noord en Zuid tot stand kon worden gebracht. Het ‘kleinste metrolijntje ter wereld’ was van oorsprong een uit zijn krachten gegroeide tramtunnel onder de Maas. Het is waar dat op het moment dat de Rotterdamse gemeenteraad in 1959 besloot de door Plantema en zijn chef ir. J.A.C. Tillema gepousseerde oplossing voor het vraagstuk van de rail-oeververbinding te aanvaarden, ook al een begin was gemaakt met het opstellen van plannen om deze basislijn uit te bouwen tot een heel metronet. De studies die de grondslag legden voor de uitbreiding van het systeem werden uitgevoerd door een Commissie Openbaar Vervoer, waarin zowel vertegenwoordigers van Stadsontwikkeling als van Gemeentewerken zitting hadden.⁶⁸ Evenals in Amsterdam werd hierbij rekening gehouden met de groeiende verkeers- en vervoersbehoefte die door de aanleg van de nieuwe stadswijken zou ontstaan. Maar de flexibiliteit in de Rotterdamse ontwerpen was veel groter. Er kon altijd wel een onderdeel worden weggelaten of toegevoegd. Een aftakking meer of minder was geen probleem. Deze rekkelijke houding strekte zich ook uit tot de exploitatievorm. Hoewel de voorkeur van Gemeentewerken bepaald niet uitging naar een sneltram, maakte de dienst er geen probleem van, de plannen voor de oost-westlijn in AMTRO-achtige richting aan te passen, toen eenmaal duidelijk werd dat een volledige exploitatie in metrovorm politiek niet haalbaar was.⁶⁹ In tegenstelling tot Stadsontwikkeling in Amsterdam had Gemeentewerken in Rotterdam er geen moeite mee partiële, stapsgewijze oplossingen te accepteren – als er maar

65 Herman Moscoviter, ‘Een civieltechnische supermarkt van alle tijden’ in: Herman Moscoviter (red.), *Op de groei gemaakt. ‘Geriefelijkheden voor een wel-ingerigte stad’. Anderhalve eeuw Gemeentewerken Rotterdam* (Rotterdam 1996) 17-49, aldaar 43-44. 190; Spek, *Rotterdam bouwt een metro*, 14-16.

66 Het hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling (en secretaris van de commissie-Clerx) in Amsterdam, ir. A de Gier, was overigens afkomstig uit Rotterdam.

67 Moscoviter, ‘Een civieltechnische supermarkt’, 40-42; Paul van de Laar, ‘Bouwen, breken en dempen om te bewegen’ in: Moscoviter, *Op de groei gemaakt*, 175-195, aldaar 190.

68 Spek, *Rotterdam bouwt een metro*, 10-11; Moscoviter, ‘Een civieltechnische supermarkt’, 40-42; Van der Laar, ‘Bouwen, breken en dempen’, 190-191.

69 Spek, *Rotterdam bouwt een metro*, 7, 11, 14, 43.

gebouwd kon worden. In de plannen van Stadsontwikkeling in Amsterdam zat daarentegen weinig of geen speling.

De manoeuvreerruimte waarover de technici en politici in Rotterdam bij de uitvoering van de metroplannen beschikten, was zowel door toedoen van hun eigen beleid als dankzij externe omstandigheden aanzienlijk groter dan die van hun collega's in Amsterdam. Ze waren voor de uitbouw van het metronet minder afhankelijk van de toekenning van omvangrijke subsidies door de nationale overheid. Het begin van de eerste stamlijn lag er al voordat de subsidieregeling van het rijk van kracht werd. Het stuk van het Centraal Station naar Zuidplein, waarvan de bouw in 1960 van start ging, werd nog volledig door de stad zelf betaald.⁷⁰ Zowel bij de Noord-Zuidlijn als bij de Oost-Westlijn was het moeilijkste deel van het werk al voorbij, voordat stagnatie kon optreden door het krappere worden van de financiële middelen bij het rijk of door toenemend verzet tegen de overlast van de metrobouw vanuit bepaalde groepen in de burgerij. Het procédé dat in de Maasstad werd gevolgd, was namelijk omgekeerd aan dat van Amsterdam: men begon met het ondergrondse deel in het centrum en bouwde de lijn vervolgens stap voor stap uit naar de periferie van de stad. Om de uitbreiding te financieren hoefde men dus niet voor een groot bedrag aan steun ineens bij Verkeer en Waterstaat aan te kloppen. Men kon aanvragen indienen naar gelang de behoefte zich voerde en het budget van het departement het toeliet. 'In het najaar wilde het nog wel eens gebeuren, dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat gelden overhield die andere gemeenten niet hadden kunnen verwerken. Wij werden dan gebeld en gevraagd of we die gelden konden gebruiken voor verdere verlengingen. We hoefden dan maar een bestek uit de kast te trekken en de zaak was zo geregeld', aldus Plantema.⁷¹ Achteraf had het gemeentebestuur van Amsterdam er spijt van, dat men niet net als in Rotterdam met het rijk zo'n systeem van deelkredieten had afgesproken; dan had men niet in een keer de hele begroting hoeven te maken op het moment dat nog niet alle kosten precies waren te overzien en had men waarschijnlijk dus niet zulke grote tegenvallers geïncasseerd.⁷² In tegenstelling tot de Amsterdammers legden de Rotterdammers zich ook geen zelfdwang op, door een directe koppeling te leggen tussen de uitvoering van de metroplannen en de uitbreiding van de stad. Al werd bij het ontwerp van Ommoord en Zevenkamp net als bij de opzet van de Bijlmer reeds in een vroeg stadium rekening gehouden met de komst van de metro, de technici en politici gingen nooit zover dat ze het tijdschema van de metro-aanleg lieten dicteren door het tempo waarin de nieuwe stadswijken uit de grond verzezen.⁷³

Het 'gevaar' van concurrentie op het stadsspoornet was in het geval van Rotterdam bovendien veel kleiner. Het lijnennet in de Maasstad had een zodanig patroon, dat medegebruik voor de Spoorwegen minder interessant was. De behoefte om de NS buiten de deur te houden werd door de Rotterdammers daarom niet zo scherp gevoeld. De metro werd bovendien nooit de inzet van een bittere factiestrijd binnen de heersende politieke partij. De socialisten in Rotterdam waren over deze zaak niet zo onderling verdeeld als hun broeders in Amsterdam. De kosten van het project werden trouwens veel beter bewaakt.⁷⁴ Een politieke crisis, die de voortzetting van de metrobouw voor jaren verlamde, heeft zich daardoor aan de Maas niet

⁷⁰ Ibidem, 6, 11.

⁷¹ Ibidem, 42.

⁷² 'Nota inzake de oostlijn van de metro', 852.

⁷³ Spek, *Rotterdam bouwt een metro*, 7-8.

⁷⁴ Ibidem, 42.



Afb. 6. Metrobouw in de Nieuwmarktbuurt, oktober 1975. Foto ANP. Gemeentearchief Amsterdam.

voorgedaan. Het ‘Coolingseffect’ bleek per slot van rekening toch minder schadelijk te zijn dan het ‘Nieuwmarkteffect’.

Besluit

Het standaardbeeld van het ehech van de metro in Amsterdam is eenzijdig. De strijd rond de aanleg van het stadsspoor kan niet eenvoudig worden geïnterpreteerd als een conflict tussen ‘functionalisten’ en ‘romantici’ of ‘grootschaligen’ en ‘kleinschaligen’, waarbij PW tekeer ging als een tyrannosaurus die ongevoelig was voor de kreten van de homo sapiens. PW was niet zo’n autonome grootheid als de traditionele voorstelling van zaken het wil. PW wikte, maar de politiek beschikte. Het was niet Clerx, Van Walraven of De Gier, die deze radicale ingreep in de infrastructuur van Amsterdam erdoor drukte, maar het college van B&W. Zeker, het was PW (en vooral Stadsontwikkeling), dat het beleid van een batterij aan argumentatie voorzag, maar de keuze om die richting in te slaan en door dik en dun aan de eenmaal uitgezette lijn vast te houden, lag bij de bestuurders van de stad; het raderwerk had al in 1960, 1963, 1966, 1968 of 1973 tot stilstand kunnen komen als een wethouder van PW dat werkelijk had gewild.

‘Functionalistisch’ of ‘grootschalig’ zijn ook te grove termen om de gedachtenwereld bij PW, waaruit het pleidooi voor het stadsspoor voortkwam, afdoende te beschrijven. Kenmer-

kend voor deze wereld was de hoge waardering voor kwaliteiten als ‘samenhang’, ‘totaliteit’ en ‘structuur’. Een ‘oplossing’ voor een ‘probleem’ in de ruimtelijke ordening diende consistent, afgerond en wetenschappelijk onderbouwd te zijn; halve maatregelen werden niet geaccepteerd. Een goed stuk werk kende geen losse eindjes. De ‘maakbaarheid van de samenleving’ werd bij PW niet lichtvaardig opgevat.⁷⁵ De Gier, de intellectuele vader van de metro, bezat deze instelling in optima forma. Zoals een studiegenoot uit Delft opmerkte: ‘[De Gier’s] visie was nuchter en glashelder zoals een elegante oplossing van een wiskundig probleem da[t] kan zijn: plotseling ontstaat duidelijkheid over samenhangen, plotseling passen de stukken in een onoplosbaar lijkende puzzel in elkaar’.⁷⁶ Dit denken in samenhangen, totalen of structuren hoefde niet per se in strijd te zijn met het streven naar behoud van compacte, kleinschalige, historisch gegroeide verbanden. Integendeel, de keuze voor het stadsspoor was voor een deel juist een consequentie van het feit dat een alternatieve oplossing voor het verkeers- en vervoersprobleem in Amsterdam, die tot een veel radicaler aanval op kleinschaligheid had geleid, binnen PW niet acceptabel werd geacht: het volledig ondergeschikt maken van de ruimtelijke orde aan het autoverkeer.

Wat de aanleg van de metro betreft, kan de relatie van politici en technici met ‘grootschaligheid’ evenzeer in passieve als in actieve zin worden opgevat. Ze waren net zo goed ‘object’ als ‘subject’ van een proces van schaalvergroting. Het metroproject markeert duidelijk een overgang in schaal. Het was de eerste grote vernieuwing op het gebied van de infrastructuur in Amsterdam die niet langer vrijwel exclusief onder controle van de stad zelf tot stand kon worden gebracht; de IJ-tunnel was uiteindelijk nog zonder enige bijdrage van het rijk gefinancierd.⁷⁷ De bouw van het stadsspoor was niet meer, zoals infrastructurele projecten in het verleden, bijna uitsluitend een Amsterdamse zaak. De manoeuvreerruimte van de Amsterdamse politici en technici was beperkt, niet alleen door toedoen van hun eigen beleid, maar ook als gevolg van omstandigheden waar ze zelf weinig greep op hadden. Het tempo waarin het project voortging en de wijze waarop dat gebeurde, werden in sterke mate door de invloed van externe actoren bepaald. Er werd meer dan vroeger rekening gehouden met de opstelling van ‘hogere machten’ als de Nederlandse Spoorwegen en het rijk. Het was mede om die reden dat de voorstanders van de metro bij de voorbereiding en uitvoering zo veel haast betrachtten en zo weinig flexibiliteit vertoonden; de voordelen van de connectie moesten zo snel mogelijk worden verzilverd en de nadelen geminimaliseerd. De keerzijde van deze fixatie naar boven was, dat het metroproject onverwacht kwetsbaar werd voor oppositie van onderop. Men voelde veel beter wat rommelde in Utrecht of Den Haag dan wat broeide aan de Rechtboomsloot.

75 Over het ‘maakbaarheidsdenken’ in deze periode, zie Jan Willem Duyvendak, ‘De verguizing van paternalistische politiek. Over de verhouding tussen maakbaarheid en zelfontplooiing’ in: Jan Willem Duyvendak en Ido de Haan (red.), *Maakbaarheid. Liberale wortels en hedendaagse kritiek van de maakbare samenleving* (Amsterdam 1997) 121-137.

76 F.J. Zandvoort, ‘In memoriam ir. A. de Gier’, *Stedebouw en Volkshuisvesting* 61 (1980) 560.

77 Na vergeefse pogingen om subsidie van het rijk te krijgen had de stad de bouw van de tunnel door het uitschrijven van een lening gefinancierd, zie L. Schoewert, ‘De ontstaansgeschiedenis van de IJ-tunnel’, *Jaarboek Amstelodamum* 89 (1997) 122-146, met name 136-145; zie ook het artikel van W. Fritschy in dit themanummer.

Een Amsterdamse snelweg door de lucht. De hoofdstad van Nederland en de nationale luchthaven 1919-1999

Het meest complexe gebouwenconglomeraat uit de 20e eeuw is het vliegveld. In dit artikel worden de metamorfoses van zo'n conglomeraat aan de hand van Schiphol gethematiseerd: de pioniertijd van de 'aviatiek', de democratisering van de burgerluchtvaart in het straaltijdperk met het bijbehorende ruimtebeslag, en de architectuur als imago-versterker voor terminals en omringende bebouwing.

De eerste kolonisatiegolf: Amsterdam pioniert tegen elke prijs

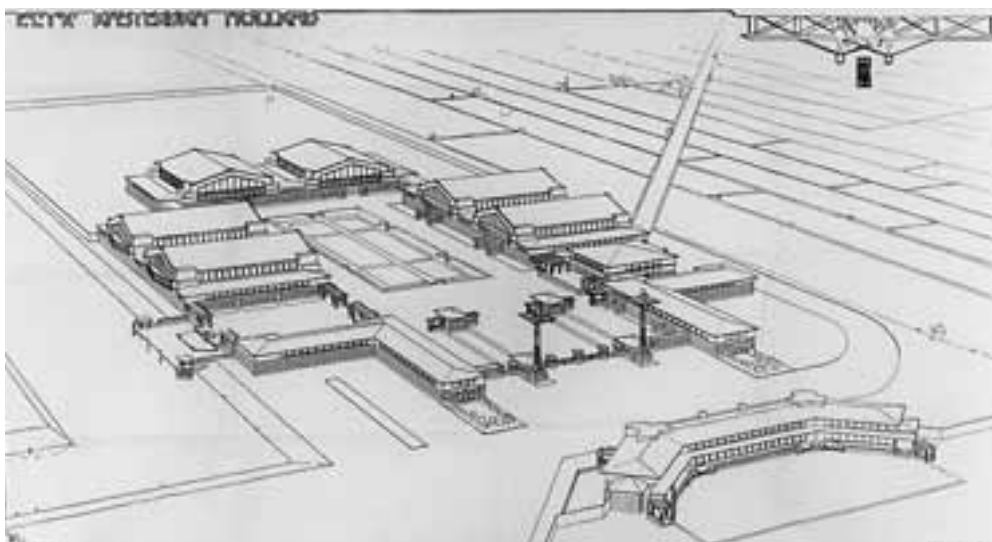
Aan het slot van *De kleine Johannes* doemt onverwachts, omcirkeld door meeuwen, een luchtschip op, 'als een grote vogel, zwevend op reusachtige, stil-uitgespreide wieken. Het felle zonlicht schitterde daarop, met snelle lichtflitsen, als op gepolijst goud en blank metaal'.¹ De verschijning van dit fenomeen vervulde de mensheid met een mengeling van fascinatie voor de wonderen van de techniek en van verlangen om daarin te delen. Van Eedens sprookje van een vlucht boven het gekrioel op de aardkloot kreeg in 1909, het jaar waarin Blériot zijn Kanaalvlucht van Frankrijk naar Engeland volbracht, in Nederland een alleszins bescheiden vervolg toen de Franse graaf Charles de Lambert boven het Noord-Brabantse dorp Etten-Leur zijn ingenieuze tweedekker bijna vier minuten in de lucht hield en daarmee het bewijs leverde dat de mens met mechanische middelen het luchtruim had veroverd.²

Niet dit type experimenten was doorslaggevend voor de introductie van de burgerluchtvaart in ons land, maar veeleer de rol van gevechtsvliegtuigen tijdens de Eerste Wereldoorlog en de aanleg van militaire vliegvelden zoals Soesterberg (1913). Een duw in de goede richting gaven de luitenants Albert Plesman en Marius Hofstee. M.L.J. Hofstee publiceerde in 1918 de brochure *Nederland en het luchtverkeer in de toekomst*, waarin het perspectief van de burgerluchtvaart werd geschetst, inclusief vluchten van Amsterdam naar Batavia. Plesman en Hofstee organiseerden in 1919 de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (hierna ELTA) op een opgespoten terrein in Amsterdam-Noord, nabij de huidige Papaverweg.³ De financiering van de ELTA werd geregeld via een garantiefonds, dat met drie ton particuliere en 75.000 gulden overheidssubsidie werd gevuld, dankzij de contacten van penningmeester en luchtvaart-supporter E. Fuld, werkzaam bij het Amsterdamse bankiershuis Lippmann, Rosenthal & Co.

De ELTA moest het grote publiek nader tot de luchtvaart brengen. De *timing* van de expositie was gunstig. De luchtvaartindustrie toonde grote interesse en er stonden ervaren piloten ter beschikking. De publiciteit voor de ELTA ging vergezeld van ronkend proza over het herleven van het wereldverkeer als factor in het naoorlogs herstel van het maatschappelijk bedrijf, waarin een nieuwe tak van sport tot ontwikkeling zou komen: het luchtverkeer, ook wel aviatiek genoemd. Er werd niet nagelaten te wijzen op de nadelen van het uitrusten op de

1 F. van Eeden, *De kleine Johannes III* (Amsterdam 1906).

2 'De eerste vlucht in Nederland', *Het vliegveld* (juli 1934) 200-204; A. de Bruin e.a., *Een immense vogel gelijk. Het eerste gemotoriseerde vliegtuig boven Nederland* (Maarssen 1999).



Afb. 1. Eerste tekening van het expositie­terrein Eerste Nederlandse Luchtvaart Tentoon­stelling (ELTA), gereduceerd uitge­voerd. Architect Dirk Roosenburg, 1919. Nederlands Architec­tuurinstituut, Rotter­dam, Archief Dirk Roosenburg.

geldzak en het ge­vaar van het verslap­pen van de onder­nemersgeest. Dat zou kunnen leiden tot een morele achter­uitgang die een be­schaa­fde koloniale mo­gendheid zich niet kon per­mitteren.

Na een half jaar voor­berei­ding ging de ELTA op 1 augustus 1919 open. De ingrediënten van de show die zes we­ken duurde, waren een weiland voor vlieg­demon­straties, een tentoon­stelling en een luna­park met onder meer een Oud­hollands markt­plein. Voor het technische en wetenschappelijk geïnteres­seerde publiek werden lezingen ge­geven over lucht­ver­keer, vliegtuig­bouw, mete­ro­logie, ma­te­ri­a­len­leer, lucht­fotografie en aerody­namica.

Architect Dirk Roosenburg (1887-1962) had een royale rechthoekige com­po­si­tie ontworpen met achtereenvolgens een fors restaurant, een voor­plein met entrepaviljoens, dan een groot plein, waarvan de wanden werden gevormd door L-vormige gebouwen voor aan de luchtvaart verwante producten, dan links een aan­leg­steiger en rechts een restaurantje (met zicht op het vlieg­ter­rein), tenslotte aan weerszijden en aan het uiteinde van het plein dubbele hallen waarin alle vliegtuig­typen zouden worden ge­toond.⁴ In een nabijgelegen kanaal meerden de watervliegtuigen, de ‘hydro’s’, aan. Door be­zuinigen werd het plan sterk vereenvoudigd uitge­voerd. Het restaurant bij de ingang sneuvelde. Van de drie dubbele hallen werd er slechts één gerealiseerd.

3 A. Plesman en M.L.J. Hofstee, ‘Eerste luchtverkeer-tentoon­stelling Amsterdam E.L.T.A.. Juli 1919’, *Het vliegveld* 4 (1919) 60-64; *Het vliegveld* 8 (1919); E.B. Wolff, ‘De eerste luchtvaarttentoon­stelling Amsterdam’, *De ingenieur* 47 (1919) 871-873; Redactie, ‘Kantteekeningen’, *Het vliegveld* 9 (1919) 204-208; [?] Eddy, ‘Kantteekeningen’, *Het vliegveld* 6 (1919) 119-121; T. Schilperoort, ‘Wat de luchtvaart ons in 1919 bracht’, *Het vliegveld* 2 (1920) 23-27; E. Rusman, ‘Elta-Icar-Avia’, *Het vliegveld* 8 (1937) 236-238; E. Fuld, ‘Van “ELTA” tot “AVIA”’, *Het vliegveld* 8 (1937) 246; H. Hegener, ‘ELTA herinneringen’, *Het vliegveld* 8 (1937) 251-254.

4 D. Roosenburg, ‘De eerste luchtverkeer tentoon­stelling Amsterdam E.L.T.A.’, *Bouwkundig weekblad* 35 (1919) 203-206.

De reusachtige dubbele hal van 95 meter breed, 72 meter diep en 9 meter hoog (nokhoogte 13 meter) bestond uit een houtconstructie met subtiel geprofileerde spanten.⁵ De vier meter hoge raamwanden en de transparante nok zorgden voor voldoende lichttoetreding. In Nederland was dit de eerste grote, speciaal voor de burgerluchtvaart ontworpen hangar. Het gebouw was echter te klein voor het grootste vliegtuig, de Handley Page, een viermotorige dubbeldekker met 25 zitplaatsen en een vleugellengte van 38 meter. Slechts met een opgevouwen vleugel paste hij in de hangar. Dit vliegtuig heeft tijdens de ELTA overigens maar zelden het luchtruim gekozen, omdat het grote gewicht maar moeizaam van de zompige bodem loskwam.

De bezoekers kwamen voor opwindende taferele en sublieme luchtacrobatiek. De ELTA bood de gewone, maar niet onbemiddelde burger de gelegenheid om te vliegen. Een vlucht van een kwartier kostte 400 gulden en een door de piloot ondertekend getuigschrift van dit waagstuk kostte de luchttoerist een gulden. In totaal ongeveer 500.000 bezoekers konden zich verlekken aan demonstratievluchten met de nieuwste en meest uiteenlopende vliegtuigtypen en enkele zeppelins. Er werd ook parachutegesprongen. Vliegtuigfabrikant Anthony Fokker stuntte met zijn kisten. 's Nachts werd gevlogen bij zoeklichten. De stuntvliegers Duke en Draper deden hun *dog fight*. Natuurlijk gebeurde er ook een ongeluk met dodelijke afloop.

De ELTA was uiteraard niet als incident bedoeld en werd al in 1922 gevolgd door de ICAR (Internationaal Concours Aviatique Rotterdam). Het tijdschrift *Het Vliegveld* (1918-1941) was de spreekbuis van de protagonisten van de burgerlucht. Een kleine groep luchtvaartpioniers (militaire vliegers van de luchthaven Soesterberg, bestuurders en geldschietters) vulde de kolommen met reisverhalen, technische nieuwtjes, in memoriams, kritiek op het rijksoverheidsbeleid, internationale luchtvaartontwikkelingen, vergelijkingen van vliegvelden, luchthavenprijsvragen en dergelijke.⁶ Het idee achter de ELTA en het tijdschrift was de geesten rijp te maken voor het oprichten van een Nederlandse luchtvaartmaatschappij, het creëren van een nationale vliegtuigindustrie en de aanleg van een vliegveld voor land- en watervliegtuigen binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. De hoofdstad van Nederland zou een tussenstation moeten worden op de grote lijnen tussen west en oost.

Anthony Fokker (1890-1939) smokkelde in maart 1919 op sluwe wijze het grootste deel van zijn vliegtuigproductie-apparaat en zijn voorraad Fokker-vliegtuigen uit Duitsland naar Amsterdam, opende in mei van dat jaar aan het Rokin een kantoor en richtte op 2 juli de NV Nederlandsche Vliegtuigenfabriek op.⁷ In het najaar pachtte hij het ELTA-terrein van de gemeente en kocht de houten demonstratiehallen van de ELTA, die hij gebruikte als onderkomen voor zijn eerste vliegtuigfabriek in Nederland. De vliegtuigonderdelen werden via de Ringvaart per boot aangevoerd, op Schiphol gemonteerd en vervolgens ingevlogen. Hoewel Fokker tijdens de Eerste Wereldoorlog multimiljonair en in de jaren twintig de grootste vliegtuigfabrikant ter wereld was geworden, investeerde hij minimaal in research, organisatie van de vliegtuigproductie en modernisering van zijn fabrieksgebouwen. In de Fokkerfabriek waren in 1920 88 employés werkzaam; dit aantal steeg in de jaren twintig niet verder dan hooguit 1500. Na tien jaar, toen zijn bedrijf begon te krimpen en de Amerikaanse vlieg-

5 L.S.P. Scheffer, 'De tentoonstellings-hal voor de E.L.T.A.', *Polytechnisch weekblad* 32 (1919) 505-508.

6 Sponsors van het tijdschrift waren banken en ondernemingen die belang stelden in de luchtvaart, zoals de Nederlandsche Handelmaatschappij, de Twentsche en Rotterdamsche Bank en de Bataafse Petroleum Maatschappij die ook bij de oprichting van de KLM waren betrokken, de firma Philips (vliegveld Welschap bij Eindhoven) en de familie Van der Leeuw van de bekende Van Nellefabriek (vliegveld Ypenburg).

7 M. Dierikx, *Dwarswind. Een biografie van Anthony Fokker* (Den Haag 1997) 74, 79 en 85.

tuigindustrie de wereldmarkt ging domineren, zetelde Fokker nog steeds in de oude gebouwen op het ELTA-terrein.⁸

Nadat Albert Plesman (1889-1953) zijn inspanningen bekroond zag met de oprichting van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (oktober 1919) en een contract sloot met de Posterijen voor de opening van een luchtlijn op Londen, waren de verwachtingen over de spoedige aanleg van een Amsterdams vliegveld hoog gespannen. Dat bleek een misrekening. Een voorstel in de gemeenteraad om bij het uitbreidingsplan-Zuid (naar ontwerp van H.P. Berlage) rekening te houden met het reserveren van een terrein voor het vliegverkeer, oogste nog hoongelach.⁹ Twee jaar later, naar aanleiding van de ELTA, werden vragen in de gemeenteraad over het gereedmaken van terreinen voor luchttoerisme ernstig genomen. Vanaf 1919 spande het gemeentebestuur zich krachtig in om binnen de gemeentegrenzen een eigen vliegveld te realiseren. Dat was niet alleen nodig omdat Rotterdam al ver gevorderd was met de aanleg van Waalhaven, maar ook om het eigen moderne ondernemerschap te benadrukken. Met diverse ministeries werd intensief overlegd over een locatie bij Schellingwoude (tevens landingsplaats voor vliegboten), Watergraafsmeer en het ELTA-terrein. Het overleg liep vast in financiële meningsverschillen en competentiestrijd tussen de ministeries van Oorlog en Waterstaat.¹⁰ Schiphol bleek een vierde keus, waarover ruim zes jaar is onderhandeld, voordat het rijk en de gemeente het eens waren over de exploitatie en het beheer.¹¹

In 1916 koos de legerleiding Schiphol min of meer willekeurig als aanvullende locatie op Soesterberg omdat het achter de Hollandse Waterlinie lag.¹² De militaire basis behoorde tot de eerste generatie vliegvelden: een weiland met aan de rand een reeks loodsen bij wijze van onderdak voor de luchtvloot. Plesman koos Schiphol als civiele vliegbasis louter vanwege het feit dat het terrein direct beschikbaar was. Schiphol bestond aanvankelijk uit een weiland van 800 bij 800 meter met gedempte sloten en enkele gebouwen aan de oostrand van het vliegterrein: boerderij Vredehof, militaire loodsen (1916), een KLM-hangar (1921), de Fokker-montageloods (1924) en een houten hotel-restaurant (1921) aan de Ringvaart.¹³

Aan het landingsterrein werden slechts enkele eisen gesteld: een beperkte hoogte van omringende bebouwing en een egaal, goed verlicht terrein. Vanzelfsprekend moest het vliegveld in de nabijheid liggen van een flinke stad en daarmee goed verbonden zijn.¹⁴ Niettemin was steeds de vraag of het terrein de groei in banenoppervlak en gebouwenvoorraad aan zou kun-

8 W. van Tijen en H. Maaskant, 'De Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker', *De 8 en Opbouw* (1938) 250-253; B. Merkelbach, 'Uitbreiding der N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker, over het IJ, Papaverweg, Amsterdam', *De 8 en Opbouw* (1938) 254-255; M.E.H. Tjaden, 'De Nederlandsche Vliegtuigenfabriek "Fokker"', *Bouwbedrijf en Openbare Werken* 24 (1939) 315-320.

9 A.M.C.M. Bouwens en M.L.J. Dierikx, *Op de drempel van de lucht. Tachtig jaar Schiphol* (Den Haag 1996) 67.

10 F. [Fuld], 'Een vliegterrein bij Amsterdam', *Het vliegveld* 6 (1917) 89-90; 'Luchtvaartterrein Schellingwoude (voor wintervliegtuigen)', *Het vliegveld* 5 (1922) 120; E. Fuld, 'Comité Amsterdam-vlieghaven', *Het vliegveld* 5 (1922) 110-111.

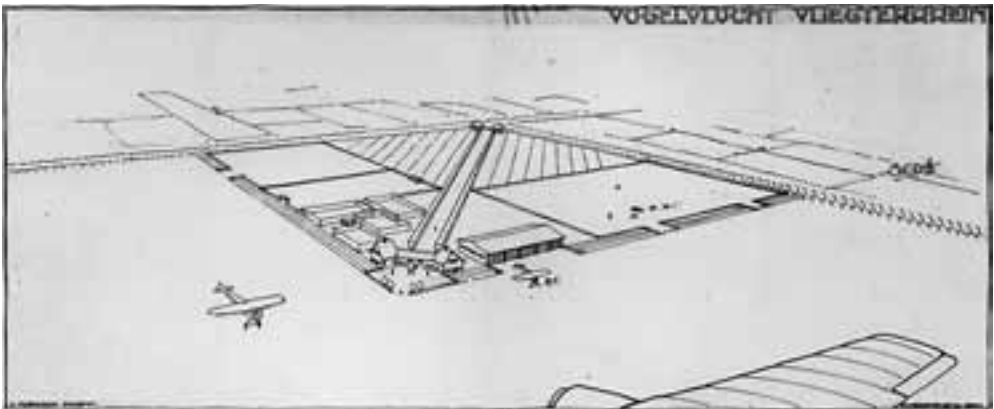
11 Amsterdam beredeneerde de omvangrijke annexaties van 1921 onder meer met het argument 'dat men de grenzen toch, voor zover om andere redenen toelaatbaar, een eind in de richting van het vliegveld [Schiphol] heeft willen opschuiven, en dat inderdaad een tweede luchtvaartterrein nodig is voor sport- en demonstratiedoeleinden.' *Commissie-Ter Veen* (1959), geciteerd door J. van der Veer, *Omstreden stadsgrenzen. Een eeuw besluitvorming over annexaties en regionale besturen rond Amsterdam en Eindhoven* (Delft 1997) 198. Het is overigens niet ondenkbaar dat de gemeente Amsterdam binnen de nieuwe gemeentegrenzen een alternatief voor Schiphol zocht, juist vanwege het moeizame overleg met de rijksoverheid.

12 Over de preciese voorgeschiedenis zie: Bouwens en Dierikx, *Op de drempel van de lucht*, 50.

13 P. Miche, 'Het hotel-restaurant op Schiphol. Luchtkastelen en de toren van Babylon', *Het vliegveld* 18 (1921) 251-253.

14 A. Plesman, 'De betekenis van het luchtverkeer', *Het vliegveld* 2 (1921) 34-39.

nen. Het leek allemaal zo onschuldig toen architect Dirk Roosenburg, in opdracht van zijn oude schoolkameraad Albert Plesman, een ontwerp maakte voor Schiphol (1919). De tekening verbeeldt een grazige weide aan de rand van de Haarlemmermeerpolder met enkele vliegtuigloodsen, een oprijlaan en een boerderij. Koeien zouden het gras kortwieken. Zo simpel ging het allemaal niet: het ontwerp van Roosenburg werd niet gerealiseerd. De inrichting van de vliegwei verliep aanzienlijk grilliger. Tegelijkertijd was dit het eerste en het laatste koloniatiemoment waarbij de vliegwei zich naar het 'orthogonale' (rechthoekige) polderstramien voegde. Toch was het van meet af aan helder dat de ruimtelijke voorwaarden voor vluchten naar verre bestemmingen zich slecht verdroegen met de bestaande poldervloer. In het Nederlandse klimaat bleek een grasmat niet bepaald de beste uitvalsbasis voor regelmatig vliegverkeer. De eerste burgervliegtuigen waren klein van formaat, licht van gewicht en sterk windgevoelig. Zij misten staartwielen, wielremmen of nauwkeurige instrumenten. Hun beperkte start- en vooral landingsmogelijkheden bij nacht of slecht weer bestempelden deze luchtkisten lange tijd tot transportmiddelen voor waaghalzen.



Afb. 2. Een vogelvlucht van de vliegweide Schiphol in de Haarlemmermeer, oprijlaan, vliegtuigloodsen en koeien. Albert Plesman en Dirk Roosenburg, 1919. Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, Archief Dirk Roosenburg.

Schiphol was weliswaar één van de vroegere vliegvelden voor de Europese burgerluchtvaart, maar deze gunstige uitgangspositie werd niet geconsolideerd. Tijdens de beginfase, tussen 1919 en 1926, had het gemeentebestuur geen zeggenschap over het vliegveld dat buiten zijn territorium lag en voelde het zich niet geroepen daar bijzondere inspanningen voor te verrichten. Dat was niet vreemd, omdat het dure 'luchttoerisme' kwantitatief weinig voorstelde. In de verkeersvliegtuigen varieerde het aantal passagiersstoelen van twee tot twaalf. De toestellen waren buitengewoon oncomfortabel en gevoelig voor weersinvloeden, materiaalpech en lawaai. In de jaren twintig bracht Schiphol maximaal tien passagiers per dag in omloop. Toen Amsterdam in 1926 het terrein van Schiphol in beheer kreeg, kon het gemeentebestuur lang gekoesterde ambities realiseren. De burgerluchtvaart werd gezien als een groeiende markt die van eminent belang was voor Amsterdam als handelsstad en die de stagnerende binnenscheepvaart en havenactiviteiten zou kunnen compenseren.¹⁵ Dit bleek een kostbare

¹⁵ Bouwens en Dierikx, *Op de drempel van de lucht*, 22.

illusie, want tijdens het interbellum was Schiphol een bodemloze put. Opgejut door KLM-directeur Plesman die de achterstand van Schiphol ten opzichte van de Europese concurrentie aandikte, door de competitie met de Rotterdamse vliegweide Waalhaven en door de dreiging van een nieuwe nationale luchthaven elders in de Randstad te dramatiseren, investeerde de gemeente fors in Schiphol.¹⁶

Onder leiding van de Dienst der Gemeente-Handelsinrichtingen onderging Schiphol een gedaanteverandering.¹⁷ Voor de logistieke en technische organisatie van de luchthaven stelde de Dienst zich op de hoogte van voorbeeldige buitenlandse vliegvelden, maar ook van spoorwegstations met het oog op de organisatie van de gescheiden verwerking van vracht en passagiers.¹⁸ Op Schiphol werd het parkeerterrein voor vliegtuigen uitgebreid met een stationsgebouw, de overslagplaats van passagiers en vracht. Schiphol vond daardoor aansluiting bij het type vliegveld van de tweede generatie: de groene vlakte diende als landingsterrein, terwijl de vliegtuigen aan de randen konden worden 'aangemeerd'. De hangars waren de 'botenhuizen'.¹⁹ Cruciaal was de toevoeging van een aankomst- en vertrekhal met een verkeerstoren en een parkeerterrein bij de ingangspoort. De aansluiting met de derde generatie vliegvelden kwam voor de oorlog niet meer tot stand. Slechts bij enkele Europese vliegvelden werd ruimschoots en specifiek aandacht besteed aan de vormgeving en de verkeerstechnische inpassing, mede naar het voorbeeld van de Amerikaanse Lehigh Airports Competition (1929).²⁰ Luifels, uitschuifbare gangen, tunnels en andere nieuwtjes kwamen van de ontwerptafel en vonden navolging in Europa, onder meer bij derde generatie vliegvelden die extreem monumentaal werden uitgevoerd: Tempelhof in Berlijn (1935-1940) en Gatwick in Londen (1936).²¹ Bij Schiphol fungeerde de randbebouwing als visuele en functionele schakel tussen de verkeersstromen aan de land- en de luchtzijde. Het stationsgebouw met verkeerstoren (1928), ontworpen door D. Roosenburg, de Dienst der Gemeente-Handelsinrichtingen en de Dienst der Publieke Werken Amsterdam, vormde het oriëntatiepunt.²² Het maakte Schiphol tot een van de meer representatieve luchthavens van Europa. In het gebouw waren een restaurant, kan-

16 Ibidem, 68-87. Tussen 1926 en 1938 investeerde de gemeente tenminste 7 miljoen gulden aan de modernisering van het vliegveld. P.C. Tirion, 'Schiphol, luchthaven der gemeente Amsterdam', *De ingenieur* 38 (1938) B176-181.

17 L. Boogerd en U.F.M. Dellaert, 'De toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Schiphol', *Het vliegveld* 38 (1935) 6-8; ibidem 39 (1935) 6-9; ibidem 40 (1935) 4-5.

18 Voor terreinverhardingen (Amerikaanse vliegvelden, militair vliegveld Soesterberg) in: *De ingenieur* 17 B51-56; de grootte van de terreinen (Berlijn): *Het vliegveld* 40 (1935) 4-5; studiereizen (Gemeentewerken Rotterdam) naar Frankrijk en Engeland en naar Nederlandse militaire (1) vliegkampen Soesterberg en Texel, in: *Het vliegveld* 19 (1920) 310; vergelijking Schiphol met (2) Berlijn Tempelhof en met spoorwegstations, in: U.F.M. Dellaert, 'De Gemeente-luchthaven van Amsterdam II', *Het vliegveld* 12 (1929) 436-443.

19 R.L.A. Schoemaker, 'Nieuwe vliegtuigloods te Schiphol', *Het bouwbedrijf* 19 (1932) 244-246; P.C. Tirion, 'De werkplaatsen der K.L.M. op Schiphol', *Bouwkundig weekblad/Architectura* 7 (1937) 69-78; J.E. van Heemskerck van Beest, J.W. Clerx en P.C. Tirion, 'Het aanleggen van een opstelplatform en verharde banen op het luchtvaartterrein Schiphol', *De ingenieur* 17 (1938) B51-56.

20 Zie bijvoorbeeld: P.J. Mounier, 'De Lehigh luchthaven-prijsvraag', *Het vliegveld* 2 (1930) 58-60.

21 L.F. Bouman, 'Droog instappen', *Het vliegveld* 5 (1933) 138-140. Zie uitvoerig: W. Voigt, 'From the hippodrome to the aerodrome, from the air station to the terminal: European airports, 1909-1945' in: J. Zukowsky (red.), *Building for air travel. Architecture and design for commercial aviation* (München/New York 1996) 27-49; F. Schmitz, *Flughafen Tempelhof. Berlins Tor zur Welt* (Berlijn 1997).

22 Architect Dirk Roosenburg (1887-1962) kan gezien worden als de vliegveld(bebouwings)specialist in Nederland voor de Tweede Wereldoorlog. Hij ontwierp behalve de ELTA-bebouwing in samenwerking met L.S.P. Scheffer (1919) en het stationsgebouw Schiphol in samenwerking met Publieke Werken Amsterdam (1928), de vliegvelden Twente (1931-1932); Eelde (1932); Welschap Eindhoven (1934); Leeuwarden (1936-1938) en een centraal vliegveld bij Leiderdorp (1939). Daarnaast ontwierp het architectenbureau van Roosenburg diverse KLM-kantoren, passagekantoren, dienstwoningen en de (niet gerealiseerde) Fokker vliegtuigfabriek (1922-1923) op vliegveld Waalhaven Rotterdam. Nederlands Architectuurinstituut te Rotterdam, Archief Roosenburg (ROOX).

toren, aankomst- en vertrekhal en loketten van de luchtvaartdiensten ondergebracht. Tragisch genoeg werd het, nog maar net voltooid, al weer te klein gevonden. De terminal werd in 1936 met een dakterras uitgebreid, zodat liefhebbers van het luchtverkeer konden genieten. De bestaande ruimten, inclusief de verkeerstoren, kregen uitbreiding. Behalve de vliegveldbebouwing dijde ook de vliegweide geleidelijk uit. De grasmat van Schiphol raakte in de loop van de jaren steeds zwaarder beschadigd. Na een reeks dramatisch natte winters besloot het gemeentebestuur van Amsterdam in 1937 tot de aanleg van een verhard banenstelsel van asfaltbeton en een met betegels verhard opstelplatform. De terreinuitbreidingen kwamen voort uit de toename van het aantal vluchten en de snelle opeenvolging van nieuwe en sterk gestroomlijnde vliegtuigtypen. De generatie van grotere en zwaardere vliegtuigen (met staartwiel, rem, intrekbare landingsgestellen, metalen romp en drukcabines) vereiste een langer en steviger landingsterrein dat het best in beton kon worden uitgevoerd. Door deze maatregelen vond Schiphol weer aansluiting bij de voorhoede van de Europese vliegvelden.²³ Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog besloeg het luchtvaarterrein 210 ha, 180 ha vliegweide met vier verharde banen en een bebouwd platform van 30 ha.²⁴ Schiphol was intussen niet alleen de belangrijkste luchthaven van ons land,²⁵ maar al in 1930 ook de op drie na drukste en in 1939 de op twee na grootste van Europa met enkele honderden passagiers per dag.

Had de gemeente Amsterdam zo goed en zo kwaad als dat ging de bebouwing en de voorzieningen van het vliegveld aan de nieuwste technische eisen proberen aan te passen, de verweving van het vliegveld met de verkeersstructuur van Amsterdam verliep aanzienlijk minder vlot. Schiphol kreeg een steeds grotere, vooral lokale, belangstelling en uitstraling hetgeen zich vertaalde in een groeiende stroom reizigers, vracht én toeristen. Een verbetering van de verbindingen met Amsterdam leek geen luxe, mede gezien het propagandistische argument dat het luchtverkeer voor een groter publiek toegankelijk zou moeten worden gemaakt. Het geringe absolute aantal passagiers, de forse gemeentelijke investeringen in de interne verbetering en uitbreiding van Schiphol en de afhankelijkheid van de rijksoverheid (uitvoering Rijkswegenplan) verhinderden echter snelle aanpassingen.

Het vliegveld was aanvankelijk over land via de openbare (Schiphol)weg en over water via de Ringvaart bereikbaar. In het jargon van de huidige toeristenindustrie zou de tocht van Amsterdam naar Schiphol (11,5 km) als een 'avonturenreis' kunnen worden bestempeld. Tot het eind van de jaren twintig duurde de verplaatsing van Amsterdam naar Schiphol over de weg ongeveer drie kwartier. De reizigers moesten smalle ophaalbruggen, tolplaatsen, boerenwagens en vele kuilen trotseren om via het dorp Sloten Schiphol te bereiken. Het vervoer naar de luchthaven ging met de paardentram (tot Sloten) of per auto. Het Amsterdamse reisbureau Hoyman en Schuurman verzorgde vanaf 1919 het vervoer voor de KLM vanaf het Rokin met de 'luchtvaartauto', een tweedehands Packard. In 1922, ter gelegenheid van de opening van het eerste KLM-passagekantoor op het Leidseplein (ontwerp: D. Roosenburg), kwam daarvoor een omnibusje in de plaats. Naast het schamele vervoer over de weg was Schiphol tot 1928 het best per boot te bereiken. De stoombootmaatschappij De Volharding en een motorbootdienst van de firma Holthuizen vervoerden dagelijks met een vaste regelmaat de passa-

23 Schiphol was de tweede Europese luchthaven, voorafgegaan door Bromma (Stockholm), die een verhard banenstelsel aanlegde, zie: *Luchthaven Schiphol masterplan 1988-2003*, Stichting Kunst en Onderwijs (Amsterdam 1995) 11.

24 *Bouwkundig weekblad/Architectura* 7 (1937) 69-78; *De ingenieur* 17 (1938) B51-56.

25 'Schiphol als primaire luchthaven', *Het vliegveld* 8 (1938) 224-228.

giers in een half uur vanaf de Schinkelkade naar de luchthaven. In 1928 kwam uiteindelijk de eerste busverbinding tot stand, toen de firma Van Poelgeest een geregelde busdienst opende vanaf de Nassaukade/Overtoom.²⁶ De welgestelden maakten overigens gebruik van de taxi of eigen auto om zich naar de vlieghaven te verplaatsen.

De bouw van de draaibrug over de Ringvaart (1936), op de plaats van het gesloopte fort Schiphol, en het opknappen van de route van Haarlem via de Schipholweg naar Amstelveen en het Gooi betekenden een enorme verbetering. Schiphol raakte definitief uit zijn isolement door de aanleg van het baanvak Amsterdam-Schiphol (1935) van Rijksweg 4 naar Leiden en Den Haag (voltooid in 1938). Het vliegveld was nu niet alleen vanuit Amsterdam, maar ook vanuit de Randstad ontsloten op het niveau van het Rijkswegennet. Op regionaal en lokaal niveau bleef er overigens nog wel iets te wensen over. Opmerkelijk is dat in het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (1934) weinig te vinden is over de connectie Amsterdam-Schiphol. Het kaartmateriaal toont slechts een potentiële landingsplaats voor watervliegtuigen tussen Zeeburg en Pampus. Het vliegverkeer was kennelijk niet zo omvangrijk dat het een nationale infrastructurele inbedding moest krijgen. Tot 1940 bleef het vliegveld een incident aan de rand van de polder. Badhoevedorp, dat in de jaren twintig werd gebouwd, bleef tot 1975 de grootste polderkern in de Haarlemmermeer en Schiphol een duur luchtkasteel.

In de loop van de jaren dertig slaagde Amsterdam er in om het streven naar een goed geoutilleerde nationale luchthaven te realiseren. Niet alleen voldeed Schiphol aan de internationale maatstaven voor een groot Europees vliegveld, maar ook de KLM gebruikte de Amsterdamse luchthaven als uitvalsbasis; bovendien was de grootste vliegtuigfabrikant – Fokker – binnen de gemeentegrenzen gevestigd. In 1938 telde het vliegveld 1230 medewerkers. Binnen de gemeentegrenzen hadden allerlei takken van de burgerluchtvaart onderdak gevonden: de vliegtuigindustrie (Fokkerfabriek op het voormalige ELTA-terrein, 1919; montageloods op Schiphol vanaf 1924), een Nationaal Luchtvaart Laboratorium (1940)²⁷, de redactie burelen van het tijdschrift *Het Vliegveld* en het houten, meermaals verbouwde passagiekantoor op het Leidseplein, dat in 1940 werd vervangen door een heus KLM-gebouw met een ingang voor het vrachtkantoor aan de Leidschedwardsstraat.²⁸ Het nieuwe hoofdkantoor van de KLM verrees echter in Den Haag.²⁹

Hoewel het voortdurend geactualiseerde programma van eisen, dat voortkwam uit een groeiend aantal voorzieningen, grote invloed had op de verschijningsvorm van Schiphol, ontbrak een werkelijke luchthavenplanning. De hand van architect Roosenburg, die voor de oorlog betrokken was bij het ontwerp van vrijwel alle Nederlandse vliegvelden, zien we op Schiphol slechts terug in het stationsgebouw. De verspreide en rommelige bebouwing elders op het terrein vormde geen fraai architectonisch ensemble of een gesloten front, onder meer omdat zogenaamde veilige inzweefhoeken voor open ruimte tussen de gebouwen zorgden.³⁰ Luchthavenmeester Jan Dellaert (1893-1960), de grondlegger en directeur van het naoorlogse

26 A. Plesman, 'Hoe is de verbinding tusschen Schiphol en Amsterdam', *Het vliegveld* 24 (1920) 425-426; A.L.M. Smit, 'Met de paardetram naar Schiphol', *Ons Amsterdam* 3 (1966) 90-95.

27 W.P. van den Abeelen, 'Nationaal Luchtvaart Laboratorium', *Het vliegveld* 9 (1940) 192-196; W. van Tijen, 'Nationaal Luchtvaartlaboratorium, Amsterdam', *De ingenieur* 43 (1938) A420-423.

28 Daggy Henn, 'Nieuw K.L.M. kantoor in de hoofdstad', *Het vliegveld* 1 (1940) 24.

29 C. Mus, 'K.L.M.'s-Headquarters', *Bouwkundig weekblad* 36 (1949) 18-21.

30 In de Luchtvaartwet (1926, gewijzigd 1935) kwamen enkele bepalingen voor over de veiligheid op luchtvaartterreinen. Bepaalde handelingen, planten of bebouwing konden worden verboden. Belemmerende obstakels op, boven of naast het terrein niet waren toegestaan.

Schiphol, verkondigde in 1929 pontificaal de mening dat een luchthaven niet primair het oog hoefde te strelen.³¹ Doelmatigheid, veiligheid en ontsluiting stonden voorop. De vergroting van de vliegweide met verharde banen, een opstelplatform, een stationsgebouw en hangars kwam niet zozeer voort uit een programmatische vormwil, maar werd veeleer gedicteerd door de eisen die het groeiende luchtverkeer in het algemeen en de vliegtuigindustrie in het bijzonder stelden. Dit planningsprobleem deed zich voor bij alle grote Europese vliegvelden. De innovaties in de vliegtuigbouw stonden steeds op gespannen voet met de aanleg en verbetering van vliegvelden, temeer omdat de burgerluchtvaart tijdens het interbellum een verliesgevende onderneming was. Medefinanciering door de rijksoverheid was sterk afhankelijk van het bespelen van nationale sentimenten en de bereidheid om mee te hollen in de vaart van de vooruitgang. De permanente status van nationale luchthaven was voor de gemeente Amsterdam van levensbelang. Die status hield, naast een forse rijksbijdrage, in dat Schiphol de uitvalsbasis zou zijn van de KLM en daarmee ook voor het gros van de internationale vluchten, terwijl bovendien de gunstige economische effecten voor de regio hoog werden ingeschat.

Amsterdam vroeg Anthony Fokker om advies over de groei van Schiphol. In 1935 ontwierp deze een ideaal vliegveld: een groot rond terrein van twee kilometer doorsnee, met een centraal gelegen hoefijzervormig hoofdgebouw met uitschuifbare 'perrons' op een grasmat waarop een 'tangenteel' (raaklijnachtig) banenstelsel was ingetekend, dat rekening hield met de overheersende windrichtingen. Dit plan voor de lange termijn, dat als zodanig voorbode was van de naoorlogse generatie vliegvelden, voorzag in een stroom van twee miljoen passagiers per jaar. Fokker vatte het vliegveld op als een werkelijk doorgangsgedebied door het scheiden van het start- en landingsterrein. De bouw van een tunnel regelde de ontsluiting en de veiligheid van het vliegveld.³² De 'conservatieve gemeente Amsterdam' nam het plan voor kennisgeving aan, aldus een teleurgestelde Fokker.³³ Het ontbrak de gemeente echter aan financiële middelen om een heel nieuw vliegveld aan te leggen.³⁴

Wanneer we deze gang van zaken in een ruimer perspectief plaatsen, dan dringt zich de conclusie op dat een werkelijk geplande nationale luchthaven niet een Amsterdamse, maar een rijksaangelegenheid had moeten zijn. Ten dele werd de Nederlandse burgerluchtvaart al door het rijk gesubsidieerd. Vanwege het nationale prestige vulde de rijksoverheid de tekorten van de KLM aan en voorzag Fokker van opdrachten zodat de firma de jaren dertig doorkwam. De gemeente Amsterdam financierde Schiphol als hoofdstedelijk statussymbool. De consequenties van de groeiende burgerluchtvaart die Plesman en Fokker op korte termijn verwachtten, een groei die van meer dan regionale betekenis zou zijn, leidden tot discussie over de ligging van Schiphol. Bovendien zouden de kosten van de schaalvergroting, waaraan de gemeente Amsterdam zo ruimhartig had meegewerkt, ook dermate oplopen dat de hoofdstad die niet langer alleen kon dragen. Amsterdam zocht dan ook met regeringsfunctionarissen naar een nieuwe exploitatievorm voor Schiphol met een staatsbelang (60 procent) en een gemeentebelang (40 procent); een bedrag van 5 miljoen zou voldoende zijn om Schiphol vervolgens tot nationale luchthaven te kunnen uitbouwen. Na de Tweede Wereldoorlog werd deze kwestie op het scherpst van de snede uitgevochten.

31 U.F.M. Dellaert, 'De gemeente-luchthaven van Amsterdam', *Het vliegveld* 11 (1929) 406-411.

32 R. de Leeuw, *Schiphol luchtvaartstad* (Bussum 1982) 35; W. Cool, 'De vlieghaven te Gatwick', *De ingenieur* 35 (1936) V87-90.

33 Aldus A.H.G. Fokker, geciteerd door W. Cool, 'De vlieghaven van Gatwick', *De ingenieur* 35 (1936) V87-90.

34 Dierikx, *Dwaarswind*, 215; Bouwens en Dierikx, *Op de drempel van de lucht*, 78-79.

De gestage uitgroei naar internationale luchthaven was minder vanzelfsprekend dan het wellicht achteraf lijkt. De Staatscommissie inzake Luchtvaart adviseerde in 1920 de exploitatie van vliegvelden aan gemeenten over te laten en de rijksoverheid daaraan voorwaarden te laten verbinden. Van een 'rijksluchthaven' kon daarom geen sprake zijn; het rijk kon hooguit een van de gemeentelijke vliegweides tot nationale luchthaven uitroepen.³⁵ Schiphol streefde naar die status. Maar niet alleen vormde het aanvankelijk beter toegeruste Rotterdamse vliegveld Waalhaven een hardnekkige concurrent in de strijd om die positie,³⁶ de stad bracht zelfs een nieuw vliegveldontwerp in, Overschie. Ook Den Haag wierp zich met Ypenburg in de strijd. In 1938 kwam de regering, op aandringen van de KLM, met het idee om een nieuwe centrale luchthaven te stichten bij Leiderdorp (perfect gelegen in het Rijkswegenplan en daardoor vanuit de gehele Randstad bereikbaar), waarvoor Roosenburg in 1939 een ontwerp vervaardigde.³⁷ Deze nieuwe luchthaven was tangentieel van opzet en had een ingewikkeld kruisend banenstelsel met vele parallelbanen, dat naar behoefte kon worden verdubbeld of verdrievoudigd. In een halfmond, bijna hoefijzervormig hoofdgebouw kregen de aankomsten en vertrekzones elk een etage toegewezen, een ruimtelijk concept dat we zullen terugzien in het naoorlogse Schiphol. Realisatie van Leiderdorp zou Schiphol en Waalhaven tot militaire vliegvelden hebben gedegradeerd. Felle protesten van Amsterdam en Rotterdam leidden ertoe dat de plannen in het archief belandden. De regering werd gedwongen zowel Rotterdam als Amsterdam te steunen.

De tweede kolonisatiegolf: Schiphol wordt een stadje

Hoewel in de eerste jaren niet direct merkbaar, veronderstelde de transformatie van de Haarlemmermeerpolder tot onderkomen van de nationale burgerluchtvaart een reeks ruimtelijke ingrepen in het bestaande polderlandschap. Op grond van nationale belangen werden een banenconfiguratie en een bebouwingsareaal op de bestaande agrarische omgeving gestempeld die een even rigide effect hadden als de drooglegging van de Haarlemmeer een eeuw eerder, toen de regelmatige polderverkaveling de ongeregelde watervlakte verdrong. Schiphol, in 1945 door het rijk tot nationale vlieghaven uitgeroepen, kreeg vanaf de jaren vijftig een steeds belangrijker status in de nationale ruimtelijke ordening, terwijl Amsterdam geleidelijk de greep op de luchthaven verloor. Dat hing samen met de fundamentele verandering in het karakter van de internationale burgerluchtvaart. De geallieerde overwinning bracht niet alleen de grote Amerikaanse en Britse verkeersvliegtuigen, maar ook nieuwe marketingtechnieken. Was het werven van luchtreizigers voorheen gericht op de luxe zakenman en hoogwaardigheidsbekleders, nu werd een nieuw marktsegment aangeboord. Toeristen werden gelokt met exotische bestemmingen. Het *charter*-verkeer deed zijn intrede. Voor transatlantische vluchten dook in 1951 de aanduiding *tourist class* op. Een jaar later werd de toeristenklasse ook op het Europese continent ingevoerd. De tarievenstrijd tussen reguliere lijnvluchten en goedkope charters werd uiteindelijk ook zichtbaar in lijndiensten: de vliegtuigen werden gecompartmenteerd in *economy class* en *business class*. Toen dankzij de vervanging van propellor- door

35 E. Fuld, 'Wat moet de Nederlandsche regeering doen om de Nederlandsche luchtvaart te bevorderen?', *Het vliegveld* 1 (1919) 11-13.

36 Zie voor de strijd Schiphol-Waalhaven o.a.: B. Stephan, 'Het vliegveld te Rotterdam', *Het vliegveld* 19 (1920) 310-312; E. Fuld, 'J'accuse!', *Het vliegveld* 3 (1924) 48-52; 'Schiphol als primaire luchthaven', *Het vliegveld* 8 (1938) 224-227.

37 Zie voor de discussie over een nationale luchthaven: Bouwens en Dierix, *Op de drempel van de lucht*, 88-99.

straalvliegtuigen een hogere snelheid kon worden behaald en iedere uithoek van de aardbol binnen afzienbare tijd bereikt, brak het luchttransport van de massa door.³⁸

Direct na de bevrijding barstte de strijd om de status van nationale luchthaven weer los.³⁹ Schiphol was inmiddels een ruïne, en de kans op een frisse start was niet geheel denkbeeldig. Rotterdam lanceerde plannen voor een luchthaven in de polder Schieveen die het vernielde Waalhaven moest vervangen. Ook Ypenburg wierp zich weer als serieuze gegadigde in de strijd. KLM-directeur Plesman kwam met een plan voor een nieuwe nationale luchthaven, deze keer bij Burgerveen in het zuiden van de Haarlemmermeerpolder. Hoewel ingepast in het verkeersnetwerk van de Randstad en omringd door de banenconfiguratie, was zijn vliegveld vormgegeven als een dorp met op de door bomen omkaderde brink het gebouw voor de verkeersleiding en aan de dorpsranden de hangars en aparte stationsgebouwen voor Europees en intercontinentaal vervoer.

Het Amsterdamse gemeentebestuur vond de situatie dermate ernstig dat er in 1948 een Commissie Economische Betekenis Schiphol werd ingesteld die de niet geringe hoofdstedelijke investeringen in de internationale vlieghaven zou moeten beargumenteren. De commissie plaatste tegenover een te verwachten negatief saldo van de luchthavenexploitatie de positieve effecten voor de werkgelegenheid, het hoofdstedelijke prestige en de bijzondere betekenis van een vliegveld voor een ondernemende regio.⁴⁰ Meer dan voor de oorlog kreeg nu ook de bereikbaarheid van Schiphol vanuit de uithoeken van de Randstad aandacht. De plannen van Plesman, van Rotterdam en van Ypenburg konden onschadelijk worden gemaakt, zo meende de commissie, wanneer een goede aansluiting op het rijkswegenstelsel zou worden gevonden. Beslissend bleek echter dat de rijksoverheid al forse investeringen in het herstel van Schiphol had gedaan.

Mede door het zo snel mogelijk herstellen van de vier oude landingsbanen verliep de herbouw van het door de Duitsers vernielde vliegveld zo voorspoedig dat rond 1950 op enkele honderden meters van het weggevaagde vliegveld het uiterlijk van het tijdelijke Schiphol al weer aan het verdwijnen was. Op het platform was in 1945 een rij houten barakken verzeen, de 'Vrijheidsstraat', die als passagiers- en vrachtvoorziening dienst deed. De barakken waren zodanig naar voren geschoven dat daarachter de bouw van de meer 'permanente' stationsgebouwen mogelijk werd. Het werd een reeks lage gebouwen, onderbroken door een verhoogde terminal en het verkeersgebouw. Dit representatieve stationsgebouw (waarschijnlijk van de architecten J.P. Mieras jr. en H. van Gelderen) kon in 1949 gedeeltelijk in gebruik genomen worden, evenals een nieuwe verkeersstoren (1951). De nieuwe Fokkerfabriek werd in 1952 geopend, waarna in 1956 de sloop van de oude Fokkerloods volgde.

Het aangepaste Schiphol kon worden gerekend tot de vierde generatie vliegvelden die zich bedienden van het frontale systeem met een fysieke scheiding tussen terminal en vliegtuig. Het ideaaltype was Heathrow in Londen (1943-1946) dat de passagiersfaciliteiten concentreerde op een centraal eiland, waaromheen de banen naar de verschillende windrichtingen werden geordend. De passagiers wandelden van de terminal naar het vliegtuig dat op het plat-

38 Over de infrastructurele en architectonische vormgeving van de grootste naoorlogse Europese vliegvelden zie: K. Bosma, 'European airports, 1945-1995: typology, psychology, and infrastructure' in: Zukowsky, *Building for air travel*, 51-65.

39 H.G. de Maar, *De uitbreiding van Schiphol. Hoe de komst van het straalvliegtuig invloed heeft gehad op het bestuur* (Deventer 1976) 47-54.

40 Bouwens en Dierikx, *Op de drempel van de lucht*, 151.

form stond geparkeerd. Er was natuurlijk een *missing link*: bij grote vliegvelden was de loopafstand een probleem, evenals het weer. Zo werden op Schiphol in de jaren vijftig bussen ingezet. Toen het tijdperk van de straalvliegtuigen aanbrak en de overgang naar de vijfde generatie vliegvelden moest worden gemaakt, werden de vliegvelden met de Heathrow-opzet uitgebreid met 'vingers' (pieren), en satellieten. Bovendien introduceerde Schiphol de *avio-bridge*, die afgestemd kon worden op de verschillende formaten en deurhoogtes van de uiteenlopende vliegtuigtypen. Maar nu lopen we te ver vooruit op het Schiphol van 1967; daar ging nog twintig jaar discussie aan vooraf.

Als architectonisch ensemble oogde het semi-permanente Schiphol zo mogelijk nog armoediger dan het vooroorlogse. Het in razend tempo, met nationale wederopbouw gelden gefinancierde barakkenkamp had alle trekken van een noodverband. Een opeenstapeling van functies in een omvangrijk gebouw werd bezwaarlijk gevonden, vandaar dat de reizigers- en goederenstroom gescheiden plaatsvond. De architectuur van die jaren werd uitgedrukt met de begrippen elegantie, snelheid, licht, lucht en dienstverlening, en gematerialiseerd in veel glas, lichte kleuren en comfortabele meubels. Het herstelde vooroorlogse banenstelsel dijde uit met langere en brede landingsbanen die moesten voldoen aan internationale voorschriften.⁴¹ Het ruimtebeslag op het luchtvaartterrein nam begin jaren vijftig tot 600 ha toe. Intussen werd koortsachtig gewerkt aan een project dat de naam 'nationale luchthaven' waardig zou zijn.

Op advies van de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen besloot de regering in 1948 definitief om aan Schiphol als 'wereldluchthaven' vast te houden. Daarmee werd de burgerluchtvaart daadwerkelijk onderdeel van het nationale economische beleid. Dit besluit gaf de stoot tot verdere plannen voor een geheel nieuw areaal en banenstelsel. Het idee om een grootschalige luchthaven te plannen kwam onder meer voort uit de betekenis die werd gehecht aan luchtvaartprognoses: de te verwachten toekomstige groei van het passagiers- en vrachtvervoer door de lucht. Deze benadering verschilde fundamenteel van de vooroorlogse perceptie, toen de luchthavenontwikkeling eerder de eisen van de vliegtuigindustrie leek te volgen en van een anticiperende ruimtelijke planning nog nauwelijks sprake was.

Het motto van een Amsterdamse nota over een nieuwe vlieghaven uit 1949 geeft dit verschil goed aan: 'The airplane is a new kind of carrier, keyed to a new type of world, a world lighter and more fluid than the world of the nineteenth century. And with the recession of that century, characterized by the heavy movement of raw materials from place to place, the laying down of roads and rails and keels, the airplane comes forward as the true vehicle of twentieth century man, moving swiftly upon a universal highway of air, fashioned to carry the lighter commerce of a new era.'⁴² Dit citaat maakt duidelijk dat het nieuwe tijdperk in zeer korte tijd consequenties zou hebben voor het banenstelsel, de landingsfaciliteiten, de passagiers- en vrachtaccommodatie en de vormgeving van de gebouwencomplexen op een nieuw Schiphol.

41 De besprekingen op de luchtvaartconferentie onder leiding van de (Provisional) International Civil Aviation Organisation (ICAO), in oktober en november 1945 in Montreal, resulteerden in internationale voorschriften, normering en classificering voor de inrichting van burgervliegerterreinen en hun directe omgeving. Zie: *Nationale luchtvaartencyclopaedie. Het boek van de luchtvaart* (Amsterdam z.j.) 264-268. Voor Schiphol gold dat de hoogste klasse A1 een baanlengte van 2250 meter vereiste.

42 'The air of a trade route' (in maart 1941 gepubliceerd in *Fortune*), geciteerd in: *Luchthaven Schiphol. Plan voor uitbreiding*, Dienst der Gemeente-Handelsinrichtingen en Dienst der Publieke Werken Amsterdam (Amsterdam [1949]) 1.

In samenwerking met gemeentelijke diensten ontwikkelde de directeur van Schiphol, Jan Dellaert, in 1948 een concept voor een nieuwe luchthaven met een banenstelsel in alle windrichtingen, gelegen rondom een centraal gebied voor de passagiers- en vrachtafhandeling. Het bestaande complex (thans Schiphol-Oost) zou als technisch areaal dienen, onder andere voor een nieuwe Fokkerfabriek. Voor de techniek en de ligging van de luchthaven ten opzichte van economische en culturele centra oriënteerde Dellaert zich op het buitenland en bouwde hij voort op de vroegere concepten van Fokker en Roosenburg. Het vooroorlogse weiland met randbebouwing werd vervangen door een eiland met in het centrum een bundeling van gebouwen. De meeste grote Europese vliegvelden, waar wederopbouw plaatsvond, toonden slechts enkele kenmerken van het type Heathrow. Schiphol had het voordeel dat er te midden van een verstedelijkt gebied voldoende ruimte bestond voor een nieuw areaal in een nagenoeg 'lege' polder. Aan het tangentiële plan gingen in 1946 twee ontwerpen (3T en 11B) vooraf, die achtereenvolgens bestonden uit twee paar parallelle banen met randbebouwing naar Amerikaans voorbeeld en een stervormige opzet rondom een centraal stationsemplacement gemodelleerd naar Heathrow.⁴³ Deze kleinschalige plannen hadden echter ernstige beperkingen, zoals te veel kruisingen. Het tangentiële stelsel, dat overigens sterk geïnspireerd was op een niet uitgevoerd ontwerp voor de Parijse luchthaven Orly, bood een betere oplossing voor het toekomstig luchtverkeer, want het kon een grotere verkeerscapaciteit verwerken. Bereikbaarheid was het centrale thema. Verscheidene vliegtuigen konden tegelijk veilig opstijgen en landen, aangezien het tangentiële type het kruisen van banen volledig uitsloot. Eveneens waren de afstanden die de vliegtuigen van en naar het centrale stationseiland moesten taxiën relatief klein. De verbindingen van het eiland met het achterland vroegen speciale aandacht. Zo was er, in overleg met de NS, een (binnen de bebouwde kom ondergronds) spoortraject van het centrale areaal naar het centrum van Amsterdam bedacht, met het Museumplein als vertrekpunt.⁴⁴ De aanleg van een Buitenveldertbaan maakte omlegging en ondertunneling van Rijksweg 4 noodzakelijk. De nieuwe Rijksweg 6 (thans A9) zou de bereikbaarheid van de luchthaven vanuit het noordoosten aanzienlijk verbeteren door de aansluiting op de A2. Het concept-Dellaert ging niet langer uit van Schiphol als een dorp, maar van een stadscentrum met als kern een knooppunt van auto- en spoorverkeer met parkeergelegenheid en een uitgestrekt technisch areaal.

De rijksoverheid heeft nooit officieel gereageerd op het *Luchthaven Schiphol. Plan voor uitbreiding* (gepubliceerd in 1949) met zes en maximaal tien banen. Het werd te ambitieus en te duur gevonden en vooral inflexibel: het tangentiële stelsel zou pas kunnen functioneren wanneer het voltooid zou zijn. De slepende planvorming (met de gebruikelijke reeksen commissies) hing nauw samen met de tanende invloed van Amsterdam. Doordat het rijk de wederopbouw en de uitbreidingen van Schiphol grotendeels financierde, werd het onmiskenbaar dat Schiphol in de toekomst een rijksonderneming zou worden.⁴⁵ De schermutselingen tussen de Amsterdamse en de Haagse burelen spitsten zich toe op financieringskwesties, de toekomstige organisatie en het beheer van Schiphol. Waar het rijk de nadruk op het nationale en Amsterdam op het hoofdstedelijke belang legde, nam de afstemming van beide opvattingen

43 Uitvoerig hierover: *Luchthaven Schiphol*, 38-59.

44 De plannen van Schiphol en de NS werden eerst onafhankelijk ontwikkeld en naderhand op elkaar afgestemd. Zie *Nationale luchtvaartencyclopaedie*, 106-108.

45 Over het tegenspartelen van Amsterdam zie: Bouwens en Dierix, *Op de drempel van de lucht*, 163-175.

ruim tien jaar in beslag.⁴⁶ Deze strijd heeft ernstige gevolgen gehad voor de ruimtelijke vormgeving van Schiphol. Zolang de gevechten over de toekomstige exploitatie van het vliegveld woedden, kon het tangentiële plan, dat anno 1949 beslist eigentijds was en voor Nederlandse begrippen zelfs gewaagd, niet in uitvoering worden genomen en werd het vervolgens sterk afgezwakt. Amsterdam ondernam namelijk verwoede pogingen om het tangentiële plan in de statuten van de toekomstige NV Schiphol vast te laten leggen en de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland ervan te doordringen dat het agrarische areaal in bestemmingsplannen gehandhaafd moest blijven in verband met toekomstige onteigening. Het rijk vond dit te inflexibel en ongeschikt voor statuten en benadrukte juist de commerciële uitbating van de luchthaven die zich qua dienstverlening zou moeten aanpassen aan telkens nieuwe behoeften en eisen. De score van Amsterdam in deze machtsstrijd was dat het tangentiële plan, ondanks de principiële kritiek, uitgangspunt van de planvorming bleef en uiteindelijk in afgeslankte vorm werd uitgevoerd, en dat het gemeentepersoneel dat in Schiphol was gespecialiseerd tamelijk geruisloos doorstroomde naar de NV Schiphol. Het rijk nam uiteindelijk in 1958 de luchthavenexploitatie over als grootste aandeelhouder in de nieuwe N.V. Luchthaven Schiphol (76 procent) waarin ook de gemeenten Amsterdam (22 procent) en Rotterdam (2 procent) deelnamen.⁴⁷

De tanende invloed van de gemeente Amsterdam wordt verder geïllustreerd door de fanatieke en uiteindelijk succesvolle pogingen van de KLM om de planvorming te sturen. De KLM vond het tangentiële plan te duur en te prestigieus en liet in 1951 alternatieve en goedkopere plannen ontwerpen door de NV Netherlands Airport Constructors (NACO), een schepping van Plesman (1949). Het NACO-plan kwam neer op een gefaseerde uitbreiding van het bestaande banenstelsel. Amsterdam moest in de verdediging. Weliswaar kreeg de stad ogenschijnlijk steun van de Rijksluchtvaartdienst die, uit veiligheidsoverwegingen, de NACO-plannen afwees, maar ook het tangentiële plan niet goed vond. In het nieuwe tangentiële plan, herzien in samenwerking met het Studiebureau Schiphol waarin de NACO zich duchtig liet gelden, werd gemikt op vier banen. De reductie bleek mede mogelijk doordat technische vernieuwing de zijwindgevoeligheid van vliegtuigen verminderde. Er werd nu ook meer aandacht geschonken aan de regionale aspecten (overleg met de gemeente Haarlemmermeer en de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland) en de nationale aspecten (rijkswegen en spoorverbindingen). Er waren twee opties voor een ondergrondse spoorlijn (Amsterdam-Den Haag en een lokale variant). De architectonische uitwerking van het bijgestelde banenstelsel bleef in het vage: langs het platform zou een gebouwenfront komen. De *Grondslagen voor de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol* (november 1955) werden in 1956 door de gemeenteraad en in 1957 door de regering goedgekeurd.

Na twintig jaar studie en politieke voorbereiding werd in 1967 Dellaerts geesteskind voltooid. Op het oude Schiphol, omgedoopt tot Schiphol-Oost, bleef het technisch areaal gehuisvest. De nieuwe passagiersterminal, verkeerstoren, vrachtgebouwen, kantoren, parkeervoorzieningen, luchthavendiensten, infrastructuur en vier 3300 meter lange betonbanen bepaalden het silhouet van het luchtvaartterrein.⁴⁸ Het besloeg totaal ruim 1750 ha. Het semi-openbare

46 De Maar, *De uitbreiding van Schiphol*, 66-76 en 112-136.

47 Hierover uitvoerig: Bouwens en Dierikx, *Op de drempel van de lucht*, 175-190.

48 De vier banen werden enige tijd na elkaar voltooid. De geheel nieuwe 06-24 Kaagbaan (eerst nog kompas aanduiding 07-25) en de verlengde 01R-19R Aalsmeerbaan (de eerste in 1955) kwamen gereed in respectievelijk 1960 en 1961 en maakten nog deel uit van het oude banenstelsel op Schiphol. De nieuwe banen 09-27 (Buitenveldert-, Am-



Afb. 3. Centraal areaal van de luchthaven Schiphol met de pieren C, D en E, 8 mei 1967. Foto: KLM-Aerocarto.

stelveen- of Bulderbaan genoemd) en 010L-19R (Zwanenburgbaan), kwamen in 1967 en 1968 gereed. Tenslotte is bij Schiphol-Oost de baan 04-22 (voor 1981: 05-23), die bij het oude banenstelsel behoorde, in gebruik voor kleinschalig luchtverkeer.

compacte stadje stond op een groot groen dienblad. Het landschap van het dienblad verschilde sterk van het omringende orthogonale polderlandschap.

De ontwerpers van de bebouwing waren architect Marius Duintjer en het in luchthavens gespecialiseerde bouw bureau NACO. De gemeentelijke diensten van Amsterdam waren niet meer betrokken bij het ontwerp van de vlieghaven. Duintjer en NACO namen de fakkel over en incorporeerden enkele kenmerken van de vijfde generatie vliegvelden die rekening hielden met een minimale afstand tussen land- en luchtzijde van het vliegveld, vooral het systeem van pieren en *aviobridges*. Deze generatie vliegvelden greep vooruit op de massale opkomst van de auto met alle parkeerproblemen van dien. De *drive-in airports* van Berlin-Tegel (1969-1974) en Roissy/Charles de Gaulle I in Parijs (1967-1974) waren de zuiverste voorbeelden daarvan. Al waren op Schiphol de luchtzijde, landzijde en overslagzone (douane, *tax-free* enzovoort) gescheiden, toch was de terminal, het kloppend hart van de luchthaven, zo ontworpen dat alle voorzieningen onder één dak werden gebracht. Bij de verplaatsing van de land naar de luchtzijde moest zo min mogelijk tijd verloren gaan. In het hoefijzervormige gebouw met lange wandelgangen, soms voorzien van een rollend tapijt, was een strikte organisatorische en ruimtelijke scheiding van functiezones doorgevoerd. Het hoofdgebouw was ook verticaal gezoneerd: aankomst- en vertrekhal waren gestapeld. Het stationsgebouw opende zich met drie pieren vingervormig naar de luchtzijde. De uitgangen in de pieren naar de vliegtuigen waren voorzien van verstelbare aviobridges die op de romp van de vliegtuigen werden aangesloten, zodat de passagiers niet langer aan weer en bustochten werden blootgesteld. Aan de landzijde gaf de ruime toepassing van glas het zakelijke gebouw een zekere transparantie, hoewel een volledige doorzichtigheid door de aanwezigheid van de niet-publieke 'douanezone' werd belemmerd. Het eenvoudige, maar expressief vormgegeven interieur (Kho Liang Ie) droeg, ook door de kleurstelling en maatvoering die was gericht op helderheid en overzichtelijkheid, sterk bij aan de ruimtelijke beleving. De representatieve gebouwen hadden de luxueuze sfeer en de uitmuntende faciliteiten die pasten bij de commerciële aanpak van de jaren zestig die niet alleen drommen reizigers, maar ook talloze dagjesmensen moest trekken. Ook de grote stromen passagiers die van de transatlantische vluchten met straalvliegtuigen (onder meer toeristische charters) gebruik maakten, konden makkelijk worden verwerkt. De ingenieuze aansluiting van het architectonische ensemble op het Rijkswegennet (omlegging A4 met tunnel, 1966) maakte het beeld van een moderne, compacte en goed bereikbare luchthaven compleet.

Na voltooiing van het nieuwe Schiphol volgden geleidelijk infrastructurele aanvullingen en verbeteringen: een tweede brug over de Haarlemmer Ringvaart, de Rijksweg 6 Haarlem-Schiphol (1967) en veel later de verbinding met Rijksweg 2 (Utrecht-Amsterdam; 1975). De bereikbaarheid per spoor liet echter nog lang op zich wachten. Dat betekende onder meer dat tot in de jaren tachtig KLM-bussen van Amsterdam CS naar Schiphol pendelden. Op het hoogtepunt van de verzorgingsstaat, de democratisering van het luchttoerisme en de inburgering van straalvliegtuigen was de banenconfiguratie al weer achterhaald. Het tangentiële stelsel hoorde bij een vorige generatie vliegvelden. Dat was overigens niet direct merkbaar in het functioneren van Schiphol zelf, maar vooral daarbuiten, in de aanvliegroutes van straalvliegtuigen. De ruimtelijke effecten daarvan werden niet onmiddellijk onderkend, met name door de gevolgen van de energiecrisis in de jaren zeventig, maar destemee in de jaren tachtig en negentig, toen Schiphol dermate omvangrijk werd dat de nieuwe woekeringen de bestaande polderstructuur op grote schaal uitwisten. Exemplarisch is de gang van zaken in Buitenveldert. Op basis van de *Grondslagen voor de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol* (1955)

werd rond 1958 begonnen aan de Buitenveldertbaan, gevolg van het door Amsterdam gepropageerde tangentiële stelsel, en met de aanleg van de woonwijk Buitenveldert (1959), die voortkwam uit het Algemeen Uitbreidingsplan (1934). Zowel de Rijksluchtvaartdienst als de in 1957 ingestelde Stadsrandcommissie, die een structuurplan ontwikkelde voor de uitbreidingen van Amsterdam, hadden op dat moment onvoldoende harde gegevens om de gevolgen van de geluidshinder van straalvliegtuigen in te schatten en daar consequenties voor de huisvesting aan te verbinden.⁴⁹ Schiphol en Amsterdam 'achtten een oplossing in eerste instantie het best te verwezenlijken in het plan van de ander.'⁵⁰ Ook interdepartementaal overleg om knopen door te hakken vond onvoldoende plaats. De mogelijkheid van een conflict tussen bevolkingsconcentraties en geluidshinder was bekend, maar niet de aard en omvang ervan. In 1961 gaf Schiphol de gemeenten met uitbreidingsplannen een niet mis te verstane waarschuwing voor toekomstige geluidshinder, maar de meeste gemeentebesturen achtten hun plannen reeds te ver ontwikkeld om ze nog terug te draaien, mede omdat onduidelijk was wie voor de schade zou opdraaien.⁵¹ In de loop van de jaren zestig kwam de strijdigheid van deze plannen aan het licht, toen steeds meer straalvliegtuigen van de Buitenveldertbaan gebruik gingen maken. De voltooiing van de Buitenveldertbaan (1967) en de Zwanenburgbaan (1968) veroorzaakten een enorm tumult. De besluitvorming over de banenconfiguratie kon echter niet meer worden teruggedraaid; met uitzondering van de vijfde baan lagen de banen er al of al bijna. Amsterdam, dat in 1945 met veel bravoure de nationale luchthaven in de wacht had gesleept, had het paard van Troje in huis gehaald. De professionalisering en commercialisering luidden het einde in van de romantische pioniersfase van Schiphol. Toen het vliegen werd gedemocratiseerd en de milieuproblemen zichtbaar werden, raakte Schiphol in een toenemend ruimtelijk isolement. De negatieve gevolgen van de economische en ruimtelijke expansie van de luchthaven leidden dikwijls tot heftige protesten bij de bevolking. Dat de vliegtuigen gedeeltelijk boven de bebouwde kom van Amsterdam zouden aanvliegen stond inmiddels wel vast, maar waarschijnlijk onderschatte de gemeente de werkelijke overlast.⁵² Deze gang van zaken was de voorbode van een schizofrene ruimtelijke ordening in de noordflank van de Randstad die een kwart eeuw duurde: de provincies en gemeenten zagen enerzijds in dat ze vanwege de geluidshinder eigenlijk van welomschreven uitbreidingen zouden moeten afzien, maar zagen zich anderzijds door de woningnood, de decentralisatietendensen en de ontwikkelingen op de woningmarkt gedwongen om ze toch uit te voeren.

De transformatie van Schiphol introduceerde een onzichtbaar zintuiglijk element dat een vaste plaats verwierf in de Nederlandse ruimtelijke ordening. Geluidscontouren die voortkwamen uit de aanvliegroutes bleken een aanzienlijk effectiever ruimtelijk instrument om toekomstige bebouwing in het Groene Hart te verhinderen dan het bestaande instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (1965). Het lawaai in de lucht zorgde op de grond voor de instelling van geluidszones in de omgeving van de luchthaven op basis van zogenaamde Kosten-eenheden (1967).⁵³ Hiermee was in feite het lot van Schiphols directe om-

49 De Maar, *De uitbreiding van Schiphol*, 86-99.

50 Ibidem, 190.

51 Over de ongecoördineerde wijze waarop bestrijding van de woningnood plaatsvond en de invloed van de banenconfiguratie van Schiphol: ibidem, 144-166.

52 Zie: J. Heller, 'De luchthaven Schiphol: een werkgebied in opkomst' in: H. Hellinga en P. de Ruijter (red.), *1935/1985 Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar* (Amsterdam 1985) 204-209.

53 Prof. Kosten was voorzitter van de Adviescommissie Geluidshinder voor Vliegtuigen. Over de geluidsproblematiek van Schiphol, zie: J.A.W. van Dalen, 'Geluidhinder en geluidzonerings rond Schiphol', *Rooilijn 4* (1991) 112-116; M. Aarden en M. van den Broek, 'Vliegtuiglawaai kent binnenkort geen grenzen meer', *de Volkskrant*, 12 december 1989.

geving grotendeels bezegeld, aangezien strengere normen werden gesteld aan wonen en werken rondom het luchtvaartterrein. Binnen de lawaaizones werden afbraak, vrijwaring en bij uitzondering isolatie van bebouwing vereist. Het bevestigde dat Schiphol niet slechts een concreet begrensde ruimtelijke entiteit was, maar ook een netwerk van luchtsnelwegen dat effecten op de hele Randstad heeft.

De derde kolonisatiegolf: Schiphol overvleugelt Amsterdam⁵⁴

Terwijl de luchthavendirectie al in 1967 pleitte voor uitbreiding van Schiphol met een vijfde en korte tijd later een zesde baan vanwege de rooskleurige prognoses van passagiersaantallen, klonken er tegelijkertijd pleidooien voor een tweede nationale luchthaven. Het argument dat werd aangevoerd was de reductie van de geluidshinder en de overlast voor het milieu.⁵⁵ Allerlei locaties werden geschikt gevonden: Dinteloord, Leerdam, de Rotterdamse Maasvlakte, het zeegebied bij Goeree en de droog te malen Markerwaard.⁵⁶ Het is interessant kort bij de nationale discussie van destijds stil te staan. Er werden deskundige rapporten samengesteld: een kosten-batenanalyse, een onderzoek naar de uitbreiding van Schiphol met een vijfde baan en een onderzoek naar de ideale locatie voor een nieuwe tweede luchthaven, waarbij werd uitgegaan van een systeem van twee parallelle banen en flankerende infrastructuur (totaal oppervlak ongeveer veertig vierkante kilometer). Dit wijdlopijge vooronderzoek was bedoeld om een grondige politieke besluitvorming voor te bereiden. De discussie nam drie jaar in beslag, waarbij een vertrouwd effect optrad. De moeizame procedures om tot aanleg van een nieuw vliegveld te komen en de enorme kosten die daarmee gepaard zouden gaan, leidden er automatisch toe dat de aanleg van de vijfde baan als een goedkope en op korte termijn realiseerbare uitweg werd gezien. Toen rond 1975 duidelijk werd dat de Markerwaard de meest uitgelezen plek voor de tweede nationale luchthaven zou zijn, omdat er weinig offers hoefden te worden gebracht, was het momentum voorbij. De oliecrisis had om zich heen gegrepen, terwijl ook de internationale economische conjunctuur een dalende lijn vertoonde. Mede door de sombere discussies over het milieu en het energiegebruik (Club van Rome) werden ruimtelijke investeringen uitgesteld. De plannen verdwenen in het archief en het duurde jaren voor het vliegverkeer een conjuncturele opleving doormaakte. Schiphol breidde zich op het bestaande terrein geleidelijk uit, vooral door verlenging van pieren en uitbreiding van het stationsgebouw. Feitelijk was het zo dat in rapportages van de jaren zestig en begin zeventig tal van problemen rond de uitbreiding van Schiphol werden gesignaleerd en oplossingsrichtingen aangegeven, zonder dat er belangrijke beslissingen vielen. Als er iets duidelijk wordt, dan is het wel dat adequate planning van vliegvelden een onmogelijkheid is, omdat niet de techniek en logistieke factoren bepalend zijn, maar onvoorspelbare geopolitieke en commerciële trends. Een vliegveld is een locatie voor commerciële uitwisseling, een complex systeem van structuren waaromheen een eindeloze cyclus van productie, constructie, afbraak, onderhoud en andere vormen van arbeid is gevlochten. In dit systeem zijn politici, bestuurders, architecten en stedenbouwkundigen niet meer dan mandarijnen. Als aandeelhouder van Schiphol

54 Deze paragraaf is een sterk verkorte weergave van: K. Bosma en M. Vos, 'Het einde van de dinosaurus? Overwegingen bij de uitbreiding van Schiphol', *Archis* 2 (1998) 8-17.

55 De Commissie Falkenhage (1968) deed deze aanbeveling. Zie: H.J. Licher, 'Welke vlucht neemt Schiphol?', *Stedenbouw en Volkshuisvesting* 11/12 (1995) 14-19.

56 Bouwens en Dierix, *Op de drempel van de lucht*, 266-314.

profiteerde Amsterdam uiteraard van de groei van de luchthaven, maar bij de ambitieuze groeiplannen van de jaren negentig bleef de bijdrage van de hoofdstad beperkt tot de infrastructurele aansluiting van Amsterdam op Schiphol.

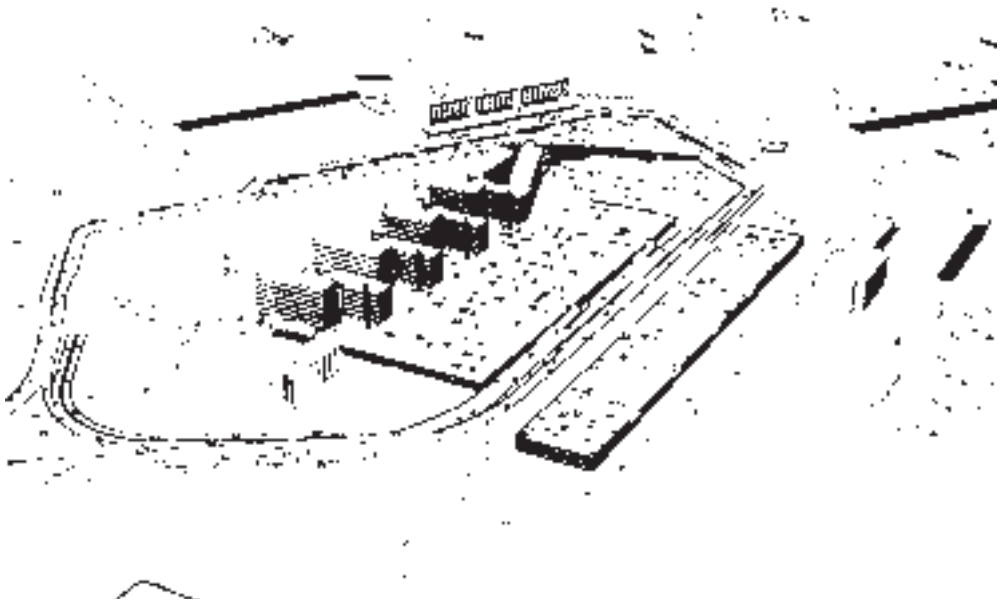
In de jaren tachtig is onze nationale luchthaven gestaag verder gegroeid. Schiphol zag zich gedwongen belemmerende voorzieningen aan te brengen, gericht op het voorkomen van terreuraanslagen. De terminals hadden een strikte scheiding tussen veilige en onveilige zones en waren voorzien van flessenhalsen, waardoor lange loopafstanden ontstonden.

Uitbreidingen aan onder andere het pierenstelsel (1971, 1975, 1993), vrachtgebouwen, magazijnen en het technisch areaal ving de groei in het luchtverkeer op. Een nieuwe poging tot bedrijfsvergroting kreeg in 1989 gestalte toen Schiphol het *Beleidsvoornemen Masterplan Schiphol 2003* publiceerde. De voornemens werden ondergebracht in het *Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving* (1991), het beleidsconvenant van het rijk, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de KLM en Schiphol. Door de uitvoering van bouwprojecten werd vooruitgegrepen op de planvorming voor de toekomstige banenconfiguratie: een nieuwe verkeerstoren (1991) en terminal West (Bentham en Crouwel/NACO 1993) met het stationsplein Schiphol Plaza (1995).⁵⁷ Schiphol sloot met deze milde *high-tech* architectuur aan bij de zesde generatie vliegvelden van de jaren tachtig en negentig, waarin de architectuur de vlieghaven een eigen 'smoel' moet bezorgen. De constructie van het gebouw wordt op uitbundige wijze getoond. De passagiers bewegen zich door langgerekte, zoveel mogelijk ongedeelde ruimtes die ogen als een transparante passage of een stationsontvangsthal: een mengvorm tussen straat en interieur. De ruimtes, gevuld met winkels en horeca, baden in licht. De nieuwe terminalfaciliteiten van Schiphol zijn zo ruim opgezet dat jaarlijks naar schatting 60 miljoen passagiers zonder congestie verwerkt kunnen worden. De parkeerterreinen werden vergroot, het nieuwe stelsel voor aankomend en vertrekkend verkeer werd verhoogd aangelegd, terwijl het dienstverkeer zich naar een lager niveau verplaatste. In 1978 werd de spoorverbinding (Schiphollijn), die tot station RAI liep, geopend en er volgde een uitbreiding van station Schiphol en de spoorbanen in 1995 en 1996. Aan het eind van de jaren tachtig kwam de ringspoorlijn rond Amsterdam, die al in het Algemeen Uitbreidingsplan (1934) was geprojecteerd, gereed, waardoor de bereikbaarheid van Schiphol vanaf het Centraal Station werd geoptimaliseerd.

Naast de al bestaande grote vliegvelden Frankfurt, Parijs en Londen wil Schiphol eveneens een *hub*, een centrale draaischijf, worden te midden van een Europees net van kleinere luchthavens, de *spokes*.⁵⁸ Er woedt een hevige concurrentieslag tussen de vliegmaatschappijen waarvan de luchthavens profiteren. De jaarlijkse groei van de passagiersaantallen van vier tot zes procent dwingt de grote Europese vliegvelden tot omvangrijke investeringsprogramma's. Cruciaal daarin is de positie ten opzichte van de andere grote Europese vliegvelden. Gezien de cijfers zit Schiphol ruim in zijn jasje: in 1995 25,2 miljoen passagiers en vier banen op 20 vierkante kilometer; met de vijfde baan erbij 28 vierkante kilometer in 2003. Het vliegveld kan het aantal luchtreizen van en naar Nederland nog jaren moeiteloos aan. Daar staat tegenover dat de

57 Zie hierover uitvoerig: M. Kloos en B. de Maar, *Schiphol architecture* (Amsterdam 1996). H. van Dijk, 'Onderbroken probleemoplossing. Stationsgebouw West van Schiphol', *Archis* 9 (1993) 35-45.

58 Om aan de *mainport*definitie te voldoen moet ondermeer Schiphol thuishaven zijn van tenminste één grote luchtvaartmaatschappij (KLM), maar dient de luchthaven ook een groter aantal bestemmingspassagiers te krijgen, terwijl meer directe internationale verbindingen, *service*, comfort, voorzieningen en snelle overstaptijden gecreëerd moeten worden. Uiteindelijk zou Schiphol kunnen uitgroeien tot een maximale capaciteit van 40 miljoen reizigers en 3 miljoen ton vracht per jaar.



Afb. 4. Overzicht van de luchthaven Schiphol, 1998: 1) Schiphol plaza; 2) Terminal 1 en 2; 3) Terminal 3 en 4; 5) G-pier; 6) F-pier; 7) E-pier; 8) D-pier; 9) C-pier; 10) B-pier; 11) Lounge Centraal en Zuid; 12) Locatie toekomstige H-pier; 13) J-platform 13; 14) Sheraton hotel; 15) WTC Amsterdam Airport; 16) Hilton hotel. Uit: *De architect, dossier 7: Luchthaventerminals* (1998) 42.

luchthaven over een verouderd banenstelsel met ongunstige aanvliegeroutes beschikt die veel lawaai in bebouwde gebieden veroorzaken. De vijfde en een eventuele zesde baan zijn bedoeld om taxatiefouten uit het verleden te corrigeren. Ze moeten de geluidshinder boven Amstelveen, Buitenveldert en Zwanenburg verminderen en meer armslag geven tijdens piekuren.

Het Centraal Planbureau noemt de uitbreidingsplannen van Schiphol het beste banenplan tot nu toe, zeker als we ervan uitgaan dat de bijdrage van Schiphol aan het Bruto Nationaal Product thans geschat wordt op 2,1 procent. Het aantal arbeidsplaatsen dat met de activiteiten van Schiphol samenhangt is de laatste vijf jaar met 10.000 tot 85.000 gestegen. Dat is de zonnige kant van de medaille die het vliegveld voor de Amsterdamse economie zo aantrekkelijk maakt. Daar staan, gezien de hoogconjunctuur, de in crisis verkerende vliegtuigbouwindustrie (onder meer het faillissement van Fokker) en de verscherpte prijzenslag tussen luchtvaartmaatschappijen tegenover. Dat de KLM enige winst maakt is natuurlijk aangenaam, want in de bijna tachtigjarige geschiedenis van deze maatschappij is dat zelden vertoond, maar de dodelijke prijsconcurrentie dwingt tot voortdurende reorganisaties en fusies, het opvoeren van het aantal vluchten en het smijten met spotgoedkope vliegreizen. Het faillissement van veel luchtvaartmaatschappijen wordt door nationale subsidies voorkomen, hetgeen in de huidige marktverhoudingen gerust als verouderd protectionisme en als achterhaalde statusromantiek mag worden bestempeld. Door de ondoorzichtige boekhouding en het ontbreken van accijns op kerosine kunnen momenteel bestemmingen binnen Europa goedkoper per vliegtuig worden bereikt dan per auto of trein. Met andere woorden, door de concurrentievervalsing en het ontbreken van belasting op energiedragers worden geprivatiseerde, milieuvriendelijker vervoerswijzen ernstig benadeeld.

De concurrentie tussen de grote vliegvelden is dus bepaald geen vrij spel van maatschappelijke krachten. Om de race te kunnen volhouden, doen de nationale regeringen voortdurend concessies op het gebied van de milieu-eisen en spekken zij hun luchthavens met directe en indirecte subsidies. Maar langzamerhand worden de privileges aangepakt. Het geweeklaag van Schiphol over de geluidsnormen illustreert dat de milieu-eisen eindelijk hun invloed doen gelden. Hoe strenger die zijn, hoe harder de luchthaven zich zal inspannen om luchtvaartmaatschappijen te dwingen om hun vloot te versterken met steeds geluidsarmere vliegtuigen.⁵⁹

Het behoud van de vierde plaats op de Europese ranglijst is niet alleen afhankelijk van een algemene groei van de (wereld)economie en de rol die Nederland daarin kan vervullen als distributieland. De verwachting is dat steeds minder luchthavens een steeds groter marktaandeel nemen. De geluidstroggen rond de vliegvelden blijven de komende twintig jaar tevens ruimtelijke ontwikkelingsgrenzen. Het draaien van banen of het verwijderen van hele dorpen is niet echt nodig, aangezien op korte termijn, dankzij geavanceerde computergestuurde systemen, de luchtvaartuigen 'laverend' kunnen aanvliegen op de landingsbanen. Maar omdat de Randstad dichtslibt, zal het moeilijk worden nog onbebouwde gebieden te vinden die als aanvliegeroute geschikt zijn.

De aanleg van de vijfde baan was de belangrijkste afspraak in het *Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving* (PASO). De *Integrale Milieu Effect Rapportage* (IMER, 1993) en de *Inventarisatie Economische Effecten* (1994) signaleerden vervolgens diverse milieuvriendelijke alternatieven die nog onvoldoende zouden zijn bestudeerd.⁶⁰ De kostbare en tijdrovende IMER-procedure, met alle subtiele varianten waarin economie en milieu tegen elkaar zouden worden afgewogen dan wel verzoend, is een luidklinkend niets gebleken. Ondanks het feit dat in de IMER de ruimtelijke dimensie, conform de definitie van 'Ruimtelijke Kwaliteit' uit de *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening* (1988), voor het eerst in het voortraject van de besluitvorming over een megaproject was opgenomen, leed de stedenbouwkundige discipline een smadelijke nederlaag. De *Planologische Kernbeslissing Schiphol* van december 1993 volgt de *Vierde Nota Extra* (1990) en het PASO klakkeloos. Na vijftientig jaar touwtrekken mag Schiphol een vijfde baan aanleggen. In verband daarmee worden ongeveer 25 infrastructurele projecten uitgevoerd, waardoor Schiphol de status van *mainport* kan verwerven en de positie van vierde luchthaven van Europa behouden.

De plannen voor de toekomst richten zich op de uitbreiding van het stelsel aan de luchtzijde met een vijfde baan (vóór 2003) parallel aan de Zwanenburgbaan en taxibanen, terminal-satellieten, passagierstransport en dergelijke. Er zal een luchthaven ontstaan met een minder tangentieel en een meer parallelle banenconfiguratie, zodat aansluiting wordt gevonden bij de huidige trend. De expansie heeft zijn grens nog niet bereikt.⁶¹ Zo vraagt de bedrijfsvestiging op en rond de luchthaven steeds meer ruimte⁶², terwijl tegelijkertijd de luchthaven lang-

59 Een kritische beschouwing over alle ongemak rond vliegvelden: M. Rosler, 'In the place of the public: observations of a frequent flyer' in: S. Bode en J. Millar (red.), *The most important new buildings of the twentieth century. The airport* (Amsterdam 1997) 90-109.

60 *Ruimtelijke kwaliteit. Thematische bijlage bij het Integraal Milieu-Effectrapport Schiphol en omgeving*, H+N+S/De Hoog ontwerp en onderzoek (Den Haag 1993). Zij onderzochten en beschreven 4 alternatieven en in totaal 8 varianten: a) bestaande toestand; b) autonome ontwikkeling (nulvariant en *worst case*-variant); c) planalternatief (5P en 5G); d) meest milieuvriendelijke alternatief (5P-Onverschoven Kaagbaan, 5P-Verschoven Kaagbaan, 5GGOK en 5GGVK).

61 *Een typologie van luchthavens. Onderliggende studie bij de thematische bijlage Ruimtelijke kwaliteit* (IMER), De Hoog ontwerp en onderzoek in samenwerking met Villa Nova (Den Haag 1993) 29.

62 Zie: J.H.T. Kramer, 'De economische parel Schiphol: extra ruimte reservering nodig?', *Stedebouw en Volkshuisvesting* 1

zaam dichtslibt. Die verdichting betreft niet alleen de bebouwing op het middenterrein, maar tevens de infrastructuur. De aansluiting met de A4 vormt ondanks de vergroting van de Schipholtunnel inmiddels een *bottle-neck* die ontlast moet worden. Een verbeterde openbaar vervoersverbinding, waaronder de aansluiting op het Europese HSL-net, moet een groot deel van de reizigers efficiënt(er) verwerken.

We mogen ervan uitgaan dat de ruimtelijke groei van Schiphol de komende tien jaar ongehinderd doorgaat. Dagelijks wordt 1,5 miljoen gulden aan bouwprojecten gespendeerd en dit gaat nog zeker vijf jaar zo door.⁶³ In 1995 werden de ruimtelijke voornemens met de Haarlemmermeerpolder op maar liefst vier bestuurlijke niveaus in plandocumenten vastgelegd.⁶⁴ Als deze op consensus gerichte nota's iets duidelijk maken, is het wel de enorme druk op het gebied en de forse groei van activiteiten die vrijwel zonder uitzondering met Schiphol te maken hebben. Geen van de nota's voorziet een eindsituatie in 2005, 'maar eerder een sluimerend begin van een nieuwe fase in de ruimtelijke ordening in deze regio.'⁶⁵ De steeds grotere economische druk op de gebruiksruimte baart de luchthaven zorgen, want Schiphol is gebaat bij het openhouden van zijn omgeving (sgrenzen) in verband met toekomstige uitbreidingsmogelijkheden. De bereikbaarheid van Schiphol kost steeds meer infrastructuur in een polder die in de Haagse voorstellingswereld eigenlijk onderdeel zou moeten uitmaken van een leeg Groen Hart. Naast de werkelijk luchthavengebonden bedrijven groeit het aantal bedrijven dat Schiphol als vestigingslocatie kiest vanwege economische effecten, bereikbaarheid, nabijheid van potentiële afzetmarkten of status.⁶⁶ De verdichting betreft niet alleen de bebouwing op het middenterrein, maar tevens de infrastructuur.

Tussen 1919 en 1960 bleef het vliegveld een incident aan de rand van de polder. Zelfs de uitbreiding van 1967 liet grote delen van de Haarlemmermeer onberoerd. Tot in de jaren zeventig bleef de polder nog herkenbaar als een zelfstandig agrarisch geheel met een vliegveld en een paar dorpen. Dertig jaar later beklijft een heel ander beeld. Het grondgebied van Schiphol zal dankzij de expansieplannen vrijwel volledig zijn opgeslokt door luchthavenbebouwing, kantoren en infrastructuur. De grenzen van het huidige vliegveldtype zijn daarmee bereikt. Een andere aanslag op de oude polderstructuur vond vanaf begin jaren tachtig plaats toen de gemeente Haarlemmermeer als groeikern werd aangewezen en de speurtocht naar locaties voor woningbouw een aanvang nam. De bestaansreden van de polder – agrarische exploitatie als motor van landschapsvormende processen – valt deels weg met als gevolg oncontroleerbare scharrelfuncties.⁶⁷ Door deze combinatie van groeien en krimpen dijt de Haarlemmermeer

(1988) 11-19; Themanummer *Bouw* 24 (1989).

63 Over de uitbreiding en eventuele gedeeltelijke verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee: P.S. Dingemans, 'Ruimte voor de zwaan!', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening* 3 (1999) 29-33; S. Cusveller, 'De luchthaven en de Noordvleugel', *Blauwe kamer* 3 (1999) 50-57. Over beïnvloeding van de meningsvorming, zie o.a. F. Poorthuis, 'De Schiphol-lobby', *de Volkskrant*, 15 december 1998.

64 Op nationaal niveau door de *Planologische Kernbeslissing Schiphol*, op provinciaal niveau door het *Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaal*, op regionaal niveau (Regionaal Orgaan Amsterdam) door het *Structuurplan 1995-2005* en op gemeentelijk niveau (Haarlemmermeer) door het *Structuurplan 2005*.

65 T. Ruimschotel, 'De neokolonisatie van de Haarlemmermeer, proeftuin van de Randstad' in: *Landschapsarchitectuur en stedebouw in Nederland '93-'95* (Bussum 1996) 38.

66 De Schiphol Area Development Company N.V. ontwikkelt industrieterreinen (150 ha) om wildgroei tegen te gaan en bedrijfsvestiging in goede banen te leiden. Schiphol wordt veelal als faciliteit gebruikt. Weinig bedrijven zijn werkelijk luchthavengebonden, veel zijn wel Schipholgevoelig of -georiënteerd, zie: *Rooilijn* 9 (1987) 274-280; *Stedebouw en Volkshuisvesting* 9 (1987) 343-349; *Stedebouw en Volkshuisvesting* 1 (1988) 11-19.

67 G. Smienk (red.), *Nederlandse landschapsarchitectuur tussen traditie en experiment* (Amsterdam 1993) 10.

uit tot het dynamische centrum van de Randstad. De infrastructurele projecten, woningbouw, bedrijventerreinen en de geplande grootschalige groenstructuren zullen het klassieke verkavelingspatroon vermorzelen. Het noordelijk deel van het Groene Hart wordt reeds geheel door de banenconfiguratie en de bebouwing van Schiphol in beslag genomen. Hoofddorp en Nieuw-Vennep groeien aan elkaar tot een stad van ongeveer 200.000 inwoners, en de rest van de voormalige polder wordt overwoekerd door infrastructurele projecten, bedrijventerreinen met *big sheds* en kantoorconcentraties met een eigen verkavelingsstructuur.⁶⁸ De gemeente en de provincie passen intussen camouflagetechnieken toe door de polder te compartimenteren en te 'omsingelen' met grootschalige bosaanplant. De expansie heeft zijn grens nog niet bereikt. Er dreigt een monocultuur te ontstaan, een werkomgeving zonder behoorlijke voorzieningen en een zeer eenzijdige bevolkingssamenstelling. Als deze trend doorzet, dan wordt de Haarlemmermeer het grootste metropolitane brokstuk van de Randstad, een compleet door ondernemersdriften uitgemergelde polder. Hier ligt een enorme ontwerpogave: als de historische functie van de polder wegvalt, wat zal dan de nieuwe onderlegger zijn?

Mede door de zuigkracht van Schiphol ontwikkelt de ruimtelijke structuur van Amsterdam zich al enkele decennia niet meer volgens het globale concept van het Algemeen Uitbreidingsplan. Het lobbenstelsel, dat streefde naar een vingervormige inpassing van de stadsuitbreiding in het bestaande landschap en de verbinding met het historische centrum via het hoofdwegennet, bleek aan slijtage onderhevig. De lobben konden niet eindeloos worden opgerekt met steeds nieuwe uitbreidingen. Het lobbensysteem wordt doorkruist door twee lineaire corridors die met verkeersverbindingen samenhangen: Haarlem-Amsterdam en Schiphol-Het Gooi. De uittocht naar het zuiden leidt tot een zekere desintegratie van de functionele rijkdom van het historische stadscentrum. De autonome subcentra en de aangrenzende gemeenten zijn vaak groter dan het historische centrum en hebben een grote economische vitaliteit. De oude lobbenstad met een duidelijk centrum wordt vervangen door een regionale stad met in de periferie een ogenschijnlijk grillig verstedelijkingspatroon. Het is een stad zonder eenduidig centrum, maar met verscheidene min of meer functioneel gespecialiseerde sectoren, netwerken en infrastructurele knopen.⁶⁹

De erkenning dat de luchtstad Schiphol één van de belangrijkste financiële pijlers van de regio Amsterdam is, heeft zijn beslag gekregen in de voltooiing van de spoorring rond Amsterdam, in het voornemen tot aanleg van de Noordzuid-Metrolijn en in de commerciële uitbating van, eerst, Amstel III rond de Rembrandttoren, vervolgens het Arenagebied grenzend aan de te revitaliseren Bijlmer en tenslotte de Zuid-as parallel aan de woonwijk Buitenveldert. De Zuid-as en de aansluiting vandaar op de HSL naar Schiphol geeft de mogelijkheid Schiphol en Amsterdam ruimtelijk te verbinden en nieuwe woningbouwlocaties te ontwikkelen.⁷⁰

Schiphol, ooit een vooruitgeschoven luchtkasteel van Amsterdam, heeft de hoofdstad qua ruimtebeslag en economische betekenis ruimschoots overvleugeld. Het is een internationaal knooppunt van luchtsnelwegen geworden dat op de kaart is weergegeven door de geluidscontouren rond de aanvliegroutes. Op dit knooppunt heeft Amsterdam een infuus aangesloten. Binnen een tijdsbestek van een eeuw zijn de rollen omgedraaid.

68 Over dit internationale verschijnsel: M. Pawley, *Terminal architecture* (Londen 1998).

69 E. Klusman, 'De Amsterdamse regio over 30 jaar', *Plan Amsterdam* 11 (1997). Bestuurders en beleids-gremia houden zich gewoonlijk op de vlakte wanneer het gaat om uitspraken over de groei van Schiphol en dringen steevast aan op nader onderzoek. Zie bijvoorbeeld: *Over de Perspectievennota 'Hoeveel ruimte geeft Nederland aan luchtvaart'*, Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (Amsterdam juni 1997).

70 *Hub Amsterdam. Amsterdams aanzien in de komende 30 jaar* (Amsterdam 1998) 14-15.

Boekbesprekingen

Raymond Harper, *Als God met ons is... Jacob van Maerlant en de vijanden van het Christelijk geloof* (Nederlandse Literatuur en Cultuur in de Middeleeuwen 19; Amsterdam: Prometheus, 1998, 279 blz., ISBN 90-53333-715-6)

Jacob van Maerlant is de aartsvader van alle Nederlandse dichters, met een omvangrijk oeuvre waarin hij talloze verzen aan de vijanden van het christelijk geloof heeft gewijd. Vele fragmenten uit zijn werk illustreren en verduidelijken Harpers betoeg over de gezindheid van Jacob van Maerlant ten opzichte van andersdenkenden, lees: alle soorten van niet-christenen. Het christendom voelde zich in zijn tijd bedreigd door de heidenen. De tweede helft van de 13e eeuw, waarin Maerlant leefde, was een felbewogen periode, een tijd van verloren kruistochten, ketterprocessen en heftige theologische debatten.

Harper noemt in zijn voorwoord de volgende redenen voor de keuze van zijn onderwerp. Allereerst de actualiteit: etnische minderheden zijn in een multiculturele samenleving, vanuit het perspectief van de meerderheid, andersdenkenden. Vervolgens is Maerlant origineler gebleken dan men traditioneel denkt. De originaliteit schuilt dan vooral in de bewerking van zijn bronnen, de nieuwe samenhang die hij geeft aan bestaande kennis – dit betoegt Harper in navolging van Van Oostrom. Verder wil Harper benadrukken dat Maerlant vaak de eerste is geweest die bestaande kennis in het Middelnederlands voor een lekenpubliek toegankelijk heeft gemaakt.

Harper kiest in zijn boek voor een thematische en niet voor een chronologische aanpak, zoals blijkt uit de indeling. Het boek bestaat uit vijf hoofdstukken, die elk een categorie van vijanden van het christelijk geloof betreffen. Allereerst komen het antieke heidendom, met de goden uit de Griekse en Romeinse Oudheid, en de heidenen in het algemeen aan de orde. De term 'heidenen' is een negatieve omschrijving, die in de praktijk een breed en pluriform scala aan individuen en volkeren met onderling zeer verschillende geloofsvattingen omvat. De enige heidenen die in de optiek van Maerlant wel konden worden geprezen, waren zij die zich tot het christendom hadden bekeerd.

Vervolgens behandelt Harper de moslims, die Maerlant niet als ongelovigen maar als heidenen zag; zij vormden vooral een politieke en geen religieuze bedreiging van het christendom. De islam was de grootste vijand van de christelijke kerk en

Maerlant stelde de moslims en hun profeet Mohammed dan ook voor als het absolute kwaad. Het jodendom daarentegen onderscheidde zich van het heidendom en het christendom door de religieuze opvattingen en gebruiken. De twee gezichten van het jodendom komen in het derde hoofdstuk aan de orde: dat van vóór Jezus (goed) en dat van na Jezus (slecht). Hoewel Maerlant een fervent anti-judaïst was, was hij geen antisemiet.

Dan volgt Maerlants visie op de diverse ketterijen, zowel de vroegere als die uit zijn eigen tijd. Deze ketterijen worden uitgebreid besproken. Ter sprake komt de rabiate verkettering van ketterers door Maerlant, waarbij hij zich als een echte kettervreter doet kennen. De vijanden van het christelijk geloof in breder verband, dit wil zeggen, alle niet-christenen, komen in het laatste hoofdstuk aan bod. Volgens Harper vormt de aandacht voor dit onderwerp een constante factor in het werk van Maerlant. De eenheid van zijn werk staat daardoor buiten kijf. Er bestaat dan ook geen tegenstelling, zoals de afgelopen eeuw nogal eens beweerd werd, tussen de 'hoofse' (vroeg) en de 'didactische' (late) Maerlant. Zowel de vroeg als de late Maerlant was een hartstochtelijk pleitbezorger van het christendom, met een virulente antipathie jegens andersdenkenden. Het ging hem om de *Ene* Waarheid, belichaamd door de leer van het christelijk geloof. Harper meent dat Maerlant het als zijn taak zag zijn publiek in bescherming te nemen tegen misvattingen op doctrinair gebied, en dat aan de simplistische presentatie van 'heidenen' ook motieven van didactische aard ten grondslag lagen.

In de prestigieuze NLCM-reeks verschijnen sedert jaren dissertaties over de geschiedenis van de Middelnederlandse literatuur en cultuur. De serie is door Frits van Oostrom te Leiden opgezet om publikaties over deze onderwerpen te stimuleren en kennis daaromtrent te verbreiden. De boeken richten zich primair tot een wetenschappelijk geschoold publiek. De onderhavige dissertatie is in de reeks geheel op zijn plaats. Het is een gedegen werk dat volledig beantwoordt aan de verwachtingen die in het voorwoord worden gewekt. Het bezit een logische opbouw en getuigt van een heldere structuur. Bijna een kwart van het boekwerk bestaat uit een uitgebreid notenapparaat, een bibliografie van geraadpleegde werken en een personenregister, die in deze volgorde zijn opgenomen achterin het boek.

Mijn enige kritiek betreft de leesbaarheid. Het boek leest door zijn gestructureerde opbouw en

wetenschappelijke stijl niet lekker weg. Het is duidelijk bedoeld voor met name neerlandici, historici en theologen en voorts allen die affiniteit bezitten met het onderwerp. Voor wie buiten de academische wereld vertoeft, lijkt dit boek toch moeilijk toegankelijk te zijn. Het is weinig spiritueel van aard en heeft een stugge stijl. In tegenstelling tot Van Oostrom in *Maerlants wereld* heeft Harper niet die stijl en toon weten te treffen die het grote publiek zullen aanspreken. Maar als proefschrift is het boek zeker geslaagd.

Gwendolyn van Essen

Bronnen voor de geschiedenis der dagvaarten van de Staten en steden van Holland voor 1544, III: 1467-1477, bewerkt door J.G. Smit met medewerking van M.Y.N. Boerkamp-Ruchtie en M.J.C. Swüste (Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie 242; Den Haag: Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1998, 483 blz., ISBN 90-5216-103-8)

Op 24 juni 1467 werden drie bodes vanuit Den Haag het graafschap Holland ingestuurd om bekend te maken dat de landsheer, hertog Filips van Bourgondië bijgenaamd de Goede, was overleden. Zij kregen drie brieven mee. De eerste was bestemd voor de steden en bevatte het bevel om in alle kloosters te laten bidden voor het zieleheil van de hertog. De tweede was gericht aan de kasteleins van de burchten en de andere versterkte plaatsen, die zich onverwijld naar Den Haag moesten begeven om hun eed van trouw te komen vernieuwen voor het Hof van Holland. De derde brief bevatte een dagvaarding voor de steden om op 30 juni in Haarlem te komen beraadslagen over de nieuwe munt – kennelijk gingen de zaken gewoon door.

Op 1 juli, een dag later dan voorgeschreven, zond de stad Leiden zijn twee afgevaardigden naar Haarlem. Een dag later begonnen in alle Leidse kloosters en kerken de plechtigheden ter nagedachtenis van de overleden hertog, 'in alder manieren als oft dode lichaam dair jegenwoirdich wair.' 's Avonds na de vesper werd een vigilie gehouden en de volgende dag tijdens de hoogmis een 'uutvairt', waarschijnlijk een mis van requiem.

De uitvoerige posten in de rekeningen van de grafelijkheid en van de stad Leiden waarin dit alles wordt vermeld, zijn de eerste drie documenten in het derde deel van de bronnen voor de geschiedenis van de Hollandse dagvaarten. Het eerste deel, dat de periode 1267-1433 besloeg, verscheen in

twee banden in 1987 en 1991. Het tweede deel, over het maar liefst 34-jarige regeringstijdperk van Filips de Goede, moet nog worden gepubliceerd.

Met het nu verschenen derde deel is de regeringsperiode van Karel de Stoute voorbeeldig gedocumenteerd. Uit tal van archivalia zijn gegevens geput over beraadslagingen van de Staten van Holland en tussen de leden (met name de steden) onderling. De hiervóór aangehaalde bronnen zijn in zoverre representatief dat het leeuwendeel van de informatie afkomstig is uit rekeningen. De ruggengraat vormen de grafelijkheidsrekeningen. Tot 30 september 1469 werden zij opgesteld door de rentmeester-generaal van Holland. Per 1 oktober 1469 werden de Hollandse financiën ondergeschikt gemaakt aan de centrale rekenkamer van de gezamenlijke Bourgondische landen, waarna uitgaven voor bodelonen en dergelijke voor zover zij Hollandse zaken betroffen, werden verantwoord door de rentmeester van Noordholland – Noordholland in middeleeuwse zin, wel te verstaan, dat wil zeggen het gebied van Rijnland, Delfland en Schieland. Behalve de rekeningen van de grafelijkheid werden ook die van de 'hoofdsteden' Haarlem, Leiden en Gouda benut. Van de overige grote steden zijn helaas geen rekeningen uit deze periode bewaard gebleven, wel van enkele kleinere, zoals Brielle, Goedereede, Hoorn en Woerden. Daarnaast zijn losse brieven en oorkonden opgenomen, resoluties van de vroedschap van Leiden en enkele fragmenten van verhalende bronnen. Deze laatste zijn voornamelijk afkomstig uit de zogenaamde Divisiechroniek, die uitvoerig verslag doet van een aantal dagvaarten van de geestelijkheid, waar beraadslaagd werd over de belastingeisen van Karel de Stoute.

Hiermee is meteen de kernproblematiek van de behandelde periode gegeven. Hertog Karel had hoge ambities. Hij streefde ernaar zijn wijd verspreid gelegen landen met elkaar te verbinden, wat langs vreedzame weg nauwelijks mogelijk was. Daarom voerde hij tal van diplomatieke en zo nodig militaire campagnes, zodat hij vrijwel voortdurend in geldnood verkeerde. Karel voerde de belastingdruk gestaag op en stroomlijnde de administratie om maximaal inzicht te krijgen in de draagkracht van de bevolking. Ook groepen die voorheen buiten schot waren gebleven, met name de geestelijkheid, moesten het nu ontgelden. Behalve een centrale rekenkamer richtte Karel ook een centraal hooggerechtshof op: de Grote Raad van Mechelen.

Deze bronneneditie maakt het mogelijk het pro-

ces van staatsvorming op de voet te volgen, haast van dag tot dag. De opeenstapeling van soms minieme feitjes lijkt op het eerste gezicht gortdroge kost, maar wie zorgvuldig en vooral ook tussen de regels door leest, krijgt een magnifiek inzicht in de spanningen tussen vorst en onderdaan en niet te vergeten: tussen de onderdanen onderling. Want van een simpele tegenstelling tussen een op macht en geld beluste vorst enerzijds en eensgezinde, uitgeknepen onderdanen anderzijds is zeker geen sprake. De Staten van Holland waren absoluut geen welomschreven, harmonisch opererend orgaan. De steden waren onderling verdeeld, waarbij het strijdpunt meestal de positie van Dordrecht als stapelmarkt was. Tegelijkertijd probeerden zij het platteland te beheersen, wat hen in conflict bracht met de adel. En tegenover de geestelijkheid stonden adel en steden samen met gemengde gevoelens: enerzijds keken zij evenals de landsheer begeerig naar de belastingvrijstellingen en de cumulatieve van rijkdom van de geestelijkheid, anderzijds had iedereen wel een broer of dochter of oom of nicht in een klooster en was patronage van kerkelijke en religieuze stichtingen een geliefde manier om het prestige van stad en familie hoog te houden. De geestelijkheid zelf speelde in de Staten van Holland nauwelijks een rol, maar juist in deze periode waarin zij onder druk kwam te staan, vonden er toch van tijd tot tijd gezamenlijke beraadslagingen plaats. Het fraaie boek van A.G. Jongkees, *Staat en kerk in Holland en Zeeland onder de Bourgondische hertogen 1425-1477* (Groningen 1942) is verplichte kost naast deze bronnenuitgave.

De editie is op de van het ING bekende, uitstekende wijze verzorgd, met een korte maar gedegen inleiding, waarin met name de afgrenzingsproblemen helder worden omschreven. De uitgever zal de eerste zijn om toe te geven dat over het al dan niet opnemen van bepaalde bronnen langdurig kan worden getwist. Ik heb de indruk dat hij een tekst al gauw het voordeel van de twijfel geeft, wat moet worden toegejuicht. Een prestatie van jewelste vind ik altijd weer de registers. Vooral het opnemen van de functies die personen hebben bekleed, zelfs met de ambtsjaren erbij, maakt zo'n nadere toegang tot een naslagwerk op zichzelf, ook al 'kon uiteraard niet naar volledigheid worden gestreefd en is geen bronvermelding gegeven', zoals Smit bescheiden opmerkt (427). Het zij hem vergeven.

Gerrit Verhoeven

R.E.O. Ekkart, *Isaac Claesz. van Swanenburg 1537-1614. Leids schilder en burgemeester* (Zwolle: Waanders, 1998, 180 blz., ISBN 90 400 9282 6)

R.E.O. Ekkart is kunsthistoricus en gespecialiseerd in de Nederlandse schilderkunst in de 16e en 17e eeuw, met name de portretkunst. Hij begon in 1970 met onderzoek naar de Leidse portretkunst en ontdekte toen de overheersende positie die Van Swanenburg als schilder in deze stad innam in de eerste helft van de Tachtigjarige Oorlog. Van Swanenburg is vooral bekend om zijn serie schilderijen van de lakennijverheid, die hij in opdracht van het stadsbestuur maakte ter decoratie van de Gouverneurs- of Secreetkamer in de Saaihal, de belangrijkste keurhal van de Leidse lakenindustrie. Daarnaast zijn de glas-in-lood ramen die hij maakte voor de Sint-Janskerk in Gouda befaamd. Hij was echter bovenal een actief portretschilder. Er is namelijk een lange reeks door hem geschilderde portretten overgeleverd uit de periode 1565-1603. Na zijn dood taande de belangstelling voor de schilder en zijn werk. Tot in de 19e eeuw was een korte levensbeschrijving in het boek *Beschrijvinge der stad Leyden* (Leiden 1614) van Jan Jansz Orlers zowat de enige informatiebron over hem. In de loop van de 19e eeuw groeide de belangstelling voor zijn werk en kwam het onderzoek op gang. Dit boek is de eerste monografie die over deze kunstenaar-regent verschijnt.

Het zwaartepunt van het werk ligt op het oeuvre van kunstenaar Isaac Claesz van Swanenburg. In het boek komen achtereenvolgens aan bod zijn schilderijen, geschilderde portretten, ontwerpen voor glasschilderkunst, textiel, metaal en steen en andere werkzaamheden voor de stad. De auteur schrijft ook iets over de leerlingen van de schilder en besluit met een hoofdstuk over diens betekenis. In een hoofdstuk over de levensgeschiedenis van Van Swanenburg gaat hij in op diens bestuurlijke carrière. De Leidse archieven leveren hierover veel informatie, zodat Ekkart ons een beeld kan geven van de politieke loopbaanontwikkeling van meester Nicolai, zoals hij ook wel werd genoemd.

Dankzij een familiechroniek die werd geschreven door Willem van Heemskerck, de man van een kleindochter van Van Swanenburg (en die in 1978-1979 door Ekkart werd gepubliceerd) weten we ook iets over de eerste helft van zijn leven. Isaac werd geboren op 19 augustus 1537 en groeide op in een welgestelde regentenfamilie. Hij zal circa 1555-1557 naar Antwerpen zijn gegaan, om er bij de schilder Frans Floris in de leer te gaan. Deze

man had een groot atelier met veel leerlingen en assistenten. Van Swanenburg was waarschijnlijk rond 1565 terug in Leiden, want toen maakte hij al portretten. In 1569 trouwde hij met de tien jaar jongere Marytge Dedel. Hij behoorde tot de honderd welvarendste burgers van de stad. Tijdens de belegeringen van Leiden in 1573 en 1574 zat hij, waarschijnlijk voor zaken, in Hamburg. Kort na zijn terugkeer kreeg hij zijn eerste 'overheidsopdracht' als kunstenaar: het vervaardigen van onderdelen van de optocht ter gelegenheid van de inwijding van de Leidse universiteit op 8 februari 1575. Van het moment van deze opdracht tot aan zijn dood zou hij het monopolie bezitten van alle openbare kunstopdrachten van de zijde van het stadsbestuur, de gilden en de pas opgerichte universiteit. Hij dankte die positie aan zijn talent, maar ook aan de omstandigheid dat er in de jaren '70 van de 16e eeuw in zijn stad nauwelijks concurrentie was op artistiek gebied. Bovendien was hij in bovengenoemde periode lid van de Veertigraad, het stadsbestuur. De keuze van een kunstenaar voor een officiële opdracht was dus snel gemaakt. In februari 1575 begon Van Swanenburg namelijk ook zijn politieke carrière: hij werd benoemd tot leproosmeester, een functie die hij tot 1586 zou bekleden. Vier leproosmeesters vormden het bestuur van het Leprooshuis, het gasthuis voor leprozen en melaatsen. Het was een zogenoemde 'smalle dienst', dat wil zeggen een lage bestuursfunctie. In oktober 1576 promoveerde hij echter tot lid van de Veertigraad, het stadsbestuur. Van 1586 tot 1596 was hij schepen, en daarna tot 1607 afwisselend schepen en burgemeester.

Het ging Van Swanenburg niet alleen politiek voor de wind, maar ook als kunstenaar: hij was zo succesvol dat hij een atelier had met leerlingen en assistenten. Zoals we hierboven al hebben gezien, beperkte meester Isaac Nicolai zich niet tot beoefening van de (portret)schilderkunst. Hij was ook actief als tekenaar en maakte ontwerpen voor glaszchilderkunst en voorwerpen in textiel, metaal en steen. Hij schilderde zelfs verbodsbordjes om vuil te storten, waarschijnlijk de tol van een kunstenaar-monopolist!

De auteur noemt Van Swanenburg in zijn evaluatie een artistieke duizendpoot, een *homo universalis*, die altijd bij de hand was als medebestuurder en zichzelf dus ook op de voorgrond kon plaatsen. Zijn schilderijen van de lakennijverheid hebben een grote documentaire waarde en zijn ook origineel op artistiek gebied. De portretten zijn wisselend van kwaliteit, wat er misschien op wijst dat hij

veel werk overliet aan assistenten. Hij is bovendien interessant als goed gedocumenteerd voorbeeld van wat een stedelijke opdrachtgever van een kunstenaar verwachtte.

Al met al legt de schrijver van deze kunstgeschiedenis weliswaar sterk de nadruk op de kunst, maar hij besteedt ook veel aandacht aan de kunstenaar, zijn 'nevenberoep' en zijn opdrachtgevers en hij plaatst de man en zijn werkzaamheden in de context van zijn tijd. En dat maakt deze monografie ook voor niet-kunsthistorici interessant. Het boek bevat tevens een catalogus van de bewaard gebleven schilderijen en tekeningen, een overzicht van Van Swanenburgs stedelijke functies en tenslotte een bibliografie en een register.

M.J.A. Jansen

Johan A. Kamermans, *Materiële cultuur in de Krimpenerwaard in de zeventiende en achttiende eeuw. Ontwikkeling en diversiteit* (A.A.G. Bijdragen 39; tevens verschenen als proefschrift: Wageningen, 1999, 404 blz., ISBN 90-5808-014-5)

Door de komst van de computer is sinds de jaren '70 grootschalig kwantitatief onderzoek mogelijk naar oude inboedelinventarissen. Deze bevatten overzichten van iemands bezittingen en werden vaak bij overlijden opgemaakt ten behoeve van de erfgenamen. Inventarissen bieden zo ook een schat aan informatie over de roerende goederen, de voorwerpen die in huis aanwezig waren. Kamermans wil echter niet zozeer een onderzoek doen naar voorwerpen, maar naar de omgang met voorwerpen en de verschillen hierin tussen sociale groepen. Zijn studieterrein is de Krimpenerwaard in Zuid-Holland, een gebied met gespecialiseerde landbouw en nijverheid. De regio stond onder invloed van steden als Schoonhoven (in de Krimpenerwaard), Gouda en Dordrecht. Het onderzoek richt zich op de positie van het Hollandse platteland met betrekking tot de toenemende consumptie. Deze consumptiegroei trad al voor de industriële revolutie in de hele westerse wereld op. Holland had in de 17e en 18e eeuw in Europa een bijzondere positie door haar hoge welvaart.

De publicatie is grotendeels een nauwgezette bronnenanalyse. Er zitten namelijk veel beperkingen aan inventarissen. Zo kwamen sommige voorwerpen er bijvoorbeeld niet in voor, omdat ze te onbelangrijk werden gevonden, zoals aardewerk of Goudse tabakspijpjes. Ook frauduleuze overwe-

gingen konden een rol spelen om voorwerpen uit een inventaris te houden. De benamingen van voorwerpen zijn eveneens problematisch. Een woord kan meer voorwerpen aanduiden of eenzelfde voorwerp kan verschillend worden genoemd. Zo heeft bijvoorbeeld de benaming 'rok' diverse kledingstukken aangeduid. Een onbekende hoeveelheid boedelinventarissen is door de eeuwen heen verloren geraakt. Uit de 17e eeuw zijn er weinig overgebleven, zodat deze periode in het onderzoek dan ook noodgedwongen ondervertegenwoordigd is. Een deel van de gevonden inventarissen is door inhoudelijke beperkingen niet bruikbaar. De armste huishoudens zijn door hun armoede nauwelijks terug te vinden. Overigens is een inventaris een momentopname; hij zegt meestal niets over de verwerving, het gebruik en de ouderdom van voorwerpen.

De auteur maakt een vergelijking van de inventarissen in verscheidene perioden, in vier vermogensgroepen en in drie beroepsgroepen (boeren, middenstanders en ambtsdragers). Kleding en sieraden krijgen een apart hoofdstuk, vanwege hun problematische beschrijving. Kleding werd vaak heel globaal benoemd, er werd geen onderscheid gemaakt naar de dragers, of het is niet precies duidelijk welk kledingstuk met een bepaalde benaming bedoeld werd. De auteur vergelijkt zijn werk met andere onderzoeken. Ook dit levert moeilijkheden op, omdat de onderzochte bronnen, gebieden en perioden vaak verschillen. De uitgebreide bijlagen bevatten een Engelstalige samenvatting, afbeeldingen en overzichten van de gevonden inventarissen.

In de Krimpenerwaard bestond al in de 17e eeuw een grote diversiteit aan huisraad. Op het einde van de 18e eeuw trad er een stagnatie op. De vroege dynamiek in de materiële cultuur in de Krimpenerwaard staat in tegenstelling tot onderzoeksresultaten voor andere gebieden in Europa, waar de veranderingen pas in de 18e eeuw lijken te beginnen. In de Krimpenerwaard groeiden aantal en diversiteit van consumptiegoederen ook sterk bij de overgang van de 17e naar de 18e eeuw. Veel nieuwe zaken kwamen na 1700 in huis door de toenemende wereldhandel, zoals katoen, thee en koffie. Het gebruik van deze exotica zorgde weer voor nieuwe voorwerpen als koffiemolens en theebladen. Er was in de huishoudens een groeiende aandacht voor hygiëne, comfort en decoratie. De auteur spreekt in dit verband van een 'civilisatieproces'. De belangrijkste conclusies betreffen het grote verschil in consumptiepatroon tussen boeren en middenstanders. Boe-

ren hadden minder consumptiegoederen dan middenstanders met vergelijkbare vermogens. De middenstanders en ambtsdragers in de Krimpenerwaard toonden veel aansluiting bij de materiële cultuur in de Hollandse steden. Dit bevestigt bevindingen van andere onderzoeken.

De publicatie is door haar sterk kwantitatieve opzet niet gemakkelijk toegankelijk. Het kost inspanning de vele tabellen met bijbehorende verbale vertalingen te lezen. Er zitten veel opsommingen in de tekst. Door de beperkingen van de bronnen en door de ingewikkeldheid van de vergelijkingen in perioden, beroepen, vermogens en woonplaatsen zijn er weinig duidelijke grote conclusies. Kamermans levert een gedetailleerd, gedegen onderzoek, dat echter geen opzienbarende nieuwe zaken aan het licht brengt. Zijn studie geeft evenwel een belangrijke bevestiging en aanvulling van de bestaande kennis.

Mark van Deursen

Jaap R. Bruijn en Carla van Baalen, *Van zeeman tot residentieburger. Cornelius de Jong van Rodenburgh (1762-1838)* (Zeven Provinciën Reeks 13; Hilversum: Verloren, 1996, 96 blz., ISBN 90-6550-144-4)

In de Zeven Provinciën Reeks verschijnen korte monografieën over Nederlandse geschiedenis en cultuur in de 16e, 17e en 18e eeuw. De reeks staat onder auspiciën van het onderzoekszwaartepunt 'De Republiek en Europa in de Nieuwe Tijd' van de universiteit van Leiden. Het 13e deel is gewijd aan Cornelius de Jong van Rodenburgh, een regentzoon uit Oudewater, die in zijn leven zowel zeeman als residentieburger is geweest. In dit boek willen de auteurs laten zien hoe het leven van Cornelius de Jong tegelijkertijd zowel gewoon als bijzonder is geweest. Het betreft hier een onbekende historische figuur en zoals reeds in het voorwoord wordt opgemerkt, beseffen Bruijn en Van Baalen dat onbekend tevens onbemind maakt. Zij zijn van mening dat dit personage een beter lot had verdiend en doen daarom een mijns inziens geslaagde poging zijn leven te belichten.

Wie was nu deze Cornelius de Jong van Rodenburgh? Hij heeft geen grote daden op zijn naam staan, noch heeft hij behoord tot de Nederlandse erfplanters. Desondanks genoot hij tijdens zijn leven enige naamsbekendheid als zeeofficier en later als schrijver van zijn eigen reisverhalen. Waarschijnlijk is Cornelius voor ons vandaag als historische

figuur het meest interessant doordat hij in drie tijdvakken geleefd heeft: het slot van de oude Republiek, de Bataafs-Franse tijd en het begin van het Koninkrijk. In het voorwoord wordt vermeld dat er veel geschreven en gedrukt materiaal voor een biografische schets van De Jong aanwezig is, onder andere in de Universiteitsbibliotheek te Leiden en in marine- en andere archieven. Het boekje is deels chronologisch, deels thematisch opgebouwd. Het bevat een inleiding, gevolgd door drie hoofdstukken die de belangrijkste facetten uit het leven van Cornelius belichten, en een besluit, met als toegift een lijst van bronnen en literatuur. In de eerste hoofdstukken van het boek beschrijft Jaap R. Bruijn op chronologische wijze het zeemansleven van Cornelius tot aan zijn bestaan als residentieburger. Carla van Baalen tekent voor de thematische schets aan de hand van de levendige correspondentie van Cornelius met zijn in Kaapstad verblijvende dochter, in de laatste paragraaf van het derde hoofdstuk. Onduidelijk blijft waar Bruijn de pen aan Van Baalen heeft overgedragen.

De beginperiode van Cornelius' zeemansleven in de 18e eeuw werd bovenal gekenmerkt door voorspoed en een vlotte carrière in de marine. Cornelius doorliep in een snel tempo de rangen van adelborst, luitenant en kapitein. Bruijn beschrijft hoe hij op de leeftijd van 23 jaar zijn eerste reis maakte als commandant van het schip 'De Beschutter'. Hij trad in 1795 in het huwelijk met de van de Kaap afkomstige Maria Le Sueur. Het was een goed huwelijk, dat werd gezegend met vele kinderen, van wie het echtpaar veel hield.

Het tweede hoofdstuk laat zien hoe met de komst van de 19e eeuw een ommekeer in deze voorspoed viel te constateren. Cornelius werd in 1800 door een Hoge Zeekrijgsraad veroordeeld wegens zijn aandeel in de overgave aan de Britten van een vloot bij Texel. Hij werd oneervol uit de dienst ontslagen en uit het land verbannen. Cornelius heeft lange tijd zeer geleden onder dit vonnis; hij kon het begrijpen noch verwerken. In ballingschap levend te Kleef, trachtte hij de tijd te doden door te gaan schrijven, met name over zijn periode als zeeman, maar ook over andere zaken die hem bezighielden, zoals geschiedenis en de natuur. Hij schreef zijn werken in de vorm van brieven, gebaseerd op oorspronkelijke correspondentie, scheepsaantekeningen en herinneringen. De roman-in-brieven en het reisverhaal waren in deze tijd populaire genres. In 1802 verschenen deel 1 en 2 van zijn eerste publicatie, getiteld: *Rei-*

zen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen; deel 3 verscheen in 1803.

In 1810 verhuisde De Jong met zijn gezin naar Vught en begon daar een nieuwe carrière als agrariër. Met het jaar 1814 keerden gelukkiger tijden terug, want koning Willem I verleende hem eerherstel. In het derde hoofdstuk komen het verloop van het eerherstel en de resterende twintig jaar van zijn leven aan de orde. Tot zijn grote verdriet kon Cornelius niet meer als zeeman in actieve dienst terugkeren en moest hij zich tevreden stellen met een leven in Den Haag als residentieburger. Hij was daar druk doende met diverse bestuurlijke bezigheden, de Haagse *society* en zijn familie. De lange brieven van Cornelius aan zijn dochter Jeannette in Kaapstad geven een levendig beeld van zijn gedachtenleven en zijn maatschappelijke activiteiten als gegoed burger in het begin van het 19e eeuw. Hij beschreef ondermeer zijn contacten met koning Willem I, de wederwaardigheden van zijn familie en zijn gedachten over geloof en maatschappij.

In het besluit komen de auteurs tot de volgende conclusie. Het leven van Cornelius de Jong van Rodenburgh was enerzijds bijzonder, aangezien zijn levensloop zulke opvallende wendingen heeft gekend. Anderzijds was het ook een gewoon leven, doordat Cornelius de Jong er blijk van gaf een doorsnee man van zijn tijd te zijn. Zijn opvattingen op het gebied van politiek, geloof en allerlei maatschappelijke zaken kwamen in grote mate overeen met die van de gegoede stand van zijn tijd. Zijn opvattingen waren gematigd verlicht, zijn houding berustend en tevreden. Verder kan zijn leven als 'gewoon' worden getypeerd omdat Cornelius van zijn vrouw en kinderen hield, geld en erkenning nastreefde en genoot van het leven. Op de omslag van het boek prijkt het olieverfschilderij *Cornelius de Jong van Rodenburgh in het uniform van Schout bij Nacht*, omstreeks 1815 geschilderd door C. Kruseman. Dit schilderij behoort tot de collectie van de gemeente Oudewater en toont Cornelius de Jong in al zijn glorie, op een wijze waaraan hij zelf ongetwijfeld de voorkeur gaf.

Positief aan dit boek is de leesbaarheid. Het is vlot geschreven, bovendien is het informatief en spannend. Het is een goed gedocumenteerd werk, verlucht met interessante prenten, foto's, kaarten, brieven en bronfragmenten. De noten zijn naast de tekst opgenomen en stellen aldus de herkomst van de informatie op overzichtelijke wijze beschikbaar. Tevens bezit het boek een bibliografie van bronnen en literatuur, die achterin het werk is op-

genomen en drie pagina's beslaat. Het valt daarentegen te betreuren dat het te weinig ruimte laat voor een daadwerkelijke verdieping en slechts een oppervlakkig overzicht biedt. Hoe interessant ik het boek ook vond, ik voelde nochtans de behoefte aan verdere uitwerking van de geboden informatie. In het voorwoord spreken de auteurs van een biografische en thematische schets en dat schetsmatige is heel goed merkbaar. Maar staande blijft ook dat het als 'schets' heel wel geslaagd is.

Gwendolyn van Essen

M.Ph. Bossenbroek, M.E.H.N. Mout, C. Musterd (red.), *Met de Franse slag. Opstellen voor H.L. Wesseling* (Leiden: Centrum voor Moderne Geschiedenis, 1998, 260 blz., ISBN 90-75301-07-3)

Met de Franse slag is als feestbundel opgedragen aan H.L. Wesseling ter gelegenheid van zijn 25-jarig hoogleraarschap aan de universiteit van Leiden. Het boek bevat dertien artikelen, alle geschreven door directe collega's verbonden aan de sectie Algemene Geschiedenis en het Centrum voor Moderne Geschiedenis. Gezien Wesselings grote belangstelling voor Franse onderwerpen is het niet verwonderlijk dat de aan hem opgedragen feestbundel uitsluitend artikelen bevat die de Franse geschiedenis tot onderwerp hebben. Alle bijdragen betreffen aspecten van de Franse geschiedenis in de 19e en 20e eeuw. De thema's die behandeld worden, zijn onder andere expansiegeschiedenis en militaire en diplomatieke geschiedenis, maar ook onderwerpen uit de cultuurgeschiedenis en de historiografie komen aan bod. Het boek is rijk van zwart-wit foto's voorzien en samengesteld uit goed leesbare artikelen, die zeker niet met de Franse slag zijn geschreven. Hollandse onderwerpen komen echter slechts in een klein aantal artikelen – en dan nog indirect – aan de orde. Echte francofielen zullen daarom het meeste plezier aan de bundel beleven. Enkele titels en gebruikte citaten veronderstellen trouwens enige kennis van de Franse taal. Twee bijdragen verdienen in het bijzonder de aandacht van de lezers van *Holland*.

In het helder en boeiend geschreven artikel "Les Hollandais sont devenus des maîtres colonisateurs". Frankrijk en het Nederlandse model aan het einde van het koloniale tijdperk' (23-47) zet H.W. van den Doel uiteen hoe het Nederlandse koloniale model lange tijd tot voorbeeld voor de Fransen diende, maar dat Nederland na de Twee-

de Wereldoorlog het dekolonisatiemodel van de Fransen overnam. De Nederlandse koloniale politiek, zeer succesvol in de ogen van de Fransen, oogste veel lof en waardering. De Fransen wilden het model zelfs overnemen en maakten daartoe tussen 1890 en 1914 een groot aantal studiereizen naar Nederlands-Indië. Angst voor het communisme had in het interbellum tot gevolg dat de autoriteiten van beide landen tot samenwerking besloten. Na de Tweede Wereldoorlog waren niet alleen de koloniale verhoudingen gewijzigd, ook de mythe van een ideale Nederlandse koloniale politiek was inmiddels met succes door de Fransman Bousquet doorgesproken. Het Nederlandse koloniale model bestond niet meer. Van de twee na de Tweede Wereldoorlog ontstane dekolonisatie-modellen – het Angelsaksische, gericht op toekomstige onafhankelijkheid, en het Franse, gericht op handhaving van het formele gezag – koos Nederland voor het laatste model door het simpelweg te kopiëren.

In het bijzonder interessante artikel "Tournier la médaille". Ondergang van een eeuw prostitutie op z'n Frans' (49-68) gaat Martin Bossenbroek op zoek naar overeenkomsten tussen de prostitutiepraktijken in Nederland en Frankrijk. De *Code Pénal* maakte in 1811 een einde aan de strafbaarheid van prostitutie en vormde tevens het begin van een gereguleerde prostitutie, die een eeuw zou duren. Omwille van het staatsbelang probeerde de overheid door registratie en medische keuring van de prostituees greep op de gezondheid van de soldaten te krijgen. Prostitutie werd erkend als een maatschappelijk kwaad; er zou sprake zijn geweest van 'de noodzaak van een kaste van offervrouwen ten gerieve van de mannelijke geslachtsdrift'. In het tweede kwart van de eeuw voorzagen de Franse hygiënisten de gereguleerde prostitutie van een wetenschappelijke onderbouwing. Nederlandse medici namen hun ideeën over, waarna vervolgens de overheid als uitvoerend orgaan optrad.

Na 1850 waren er steeds meer protesten tegen de Franse zeden te horen en kwam er een beweging tegen de 'gewettigde ontucht' op gang. Het gevolg was dat in verschillende steden het prostitutie-reglement werd afgeschaft. In Amsterdam gingen raadsleden zelf op onderzoek uit. In de Amsterdamse bordelen bleken veelal minderjarige Franse en Belgische meisjes te werken, die onder valse voorwendsels naar Holland waren gelokt, waar ze in hun vrijheid werden beknot en voor hun inkomen afhankelijk waren van de foaien die ze kregen. De ontdekking van een internationaal

opererend netwerk van vrouwenhandelaars had tot gevolg dat de overheid in 1911 een bordeelverbod instelde. Hiermede was in Nederland een einde aan de prostitutie op z'n Frans gekomen. In Frankrijk zou de geregelenteerde prostitutie zich nog decennia lang handhaven.

Rita Hooijschuur

E.W.A. Hensen e.a., (red.), *Het Corps als Koninkrijk. 150 jaar Delftsch Studenten Corps* (Hilversum: Verloren, 1998, 336 blz., ISBN 90-6550-580-6, f59)

In 1842 stichtte Koning Willem II in Delft de 'Koninklijke Akademie tot opleiding van Burgerlijke Ingenieurs, zoo voor 's Lands Dienst als voor de nijverheid en van kweekelingen voor den handel'. Alsof deze mondvul nog niet genoeg was, werd de Koninklijke Akademie nog datzelfde jaar uitgebreid met een opleiding voor ambtenaren van het Binnenlands Bestuur in Nederlands-Indië. Het was zodoende een merkwaardig instituut, al was het maar omdat het werd gerekend tot het middelbaar onderwijs. Dit had gevolgen voor de status van de instelling zelf, maar ook voor die van de Delftse studentenverenigingen. De corpora van de traditionele universiteiten stelden openlijk de vraag of leerlingen van de Koninklijke Akademie zich eigenlijk wel 'student' mochten noemen, te meer daar de meeste geen klassieke vooropleiding hadden genoten. Bovendien stond het in 1848 opgerichte Delftsch Studenten Corps (DSC) onder toezicht van de directeur van de Koninklijke Akademie, terwijl de corpora aan de universiteiten geheel onafhankelijk waren. Aan deze curatele kwam een einde na een onverkwikkelijk conflict rond directeur J.A. Keurenaer, een oud-militair die de Koninklijke Akademie bestuurde als een krijgsmacht-onderdeel. Zijn haast dictatoriale regime leidde tot hevige protesten en zelfs tot rellen. Koning Willem III koos volledig partij voor de directeur en sloot de Koninklijke Akademie eind 1861 voor twee maanden. Over dit besluit, dat door velen als ongrondwettig werd beschouwd, werd in de landelijke pers heftig gepolemiseerd. Een enquêtecommissie onder leiding van oud-minister van Binnenlandse Zaken W.A. baron Schimmelpenninck van der Oye moest eraan te pas komen om een oplossing te forceren. De lessen werden hervat, het strenge reglement van Keurenaer werd ingetrokken en het onderwijs werd drastisch hervormd. Het DSC was als overwinnaar uit de strijd gekomen

en werd door alle Nederlandse corpora officieel erkend.

Na de verplaatsing van de Indische Afdeling naar Leiden in 1864 werd de Koninklijke Akademie omgedoopt in Polytechnische School. De amputatie was voor een aantal corpora in den lande aanleiding de moeizaam bevochten erkenning van het DSC weer in te trekken. Het oude argument werd opgerakeld: leerlingen van de Polytechnische School zouden geen 'studenten' zijn. Omgekeerd echter sloot het Corps zich ook af voor anderen. Na het vertrek van de opleiding voor Indische ambtenaren stichtte de gemeente Delft een nieuwe Indische Instelling. Geconfronteerd met de vraag of de leerlingen van dit instituut lid mochten blijven of worden van het DSC, besloot de Corpsvergadering tot vier maal toe negatief. In 1895 richtten de indologen een eigen studentencorps op, dat met de opheffing van de Indische Instelling per 1 januari 1901 echter alweer ter ziele ging. De kwestie rond de status van de Delftse opleiding en het DSC werd kort daarop definitief beslecht met de opneming van de Polytechnische School in de Hoger Onderwijs Wet van 1905. Het instituut mocht zich voortaan Technische Hogeschool noemen, sinds 1986 zelfs Technische Universiteit.

De strijd om erkenning vormt een belangrijk, specifiek Delfts element in de 19e-eeuwse geschiedenis van het DSC. Wat de 20e eeuw betreft, voegen de lotgevallen van het DSC zich veel meer in die van de corpora elders in den lande. Alle hadden zij te maken met de crisis van de jaren dertig, de Tweede Wereldoorlog en de democratiseringsgolf van de jaren zestig. Overal speelden kwesties rond uit de hand gelopen ontgroeningen of de toelating van vrouwelijke studenten. Dat wil niet zeggen dat de latere wederwaardigheden van het DSC de moeite van het optekenen niet meer waard zijn. In de landelijke discussies over de opstelling tegenover de Duitse bezetter, over het gebrek aan verenigingszin bij nieuwe studenten (het zogenaamde nihilisme) en over de toekomst van het onderwijsbestel legde elke studenvereniging immers eigen accenten. Is het voor de 19e eeuw vooral het afwijkende dat het DSC zo boeiend maakt, voor de 20e eeuw is het juist het algemene, weerspiegeld in het unieke. En wat de positie van 'Delft' toch speciaal maakt, is natuurlijk het gegeven dat het niet om een algemene maar om een technische universiteit gaat.

Het was dan ook een prijzenswaardig initiatief van het DSC om ter gelegenheid van het honderdvijftigjarig bestaan niet te volstaan met een traditio-

neel gedenboek, maar een wetenschappelijk verantwoorde studie te laten schrijven. Dit geschiedde door beroepshistorici, onder redactie van E.W.A. Henssen, een specialist op het gebied van universiteitsgeschiedenis, en onder toezicht van een professorencommissie bestaande uit W.Th.M. Frijhoff, H. Baudet en W. Otterspeer. Hoewel de betrokkenheid van 'grote namen' op zich nog geen garantie biedt voor kwaliteit, kan in dit geval van een geslaagde samenwerking worden gesproken.

Het boek opent met een overzicht van de geschiedenis van het DSC door redacteur Henssen. Zijn bijdrage kan tegelijkertijd dienen als inleiding en als samenvatting van de bevindingen van de andere auteurs. P.A.J. Caljé doet verslag van een propografisch onderzoek naar de DSC-leden in twee periodes: de 19e eeuw en de tijd na de Tweede Wereldoorlog. In elk van beide artikelen gaat hij uit van drie cohortanalyses, die inzicht geven in herkomst, studie en carrière van in totaal zes lichten studenten. Voor de laatste periode was hij deels afhankelijk van de medewerking aan enquêtes, maar hij weet ook hier opvallende resultaten te boeken. De uitkomsten van zijn onderzoek moeten voor studentenverenigingen en universiteiten beleidsmatig interessant zijn.

J. Hendriksen onderzoekt de lustrumvieringen van het DSC, die in de 19e eeuw stevast gepaard gingen met maskerades, later vaker met openluchtspelen en kermissen. Kenmerkend voor de periode na de Tweede Wereldoorlog is het organiseren van minder besloten feesten en het betrekken van de 'burgerij' bij de Corpsactiviteiten. Een goede relatie met de Delftse bevolking en de politie werd op hoge prijs gesteld. Dit blijkt ook uit de bijdrage van een journalistencollectief over de verhouding tussen het Corps en de 'burgersamenleving'. De auteurs plaatsen het DSC nadrukkelijk in een landelijke context door middel van interviews met kenners van de situatie in andere universiteitssteden.

Vier artikelen gaan in op de meer rituele kant van het corpsleven. Hinne Temminck Tuinstra, E.P. Wellenstein, P.C. Montijn en P.C. Viets beschrijven de tradities binnen het DSC en de sociëteit Phoenix vanuit een tamelijk persoonlijk standpunt. Hoewel met name de tweede auteur zich bewust is van het risico te vervallen in 'ouwe-jongens-krentenbrood'-verhalen, weten zij dit gevaar geen van vieren volledig te vermijden. Toch leveren hun slechts voor ingewijden volledig begrijpelijke verhalen soms kostelijke literatuur op. Dat geldt zeker ook voor de negen korte artikelen van

de hand van Ileen Montijn, die de 'Delftse herinneringen' van evenzoveel oud-leden van DSC optekende, onder wie *captains of industry* als Frits Philips en voormalig president-directeur van Shell Nederland Peter van Duursen, maar ook Hubert-Jan Henket, bekend van de uitbreiding van het Haarlemse Teylers Museum, en Pater Elias, die niet voor Shell maar voor de kerk koos.

Wat gemengde gevoelens heb ik bij het artikel van G.N.M. Vis over de beeldvorming en de reputatie van de vereniging, al ligt dat waarschijnlijk niet aan de auteur. Hij schetst op bekwame wijze de activiteiten van het Corps en de onderverenigingen en kadert ze in in algemene maatschappelijke ontwikkelingen. Zijn bijdrage eindigt echter wat abrupt, ongeveer met de 'rode' reputatie van het DSC rond de eeuwwisseling. In het voorwoord van Frijhoff meen ik iets te proeven van spanningen tussen de wetenschappelijke wensen van de redactie en de soms toch wat terughoudende opstelling van de vereniging; wellicht bestond met name bij dit artikel enige koudwatervrees voor al te veel openhartigheid. Dit vermoeden wordt impliciet bevestigd door de annotatie bij het genoemde artikel van het journalistencollectief. Als de uit de hand gelopen ontgroening van 1961 ter sprake komt, wordt in een noot verwezen naar een dossier van Vis, dat bij de Senaat van het DSC berust en voor wetenschappelijk onderzoek beschikbaar is. Laten we maar hopen dat deze afscherming niet is ingegeven door angst voor beschadiging van het imago, maar door bijvoorbeeld respect voor de *privacy* van betrokkenen. Juist openheid lijkt mij de weg om eventuele vooroordelen te weerleggen, zeker als een wetenschappelijk verantwoorde benadering wordt gekozen. Het onbevredigde gevoel dat het artikel van Vis achterlaat, vormt de enige dissonant in *Het Corps als Koninkrijk*, dat een rijk en mooi boek is geworden.

Gerrit Verhoeven

Tastbaar verleden

Tussen wens en waarheid: foto's van Reinhardt Herman Herwig

In een recente tentoonstellingscatalogus over de schilder J.H. Weissenbruch (1824-1903) wordt verschillende malen de subtiliteit geprezen waarmee deze kunstenaar, met name in zijn latere werken, met een welgemikte klodder verf een scheepje, figuur of molen wist te suggereren. Weissenbruch heeft bijvoorbeeld op verschillende van zijn schilderijen en aquarellen de horizon verlevendigd met een oplichtend driehoekje verf dat een klein accent zet en een schip suggereert. Al lang voordat Weissenbruch geboren werd, stond het schijnbaar achteloze gemak waarmee een dergelijke suggestie werd opgeroepen in hoger aanzien dan de inspanning die nodig was om hetzelfde voorwerp tot in detail nauwkeurig weer te geven.

Jaren later, omstreeks 1920, heeft de fotograaf Reinhardt Herman Herwig (1878-1959) op een foto van een strandjutter aan het Terschellingse strand óók een scheepje toegevoegd aan de einder. Hij kraste of tekende in het negatief een klein schip, uitgerust met twee masten en een schoorsteen waaruit rook kringelt. Wie Weissenbruch

prijst om de geraffineerde achteloosheid waarmee deze met één beweging van de kwast een schip wist te suggereren, kan Herwigs poging slechts met enige meewarigheid bezien. Herwig deed méér moeite dan Weissenbruch en verliest het alleen al daarom van de schilder, die immers met een minimale inspanning een maximaal resultaat bereikte. Juist de detaillering vestigt de aandacht op iets dat alleen een kleine verlevendiging zou moeten zijn. Herwigs schip is bovendien enigszins onbeholpen getekend en overtuigt daardoor niet helemaal.

Retouches

De foto van het Terschellingse strand met het toegevoegde scheepje is niet de enige foto die Herwig heeft bewerkt om bepaalde details duidelijker uit te laten komen. Op andere foto's heeft hij schuimkoppen met wit gehoogd, bloesems ingetekend, en boomstammen met extra sneeuw bestoven. Een groot aantal van Herwigs foto's en glasnegatieven is tegenwoordig in het bezit van de Provinciale Atlas Noord-Holland in het Rijksarchief in Noord-



Afb. 1. R.H. Herwig, 'Als de badgasten verdwenen zijn'. Jutter op het strand van Terschelling, tussen 1920 en 1930. Provinciale Atlas Noord-Holland, Rijksarchief in Noord-Holland, Haarlem.



Afb. 2. R.H. Herwig, Goudzoekers op het strand van Zandvoort speuren naar iets van waarde, verloren door de badgasten, tussen 1920 en 1930. Provinciale Atlas Noord-Holland, Rijksarchief in Noord-Holland, Haarlem.

Holland te Haarlem. Onlangs werd in het Spaarnestad Fotoarchief in Haarlem een tentoonstelling gewijd aan de foto's van Herwig.

Het was onder 19e-eeuwse en vroeg 20e-eeuwse fotografen bepaald niet ongebruikelijk om negatieven of afdrukken in meer of mindere mate te bewerken, te 'retoucheren'. Kleine details die minder goed uitkwamen, werden geaccentueerd, zoals de pupillen van ogen. Ook op de vroegste krantenfoto's van voetbalwedstrijden werd bijvoorbeeld vaak bijgetekend wat door de snelle beweging niet of onscherp was geregistreerd. Vooral in portretateliers was het retoucheren een gebruikelijk bezigheid; daar werd het zelfs een afzonderlijk specialisme. Rimpels en andere oneffenheden in het gezicht werden verdoezeld, hals, taille en handen werden vaak wat slanker gemaakt om aan de spreekwoordelijke ijdelheid van de klant tegemoet te komen.

De ene keer gebeurde het retoucheren opvallender dan de andere keer; geheel onzichtbaar is de ingreep zelden. Ter verdediging van Herwig moet opgemerkt worden dat de retouches moge-

lijk minder opvielen wanneer zijn foto's afgedrukt werden in tijdschriften en reisgidsjes of als kalenderbladen en prentbriefkaarten gedrukt werden. In de druktechnieken in Herwigs tijd vielen details vaak een beetje weg, zodat de ingrepen subtieler oogden dan het geval was op de afdrukken in de collectie van de Provinciale Atlas Noord-Holland.

Fotografie als kunst

Retoucheren gebeurde al vanaf de begintijd van de fotografie; in de eerste decennia van de 20e eeuw werd het door een aantal van Herwigs generatiegenoten tot kunst verheven en bleef het niet beperkt tot het accentueren van kleine details. Die decennia werden gedomineerd door 'picturalisten' als Henri Berssenbrugge (1873-1959) en Bernard Eilers (1878-1951), fotografen die hun vak tot kunst wensten te verheffen. Zij namen geen genoegen met het alledaagse realisme van de fotografie. Om kunst te zijn, moest een foto meer zijn dan het product van alleen camera, lens, licht en lichtgevoelige plaat. Waar geest en hand ontbraken, kon fotografie geen kunst worden. Vandaar

dat de picturalisten hun negatieven en afdrukken allerlei handmatige bewerkingen lieten ondergaan, waarbij pen en penseel ook een rol speelden. Met behulp van bijzondere papiersoorten en afdruktechnieken maakten picturalisten foto's die meer leken op tekeningen en grafiek. Harde contouren en scherp licht werden verzacht, details vervaagden. Als zij met pen of penseel hun negatieven en afdrukken bewerkten, viel dat nauwelijks op. Gebruik van grof tekenpapier maskeerde zulke ingrepen nog beter.

Omdat Herwig een tijdgenoot was van deze picturalisten en omdat zij het beeld, dat wij hebben van de vroeg 20e-eeuwse Nederlandse fotografie, domineren, roept zijn werk onmiddellijk een vergelijking met het hunne op. Ook de onderwerpskeuze van Herwig en de picturalisten is vergelijkbaar: het landschap was ook onder de laatsten een dankbaar onderwerp. Aan ander dan picturalistisch werk is in de literatuur altijd maar weinig aandacht besteed. Alleen al daarom was de tentoonstelling in Haarlem interessant: zij haalde een fotograaf onder het stof vandaan die beduidend minder bekend is en wiens werk zowel overeen-

komsten als verschillen vertoont met het picturalisme, dat als het ware een ijkpunt is in de vroege 20e-eeuwse vaderlandse fotografie. De overeenkomst zit vooral in het bewerken en romantiseren van het landschap; het verschil betreft vooral de intentie: commercieel bij Herwig, artistiek bij Berssenbrugge *cum suis*.

Commercie en nostalgie

Herwig bediende een toeristische markt, wat blijkt uit de tijdschriften en het overige drukwerk waarvoor hij leverde. Vandaar ook dat het Nederlandse landschap in Herwigs foto's op zo'n voordelige wijze getoond werd. Een nostalgische blik op dat landschap en op degenen die er hun broodwinnig vonden, van veenarbeiders tot aan de Terschellingse strandjutter die hierboven genoemd werd, was in Herwigs jaren gebruikelijk. Herwig en de picturalisten keken met een zelfde romantische, omfloerste blik naar het Nederlandse landschap als enkele schildersgeneraties voor hen, die van de Haagse School inclusief. Hoewel Herwig ook wel moderne toevoegingen fotografeerde (zoals de Afsluitdijk met zowaar een auto), overweegt op zijn



Afb. 3. R.H. Herwig, Kinderen in een dorpsstraatje in Graft (De Rijk), tussen 1920 en 1930. Provinciale Atlas Noord-Holland, Rijksarchief in Noord-Holland, Haarlem.

foto's een Nederland dat aan het verdwijnen was, dat op steeds minder plekken in ongerepte vorm aangetroffen kon worden en waarbij soms de ogen toegeknepen moesten worden om moderne dissonanten weg te kunnen denken. Herwig werkte voor de markt, en die is doorgaans conservatief.

Deze commerciële instelling onderscheidt Herwig van de picturalisten. Die waren weliswaar ten dele beroepsfotografen, maar zij zijn veel bekender op grond van hun vrije, kunstzinnige werk, dan op grond van de foto's waarmee zij hun brood verdienden (met name portretten en kunstreproducties). Dat bleef vaak in het atelier of bij de klanten. Het was met het vrije werk dat zij naar buiten traden, met name op tentoonstellingen.

Hoewel Herwigs werk een professionele, dat wil zeggen commerciële instelling verraadt, was hij geen echte beroepsfotograaf. Hij had dat overigens wel willen zijn, maar hij heeft zijn beroep als (hoofd)onderwijzer nooit durven opgeven. Pas na zijn pensionering zette hij een fotobureau op en leverde hij uit zijn omvangrijke archief beelden aan afnemers uit binnen- en buitenland. Zolang hij onderwijzer was, fotografeerde hij in zijn vrije tijd en werkte hij alleen op *free-lance* basis.

Wens of waarheid

In de geschiedenis van de Nederlandse fotografie is Herwig een vrij onbekende naam. Dat komt ongetwijfeld door het commerciële karakter van zijn werk, door zijn afzijdigheid van de picturalisten die de fotografie-*scene* domineerden en door het feit dat veel van zijn foto's zonder naamsvermelding zijn gepubliceerd.

Herwig verschilt óók van zijn picturalistische tijdgenoten doordat hij zijn negatieven op gewoon papier afdruckte, waarop alle details van het negatief zichtbaar werden. Hij was vermoedelijk te veel een documentaire fotograaf om zijn toevlucht te nemen tot de werkwijzen van de picturalisten. Voor het oog dat gewend is aan hun, letterlijk, schilderachtige werk, doen Herwigs foto's daarvoor half artistiek, half realistisch aan, en staan zij halverwege wens en waarheid.

Hans Rooseboom
Assistent-conservator fotografie,
Rijksmuseum Amsterdam

De onlangs in het Spaarnestad Fotoarchief (Groot Heiligland 47, 2011 EP Haarlem) gehouden tentoonstelling *Noord-Holland: wens of waarheid. De provincie tijdens het interbellum door de ogen van fotograaf R.H. Herwig* toonde foto's van Reinhardt Herman Herwig, die alle afkomstig zijn uit de Provinciale Atlas Noord-Holland. Deze Provinciale Atlas is te raadplegen in het Rijksarchief in Noord-Holland, gevestigd te Haarlem.

Provinciale Atlas Noord-Holland

Kleine Houtweg 18

2012 CH Haarlem

di t/m vrij 9-17 uur; van sept t/m juni ook za 9-17

Uitgeverij Verloren

in samenwerking met de Historische Vereniging Holland

De laatste delen van de Hollandse Studiën zijn hieronder opgesomd. Alle delen zijn geïllustreerd. Het formaat wisselt en is met een code aangegeven: G voor 21x26 cm, k voor 16x24 cm. Ook de meeste delen vóór deel 24 zijn nog leverbaar. Voor een volledig overzicht zij verwezen naar de Fondscatalogus van de Historische Vereniging Holland en de Fondslijst van Uitgeverij Verloren.

25. J.G.M. SANDERS, Waterland als woestijn. Geschiedenis van het Kartuizerklooster 'Het Hollandse Huis' bij Geertruidenberg 1336-1595.
1990, ISBN 90-70403-26-9, 239 blz. (G) *f*55,00 (leden Holland *f*27,50)
26. C.M. LESGER, Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd.
1990, ISBN 90-70403-27-7, 240 blz. (G) *f*50,00 (leden Holland *f*30,00)
27. JAN KOK, Langs verboden wegen. De achtergronden van buitenechtelijke geboorten in Noord-Holland 1812-1914.
1991, ISBN 90-70403-29-3, 176 blz. (G) *f*45,00 (leden Holland *f*25,00)
28. FRANS GROOT, Rooms en rechtzinnigen en nieuwlichters. Verzuiling in een Hollandse plattelandsgemeente, Naaldwijk 1850-1930.
1992, ISBN 90-70403-30-7, 301 blz. (K) *f*49,00 (leden Holland *f*25,00)
29. J.A.M.Y. BOS-ROPS, Graven op zoek naar geld. De inkomsten van de graven van Holland en Zeeland 1389-1433.
1993, ISBN 90-70403-31-5, 426 blz. (K) *f*70,00 (leden Holland *f*40,00)
30. A. VAN BRAAM, Zaandam in de middeleeuwen.
1993, ISBN 90-70403-32-3, 223 blz. (K) *f*42,00 (leden Holland *f*27,50)
31. PETER POT, Arm Leiden. Levensstandaard, bedeling en bedeeden, 1750-1854.
1993, ISBN 90-70403-33-1, 367 blz. (K) *f*59,00 (leden Holland *f*32,50)
32. PAUL KNEVEL, Burgers in het geweer. De schutterijen in Holland, 1550-1700.
1994, ISBN 90-70403-36-6, 420 blz. (K) *f*70,00 (leden Holland *f*40,00)
33. MARIKA KEBLUSEK, Boeken in de Hofstad. Haagse boekcultuur in de Gouden Eeuw.
1997, ISBN 90-70403-38-2, 382 blz. (K) *f*67,50 (leden Holland *f*42,50)
34. PETRA VAN DAM, Vissen in veenmeren. De sluisvisserij op aal tussen Haarlem en Amsterdam en de ecologische transformatie in Rijnland 1440-1530.
1998, ISBN 90-70403-42-0, 302 blz. (K) *f*59,00 (leden Holland *f*37,50)
35. J.W.J. BURGERS, De Rijkmkroniek van Holland en zijn auteurs. Historiografie in Holland door de Anonymus (1280-1282) en de grafelijke klerk Melis Stoke (begin veertiende eeuw).
1999, ISBN 90-70403-43-9, 492 blz. (K) *f*75,00 (leden Holland *f*50,00)

Leden van Holland kunnen exemplaren voor de ledenprijs bestellen door het aangegeven bedrag, vermeerderd met *f*6,00 als bijdrage in de verzendkosten per boek, over te maken op postgirorekening 3593767 t.n.v. Holland o.v.v. het gewenste boek. De laatste 2 delen kunnen ook worden afgehaald op de bekende adressen.

De boeken van Verloren zijn verkrijgbaar in de erkende boekhandel. Bij bestellingen rechtstreeks bij de uitgever wordt een kleine bijdrage in de verzendkosten in rekening gebracht. Onze nieuwe Fondslijst met een compleet overzicht van al onze uitgaven is op aanvraag gratis verkrijgbaar. Uitgebreide informatie over onze uitgaven is ook te raadplegen op internet: www.verloren.nl

Uitgeverij Verloren

Postbus 1741, 1200 BS Hilversum tel. 035-6859856 fax 035-66836557 e-mail info@verloren.nl

Inhoud themanummer Werken aan een open Amsterdam

32e jaargang nr. 3/4, 2000

Onder redactie van Deirdre Carasso en Ellis Kreuwels

Koos Bosma en Karel Davids	
Inleiding: Werken aan een open Amsterdam. Infrastructurele verbindingen tussen Amsterdam en de buitenwereld vanaf de 18e eeuw tot heden	111
Wantje Fritschy	
Amsterdam en de verbinding van de IJ-oeveren. Vier eeuwen ruimtelijke ontwikkeling	116
Wybren Versteegen	
Het Mare Liberum van het Amsterdamse riool	143
Karel Davids	
Sporen in de stad. De metro en de strijd om de ruimtelijke ordening in Amsterdam	157
Koos Bosma en Martijn Vos	
Een Amsterdamse snelweg door de lucht. De hoofdstad van Nederland en de nationale luchthaven 1919-1999	183
Boekbesprekingen	206
Hans Rooseboom	
Tussen wens en waarheid: foto's van Reinhardt Herman Herwig	215

Aan dit nummer werkten mee:

Wantje Fritschy (1949) is universitair hoofddocent aan de leerstoelgroep economische en sociale geschiedenis in de Letterenfaculteit van de Vrije Universiteit. Ze is betrokken bij het onderzoekszwaartepunt 'De transformatie van stad en platteland' binnen deze faculteit. Adres: De Boelelaan 1105, 1081 HV Amsterdam, e-mail: w.fritschy@let.vu.nl.

S.W. Versteegen (1956) is universitair docent economische en sociale geschiedenis aan de Vrije Universiteit te Amsterdam en doceert milieugeschiedenis. Momenteel verricht hij onderzoek naar de financiën van de provincie Utrecht ten tijde van de Republiek in het kader van het onderzoek Gewestelijke Financiën van het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis. Adres: Faculteit der Letteren, De Boelelaan 1105 kamer 9a30, 1081 HV Amsterdam, e-mail: sw.versteegen@let.vu.nl

Karel Davids (1952) is werkzaam bij de Vrije Universiteit te Amsterdam als hoogleraar Economische en Sociale Geschiedenis. Hij publiceerde onder andere *Zeevezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam/Dieren 1986). Adres: Afdeling geschiedenis Vrije Universiteit, Faculteit der Letteren, De Boelelaan 1105, 1081 HV Amsterdam.

Koos Bosma (1952) is docent architectuur- en stedenbouwgeschiedenis bij de opleiding Kunstgeschiedenis en Archeologie aan de Vrije Universiteit te Amsterdam. Hij promoveerde op *Ruimte voor een nieuwe tijd. Vormgeving van de Nederlandse regio 1900-1945* (Rotterdam 1993). Adres: Schonebergerweg 26a, 3023 ZL Rotterdam.

Martijn Vos (1969) is werkzaam als medewerker van de afdeling Collectie bij het Nederlands Architectuurinstituut te Rotterdam. Onlangs verscheen van zijn hand het artikel 'De functie van de vorm' in: H. Ibelings (red.), *Van den Broek en Bakema. Architectuur en stedenbouw* (Rotterdam 2000). Adres: Nepveustraat 20 hs, 1058 XP Amsterdam.

Hans Rooseboom is assistent-conservator fotografie van het Rijksmuseum te Amsterdam. Adres: Rijksmuseum, Postbus 74888, 1070 DN Amsterdam.

Omslagontwerp: Ester Wouthuysen.

Productie: Uitgeverij Verloren, Postbus 1741, 1200 BS Hilversum, telefoon 035-6859856, fax 035-6836557, e-mail verloren@wxs.nl.

