

mensen woonden waren immers niet altijd even optimaal: donkere, kleine woningen, zonder goede voorzieningen.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat gezocht werd naar betere woonomstandigheden. De stedenbouwkundige *Henriëtte van Eys* schetste in een lezing die zij onlangs aan de VU hield de ontwikkelingen vanaf het begin van deze eeuw tot nu. Als reactie op de situatie in de stad ontwikkelden verschillende stedenbouwkundigen *utopieën*, met name op het gebied van de *tuinstadgedachte*. Nieuw was dit overigens niet, want ook in de 17e en 18e eeuw werd over de tuinstad nagedacht; zelfs Leonardo da Vinci heeft zich daarmee bezig gehouden.

Het idee achter de tuinstad was dat mensen ná hun drukke werkdag een plaats moesten hebben waar ze zich in alle rust konden ontspannen. De tuinstad werd gebouwd aan de grens, of iets buiten de stad in een rustige omgeving. Er was weinig hoogbouw, veel ruimte voor groen en recreatie, en de huizen hadden inderdaad allemaal tuinen. Voorbeelden van tuinsteden zijn *Heylplein* en *Vreeswijk* in Rotterdam en de *Watergraafsmeer* in Amsterdam.

Wat in de tuinstad gebeurde was het vergaand doorvoeren van de scheiding tussen wonen en werken. Over de vraag of dat nu wel zo wenselijk was, werd in 1930 in Athene door architecten en stedenbouwkundigen gediscussieerd. Zij stelden dat bij woningbouw rekening moet worden gehouden met vier functies: wonen, werken, recreatie en verkeer. Henriëtte van Eys, die tevens beleidsmedewerkster is bij de Emancipatieraad op het gebied van de ruimtelijke ordening, merkte bij deze vier eisen omtrent woningbouw op, dat hier werd vergeten dat om in leven te blijven óók huishoudelijke arbeid



De Linnaeushof in de Amsterdamse Watergraafsmeer; de ruime opzet en het park zijn kenmerkend voor de tuinstad

nodig is. Dat betekent dat er bij de bouw van de woning rekening mee moet worden gehouden: de keuken moet bij voorbeeld groot genoeg zijn. Bovendien moeten er in de directe omgeving voldoende voorzieningen als winkels en parken aanwezig zijn. In de crisistijd en rond de Tweede Wereldoorlog stagneerde de vernieuwing in de woningbouw en werd er nog voortgeborduurd op de tuinstadgedachte. Blijdorp in Rotterdam, dat werd gebouwd in 1935, is daar een mooi voorbeeld van.

Bijlmermeer

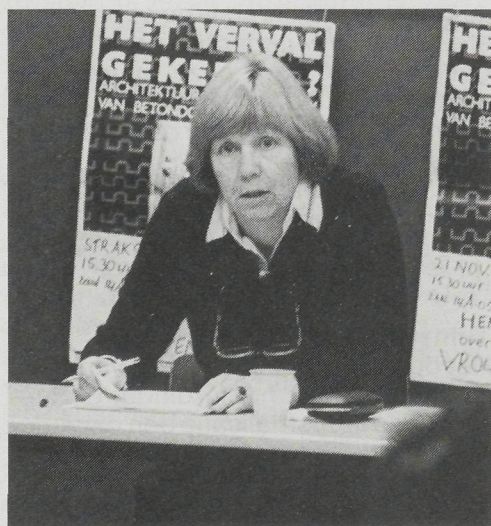
Na de Tweede Wereldoorlog werd meer aandacht geschonken aan voorzieningen in de buurt. De combinatie wonen en voorzieningen, gekoppeld aan middelhoogbouw werd in de jaren vijftig de norm. Dat ging echter gepaard met een zekere geslotenheid in de gevels, weinig balkons en veel verharding van het gebruikte materiaal. Die lijn wordt in latere jaren doorgetrokken: er komt meer hoogbouw en de tuinen worden vervangen door groenstroken. Steeds meer gezinnen krijgen de beschikking over een auto en dat is goed te merken aan de opzet van de wijken. Omdat veel werknemers zo de beschikking over eigen vervoer hadden, maakte het eigenlijk niet meer uit waar het werk zich ten opzichte van het wonen bevond. Langere reistijden waren nu immers beter mogelijk.

De gevolgen van de auto zijn ook in de woningbouw merkbaar. De woonwijken werden steeds meer gericht op mannen die buitenshuis werken en vrouwen die voor het huishouden zorgen. Aan die eerste categorie werd

volgens Henriëtte van Eys veel meer aandacht besteed. Er kwamen uitvalswegen voor het autoverkeer en ruime parkeermogelijkheden voor de deur. De woningen werden steeds geslotener en de mogelijkheden voor contact en relaties tussen verschillende (flat)bewoners verminderden. Intussen duurde het vaak enige tijd voor er een behoorlijk winkelcentrum van de grond kwam, voor er voldoende scholen op redelijke afstand waren voor de kinderen én voor er voldoende ontspanningsmogelijkheden waren. De *Bijlmermeer* in Amsterdam Oost is een mooi voorbeeld van dergelijke woningbouw.

De nadelen van bij voorbeeld een wijk als de Bijlmermeer worden nu steeds meer duidelijk. Niet alleen de ver doorgevoerde scheiding tussen wonen en werken, maar ook het verminderen van de mogelijkheid zelf iets aan de woning te doen, zoals het lappen van de ramen of het bepalen van de stookkosten. Bovendien stijgt in onze samenleving het aantal mensen dat geen betaald werk heeft of niet meer fulltime werkt, waardoor er steeds meer tijd in en rond de woning wordt doorgebracht.

Tegelijkertijd wint bij veel stedenbouwkundigen het idee terrein dat de mensen weer terug moeten naar de stad. Een belangrijke reden hiervoor is dat mensen uit de hogere inkomensgroepen de stad verruild hebben voor de groensteden zodat alleen mensen met lage inkomens nog in de stad wonen. En dat vindt men vanuit het oogpunt van de 'koopkrachtontwikkeling' weer ongewenst.



Henriëtte van Eys