

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	2
2. De oorspronkelijke opzet van de Bijlmermeer	3
3. Wat er mis ging	3
4. De vernieuwing van de Bijlmermeer.....	5
Verbetering van de woningmarktpositie	5
Streven naar lagere werkloosheid	8
Streven naar een prettigere woonomgeving.....	9
Meer verstedelijking en cultuur	9
5. Conclusie	11
Bronvermelding	11

1. Inleiding

Als onderwerp voor mijn aardrijkskundewerkstuk heb ik de vernieuwing van de Bijlmer gekozen. Dit onderwerp interesseert me heel erg. Elke dag kom ik op mijn weg van en naar school door de Bijlmermeer. Zo zie ik de Bijlmer stukje bij beetje veranderen. Met dit werkstuk wil ik uitvinden welke veranderingen er nou precies in de Bijlmer plaatsvinden, en waarom. Om hier een goed antwoord op te kunnen geven zal ik eerst de geschiedenis van de Bijlmermeer belichten. Ook zal ik wat vertellen wat tot nu toe de resultaten zijn, voor zover bekend.

Ik ben aan het werk gegaan met de volgende vraagstelling:

Hoofdvraag: Wat voor veranderingen hebben in de Bijlmer plaats gevonden?

Deelvraag 1 : Wat was de oorspronkelijke opzet van de Bijlmer?

Deelvraag 2 : Waarom werkte die niet en wat was daarvan het resultaat?

Deelvraag 3 : Wat wil men veranderen, met welk doel?

Deelvraag 4 : Wat zijn de resultaten tot nu toe?

2. De oorspronkelijke opzet van de Bijlmermeer

De Bijlmermeer werd gebouwd naar aanleiding van een gebrek aan woningen in Amsterdam. De stijl waarin de wijk gebouwd is, is een reactie op de oude stadswijken in Amsterdam. Er is dan ook getracht alle dingen die tot ergernis van de bewoners in de oude wijken leidden, in de Bijlmermeer te omzeilen. In 1965 begon de bouw van de Bijlmermeer. De Bijlmermeer is in typische jaren zestig stijl gebouwd. Dat wil zeggen: licht, lucht en groen voor arm en rijk. Het stond vast dat er in de nieuwe woonwijk veel groen aanwezig moest zijn. Verder werd er nog iets in het bestemmingsplan opgenomen; een volledige scheiding van werken, recreëren, vervoer en wonen. Het vervoer werd gescheiden van de andere functies opdat men mooie groene autoloze gebieden zou krijgen. Hoe extreem de scheiding van de functies werd doorgevoerd is goed te zien aan de infrastructuur. Elke verkeerssoort had zijn eigen niveau: fiets- en voetpaden op het maaiveld, auto's op half hoge wegen, en doorgaand verkeer op een hoge weg (de Gooiseweg). Zo werd voorkomen dat de verschillende vervoersstromen elkaar kruisten, met uitzondering van de fiets- en voetpaden. Ook de metro lag weer los van deze wegen op een dijk, of op een viaduct. Voorzieningen als winkels werden in centra geconcentreerd omdat de ervaring leerde, dat ze zo voor iedereen het beste te bereiken waren.

De gemeente wilde een gebied creëren waar ze veel mensen in kwijt kon. Om deze reden werd besloten hoogbouw te plaatsen. Als men hoger wilde bouwen dan drie verdiepingen, moest er een lift aangelegd worden. De tweede reden van de hoge flats in de Bijlmer is dan ook dat de liften pas rendabel worden als er veel verdiepingen zijn. De derde reden voor hoogbouw was het rendabel maken van de metrolijn, die gepland was als openbaar vervoersverbinding naar de binnenstad. De stedenbouwkundige ir. G.A. Nassuth

kwam met het idee van zes flats met elk tien verdiepingen in de vorm van een honingraat te plaatsen. Hij gebruikte deze vorm om het idee van een binnenhof op te roepen. Maar deze vorm werd voornamelijk gebruikt vanwege zijn functionaliteit: het was de gemakkelijkste manier om de bewoners een makkelijke toegang tot de parkeergarages te geven.



Figuur 1

3. Wat er mis ging

De ideeën die er voor de flats aanvankelijk waren werden steeds soberder, vanwege het geldgebrek dat er was. Zo hadden de flats in de eerste ontwerpen een binnenstraat met zuilen op de zonzijde. In plaats hiervan kwam er een binnenstraat aan de schaduwzijde. Omdat er, eveneens uit geldgebrek, niet al te veel liften konden worden gebouwd, moesten vrij veel bewoners van één lift gebruik maken. Dit hield weer in dat er van de woningen naar de liften toe honderden meters lange gallerijen moesten worden gemaakt. Dit bracht met zich mee dat er weinig sociale controle was.

Ook bij de parkeergarages kreeg men door bezuinigingen niet het beoogde positieve effect. Omdat tussen sommige flats en de parkeergarages een grote afstand was, had men aanvankelijk bedacht dat deze afstand overbrugd zou kunnen worden met bijvoorbeeld gemeenschappelijk te gebruiken electrolorries. Ook de portier die bij elke garage aanwezig zou zijn is er nooit gekomen. Deze factoren hebben het onveilige gevoel dat mensen veelal in parkeergarages hebben versterkt. Het overgrote deel van de Bijlmermeer (90%) is hoogbouw, maar er werd ook wat laagbouw aan gelegd (de overige 10%).

De Bijlmer werd gebouwd om de welgestelde gezinnen, die door de krapte op de Amsterdamse woningmarkt geen huis meer konden vinden, in Amsterdam een onderkomen te bieden. In 1968 betrokken de eerste bewoners hun woning. In 1970 woonde er al 6000 mensen. Maar al snel begonnen deze mensen aanmerkingen te maken op hun woningen en woonomgeving. De huren waren te hoog (zo'n anderhalf keer zo hoog als soortgelijke woningen in andere na-oorlogse wijken) en het ontbrak aan voorzieningen, zo vond men. Dat het aan voorzieningen ontbrak was ook zeker waar; bij de bezuinigingen waren deze er voor een deel bij ingeschoten. Ten tijde van de oplevering van de Bijlmer flats, waren ook net de nieuwe laagbouwhuizen in Flevoland klaar. Twee beleiden werkten elkaar dus tegen; aan de ene kant het door middel van de Bijlmer flats in de stad houden van de Amsterdammers, aan de andere kant de decentralisatie. De welgestelde gezinnen gaven de voorkeur aan de woningen in Flevoland. Zo ontstond er leegstand in de Bijlmer. In deze zelfde tijd had Suriname plannen voor haar onafhankelijkheid. Veel Surinamers waren bezorgd om hun toekomst, wilden hun Nederlandse rechten behouden en emigreerde daarom naar Nederland in de hoop hier werk te kunnen vinden. De woningbouwverenigingen hadden de huren gerlaagd, in de hoop zo van de leegstand af te komen. De minder vermogende Surinamers die hier aankwamen, vonden huisvesting in de Bijlmer, maar bleven veelal zonder werk zitten. Later werden het andere sociaal zwakkere etnische groepen die naar de Bijlmer trokken en werd het een smeltkroes van culturen. Zo kwam het dat de wijk langzaam aan verpauperde. De Bijlmermeer kwam in een neerwaartse spiraal terecht, want door het karakter dat de Bijlmer nu had gekregen, lukte het ook niet meer in de verdere jaren welgestelde gezinnen aan te trekken. En de welgestelde gezinnen die er nog woonden trokken weg. Bovendien trokken de mensen die wel werk vonden en zo welgestelder werden, ook weg als ze daar eenmaal het geld voor hadden. De mutatiegraad van de Bijlmer was daardoor zeer hoog, zo'n 30% . Mensen gingen zich schamen om in de Bijlmermeer te wonen. De Bijlmermeer werd een soort getto van Amsterdam. In 1984 probeerde men hier verandering in te brengen, door middel van aanpassingen aan de flats, maar het mocht niet baten. Het werkloosheidspercentage was zeer hoog, gemiddeld 40%, in de slechtere wijken liep het zelfs op tot 75%. Ook de criminaliteit was veel hoger dan elders in Amsterdam. De laagbouw en de koopappartementen is dit drama min of meer bespaard gebleven. Het negatieve imago had uiteraard ook zijn uitwerking op deze woningen, maar over het algemeen werden deze woningen door wat beter gestelden betrokken dan de rest van de Bijlmer.

4. De vernieuwing van de Bijlmermeer

Het mag duidelijk zijn dat de gemeente Amsterdam niet zo blij met deze ontwikkeling was. In 1992 werd er daarom een radicaal plan gemaakt. Er werd besloten zo'n 25% van de flats te slopen, en daarvoor in de plaats laagbouw neer te zetten. Maar men had de ervaring dat alleen stedenbouwkundige veranderingen niet leidden tot een daadwerkelijke verandering van de wijk. En met name met het imago van de wijk. Daarom maakte men de volgende stedenbouwkundige en sociale doelstellingen:

- verbetering van de woningmarktpositie van de Bijlmermeer;
- verhoging van de arbeidsparticipatie van de bevolking;
- verbetering van de leefbaarheid;
- versterking van het stedelijk leven in de Bijlmermeer door meer bedrijvigheid en culturele voorzieningen;
- financiële gezondmaking van de Bijlmermeer d.m.v. de bovenstaande doelen.

Verbetering van de woningmarktpositie

Het eerste doel tracht men te bereiken door middel van vernieuwing van bestaande flats, de sloop van enkele andere flats, nieuwbouwwoningen, sloop van parkeergarages en de verkoop van appartementen.

De tot nu toe gesloopte flats zijn: Geinwijk, Gerenstein, en Koningshoef. Er zullen er nog meer volgen. In plaats van deze woningen zullen er lage nieuwbouwwijken worden gebouwd. De sloop van deze flats heeft enorm veel geld gekost, en gaat nog veel meer kosten. De kosten van sloop van de flats bedragen 60 tot 80 duizend gulden per woning. In totaal is er gepland dat bijna drie duizend woningen gesloopt moeten worden.

Zo'n 70-80% van de huishoudens uit de gesloopte flats werd aangemerkt als stadsvernieuwingskandidaat (hoofdbewoners met een geldig huurcontract die al langer dan twee jaar in de woning wonen). Zoals in tabel 1 is te zien, kwam 24% opnieuw in hoogbouw in de Bijlmer terecht, en bleef 64% in Zuidoost wonen.

Tabel 1		<i>(Bron: De vernieuwing halverwege)</i>		
Bestemming (semi-)stadsvernieuwings kandidaten uit sloopflats in %				
	Bijlmer Hoogbouw	Bijlmer Nieuwbouw	Zuidoost Overig	A'dam Overig
Geinwijk	18	8	24	50
Gerenstijn	14	25	21	40
Fleerde + Florijn	28	23	30	19
Totaal	24	15	25	36

Voor de oudbewoners van Geinwijk was het betrekken van een nieuwbouwwoning nog niet aantrekkelijk. In de tijd dat zij hun woningen moesten verlaten, waren de nieuwbouwwoningen nog niet klaar en zouden ze voor een vrij lange periode elders moeten wonen.

Door nieuwbouw wordt het woningaanbod in de Bijlmermeer nu gevarieerder. Dat heeft een gunstige uitwerking op de woningmarktpositie. Aanvankelijk was gepland twee derde van de nieuwbouw als laagbouw te realiseren. Maar daar waren stedenbouwkundige bezwaren tegen.

Men vond dat de overgang van de hoogbouw naar de laagbouw geleidelijk moest gaan, en wilde langs de Bijlmerdreef stedelijke bebouwing hebben. Daarom werd 50% gestapeld gebouwd. De extra subsidie voor de eerste nieuwbouwwoningen zorgde voor een gunstige prijs/kwaliteit verhouding. Men wist namelijk nog niet of de nieuwbouw anders wel genoeg bewoners zou trekken. In de jaren daarna is deze extra subsidie afgebouwd. In het begin van de vernieuwing waren er plannen voor een bescheiden 16% vrije sectorwoningen. De komende jaren neemt dat percentage stevig toe, tot uiteindelijk zo'n 28%. Dit wil zeggen, dat men er nu op vertrouwt dat er voldoende markt voor is.



Figuur 2: Het Gulden Kruis

Nog steeds is de nieuwbouw in de Bijlmermeer relatief goedkoop. Maar het begint steeds meer in de buurt te komen van het normale Amsterdamse prijsniveau. De belangstelling hiervoor is echterwel afhankelijk van het woningtype. Met name de goedkope en middelgrote gezinswoningen liggen goed in de markt. De beneden/bovenwoningen (BeBo's) hebben een minder goede marktpositie. Dit is te verklaren door de herkomst van de nieuwbouwbewoners. In tabel 2 is te zien dat van de bewoners van de koopwoningen in totaal slechts 14% niet uit Zuidoost komt.

Tabel 2			
<i>(Bron: De vernieuwing halverwege)</i>			
Herkomst nieuwbouwbewoners voor huur- en koopwoningen, onderscheiden naar woningtype in %			
Woningtype / koop	Hoogbouw Bijlmer	Zuidoost	Elders
Eengezins koop	50	41	9
BeBo's en app. Koop	26	48	26
Koopwoningen totaal	43	43	14
Huursector	Hoogbouw Bijlmer	Zuidoost en elders	
Gulden Kruis (sociale huur)	100	-	
Nieuw Geinwijk (sociale huur)	86	14	
Gulden kruis (duurdere huur)	49	51	
Nieuw Geinwijk (duurdere huur)	50	50	

Dit komt mede door het adverteringsgebied. Voor de wijk het Guldenkruis is bijvoorbeeld alleen in Amsterdam Zuidoost geadverteerd, en nergens anders. Opvallend is dat bij de Bebo's en koopappartementen wel 26% van de bewoners niet uit Zuidoost komt. Bij de sociale huurwoningen komt juist weer het over grote deel uit de hoogbouw van de Bijlmer zelf. Bij de duurdere huurwoningen zijn er relatief veel mensen van buiten Zuidoost. Dit geeft duidelijk het inkomen van gemiddeld, oud-Bijlmer bewoner aan.

De renovatie van de oude hoogbouw in de Bijlmer wordt gezien als één van de moeilijkste projecten. Dit in verband met het slechte imago waar ze onlosmakelijk aan verbonden lijkt te zijn. De verbetering van deze flats is van groot belang voor het welslagen van de gehele vernieuwing van de Bijlmer. Het is van groot belang dat de renovatie tegelijk opgaat met de rest van de vernieuwing, omdat anders de kans bestaat dat door het nog slechte imago van de flats, de

vernieuwde delen van de Bijlmer meegetrokken worden met dit imago. Tot nu toe is dit gelijk opgaan van nieuwbouw en verbetering niet gelukt. Er zijn nog niet zoveel flats gerenoveerd als op de planning stond. Men draagt daar de volgende argumenten voor aan¹:

- het gebrek aan ervaring met de aanpak van de flats; de eerste renovatie kan het best getypeerd worden als leerproces: alles moest nieuw ontwikkeld worden;
- door het ontbreken van direct operationele uitgangspunten ontstaan tijdens het proces veel discussies tussen de verschillende partijen die bij de renovatie betrokken zijn;
- de discussie met de bewoners kostte veel tijd, niet in de laatste plaats omdat de flats in de bewoonde toestand gerenoveerd werden;
- de uitvoering van de bewoonde staat werkt vertragend: de overlast moet beperkt blijven, sommige maatregelen kunnen alleen in bepaalde seizoenen uitgevoerd worden (vervanging van de cv!);
- de doorlooptijd van de gehele renovatie blijkt niet veel korter te kunnen dan vier jaar in plaats van de planning van 3,5 jaar.

De flats die gerenoveerd worden ondergaan niet allemaal dezelfde veranderingen. Gemeenschappelijk hebben ze, dat de begane grond wordt veranderd, maar bij elk flat net weer even anders.



Figuur 4: oude plint van de flat Hoogoord



Figuur 3: nieuwe plint van Hoogoord

Verder worden de loopbruggen naar de parkeergarages verwijderd, worden er herstelwerkzaamheden aan het beton uitgevoerd; zowel de huisvuilinzameling, als de centrale verwarming en het warmwatersysteem worden vernieuwd. Met deze veranderingen gaat ook een huurverhoging gepaard (deze geldt niet voor alle oorspronkelijke bewoners). Bovendien worden deze woningen nu slechts toegewezen aan huurders met een hoger inkomen dan voorheen het geval was.

Hoewel de flats wel verbeterd zijn, zijn ze niet die mate verbeterd als men eigenlijk gewild had. Dit komt door de beperkte ruimte en het beperkte budget.

De verkoop van appartementen moet bijdragen aan de differentiatie in de Bijlmermeer. De appartementen worden eerst gerenoveerd en geüpgrade alvorens ze verkocht worden. Tot nu toe zijn er nog niet zoveel appartementen verkocht als gepland. Men draagt hier de volgende redenen voor aan²:

- de woningen moeten al verbeterd zijn, of het verbeteringsplan moet al aanbesteed zijn;

¹ Ouwehand, A., De vernieuwing halverwege, Evaluatie vernieuwing Bijlmermeer 1992-1999. Amsterdam 2000

² Ouwehand, A., De vernieuwing halverwege, Evaluatie vernieuwing Bijlmermeer 1992-1999. Amsterdam 2000

- geconcentreerde verkoop mag alleen in flats die geheel overgaan naar de koopsector, dan wel waarvan een aangesloten deel in totaliteit verkocht zal worden: geen versnipperde of verspreide verkoop;
- er zijn geen bijzondere verkoopconstructies die de marktwerking beperken.

Door deze maatregelen kwam men er in begin 1999 alleen toe om één deel van Hoogoord op te leveren. Met de verkoop van de al bestaande eengezinswoningen gaat het voorspoediger. Deze huizen zijn voor de verkoop opgeknapt.

Ook de sloop van een aantal parkeergarages moet bijdragen aan een betere woningmarktpositie. De parkeergarages waren altijd een bron van ergernis. Omdat men uit ging van welgestelde gezinnen in het begin van de Bijlmer, ging men uit van 1,9 auto per woning. Maar doordat de Bijlmer vol kwam te zitten met mindervermogenenden, stonden de garages voor een groot deel leeg (tegenwoordig wordt uitgegaan van 0,7 auto per woning). De parkeergarages werden in gebruik genomen voor (niet altijd) gewenste andere activiteiten dan parkeren. Doordat er totaal geen toezicht in de garages was, werden ze buitengewoon onveilig. Nu worden de garages tot die grootte verkleind, dat er genoeg auto's in kunnen zonder dat ze voor een groot deel leeg staan. De verbeterde woningmarktpositie kan weer gegeven worden in de mutatiegraad. Deze was zoals eerder al vermeld, op zijn hoogste punt 30%. De mutatiegraad is nu gezakt naar 14,6%. Men kan er vanuit gaan dat de mutatiegraad nog verder zal dalen, tot dat de Bijlmermeer helemaal vernieuwd is.

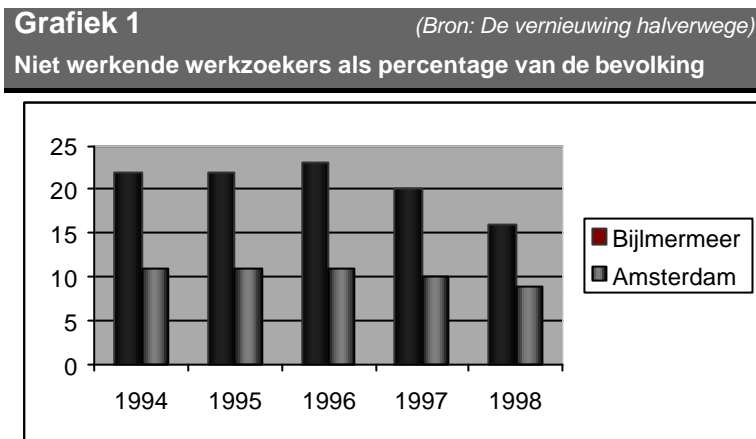
Streven naar lagere werkloosheid

Als je kijkt naar de arbeidsplaatsen in Zuidoost en naar het aantal inwoners, zou je denken dat dit mooi in evenwicht is, en dat er weinig werkloosheid is. Maar schijn bedriegt. Zuidoost heeft met zijn goede openbaar vervoerverbinding en voor Amsterdamse normen redelijke grondprijzen een grote aantrekkingskracht op bedrijven. En nu met de nieuwe activiteiten in het gebied rond de Arena wordt verwacht dat deze aantrekkingskracht alleen nog maar toe zal nemen. De kernactiviteiten in Zuidoost zijn de zakelijke dienstverlening, de groothandel, en in mindere mate de detailhandel. Deze bedrijvigheid brengt voornamelijk functies voor hoger opgeleiden met zich mee. Het aantal functies voor ongeschoolden is gering. Dit, terwijl een groot deel van de bewoners van de Zuidoost ongeschoold is. De werkloosheid is dan ook hoog: in 1994 was 22% van de totale bevolking werkloos (dat is 45,5% van de beroepsbevolking) tegenover de gemiddelde 11% van Amsterdam. Of dit de enige reden is van de hoge werkloosheid is de vraag. Waarschijnlijk speelt ook de etniciteit van de werkzoekende een grote rol. Maar ook de hoge mutatiegraad heeft wellicht een negatieve uitwerking op participatie in het arbeidsproces.

Een verhoogde arbeidsparticipatie tracht men te bereiken door inzet op verschillende vlakken. Men vindt het bijvoorbeeld belangrijk jongeren in de Bijlmer te stimuleren in het onderwijs, maar een echt beleid lijkt hiervoor niet aanwezig te zijn.. Toch geven de scores van de cito toetsen aan dat het steeds beter gaat met het niveau van de leerlingen in Zuidoost. Startende ondernemers en kleinschalige bedrijvigheid worden gestimuleerd. Dit wordt gerealiseerd door middel van goedkope bedrijfsvloer voor deze onderneminkjes en de herontwikkeling van parkeergarages tot goedkope bedrijfsruimten.

De nieuwe activiteiten rond de Arena zorgen voor meer werkgelegenheid. Ook werkgelegenheid die aansluit bij het arbeidsaanbod. Was het voorheen nog zo dat werknemers specifiek buiten Zuidoost geworven werden, nu is de samenwerking tussen de bedrijven en zelfhulporganisaties verbeterd. Ook is er nu de Arena Academie. Een initiatief van de gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost en een twaalfstal bedrijven, voornamelijk afkomstig uit het Centrumgebied. Leerlingen van het Augustinus College (een in de Bijlmer gevestigde middelbare school) kunnen hier geschoold worden voor een baan in Zuidoost.

Uit grafiek 1 is op te maken dat de aanpak van de werkloosheid zijn vruchten afwerpt: de werkloosheid in Zuidoost daalt sterker dan gemiddeld in Amsterdam.



Streven naar een prettigere woonomgeving

De verbetering van de leefbaarheid van Zuidoost is ook erg belangrijk voor het slagen van de vernieuwing van de Bijlmer. Hiertoe is het van de belang het gevoel van veiligheid drastisch te vergroten. Mede door het strikt scheiden van de verschillende functies, voelde men zich erg onveilig in de Bijlmer. Zo waren de parkeergarages een zeer onprettige plek. Ook de winkelcentra, waar na zessen geen hond meer op straat was, werden door hun verlatenheid niet als veilig beschouwd. Zoals hierboven al gezegd, zullen sommige parkeergarages deels, en andere in hun geheel worden afgebroken. Ook probeert men door middel van wijkveiligheidspunten het gevoel van veiligheid te vergroten. Hiervoor zijn bijvoorbeeld flatcongiertes die zelf in de Bijlmermeer wonen aangesteld.

Ook wordt het samenhangingsgevoel van de bewoners gestimuleerd. Toen de bewoners hun leefomgeving te gevaarlijk vonden worden, trokken ze zich terug in hun woningen en probeerde zich zo min mogelijk met anderen te bemoeien. Niet bevorderlijk voor het groepsgevoel dus. Hoe men de samenhangigheid wil gaan bevorderen wordt mij niet geheel duidelijk.

Meer verstedelijking en cultuur

De verbetering van de stedelijke bedrijvigheid en culturele voorzieningen in Zuidoost concentreert zich met name rond de Arena. Dat gebied wordt nu ook wel het Centrumgebied van Zuidoost genoemd. Onder het Centrumgebied verstaat men het volgende gebied: de Amsterdamse Poort, en het gebied rondom de Arena (fig.1 volgende blz.), dat wil zeggen de Uitgaans driehoek, het

woonwinkelcentrum en de Arena Boulevard. De Arena Boulevard verbindt de Amsterdams Poort met het gebied rondom de Arena en loopt onder het station Bijlmer door.

De Uitgaansdriehoek moet zorgen voor het culturele aspect in de Bijlmer. In deze driehoek zijn de mega bioscoop Pathé Arena en de Heineken Music Hall reeds gevestigd. De voorbereidingen voor de bouw van het GETZ (Gezondheid, Entertainment, Theater en Zaken) worden nu getroffen.

In het centrumgebied zal precies het tegenovergestelde van de oorspronkelijke opzet van de Bijlmer (gescheiden functies) uitgevoerd worden. In het gebied rondom de Arena zullen woningen, kantoren, winkels en uitgaansgelegenheden door elkaar staan. Een deel van de woningen, kantoren en horeca komen zelfs in hetzelfde gebouw, de woontoren.

Het openbaar vervoer naar de Bijlmermeer zal ook verbeterd worden. Dat heeft twee redenen. De eerste is het beter bereikbaar maken van het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost. De tweede is minder op Zuidoost gericht: het maken van een betere treinverbinding tussen Utrecht en Schiphol/Amsterdam Zuid door middel van de zogenaamde Utrechtboog, die aansluit op de verdubbeling van het spoor tussen Amsterdam en Utrecht in waarmee de enorme vervoersstroom tussen deze twee plaatsen beter verwerkt kan worden. Het tegenwoordige station Bijlmer kan het toenemende aantal reizigers niet meer aan. Daarom zal het vergroot moeten worden. Bovendien doet het oude station onaangenaam aan. Het nieuwe station zal naar verwachting dagelijks een toestroom van 60.000 bezoekers per dag hebben. Er zullen in de toekomst namelijk ook sneltreinen stoppen op station Bijlmer, iets dat nu nog niet het geval is. Bij evenementen (bijvoorbeeld in de Arena of in de concerthal) moet het station in staat zijn in korte tijd ruim 25.000 bezoekers op een veilige manier te kunnen verwerken.

1: Spoorlijk nieuw station, 2: Torens Zuidoost, 3: Megastores, Rainbow Offices, 4: Heineken Music Hall, 5: ING Kantorencomplex, 6: Oval Tower, 7: Pathé Arena, 8: Woontoren, 9: Plein Hoekrode, 10: Woonwinkelcentrum

5. Conclusie

De ideeën van de oorspronkelijk opzet van de Bijlmermeer waren naar mijn mening op zich niet zo slecht. Door geldgebrek zijn er allerlei voorzieningen bij in geschoten, en werd de leefomgeving minder prettig dan men oorspronkelijk in gedachten had. Door deze gebreken en de tuinsteden die een goed alternatief boden werd de doelgroep van de Bijlmer niet gehaald. In plaats hiervan kwamen er sociaal zwakkeren te wonen, wat leidde tot de neergang van de Bijlmermeer. In 1992 ja>? Werd tot een totale vernieuwing van de Bijlmer besloten. Dat houdt in het slopen van bepaalde flats, het bouwen van laagbouw woningen, het streven naar een verbetering op sociaal gebied en het streven naar een verstedelijking in Zuidoost. Hoewel de vernieuwing van de Bijlmer nog lang niet klaar is, begint het al zijn vruchten af te werpen. Op sommige punten (renovatie en het in de verkoop doen van appartementen) loopt men wel achter op de planning, wat voornamelijk aan gebrek aan ervaring te wijten is.

Ik sta verbaasd (in positieve zin) over de veranderingen die tot nu toe hebben plaats gevonden in de Bijlmermeer. En ik heb er het volste vertrouwen in dat de vernieuwing van de Bijlmer een zeer positief uitwerking op het imago en de leefbaarheid van Zuidoost zal hebben.

Bronvermelding

De volgende boeken en folders heb ik gebruikt:

- Ouweland, A., De vernieuwing halverwege, Evaluatie vernieuwing Bijlmermeer 1992-1999. Amsterdam 2000
- Hellinga, H., P. de Ruijter, Algemeen uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam 1985
- Goethals, A., J.G van der Maesen, De Bijlmermeer, om de nieuwe toekomst van 100.000 Amsterdammers. Amsterdam 1983
- Projectbureau vernieuwing Bijlmermeer, Werkprogramma 2000, Vernieuwing Bijlmermeer. Amsterdam 2000
- Projectgroep Communicatie Centrumgebied, Infobulletin Arena Boulevard, nr. 4 1999 en nr. 5 2000
- NS Railinfrabeheer, Project Spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht Een nieuw station in Amsterdam Bijlmermeer. Amsterdam 2000

De volgende internetsites heb ik gebruikt:

- <http://www.verdec.com/pt/pr/g/BIJLMER.HTM> (2000)
- <http://www.humanityinaction.org/reports1999/1.htm> (dec. 1999)
- <http://www.buurt-online.nl/amsterdam/bijlmermeer/> (maart 2001)
- <http://www.arcam.nl/nl/10mini/mini12.html> (feb. 2000)
- http://www.dro.amsterdam.nl/eng/06projecten/centrum_zuidoost/index.html (geen datum bekend)