

The background of the entire page is a painting in a painterly, somewhat abstract style. It depicts a construction or industrial scene. In the center-left, a tall crane or derrick stands on a muddy ground. To its right, there are various structures, including what looks like a building under construction or a large shed. In the foreground, there's a body of water or a wet surface with several vertical posts or pilings sticking out. The color palette is dominated by earthy tones: browns, yellows, and greys, with some darker accents. The overall mood is one of a busy, perhaps gritty, urban environment.

Plan West

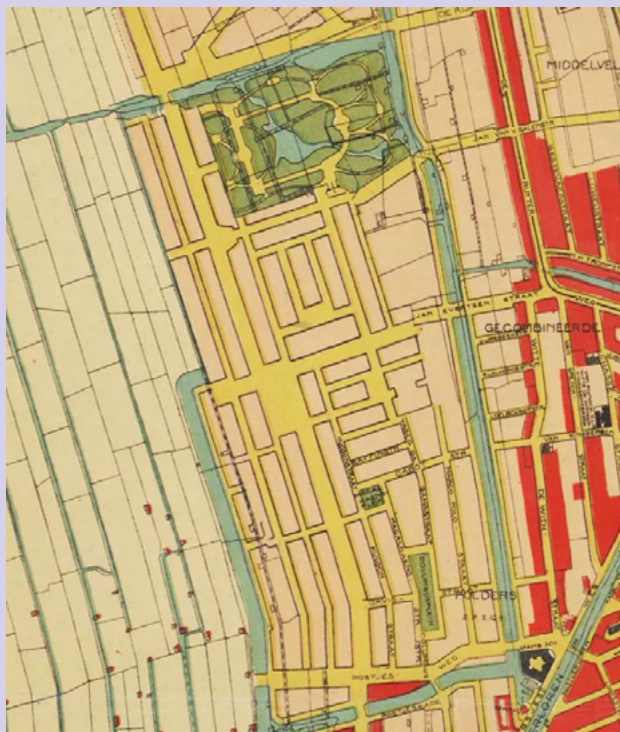
*het fameuze Plan Van der Schaar ofwel het 6000-woningenplan
gerealiseerd van 1922 tot 1926*

De afbeeldingen in dit boekje komen uit de beeldbank van
het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders aangegeven.
Dit schilderij is van Marie H. Mackenzie (1878-1961)

Vooraf...

De titel van dit stuk mag geen verwarring zaaien over de bouw van 6.070 woningen door één enkele bouwondernemer in een nieuwe wijk in Amsterdam: Plan West. Dit gebied bevond zich in het in 1921 geannexeerde deel van de gemeente Sloten, gelegen tussen de Kostverlorenvaart en de gemeentegrens in het westen. Destijds stonden er in dit landelijke gebied slechts wat verspreide boerenbedoeninkjes en veel tuinderijen. Wel was de Admiraal de Ruyterweg al aangelegd door de ESM (de [Haarlemsche Tram](#)), maar verder werd het landschap slechts doorkruist door een enkel kerkpad en het Slatuinenpad, dat vanaf de Baarsjesweg richting Sloterdijk liep. In het zuiden, rond de Overtoomsesluis, was destijds al een buurtschap ontstaan bij het begin van de Sloterweg waar enkele clusters huizen stonden. Vlak voor de annexatie was daar bovendien een nieuwbouwwijk in aanbouw genomen rond het Jacob Marisplein en de Jacob Marisstraat. Binnen dit geannexeerde gebied verzezen uiteindelijk diverse nieuwe wijken, waarvan de Admiralenbuurt – waar we het nu over gaan hebben – er één was.

Voor dit grotere Plan West bood Heere van der Schaar de gemeente Amsterdam aan om 6.070 woningen te bouwen op gronden die hij op eigen initiatief al had verworven. Dit grondgebied lag tussen de Erasmusgracht in het noorden, de Admiralengracht in het oosten, de Postjeswetering in het zuiden en de gemeentegrens in het westen. Van dit enorme grondbezit wilde Van der Schaar grofweg een derde om niet aan de stad afstaan voor de aanleg van infrastructuur en groenvoorzieningen. In ruil daarvoor eiste hij echter wel inspraak in het stratenplan – een recht waar hij vervol-



gens gretig gebruik van zou maken. Wel beloofde hij de stad invloed op de architectuur en de uiteindelijke invulling van de bouwplannen. Dit aanbod was zó genereus dat het destijds socialistisch georiënteerde stadsbestuur zwichtte voor een private ondernemer. In die tijd werden particuliere bouwers door het stadsbestuur immers vaak gezien als aasgieren die enkel uit waren op persoonlijk gewin ten koste

van de gemeenschap. In het voordeel van Van der Schaar sprak echter zijn eerdere succesvolle deelname aan het Plan Zuid van Berlage, waar hij de bouw van een cluster van 2.000 woningen voor zijn rekening had genomen en daarmee de nodige goodwill had opgebouwd. Hoewel het grotere Plan West in eerste instantie stedenbouwkundig aan Berlage werd toegewezen, kreeg deze bij het 6.000-Woningenplan te maken met de dominante visie van Van der Schaar op hoe een moderne stadswijk eruit moest zien. Van der Schaar wist zich hierin gesteund door een schare aan topadviseurs en architecten die hij in eigen commissies had verzameld en zelf betaalde. Bovendien kon hij rekenen op stevige politieke ruggengraat via zijn vriendschappelijke netwerk in Den Haag, waaronder ARP-leider Hendrikus Colijn.

Wij verzoeken u dan ook om bij het lezen van de volgende pagina's in het achterhoofd te houden dat 'Plan West' en 'Plan Van der Schaar' niet synoniem aan elkaar zijn. De soms triomfantelijke passages in de tekst waarin Van der Schaar de gemeente Amsterdam lijkt te 'ringeloren', moeten dan ook vooral worden gelezen als het pragmatisch toegeven van de stad aan de grillen van een vastberaden bouwondernemer, simpelweg omdat dit het uiteindelijke eindproduct ten goede kwam.

¶ it ging vooraf aan de ongekeerde bouwactiviteit na de annexaties van 1921.

De woningnood in Amsterdam bereikte in de tweede helft van de negentiende eeuw een kookpunt. Vanaf 1860 zorgden de opkomende industrialisatie en de daarmee gepaard gaande bevolkingsgroei voor een immense trek naar de stad. Het middeleeuwse stratenpatroon was volstrekt niet berekend op deze mensenmassa, met een verstikkende overbevolking en de onstuitbare vorming van krottenwijken tot gevolg. In buurten zoals de Jordaan en de Jodenbuurt leefden arbeidersgezinnen onder erbarmelijke omstandigheden. Ze woonden met meerdere gezinnen tegelijk opeengepakt in vochtige, donkere kelders en op de kleinste, dichtgebouwde bin-



nenterreinen waar zonlicht en frisse lucht nauwelijks doordrongen. Tussen 1850 en 1900 verdubbelde het aantal inwoners van de hoofdstad tot ruim een half miljoen, terwijl de stadsgrenzen nagenoeg ongewijzigd bleven.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog escaleerde deze toch al wanhopige zoektocht naar leefruimte tot een dodelijk hoogtepunt. Hoewel Nederland neutraal bleef, trokken grote stromen vluchtelingen naar de stad, waardoor de woningmarkt volledig op slot sloeg. Rond 1918 was de situatie zo kritiek dat er in heel Amsterdam nagenoeg geen huis meer te krijgen was; slechts een fractie van het woningbestand

- ▲ *Kelderwoning (achterste deel) Zeedijk 58 - ±1900*
- ◀ *Op dit soort kelderwoningen waren ontelbare gezinnen aangewezen; als het regende stond de vloer blank - Foto: Van der Schaar Investment BV (vdSInv)*

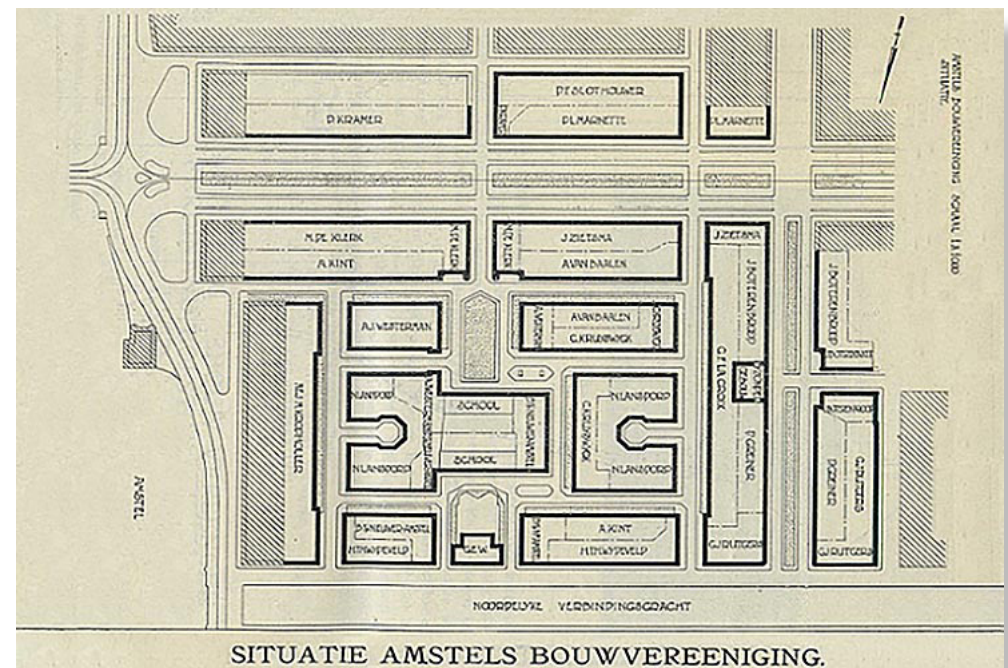


stond leeg, wat in de praktijk neerkwam op niet meer dan tweëndertig onbewoonde panden in de gehele stad. De nood was zo hoog dat de gemeente in allerijl houten nooddorpen uit de grond moest stampen, waaronder Disteldorp in Amsterdam-Noord, om de ergste woningnood op te vangen. Uitbreiding was de enige structurele oplossing, maar de historische stadsgrenzen werkten als een niet te overstappen blokkade. Amsterdam liep aan alle kanten vast tegen de territoria van omliggende, zelfstandige gemeenten zoals Sloten, Watergraafsmeer en Nieuwer-Amstel. Zolang de stad daar geen toestemming had om te bouwen, bleef de overbevolking zich in de oude stadskern opbouwen.

- ▲ *Noodwoningen in Disteldorp; ze staan er vandaag na enkele aanpassingen nog*
- *De 2000 woningen die de ABV in Plan Zuid bouwde, met in de blokken de naam van de verantwoordelijke architect*

De grote ommekeer kwam op 1 januari 1921. Na jaren van politiek touwtrekken vonden de historische Amsterdamse annexaties plaats, waarmee het grondgebied van de stad in één klap verviervoudigde. Zelfstandige buurgemeenten zoals Buiksloot, Ransdorp, Nieuwendam, Watergraafsmeer en het agrarische Sloten werden definitief opgeslokt door de hoofdstad. Deze geografische bevrijding maakte eindelijk de weg vrij voor de grootschalige, visionaire uitbreidingsplannen en de opzet van tuindorpen om de arbeidersklasse een fatsoenlijk en hygiënisch onderkomen te bieden.

Het was in deze dynamische periode van expansie dat de eerste grootschalige activiteiten van Heere van der Schaar in Plan Zuid vorm kregen. Tijdens de omvangrijke bouwcampagne in het zuidelijke uitbreidingsgebied van Berlage werd de Amstels Bouw Vereniging niet op traditionele wijze door directeuren bestuurd, maar



door een collectief bestuur. De absolute spil, oprichter en voorzitter van deze vereniging was de invloedrijke en strategisch sterke bouwondernemer Heere van der Schaar. Omdat de vereniging in feite fungeerde als een machtig consortium van zo'n zeventig particuliere aannemers en eigenbouwers, lag de dagelijkse en strategische leiding volledig bij dit bestuur. Van der Schaar trad hierin op als de centrale projectontwikkelaar en de belangrijkste onderhandelaar met het stadhuis.

Om zijn ambities in Plan Zuid te realiseren, moest Van der Schaar nauw samenwerken met twee cruciale directeurs van de gemeente Amsterdam, die elk waakten over een eigen aspect van de stadsuitbreiding. De eerste was ir. Arie Keppler, de directeur van de Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam. Keppler was een sociaal bewogen idealist die scherp toezicht hield op de volkshuisvesting, de gemeentelijke financiering en bovenal de kwaliteit van de te bou-



wen arbeiders- en middenstandswoningen. De tweede sleutelfiguur was ir. A.W. Bos, de directeur van de Dienst der Publieke Werken. Bos droeg de technische en organisatorische verantwoordelijkheid voor de stedenbouwkundige inrichting en de aanleg van de benodigde infrastructuur binnen Berlages monumentale plan. In dit krachtenveld tussen commercieel initiatief en gemeentelijke regie smeedde Van der Schaar de ervaringen waarmee hij niet veel later zijn spectaculaire opmars in Plan West zou dicteren.

Biografie Heere van der Schaar (1882-1970)

Hij is geboren in Amsterdam op 23 november 1882. Zijn vader Leendert was een timmerman/aannemer die in 1882 van Leeuwarden naar Amsterdam verhuisde. Heere trouwde in 1908 met Johanna

- ▲ *Heere van der Schaar aan het begin en aan het eind van zijn carrière -vdSInv*
- ◀ *Plan Zuid vanuit de lucht; linksboven de Amstel met remise Lekstraat*

Odé (1883–1974). Uit dit huwelijk werden vijf kinderen geboren: Anna Jacoba (1911), Karel Leendert (1912), Johanna Hermina (1915), Wilhelmina Helena (1917) en Herman Cornelis Pieter (1924). Heere van der Schaar woonde en werkte op stand. Zijn imposante kantoor en woonhuis stond aan het J.W.Brouwersplein 15 in Amsterdam. In 1965 verruilde het echtpaar Amsterdam voor het Gelderse Velp (Rheden). Kleinzoon Karel Hendrik heeft nu de leiding over het familiebedrijf. Tijdens zijn werkzame leven trad Heere toe tot de directie van de *Amstels Bouw Vereeniging*, die al in 1888 was opgericht. Ter gelegenheid van woningbouw in diverse delen van de stad transformeerde de ABV onder leiding van Van der Schaar in de jaren tien en twintig tot een machtig consortium van circa 70 private aannemers.

Voor de bouw in Plan West richtte hij in 1921, direct na de annexatie van Sloten, de *N.V. Bouw Exploitatie Maatschappij Amsterdam West* op. Tevens richtte hij de *N.V. Betonbouw Maatschappij Systeem Van der Schaar* op, waarin hij zijn patenten op prefab betonbouw en de unieke V-vormige betonfunderingen onderbracht. In de loop van zijn carrière richtte hij voor de exploitatie van woningen – die hij zelf behouden had – de *Van der Schaar Investments B.V.* op.

Van der Schaar opereerde op het allerhoogste politieke en financiële niveau van Nederland. Zijn netwerk verklaart hoe hij de socialistische gemeente Amsterdam buitenspel kon zetten: financiële rugdekking en miljoenenkredieten kwamen van Dr. C.J.K. van Aalst, president-directeur van de Nederlandsche Handel-Maatschappij. Politieke steun kreeg hij van twee Shell-toppers: Henri Deterding en Hendrikus Colijn. De Haagse ambtenarij werd naar Van der Schaars hand gezet door Ir. H. van der Kaa, hoofdinspecteur van Volksgezondheid en Volkshuisvesting. De subsidie van f3,6 miljoen voor Plan West loodste Van der Kaa om B&W van Amsterdam heen direct naar Van der Schaar.

▼ *Het hoofdkantoor en tevens woning van Heere van der Scheer aan het Jan Willem Brouwersplein 15; tegenwoordig heet dit Concertgebouwplein*





Tweede Wereldoorlog

Het kantoor en tevens woning van het gezin van Heere van der Schaar stond tegenover het Concertgebouw en was in 1915 gebouwd door de eigen bouwonderneming. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd Van der Schaar als potentieel anti-Duits element op 13 juli 1942 preventief gegijzeld en in Kamp Haaren opgesloten. Dat was het geconfisqueerde complex van het grootseminarie in Haaren (NB). Zijn cel lag aan de ironisch betitelde Van Baerlestraat in het complex, waar ook kopstukken als Frits Philips en Jan de Quay opgesloten zaten. Van der Schaar werd op 17 december 1942 weer in vrijheid gesteld omdat hij zijn grote gezin met vijf kinderen te onderhouden had. Dat nam niet weg dat zijn kantoor aan het J.W.Brouwersplein scherp in de gaten werd gehouden. Toen de Duitsers jacht maakten op jonge mannen, die voor de Arbeitseinsatz in aanmerking kwamen, volgde een inval in het woonhuis van Van der Schaar op jacht naar de twee zonen. Die wisten op tijd te verdwijnen in een schuilplaats die vader Heere al tijdens de bouw in 1915 – met wel heel erg vooruitziende blik – had laten inbouwen, waardoor ze gespaard bleven voor tewerkstelling, maar de rest van de oorlog wel ondergedoken zaten.

Heere van der Schaar, de grootste particuliere bouwondernehmer in het interbellum.

Heere van der Schaar mag met recht zó beschouwd worden. Zijn naam is als een rode draad onlosmakelijk verbonden met de twee meest ambitieuze stedelijke uitbreidingen die Amsterdam in de eerste helft van de twintigste eeuw heeft gekend: Plan Zuid en Plan West. Hoewel de Amstels Bouwvereniging in de negentiende eeuw haar eerste schreden zette met relatief kleinschalige projecten, transformeerde de maatschappij onder de bezielende en strakke leiding van Van der Schaar tot een gigantische private ontwikkelaar die in beide woningbouwplannen van de hoofdstad de lakens uitdeelde.

De opmaat voor deze ongekende expansie vond plaats in de jaren tien en twintig binnen de strakke stedenbouwkundige kaders van Berlaages Plan-Zuid. De ABV verwierf daar destijds enorme lappen grond, met name rondom de Amstellaan (de huidige Vrijheidslaan), de Noorder Amstellaan (de huidige Churchill-laan) en het Borssenburgplein. In Zuid perfectioneerde Van der Schaar de werkwijze die hij later in West op nog grotere schaal zou toepassen. De ABV richtte zich primair op de snelle en efficiënte bouw van de inwendige casco's via een vergaande rationalisatie. Tegelijkertijd werd voor de buitenzijde samengewerkt met vooraanstaande architecten van de Amsterdamse School, onder wie Piet Kramer en Hendrik Wijdeveld. Door deze kruisbestuiving bewees de ABV dat grootschalige, private woningbouw uitstekend hand in hand kon gaan met een monumentale en expressieve esthetiek.

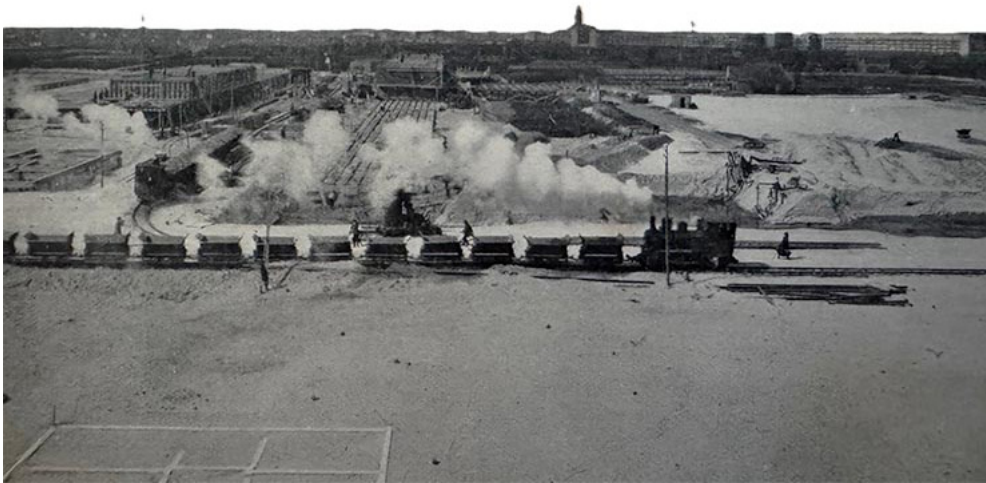
Toen de woningnood begin jaren twintig onverminderd hardnekkig instand bleef, verlegde Van der Schaar zijn focus naar het westen,

- *Kamp Haaren (NB), het voormalig grootseminarie, toen SD-gevangenenkamp*
- *Ontwerptekening Mercatorplein van Berlage m.m.v. architect Walenkamp*



naar de uitgestrekte polders van de pas geannexeerde gemeente Sloten. Zijn rol in dit Plan West – beter bekend als zijn legendarische 6.000-Woningenplan – was er niet zomaar een van een onderaannemer; de ABV fungeerde als de onmisbare motor achter het gehele miljardenproject. Van der Schaar trad bij de realisatie officieel op als directeur van de Amstels Bouwvereniging. Hoewel er voor specifieke betonconstructies wel eens werd uitgeweken naar gespecialiseerde dochtermaatschappijen, zoals de *N.V. Betonbouw*

Maatschappij Systeem Van der Schaar, liepen de grote strategische lijnen, de complexe grondtransacties, de miljoenenfinancieringen en de logistieke bouwstromen steevast via de ABV. Het absolute kroonjuweel van deze operatie werd het Mercatorplein, het symbolische en geografische hart van Plan West. In de officiële monumentenomschrijvingen van dit befaamde plein en de omliggende bebouwing wordt de ABV met Van der Schaar als directeur dan ook expliciet aangewezen als de hoofdaannemer en de stuwende kracht.

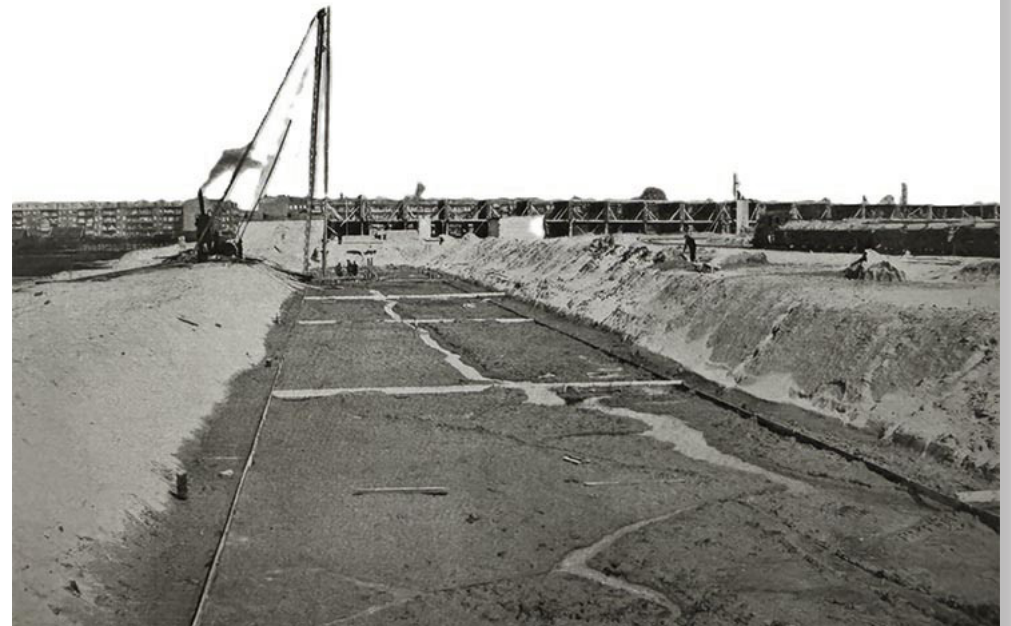


De parallel tussen Plan Zuid en Plan West is historisch gezien best opvallend omdat deze destijds volledig indruiste tegen de heersende politieke dogma's op het stadhuis. Onder aanvoering van de socialistische wethouder Floor Wibaut en woningdienst-directeur Arie Keppler leefde de sterke overtuiging dat fatsoenlijke volkshuisvesting uitsluitend kon worden gerealiseerd door de gemeente zelf of door idealistische woningbouwverenigingen zonder winstoogmerk. Private bouwers stonden in een kwaad daglicht en werden steevast gewantrouwd als op winst beluste revolutiebouwers. Van der Schaar leverde met de ABV het tegenbewijs. Door zijn vereniging te organiseren als een strak geleide, kapitaalkrachtige machine, kon hij het stadhuis een aanbod doen dat simpelweg niet te weigeren viel. Hij bouwde duizenden kwaliteitswoningen in een tempo en

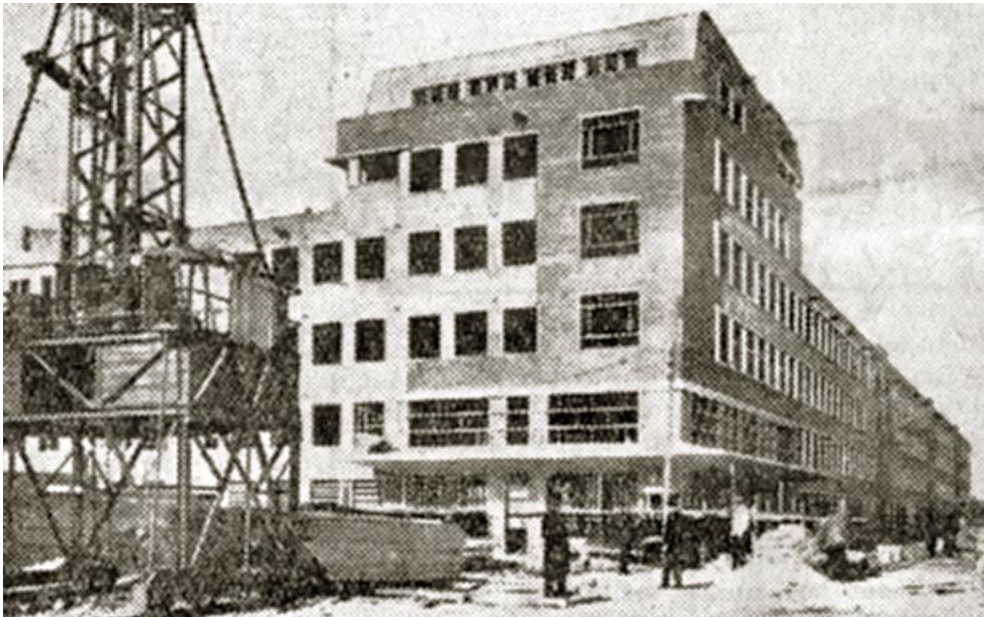
- ▲ Zandsuppletie door eigen stoomtreinen - Foto's: vdSInv
- Bouwput uitgespaard in de zandophoging; de heimachine is aan het werk

tegen een prijs waar de bureaucratische corporaties bij benadering niet aan konden tippen, en dat zónder concessies te doen aan de architectuurwensen van de gemeente. Zowel de statige lanen van de Rivierenbuurt als de dichte, stedelijke blokken rond het Mercatorplein zijn ontsproten aan exact dezelfde zakelijke en logistieke instelling van de ABV.

Zijn diepgaande invloed op de Nederlandse bouwwereld stoelde op een combinatie van snelheid, kwaliteit, ijzersterke organisatie en oog voor de volksgezondheid. Het gezag van Van der Schaar reikte al snel tot ver buiten de Amsterdamse stadsgrenzen. Hij werd gedurende circa twintig jaar beschouwd als een absolute autoriteit op het gebied van de Nederlandse volkshuisvesting. Het Rijk wist hem op waarde te schatten; zo nam hij plaats in de Adviescommissie Woningbouw 1920, die was ingesteld door de minister van Arbeid, en



speelde hij in 1929 een sleutelrol in de Commissie Hoogbouw om de verouderde landelijke bouwverordeningen te moderniseren. Innovatie zat in zijn bloed; geregeld wist hij de bouwtechniek vooruit te helpen met eigen vindingen waarop hij officieel patent aanvraag. Ook buiten de bouwplaats toonde hij zijn tanden als de stuwende kracht en voorzitter van de vereniging Het Eigendomsrecht, de belangenbehartiger die tegenwoordig bekendstaat als Vastgoedbelang. In die hoedanigheid trad hij op als speciaal adviseur in de vaak stroeve communicatie tussen private eigenaren en de overheid. Onder leiding van Van der Schaar kreeg de samenwerking tussen projectontwikkelaar, gemeente, bouwer en architect voor het eerst echt het karakter van een modern poldermodel. Privaat- en publiekrechtelijke belangen werden hierin effectief verstrengeld. Hoewel hij de grote meesters van de Amsterdamse School – zoals Berlage, Kramer, Rutgers, Staal en Wijdeveld – de ruimte gaf voor hun estheti-

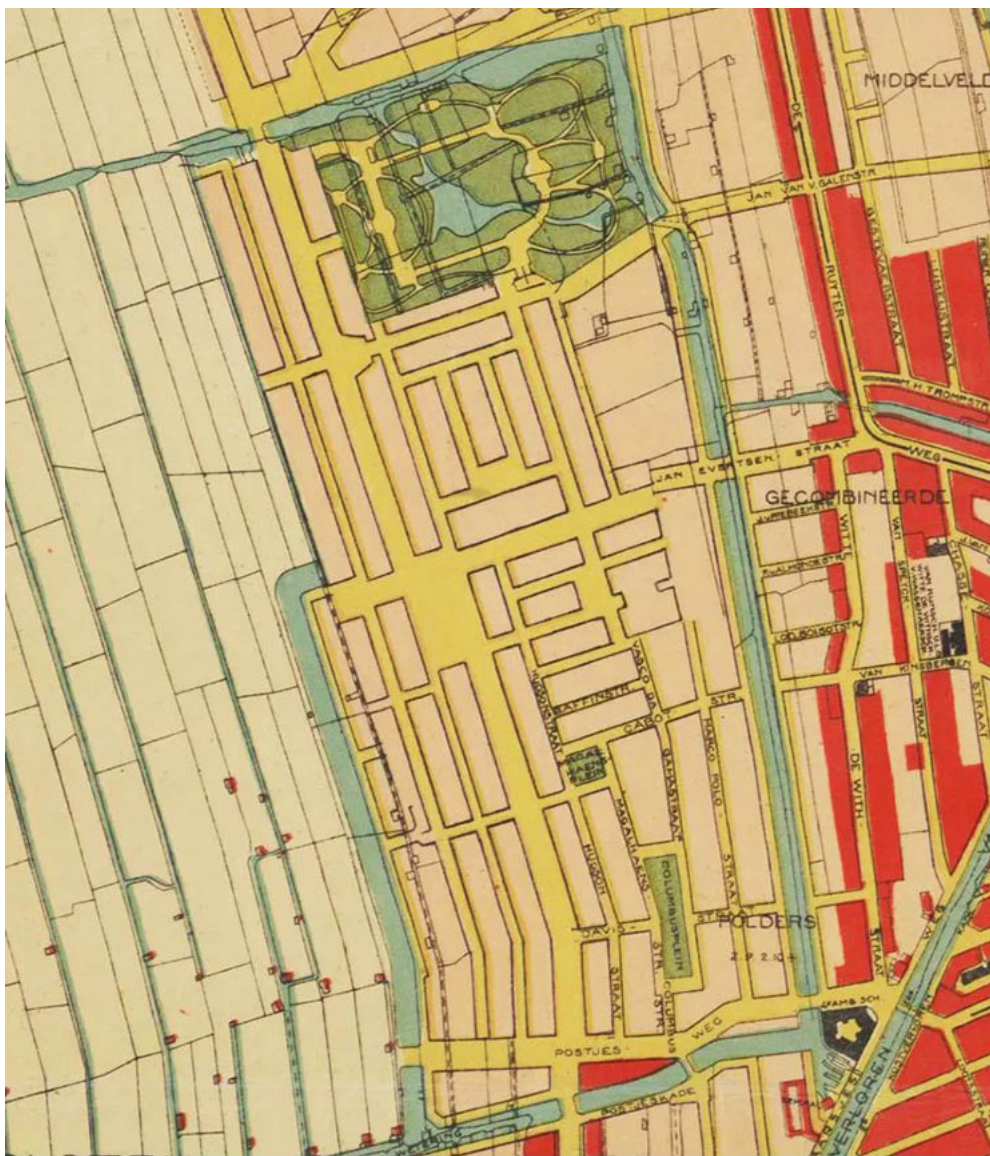


Zijn scherpe oog voor de kleinste bouwkundige details was legendarisch en bleef niet beperkt tot professionele blauwdrukken. Als tienjarige jongen had zijn kleinzoon een perspectieftekening gemaakt van een huizenblok, compleet met de bijbehorende regenpijpen. Op aanraden van zijn vader nam de jonge tekenaar het werk mee naar het statige kantoor aan het Brouwersplein om het aan zijn grootvader te tonen. Heere van der Schaar bekeek de tekening aandachtig, keek de kleine jongen aan en merkte op dat het leuk gedaan was, maar dat de dimensionering van de hemelwaterafvoeren niet deugde. Het was een ontmoeting die een onuitwisbare indruk achterliet en de herinnering aan een man die werkelijk elk aspect van het vak tot in zijn haarvaten beheerste, levend hield.

sche expressie, schroomde hij niet om zakelijk in te grijpen wanneer een ontwerp in de praktijk onuitvoerbaar of onbetaalbaar bleek. De architecten moesten dan bij hem op audiëntie komen om de detaillering aan te passen. De spil van dit onbetwiste machtscentrum bevond zich aan het J.W. Brouwersplein 15, het huidige Concertgebouwplein, waar Van der Schaar kantoor hield. Zelfs een grootheid als Berlage werd daar bij de uitwerking van het Mercatorplein door zijn opdrachtgever gedecideerd op de vingers getikt over de technische haalbaarheid van zijn plannen.

Zijn expertise werd breed erkend, ook door tijdgenoten en latere historici. In de biografie van de staatsman W.F. de Gaay Fortman senior legt dr. Peter Bak bloot hoe Van der Schaar met zijn nuchtere ondernemersgeest feilloos de manco's in de theoretische visie van De Gaay Fortman op het bedrijfsleven wist aan te tonen. Bin-

◀ *Heere van der Schaar zette in zijn 6000-Woningenplan de modernste hulpmiddelen in, zoals een elektrische kraan op rails - Krantenfoto: Nieuws v.d. Dag*



▲ Het Plan West omvatte het kwadrant tussen Postjesweg in het zuiden, de gemeentegrens in het westen, de Erasmusgracht in het noorden en de Admiralengracht in het oosten

nen de Amstels Bouwvereniging werd zijn organisatietalent en zijn hoge mate van intelligentie steevast geroemd. Het vooraanstaande architectenbureau Gulden en Geldmaker omschreef hem in hun berichten als een uiterst deskundig en groot bouwer. Zelfs een eigenzinnige kunstenaar als de architect Hendricus Theodorus Wijdeveld prees Van der Schaar openlijk als de ontwikkelaar die het hem en zijn collega's zoals Kramer en Staal door zijn grootschalige aanpak überhaupt mogelijk had gemaakt om complete, monumentale stratenwanden in te vullen in zowel Plan Zuid als Plan West.

De kranten in de jaren twintig raakten dan ook niet uitgesproken over de metamorfose die de stad onderging. Waar de media in eerste instantie louter oog hadden voor de uitbreiding in Zuid, verschoof de aandacht al snel naar het Westen. Journalisten riepen het publiek op om de blik eens te richten op het Plan-Van der Schaar, waar zich destijds een stedenbouwkundig schouwspel voltrok dat minstens zo interessant en monumentaal was als de Amstellaan. Chroniqueurs wezen op de reusachtige, haast toverachtige schaal waarop Amsterdam destijds groeide. Voor de gemiddelde Amsterdammer was het destijds onmogelijk om de transformatie bij te houden; complete wijken leken wel als bij toverslag uit de poldergrond te verrijzen. De pers trok destijds een historische vergelijking en stelde dat de hoofdstad een expansie doormaakte die slechts kon worden vergeleken met de legendarische, grote stadsuitbreidingen van 1585 en 1612. Het was, zo schreef men, of Amsterdam na eeuwen eindelijk weer opnieuw begon adem te halen.

Toch bleef de waardering op het stadhuis door de diepe ideologische kloof achterwege. De hoofdingenieur van Publieke Werken, directeur De Graaf, de opvolger van Ir. Bos, merkte destijds scherp op dat er in de Amsterdamse raadszaal veel te veel vanuit een puur

sociaal en politiek dogma naar woningverbetering werd gekeken, waardoor er stevast te weinig werd geluisterd naar een praktijkman als Van der Schaar. Volgens de berekeningen van De Graaf had deze rigide, gemeentelijke politiek de burger destijds zo'n veertig miljoen gulden extra gekost, ofwel zo'n kleine 400 miljoen euro vandaag.

Zelfs na de Tweede Wereldoorlog bleef het kantoor aan het J.W. Brouwersplein 15 een magneet voor grote vernieuwers uit de Nederlandse industrie. In de jaren vijftig werden markante industriële en projectontwikkelaars zoals de scheepsbouwer Cornelis Verolme en de vastgoedmagnaat Reinder Zwolsman daar geregeld gesignaleerd, zoekend naar het strategische advies of de financiële ondersteuning van de oude meester. Het is dan ook geen toeval dat Zwolsman in de vroege jaren zestig met een eigen, grootschalig 6.000-woningenplan op de proppen kwam voor de Exploitatie Maatschappij Scheveningen, opgedeeld in drie overzichtelijke tranches van tweeduizend woningen. Zowel in omvang als in logistieke uitvoering leek dat naoorlogse concept verdacht veel op het baanbrekende model dat Heere van der Schaar veertig jaar eerder al tot in detail had uitgedacht en volbracht.

Het succes van deze gigantische operatie in de vroege jaren twintig kwam echter niet uit de lucht vallen. Achter de schermen, op het hoogste nationale niveau, werd het 6.000-Woningenplan ondersteund door een informeel netwerk van de meest invloedrijke financiële en politieke kopstukken van het land. Van der Schaar wist zich gesteund door zwaargewichten zoals dr. Charles van Aalst, de machtige president-directeur van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, die vanuit het monumentale hoofdkantoor Gebouw De Bazel aan de Vijzelstraat de financiële lijnen uitzette. Daarnaast

Charles Johannes de Vilder (1862-1940), de man van het zand

Amsterdam is gebouwd op palen, maar palen alleen houden de stad niet overeind. Al eeuwen worden de straten opgehoogd met zand dat van buiten wordt aangevoerd. Bij de stadsuitbreidingen na 1900 werd dat big business. De man die hier achter zat was Charles Johannes de Vilder. Maar hij deed meer. Hij was ook jarenlang zo'n beetje de huisaanne-mer en vaste adviseur van de machtige Dienst Publieke Werken. Het levensverhaal van een eenvoudige grondwerker die groot werd als



'de man van het zand'. Hij werd geboren op 27 juni 1862 in Graauw (Zeeuws-Vlaanderen). Hij begon als eenvoudige grondwerker en werkte onder andere aan de Sacré-Cœur in Parijs. Later werd hij dus de belangrijkste aannemer en adviseur van de Amsterdamse Dienst Publieke Werken voor het ophogen van terreinen met zand. Onder zijn leiding werden enorme hoeveelheden zand naar Amsterdam getransporteerd om de stadsuitbreidingen op de slappe bodem mogelijk te maken. Miljoenen kubieke meters duinzand vervoerde de Amsterdamsche Ballast Maatschappij van Charles de Vilder over het Noordzeekanaal van IJmuiden naar Amsterdam. Zand dat nog steeds onder grote delen van de stad ligt. Stukken van de Watergraafsmeer, de Spaarndammerbuurt en de Transvaalbuurt zijn erop gebouwd, maar echt gigantisch was de hoeveelheid zand voor de grote stadsuitbreidingen die bekend staan als Plan Zuid (uitgevoerd vanaf 1917) en Plan West (vanaf 1922). De huizen van onder andere Rivierenbuurt, Apollobuurt en Stadionbuurt werden neergezet op grond die eerst was opgehoogd met zand uit IJmuiden en hetzelfde gold voor de omgeving van bijvoorbeeld Postjesweg, Hoofdweg en Mercatorplein.

6000 WONINGEN IN HET WESTEN

In het begin van de maand Januari heeft de heer H. van der Schaar, namens een daartoe gevormde combinatie, een aanvraag bij B. en W. ingediend om steun te verkrijgen voor het oprichten van circa 6000 woningen op aan bedoelde combinatie in eigendom toebehoorende terreinen in Amsterdam-West (voormalige gemeente Sloten).

Blijkens de bij zijn aanvraag gegeven toelichting, ligt het in de bedoeling, voor de muren beton aan te wenden in den vorm van verdieping-hooge platen, die machinaal ter plaatse worden gebracht en gesteld. Voor de gevelbekleding zal, met het oog op den uiterlijken welstand, baksteen worden gebezigd. De geheele bouw zal worden georganiseerd als groot-bedrijf, waarbij zal worden gebruik gemaakt van machinale installaties. *De aanvrager stelt in uitzicht, dat bij den bouw betrokken zullen kunnen worden een belangrijk aantal niet-bouwvakarbeiders;* voor de bediening der machinale installaties zouden b.v. kunnen worden te werk gesteld werklooze metaalarbeiders.

- ▲ De pers ontdekt wat er in de polder gaande is, laat zich informeren en bericht daar enthousiast over
- De vorderingen worden regelmatig gedocumenteerd; het is bijzonder dat het plan niet aansluit aan de bestaande bebouwing maar midden in de polder ligt

speelde Henri Deterding, de absolute topman en president-directeur van de Koninklijke Shell, achter de schermen een cruciale rol. Het netwerk werd gecompleteerd door de staatsman Hendrikus Colijn, destijds eveneens een topman binnen het Shell-concern en de latere minister-president van maar liefst vijf kabinetten. Met de rugdekking van dit formidabele smaldeel van de Nederlandse elite wist Heere van der Schaar de Amstels Bouwvereniging door de politieke stormen te loodsen en legde hij het fundament voor het Amsterdam-West dat we vandaag de dag kennen.

Heere van der Schaar wist vanaf het eerste moment exact waar hij aan begon. Alles wat hij ondernam, verliep volgens een strak vooropgezet plan en een heldere visie. Het monumentale succes van het latere 6000-Woningenplan in Amsterdam-West kwam dan ook niet uit de lucht vallen; het was het product van de ervaring die hij had opgedaan bij eerdere grootschalige projecten in de Staatsliedenbuurt, de Museumplein- en Concertgebouwboulevard, en uiteraard

Een nieuwe stad in aanbouw: het plan-Van der Schaar.



En aan de Zuidzijde van de stad is het andere bedrijvigheid die óók heel wat werkkraacht vordert: aan den Slotenschen kant verrijst een nieuwe stad van 6000 woningen: het bekende „plan-van der Schaar” dat nu definitief afgebouwd zal worden, nu de gemeente garantie gegeven heeft. Hierboven een overzicht van dezen reusachtigen nieuwbouw, genomen bij de nieuwe brug aan den Hoofdweg achter de Overtoomsche sluis.



◀ Karikatuur van Heere van der Schaar door Ernst Polak

Achter de monumentale, soms golvende baksteengevels van Plan West ging een technologische revolutie schuil die de Nederlandse woningbouw voorgoed zou veranderen. De basis voor dit succes lag letterlijk in de drassige Amsterdamse bodem, waar Heere van der Schaar met de introductie van zijn innovatieve gewapend-betonconstructie een gewaagd antwoord formuleerde op de gierende woningnood. Dit Funde-

ringssysteem Van der Schaar bracht begin jaren twintig een ra-



dicale rationalisatie aan in een tot dan toe traditioneel ambacht. Waar men voorheen houten heipalen diep de grond in sloeg en daar een massieve, kostbare metselwerk- of betonmuur bovenop plaatste om de muren te dragen, splitste Van der Schaar de opbouw op in een ingenieus netwerk van prefabricage en specifieke geometrie. De basis bleef weliswaar bestaan uit de beproefde houten heipalen, waarvan de koppen keurig onder het grondwaterniveau werden afgezaagd om rotting te voorkomen, maar de bovenbouw was volstrekt nieuw. In plaats van een dichte wand ontwierp de N.V. Betonbouw Maatschappij Systeem Van der Schaar een open constructie van gewapend beton, opgebouwd uit slanke kolommen, balken en

- ▲ Fundamenten van wat ooit de Bartholomeus Diazstraat zal zijn - vdSInv
- ◀ Een patent van Heere van der Schaar is de V-vormige betonondersteuning van het raster van betonbalken waarop het betonnen casco van het huizenblok gesteld werd - Krantenfoto's: Nieuws v.d. Dag



karakteristieke, dragende V-vormige stukken. De mechanica achter deze V-stukken was even simpel als doeltreffend: de enorme neerwaartse druk van de gevels werd door de schuine vorm uiterst efficiënt afgeleid en overgedragen naar de exacte punten waar de heipalen stonden. Volgens de bewaard gebleven funderingscontracten uit die periode werd deze hele betonconstructie zo secuur gestort dat de bovenzijde ervan op een strategische hoogteligging van ongeveer 0,55 meter boven Amsterdam Peil kwam te liggen.

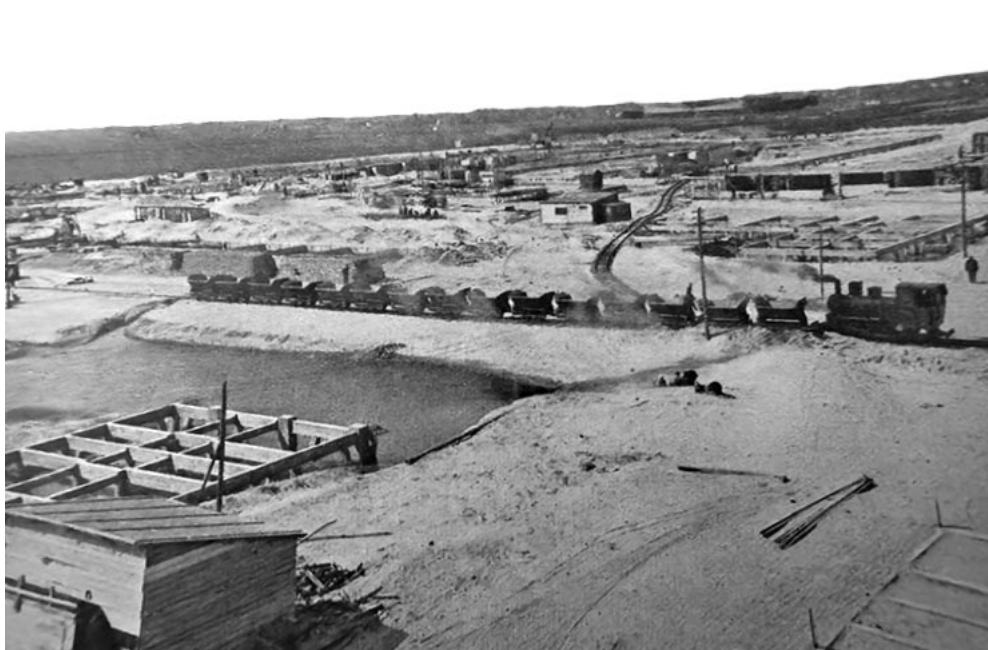
- ▲ Voorbereidingen voor de opbouw- Krantenfoto: Nieuws v.d. Dag
- Inspectie door Bouw & Woningtoezicht; voorgrond Vespuccistraat, daarachter Cabralstraat - vdSInv

Dit systeem was om drie redenen een revolutie op de bouwplaats. Allereerst leverde de open geometrie een gigantische materiaal- en kostenbesparing op; er was simpelweg aanzienlijk minder beton en ijzer nodig dan bij een massieve fundatiewand. Ten tweede zorgde het gebruik van gestandaardiseerde bekistingen en repeterende elementen voor een enorme tijdwinst. In combinatie met de militaristische organisatie op het terrein, waarbij negen heistellingen en grote elektrische kranen in een onafgebroken dag- en nachtritme doorwerkten, werden de fundamente in een ongekend tempo gerealiseerd. Tot slot maakte de vergaande standaardisatie de grootschalige inzet van ongeschoolde, werkloze arbeiders mogelijk, omdat de handelingen aan de betonploegen sterk waren vereenvoudigd. Daarmee legde de betontechniek van Van der Schaar letterlijk het fundament voor het grootste particuliere woningbouwproject uit het interbellum in Europa.



het 2.000-Woningenplan in Plan Zuid. Als de onbetwiste stuwende kracht en voorzitter van de Amstels Bouwvereniging regisseerde Van der Schaar de volledige communicatie tussen het consortium en de overheid. Dankzij zijn scherpe onderhandelingsstactiek wist hij unieke concessies en strategische grondposities los te krijgen van de gemeente Amsterdam. Dit samenspel vormde de voorbode voor zijn absolute meesterstuk: het Plan-Van der Schaar, het 6000-Woningenplan in Plan West, waarmee hij een compleet nieuw stadsdeel met zo'n 25 á 30.000 inwoners uit de poldergrond zou stampen.

Dit nieuwe stadsdeel was begroot op 30.000 inwoners, een schaal die destijds in heel Europa zijn gelijke niet kende. Een project van een dergelijke omvang vroeg om speciale en daadkrachtige aandacht vanuit Den Haag. Geografisch gezien viel het Plan West grotendeels samen met de huidige Admiralenbuurt en de Baarsjes, een



gebied dat inmiddels vanwege de stedenbouwkundige waarde het predicaat van beschermd stadsgezicht draagt. Sinds begin 20^e eeuw was de verstedelijking aan de westzijde van de stad al voorzichtig op gang gekomen, maar de grote versnelling trad op toen het grondgebied van de agrarische buurgemeente Sloten in januari 1921 definitief door de hoofdstad werd geannexeerd. Het Plan West markeerde daarmee een uniek moment in de geschiedenis van de volkshuisvesting. Het was voor het eerst dat een megaproject van gesubsidieerde woningbouw als één harmonieus geheel werd ontworpen en volledig werd gerealiseerd door een particuliere bouwer. In een roerige periode waarin talloze andere bouwinitiatieven strandden op organisatorische of financiële obstakels, slaagde Van der Schaar erin zijn plannen met ijzeren discipline van de grond te tillen.

- ▲ *De Orteliussstraat is al klaar maar van de Van Spilbergenstraat nog geen spoor*
- ◀ *Linksonder en middenrechts de raatvormige betonfunderingen op de V-vormige betonondersteuning; welke kruising hier moet komen is niet duidelijk*



Een cruciale factor bij het slagen van de financiering was de rijkspremieregeling die op het project van toepassing werd verklaard. De man die hiervoor op ministerieel niveau verantwoordelijk was, betrof de Hoofdinspecteur van de Volksgezondheid, ir. H. van der Kaa. Van der Schaar en Van der Kaa waren oude bekenden uit de Amsterdamse bouwwereld; Van der Kaa had immers jarenlang als inspecteur bij de Amsterdamse Dienst Bouw- en Woningtoezicht gewerkt. Hij wist daardoor exact wat hij aan Van der Schaar had en koesterde een onvoorwaardelijk vertrouwen in de bouwondernemer. In de wetenschap dat Van der Schaar elk project tot de allerlaatste steen zou voltooien, zorgde Van der Kaa ervoor dat de cruciale rijkspremies – die uiteindelijk een bedrag van 3,6 miljoen

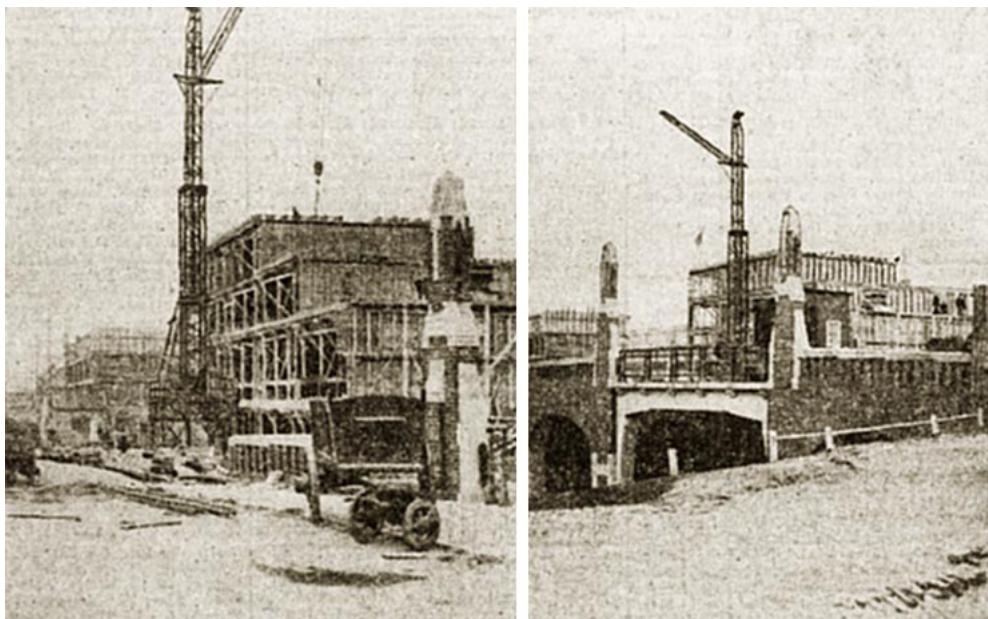
- ▲ *Postjesweg hoek Hudsonstraat, nog volop in aanbouw maar de melkboer is al open; dit is het soort winkels dat Van der Schaar in zijn plan opnam*
- *Vespuccistraat (re) hoek Balboastraat (li)*

gulden zouden beslaan op een totale bouwsom van 25 miljoen gulden – vlot werden toegekend.

De zakelijke fundamenten voor de grondexploitatie waren al vroeg gelegd. De N.V. Bouwgrond Exploitatie Maatschappij De Hoofdweg was reeds in 1912 opgericht door onder anderen H. van der Vijgh, en had destijds onder het regime van de zelfstandige gemeente Sloten een bouwconcessie verkregen voor het zuidelijke gedeelte van de Hoofdweg, tussen het Surinameplein en de Postjeswetering. Onder het bestuur van Sloten schoten de werkzaamheden echter totaal niet op. De trage gang van zaken zorgde ervoor dat de financiële positie van de maatschappij onhoudbaar dreigde te worden. Op dat kritieke moment in 1921, exact tijdens de annexatie door Amsterdam, stapte Heere van der Schaar naar voren. Hij richtte de *N.V. Bouw*



Exploitatie Maatschappij Amsterdam West op met een helder en revolutionair doel: grootschalige woningbouw en grondexploitatie op basis van vernieuwende, geïndustrialiseerde bouwmethoden. Zijn visie steunde op verregaande standaardisatie, de inzet van prefab betonnen elementen, efficiënte paalfunderingen en gerationaliseerde woningplattegronden. Al in januari 1922 diende hij namens een speciaal gevormde combinatie het definitieve plan voor de bouw van ruim zesduizend woningen in bij het Amsterdamse gemeentebestuur. In de technische toelichting van de bouwaanvraag schetste Van der Schaar een werkwijze die de traditionele bouwsector op zijn grondvesten deed schudden. Hij was van plan de muren op te trekken uit verdiepingshoge prefab betonplaten, die machinaal op de bouwplaats zouden worden aangevoerd en gesteld. Om te voldoen aan de gemeentelijke welstandseisen en om conflicten met de machtige binnenlandse baksteenindustrie te voorkomen, besloot



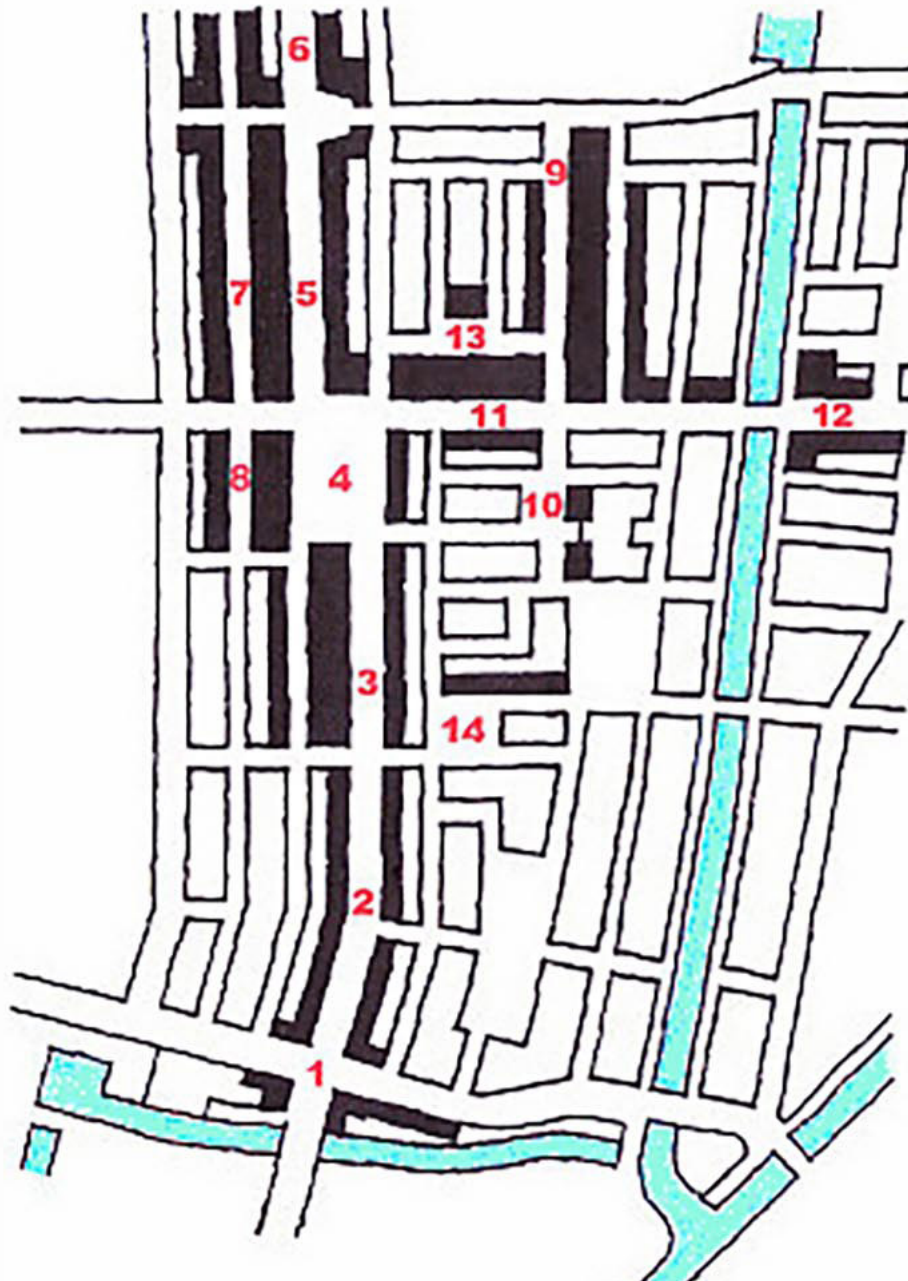
hij dit betoncasco aan de buitenzijde te bekleden met traditioneel baksteenmetselwerk. Het gehele project werd georganiseerd als een modern grootbedrijf. De bouwplaats werd uitgerust met de modernste machinale installaties, waaronder gigantische elektrische hijskranen. Bovendien maakte zijn gestandaardiseerde systematiek het mogelijk om op grote schaal ongeschoolde arbeiders in te zetten. Grote groepen werkloze metaalarbeiders vonden zo een herbestemming in de betonploegen. Daarmee bood Van der Schaar niet alleen een directe oplossing voor het acute woningtekort en de hardnekkige krotbewoning in de oude stad, maar leverde hij tevens een effectief antwoord op de destijds heersende werkloosheid.

De woningen die Van der Schaar ontwierp, betekenden een aanzienlijke kwalitatieve vooruitgang ten opzichte van de bestaande arbeiderswoningen in de stad; gemiddeld kreeg een woning een – niet overdreven groot – oppervlak van 68 vierkante meter en een inhoud van iets meer dan 200 kubieke meter. Vanaf de tekentafel werd het plan benaderd als een volwaardige, levendige en zelf-verzorgende stadswijk. Er werd direct rekening gehouden met brede winkelstraten om de middenstand een aantrekkelijke

positie te bieden, en er werd ruim baan gemaakt voor groenvoorzieningen, een groot park, scholen, een kerk en een moderne infrastructuur met goede aansluitingen op het openbaar vervoer.

De logistieke en technische uitdagingen van dit megaproject waren schier eindeloos, maar Van der Schaar loste ze stuk voor stuk op met gepaste snelheid en uiterst zorgvuldig. Om bureaucratische vertragingen voor te zijn, nam hij het initiatief tot het instellen van enkele strategische commissies. Voor de esthetische en stedenbouwkundi-

◀ Twee foto's van de elektrische kraan die in Plan West werd ingezet, hier Hoofdweg hoek Postjesweg - Krantenfoto's: vdSInv



◀ Welke architecten voor welk deel van Plan West tekenden; nr. 12 hoort formeel niet tot Plan West en de niet ingevulde woonblokken zijn door andere architecten getekend w.o. A.J. Westerman, G.A.G. van Andel, Jan de Meyer, C. Kruyswijk en Lau Peters in een periode die doorloopt tot 1929 maar nog steeds in de stijl van de Amsterdamse School - Kaart: Wikipedia

AMSTERDAM PLAN WEST 1922-1927

Development plan: J. Gratama, G. Versteeg, A.R. Hulshoff
Architects of the Amsterdam School:

1	P.L. Kramer	Hoofdweg/Postjesweg
2	P.L. Kramer	Hoofdweg
3	G.J. Rutgers	Hoofdweg
4	H.P. Berlage	Hoofdweg/Mercatorplein
5	H.Th. Wijdeveld	Hoofdweg
6	J.M. van der Meij	Hoofdweg
7	M. Staal-Kropholler	Orteliusstraat
8	C.J. Blaauw	Orteliusstraat
9	J. Roodenburgh	Vespuccistraat
10	Heineke & Kuipers	Vespuccistraat
11	J.F. Staal	Jan Evertsenstraat
12	J.M. van der Meij	Jan Evertsenstraat
13	F.B. Jantzen Gzn.	Jan Maljenstraat
14	C.F.G. Peters	Magalhaensplein



ge begeleiding installeerde hij een eigen Architectonische Commissie, bestaande uit de gerespecteerde architecten ir. Jan Gratama, ir. Gerrit Versteeg en Allard Hulshoff van PW, hoofd afdeling Gebouwen en vanaf 1924 stadsarchitect. Deze *Commissie van Drie* fungeerde namens het bouwconcern als de onmisbare schakel tussen de verschillende architecten om te zorgen voor een harmonieuze aansluiting van de straatwanden en loodste de ontwerpen zonder moeite door de gemeentelijke schoonheidscommissie. Gratama, Versteeg en Hulshoff (pag.21) vulden het stratenplan zo gedetail-

- ▲ Hoofdweg hoek Willem Schoutenstraat in 1924
- Werkzaamheden op het Mercatorplein in 1925, gezien naar het zuiden; de heistelling rechtsboven heet de fundering voor de tweede toren op het plein, vóór de Van Spilbergenstraat, de fotograaf stond in de andere toren

leerd in, inclusief de afmetingen van de repeterende woningen, dat er voor de architecten niet veel meer overbleef dan de gevels. En die waren aan strikte regels gebonden: ze moesten van baksteen zijn, met detaillering van hout, metaal of natuursteen.

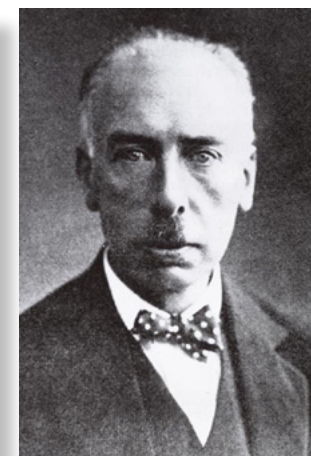
Daarnaast werd de *Commissie West* in het leven geroepen, waarin de topambtenaren ir. M.E.H. Tjaden van Bouw- en Woningtoezicht en ir. A.W. Bos, directeur van Publieke Werken zitting namen om de ambtelijke lijnen kort te houden. Voor de technische uitwerking en de dagelijkse bouwkundige begeleiding voegde Van der Schaar het deskundige architectenbureau Gulden en Geldmaker aan het project



toe dat o.m. de plattegronden van de woningen tekende, waaruit de maten van het betoncasco volgden.

Tegelijkertijd eiste Van der Schaar dat de geldende Amsterdamse bouwverordening speciaal voor zijn project zou worden opengebroken. De belangrijkste overwinning op dit vlak betrof de ontheffing voor de inrichting van de trappenhuizen. Waar de wet voorschreef dat trappen direct aan de buitenlucht moesten grenzen, bracht Van der Schaar ze naar de inpandige kern van het bouwblok, verlicht door een slim dakvenster. Door deze ingreep won hij kostbare meters aan de gevelzijde, waardoor op elke verdieping een extra kamer kon worden gerealiseerd: het befaamde 'Van der Schaar-kamertje'. Ook wist hij via zijn advocate, mr. dr. C. Frida Katz, een formele afwijking van het beruchte Artikel 39 van de bouwverordening af te dwingen voor de realisatie van zijn gecombineerde winkelwoningen. De plattegronden van de woningen hield hij in overleg met Gulden en Geldmaker strikt gelijk, zodat de voordelen van de systeembouw optimaal konden worden benut. Zelfs de geveltekeningen en kozijnindelingen van gerenommeerde architecten moesten

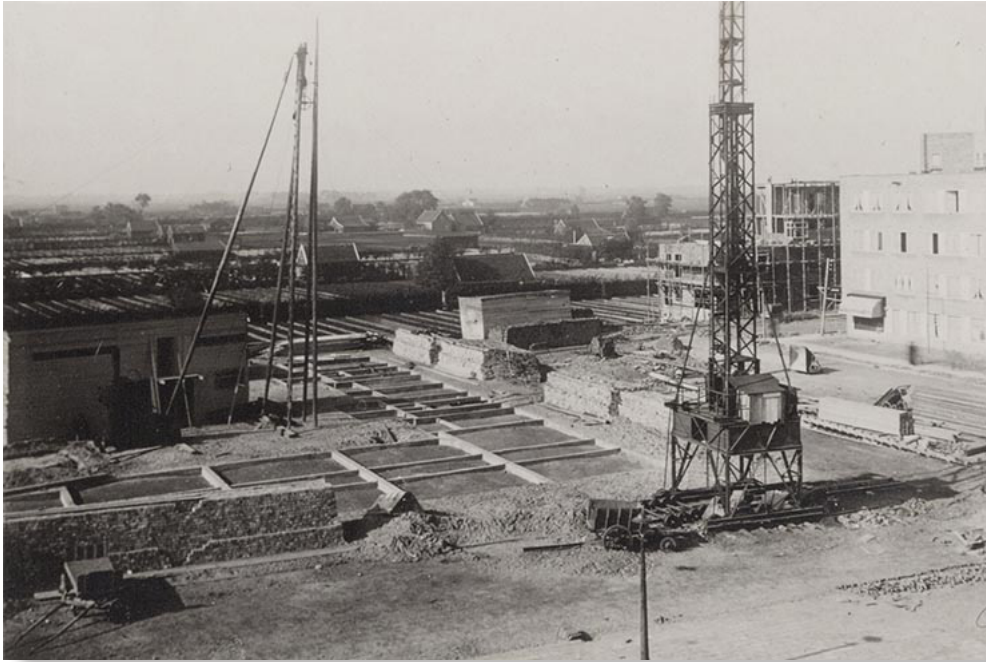
▼ *Commissie van Drie: Jan Gratama, Gerrit Versteeg en Allard Hulshoff*



▲ *De Commissie West, Ir. A.W. Bos en ir. M.E.H. Tjaden; geen lid was Arie Keppler*

eerst ter goedkeuring langs zijn bureau aan het J.W. Brouwersplein 15; als een ontwerp hem niet aanstond, werd het onherroepelijk afgekeurd en aangepast.

De transformatie van polder tot bouwgrond betekende de start van de grootste en meest spectaculaire bouwput van Europa. Een immens poldergebied van 118 hectare – een oppervlakte die gelijkstaat aan circa 170 voetbalvelden – moest in ijlt tempo bouwrijp worden gemaakt. Destijds stond dit desolate, natte moddergebied dat reikte tot aan de horizon in de volksmond bekend als 'Het Wilde Westen'. Voordat de funderingen konden worden gestort, moesten oude opstallen worden gesloopt, bomen worden gerooid en moest de drassige poldergrond op grote schaal worden ontwaterd en opgehoogd. Hoewel het bouwrijp maken formeel de verantwoordelijkheid was van de gemeentelijke Dienst der Publieke Werken, werd de operatie in overleg uitgevoerd door een driehoek van sterke partijen: Heere van der Schaar als grondeigenaar, de gemeente als regisseur, en Charles Johannes de Vilder als directeur van de Amsterdamsche

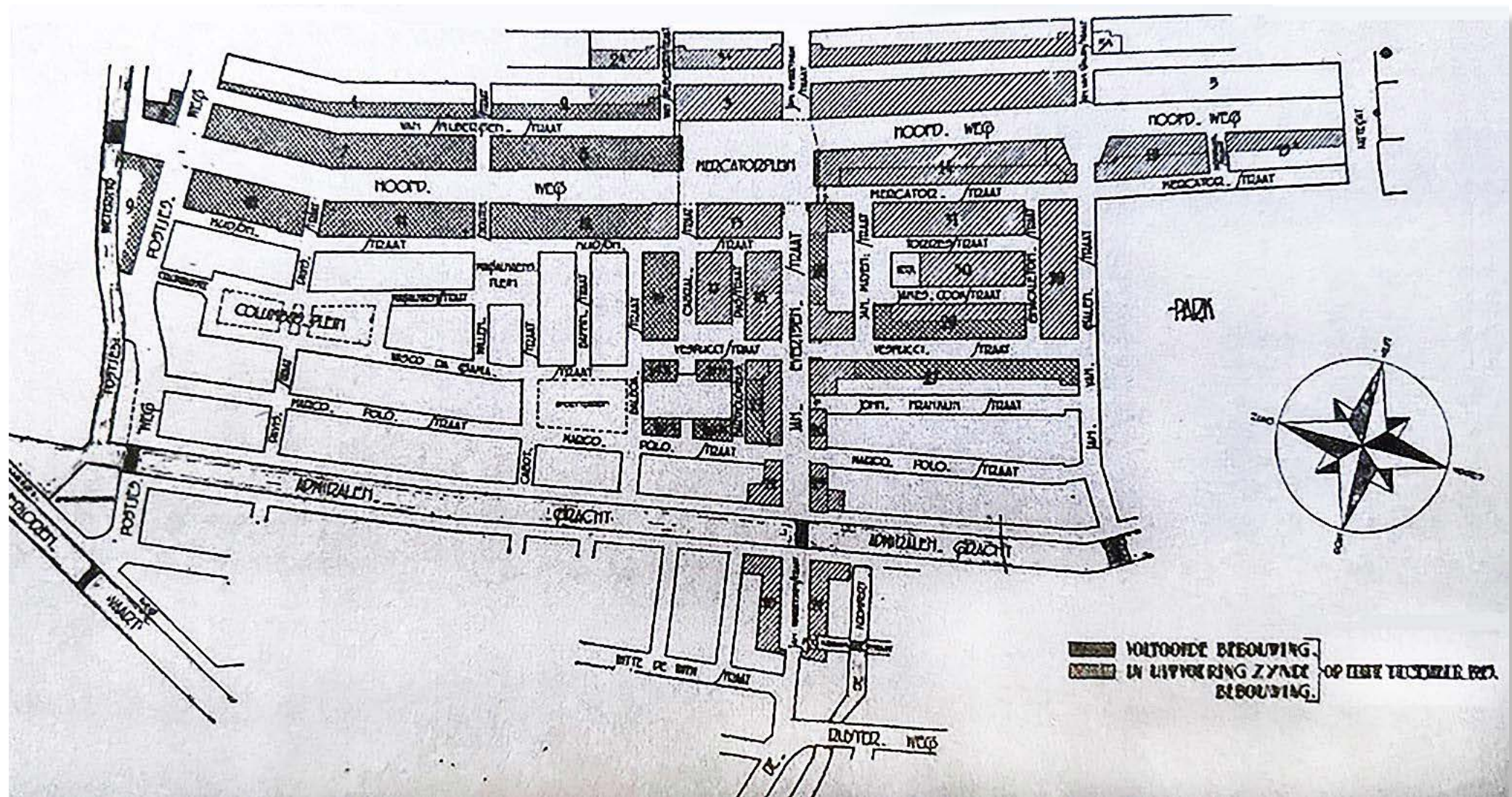


Ballast Maatschappij. De Vilder, een eenvoudige grondwerker die was uitgegroeid tot de onbetwiste 'man van het zand' en de grondlegger van het latere Ballast Nedam, nam de gigantische logistieke taak van het zandtransport voor zijn rekening. Het duinzand werd gewonnen nabij IJmuiden bij de verbreding van het Noordzeekanaal, per schip naar de Amsterdamse havens vervoerd en vervolgens in de polders gespoten tot de terreinen metershoog waren opgehoogd. Zonder de industrialisatie en de onuitputtelijke zandstromen van De Vilder had Van der Schaar zijn legendarische bouwtempo nooit kunnen realiseren. Als tegenprestatie voor deze gigantische operatie droeg Van der Schaar alle gronden bestemd voor de hoofdwegen, trottoirs, pleinen, parken en grachten kosteloos over aan de gemeen-

- ▲ *Hoofdweg t.h.v. Posjesweg, het begin van de werkzaamheden...*
- *... eind 1923 al flink op streek en zomer 1924 gereed om te bewonen*

te Amsterdam voor het toekomstige beheer en onderhoud. Zodra het zand was ingeklonken, kon de bouw van start gaan. Op 9 juli 1922 werd de allereerste paal geslagen voor het allereerste blok op de hoek van de Hoofdweg en de Postjesweg. Om de distributie van de miljoenen bouwmaterialen over de uitgestrekte zandvlaktes te garanderen, legde Van der Schaar een eigen, uniek transportnetwerk aan, compleet met eigen locomotieven en kiepkarren. De operatie draaide als een geoliede machine: honderden woningen waren tegelijkertijd in aanbouw en duizenden arbeiders waren dag en nacht in de weer. Er werd gewerkt in een revolutionair ritme van drie ploegendiensten van elk zeven uur. Buurtbewoners uit de omliggende wijken spraken vol verwondering over de magische gloed die 's nachts boven de weilanden van de voormalige gemeente Sloten hing, veroorzaakt door de honderden krachtige elektrische booglampen waaronder de nachtploegen onverstoord doorwerkten.





- ▲ Van de stand van zaken werd op 1 december 1925 een tussenbericht gepubliceerd. Het geeft meer inzicht van welke blokken nu binnen het 6000-Woningenplan vielen en welke niet. De dubbelgearceerde blokken waren op die datum gereed en aan de enkel gearceerde blokken werd al gewerkt maar waren nog niet gereed. De blanco blokken hoorden eigenlijk wel tot de nieuwbouwuurt maar er werd door verschillende oorzaken nog niet een gewerkt. Rond Orteliusstraat, -kade en Hoofdweg waren de onteigeningsprocedures nog niet afgerond maar waarom het gebied rond de Marco Polostraat en het Columbusplein nog onberoerd was, wordt niet duidelijk gemaakt. We moeten aannemen dat die formeel niet tot het 6000-Woningenplan van Heere van der Schaar hoorden want de Marco Polostraat werd in 1929-'30 pas aangepakt.

De definitieve cijfers van deze nieuwe wijk in de stad weerspiegelden de ongekeerde omvang van de operatie. Van het totale oppervlak van ruim 376.000 vierkante meter werd 181.000 vierkante meter gereserveerd voor pure bouwterreinen. De rest werd met oog voor welstand en leefbaarheid verdeeld: 8.300 vierkante meter voor scholen, 27.150 vierkante meter voor een groot centraal park, 5.600 vierkante meter voor plantsoenen en ruim 154.000 vierkante meter voor openbare wegen en straten. Aan de hoofdwegen verrezen de gevels exact volgens de strakke regie van Van der Schaar. Zo eiste hij dat de Jan Evertsenstraat zou worden ingericht als een moderne winkelstraat met doorlopende, vaste betonnen luifels zodat het publiek regenvrij en comfortabel kon winkelen. Om te zorgen dat er ondanks de luifels voldoende daglicht in de winkels doordrong, liet hij door de architect glazen bouwstenen in de gevels boven de luifels verwerken, waarmee de eerste echte luifel-winkelstraat van



Nederland een feit was.

Ook bij het Mercatorplein en de Hoofdweg drukte hij zijn stempel op het esthetische ontwerp van Berlage en Staal. Toen Berlage een ontwerp indiende voor het Mercatorplein zonder balkons, eiste Van der Schaar onmiddellijk dat deze alsnog zouden worden toegevoegd. Aan de Hoofdweg loste hij een kostbare ontwerpkwestie op: waar de architecten vier verdiepingen hadden getekend, bepaalde Van der Schaar uit kosten oogpunt dat drie etages het maximum was. Het esthetische verschil in hoogte tussen de koppen van de blokken en de tussenliggende bouw werd op ingenieuze wijze opgevangen door decoratieve, verticale bakstenen elementen op de dakverdieping, wat een bijzonder elegant gevelbeeld opleverde.

- ▲ *Het nieuwe winkelen volgens Van der Schaar; droog winkelen onder een luifel of arcade, naar de voorbeelden in passages, nu in de open lucht*
- ◀ *Deze Jan Evertsenstraat met z'n doorlopende luifels bewees het gelijk van Van der Schaar en kreeg pas na de Tweede Wereldoorlog navolging*



De directeur van het Amsterdamse Bouw- en Woningtoezicht, ir. M.E.H. Tjaden, stak in 1924 zijn bewondering voor het project dan ook niet onder stoelen of banken. Hij omschreef het Plan Van der Schaar in zijn officiële aantekeningen als een complex dat vanwege de extreme eisen en de reusachtige omvang een volstrekt unieke plaats innam binnen de Nederlandse premiebouw. Een complete stad ter grootte van Breda, voortspuitend uit het initiatief van één enkele particuliere ondernemer, was volgens Tjaden een fenomeen waarvoor men buiten de Europese grenzen moest zoeken om een gelijke te vinden. Op 13 september 1926 werd de allerlaatste paal

- ▲ Ook binnen de blokken met woningen werden winkels opgenomen, zoals hier een café op de hoek van de Vespuccistraat en Balboastraat
- De Cabralschool in de Cabralstraat, gebouwd door Publieke Werken

van het 6.000-Woningenplan geslagen. Binnen een tijdsbestek van slechts vier jaar was de operatie voltooid. Het Plan West vestigde hiermee een wereldvermaard precedent voor publiek-private samenwerking en bewees definitief dat het formidabele organisatie-talent van Heere van der Schaar in staat was om de wetgeving, de logistiek en de architectuur van zijn tijd naar zijn hand te zetten.



Rokjesarchitectuur

Die ingenieuze betoncasco's vormde de directe aanleiding voor het ontstaan van een even spottende als treffende vakterm in de Amsterdamse bouwwereld: de rokjesarchitectuur. Deze term legde haarfijn de spanning bloot tussen de zakelijke, naar efficiëntie strevende bouwondernemer en de esthetische, kunstzinnige architect. Voor zijn plan dicteerde Van der Schaar een strak, repeterend en pragmatisch regime van betonbouw, gestandaardiseerde plattegronden en prefab-elementen, volledig gericht op snelheid en kostenbesparing. Op haar beurt eiste de gemeente Amsterdam echter een expressief straatbeeld vol siermetselwerk, plastische vormen, monumentale entrees en hoektorentjes in de stijl van de Amsterdamse School, wat ook de keuze voor deelnemende architecten bepaalde. De bakstenen buitenwanden hadden constructief gezien nauwelijks nog een dragende functie voor de binnenzijde van het gebouw; het metselwerk was verworpen tot een losstaande, decoratieve schil die de industriële realiteit erachter maskeerde. Het gebouw droeg



zijn architectuur in feite als een modieus rokje of een fraai schort. Om deze twee schijnbare tegenpolen in het gareel te houden, installeerde Van der Schaar eigen, door hemzelf betaalde commissies die bestonden uit de gerespecteerde architect ir. Jan Gratama, die optrad als de centrale coördinator en belangrijkste schakel met de overheid. Dan de architect ir. Gerrit Versteeg, die waakte over de stedenbouwkundige harmonie van de straatwanden, en ir. Albert Boeken, die volgens de ambtelijke stukken van Tjaden destijds samenwerkte met ir. A.R. Hulshoff om de silhouetten van de straten en pleinen te bewaken. Zij zorgden ervoor dat de ontwerpen vloei-

- ▲ *Uniforme gevels in de Van Spilbergenstraat in blokken van Jan Westerman*
- ◀ *Een blok van de Hoofdweg door Piet Kramer; op beide foto's wordt duidelijk dat de beperkte variatie komt van de apart gebouwde hoekhuizen*



end door de gemeentelijke schoonheidscommissie geloodst werden. Voor de technische uitwerking van de repeterende betoncasco's en de funderingen schakelde Van der Schaar het bureau Gulden en Geldmaker in. Zij tekenden de strakke, uniforme plattegronden, terwijl een heel tableau aan esthetische gevelarchitecten werd aangetrokken om de betonnen skeletten in te pakken in gevarieerde baksteengevels. Daarnaast coördineerden zij de technische aspecten van de systeembouw.

Bij de eerste tranche van tweeduizend woningen drukten Piet Kramer, Gerrit Jan Rutgers en Jan Westerman hun stempel op de gevelwanden. Voor de opvolgende complexen trok Van der Schaar een keur aan grote namen aan, onder wie Cornelis Kruyswijk, Barend van den Nieuwen Amstel jr, Johan Melchior van der Mey, Jan de

Meyer, Tjeerd Kuipers, Frits Roodenburg, G. van der Linde en E. van Aniel. Zelfs een eigenzinnige kunstenaar als Hendricus Theodorus Wijdeveld roemde Van der Schaar openlijk, omdat de groot-schaligheid van de ABV hem de unieke kans bood om complete, monumentale straatwanden als één samenhangend kunstwerk te ontwerpen. De verhoudingen waren echter strikt zakelijk; alle esthetische ontwerpen, kozijnindelingen en raamopeningen moesten vooraf ter goedkeuring worden voorgelegd op het kantoor aan het J.W. Brouwersplein 15. Als een detaillering te duur of onuitvoerbaar bleek, greep Van der Schaar dwingend in. Zelfs de grote steden-bouwkundige dr. H.P. Berlage werd bij zijn ontwerp voor het Mercatorplein op de vingers getikt en gedwongen om alsnog balkons toe te voegen en de geplande bouwhoogte aan de Hoofdweg terug te



- ▲ Een blok Hoofdweg tussen Jan van Galenstraat en Mercatorplein van H.Th. Wijdeveld met ook hier een apart hoekgebouw voor de variatie
- Gevelwand in de Orteliusstraat door Margaret Kropholler

brengen naar drie verdiepingen. Jan Frederik Staal, die de winkelwanden van de Jan Evertsenstraat ontwierp, moest op zijn beurt de specifieke eis van een overkapte luifelstraat inwilligen en trad later zelfs op als getuige in de juridische procedures die Van der Schaar tegen de Staat voerde.

- ▶ *Marco Polostraat hoek Davisstraat van architect Willem Noorlander, gebouwd na oplevering van het 6000-Woningenplan en inmiddels van een andere architectuur*
- ▼ *Naast de monotome gevelwanden van de straten in de lengteas van Plan West vormden de kopse kanten van die blokken een welkome afwisseling, want ze werden stuk voor stuk door een andere architect getekend; hieronder de Cabralstraat hoek Hudsonstraat*



Kritiek

Deze unieke bouwwijze bleef destijds niet onbekritiseerd. Moderne, functionalistische architecten die eind jaren twintig opkwamen binnen de beweging van Het Nieuwe Bouwen, vonden de rokjesarchitectuur ronduit hypocriet. Hun heilige overtuiging was dat de buitenkant van een gebouw de innerlijke constructie en functie moest weerspiegelen op basis van het principe dat vorm de functie volgt. Het verpakken van een hypermodern, geïndustrialiseerd betoncascos in ambachtelijk, zeventiende-eeuws aandoend baksteenmozaïek werd door hen gezien als een onechte en nostalgische stap terug in de tijd. De grote ironie van Plan West is echter dat juist deze pragmatische symbiose tussen commercie en kunst de sleutel vormde tot het uiteindelijke succes. Zonder de rationele, gestandaardiseerde betonbouw en de revolutionaire fundering van Van der Schaar waren de duizenden woningen nooit zo snel en goedkoop van de grond



gekomen om de acute woningnood te lenigen. En zonder het monumentale, expressieve bakstenen rokje van de Amsterdamse School-architecten had West er vandaag de dag uitgezien als een monotone, grauwe betonwijk, in plaats van de karakteristieke en intens geliefde stadswijk die het tot op de dag van vandaag is gebleven.

- ▲ *De Magalhaensschool in de Balboastraat 18-20; in het verschiert de Admiralgroen*
- ▶ *Waar de Jan van Galenstraat op de Hoofdweg uitkomt, werd een gevaarlijke kruising bij voorbaat ingericht om dat duidelijk te maken; dit punt heeft al decennialang verkeerslichten en gemarkeerde rijbanen*

Stratenplan

Het stratenplan van Plan West vormt een compact, geometrisch kwadrant in Amsterdam-West dat in grote lijnen wordt begrensd door de Erasmusgracht in het noorden, de Admiralengracht in het oosten, de Postjesweg in het zuiden en de Orteliuskade ofwel de gemeentegrens sinds 1921 in het westen.

Binnen dit uitgestrekte poldergebied van de voormalige gemeente Sloten werd een fijnmazig netwerk van monumentale verkeersaders en meer ingetogen woonstraten aangelegd, met het Mercatorplein als het onbetwiste, centrale middelpunt.

De straten die specifiek deel uitmaakten van het 6.000-Woningenplan van Heere van der Schaar laten zich opdelen in de grote assen en de omliggende buurtstraten:



De centrale hoofdassen (Verkeers- en winkelstraten)

- Hoofdweg: De absolute noord-zuidhoofdas van het hele plan, die de wijk doorsnijdt en destijds door architecten zoals Hendricus Theodorus Wijdeveld en Gerrit Jan Rutgers werd ingevuld met imposante, repeterende straatwanden.
- Jan Evertsenstraat: De belangrijkste oost-westas die het stadsdeel met de oude stad verbond. Dit werd de befaamde, eerste luifelstraat van Nederland naar ontwerp van Jan Frederik Staal, waar het publiek droog kon winkelen.
- Postjesweg: De zuidelijke verkeersader waarop de allereerste tranches van de woningbouw (op de hoek met de Hoofdweg) werden gerealiseerd.
- Jan van Galenstraat: De noordelijke begrenzingsas van het uitbreidingsplan.



De omliggende woonstraten en kades (De Admiralenbuurt)

De kortere woonstraten en grachtenkades die haaks op of parallel aan de hoofdwegen werden aangelegd, kregen veelal namen die herinneren aan de Nederlandse ontdekkingsreizigers en zeehelden (de admiraals):

- Orteliusstraat en -kade: De westelijke randweg van het plan (genoemd naar de cartograaf Abraham Ortelius), waar onder anderen Margaret Staal-Kropholler en Cornelis Blaauw gevelwanden voor ontwierpen. Grote delen bleven slechts enkelzijdig bebouwd.
- Vespuccistraat: Een prominente woonstraat vlak bij het Mercatorplein met kenmerkend oranje baksteenwerk.

- ▲ *Mercatorplein hoek Cabralstraat van H.P. Berlage*
- ◀ *De kruising Postjesweg-Hoofdweg; dezelfde situatie als de foto's op pag.22*



- Mercatorstraat: De straat die direct parallel loopt aan het centrale plein.
- Cabralstraat: Bekend van de markante hoekblokken die aansluiten op het Mercatorplein en de Hudsonstraat, ontworpen door Wijdeveld en Rutgers.
- Hudsonstraat: Gelegen in de zuidwestelijke hoek van het kwadrant.
- Van Spilbergenstraat: Loopt dwars door de wijk en kruist onder andere de Orteliustraat.
- Marco Polostraat: Een langgerekte woonstraat waarin honderden woningen met de karakteristieke Van-der-Schaar-plattegronden werden opgetrokken.
- Bestevâerstraat: Gelegen in de noordelijke helft van de wijk.
- Jan Maijenstraat: Bekend van de latere expressieve bebouwing en de monumentale Jan Maijenschool van architect Pieter Jantzen.
- Willem Schoutenstraat: Een van de verbindingsstraten nabij de Hoofdweg.
- Admiralengracht: De statige waterweg die de oostelijke grens vormde van het bouwterrein van de Amstels Bouwvereniging en de wijk zijn karakteristieke Amsterdamse grachtenblik gaf.

Gaten vullen

Het stuk Hoofdweg over de Jan van Galenstraat heen richting de Erasmusgracht is iets later ingevuld (eind jaren twintig en begin jaren dertig). Hoewel de architectuur daar nog sterke invloeden ademt van de late Amsterdamse School en de vroege baksteenarchitectuur van de jaren dertig, hoort het stedenbouwkundig niet tot het Plan West, maar bij de latere fasen van de *gordel '20-'40* in de 30-er jaren. De Orteliuskade ligt wel op het grondgebied van Plan West maar werd pas in 1933 opgestart en liep uit tot in WOII. Buiten Plan West valt o.a. de wijk Landlust richting Bos en Lommer (1937-'40) en de buitenrand met James Rosskade (1949-'53). De ruimte tussen Postjesweg en Postjeswetering, afgezien van het blokje van Piet

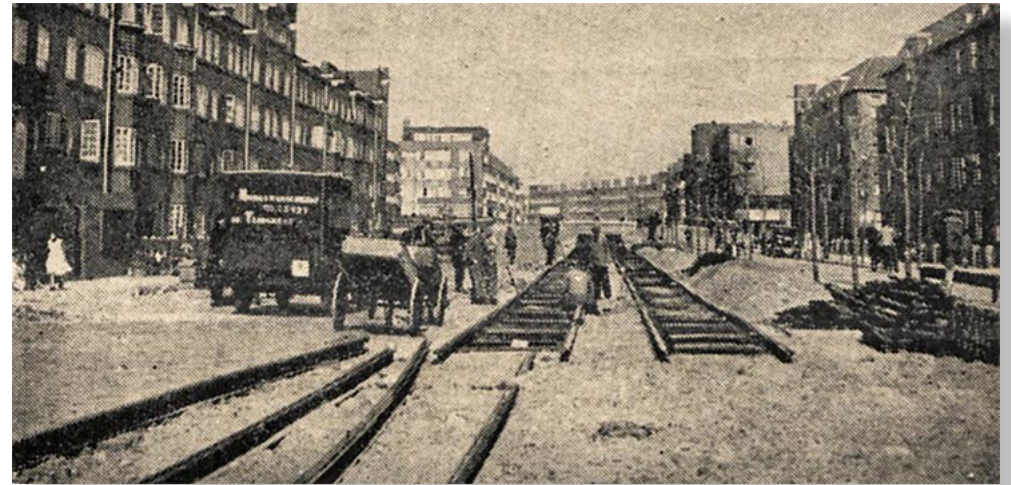
- ▀ *Vasco da Gamastraat van J. Roodenburgh, met ervoor het Balboaplein*
- ▾ *De Gereformeerde Bethelkerk, thans Maranathakerk*



Kramer, werd pas in 1930-'40 ingevuld.

De meningen zijn verdeeld over de jaren die gemoeid waren met de bouw van de 6.000 woningen. Dat gold alleen voor de 6.000 woningen in Van der Schaar's plan. In de Mercatorbuurt was in elk geval nog lang niet alles afgebouwd in 1926. De torens op het Mercatorplein werden in 1927-'28 gebouwd, sommige hoekpercelen aan de zijstraten van de Hoofdweg lagen in 1926 nog braak omdat hierop apart ontworpen gebouwen moesten komen en sommige onteigeningen van tuinderscomplexen duurden veel langer (Orteliuskade). Het scholencomplex Jan Majenschool werd in 1925 pas getekend, de bouw begon in 1926 en het complex werd in 1928 betrokken. De Gereformeerde (net als Heere van der Schaar) Bethelkerk werd juni 1929 geopend.

Het verhuren van de 6.000 woningen ging sneller dan gedacht, gezien de relatief forse huren. Zodra een blok opgeleverd werd, stonden de huurders in de rij. Begin 1927 waren alle woningen wel verhuurd. De nieuwe bewoners baggerden nog maanden, zo niet een jaar door het mulle zand, want tot grote ergernis van Van der Schaar maakte Publieke Werken niet veel haast met de infrastructuur.



Openbaar Vervoer

De verbinding van het nieuwe stadsdeel met de historische kern van Amsterdam vormde in de beginjaren een van de meest acute en omstreden vraagstukken van Plan West. Terwijl de woningen in een ongekend tempo uit de grond verrezen en de polder transformeerden in een levendige stadswijk, bleef de infrastructuur hopeeloos achterlopen op de demografische realiteit. Tot november 1927 was er nagenoeg geen enkele fatsoenlijke verbinding door middel van openbaar vervoer tussen de gloednieuwe Admiralenbuurt en de oude binnenstad. Voor een wijk in wording die inmiddels plaats bood aan zo'n vijftigduizend bewoners, was dit een onhoudbare en volstrekt onverantwoorde situatie. De duizenden nieuwe forrenzen moesten zich dagelijks via onafgebouwde, modderige wegen een weg naar hun werk banen.

Heere van der Schaar, die de leefbaarheid en het succes van zijn investering nauwlettend bewaakte, weigerde lijdzaam toe te zien

- ▲ 1927: eindelijk wordt er tramrails gelegd, hier op de Hoofdweg - krantenfoto
- ◀ De Admiralengracht met een blok van J.M.van der Mey; links de Balboastraat



hoe het gemeentelijke bureaucratische apparaat naliet om de wijk te ontsluiten. Hij nam, zoals gebruikelijk, zelf het initiatief en diende als particulier een concreet voorstel in bij het stadsbestuur om per direct een particuliere busverbinding te starten tussen het Mercatorplein en het centrum van Amsterdam. Deze private druk zette de boel in beweging, al zou de definitieve verlossing uiteindelijk van tramrails komen. Het was de vertrouwde tramlijn 13 die de cruciale levensader tussen de oude stad en Plan West zou gaan vormen. Deze lijn, die al sinds november 1906 door de Amsterdamse

- ▲ Een volgepakte tram van lijn 13 rijdt door de Jan Evertsenstraat
- Hier is de Hoofdweg nog een klinkerweg maar andere delen zijn voorzien van een middenberm

straten reed, werd op 3 november 1927 verlegd en reed vanaf dat moment via de De Clerqstraat en de Jan Evertsenstraat tot aan het Mercatorplein. De toeloop uit de volksrijke buurt bleek al snel zo overweldigend dat de gemeente vanaf 8 december 1927 tijdens de spitsuren zelfs een speciale ondersteuningslijn, de befaamde tramlijn 13S, moest inzetten om de enorme reizigersstromen te kunnen verwerken. Kort daarvoor, op 14 juli 1927 werd lijn 7 van de Witte de Withstraat doorgetrokken naar het Mercatorplein. Die lijn kwam vanuit de Plantage gereden via Sarphatistraat en Weteringschans en verbond Plan West al doende met een ander stadsdeel.

Ook de wegaanleg zelf getuigde van de grootse stedelijke visie waarmee Plan West was ontworpen. De brede hoofdwegen en de brede stedenbouwkundige assen waren doelbewust zo gepositioneerd dat ze de wijk niet alleen verbonden met de binnenstad, maar ook direct voorbereidden op het moderne, opkomende autoverkeer



van de twintigste eeuw. In de eigentijdse media raakte men dan ook niet uitgesproken over deze prestatie. De krantenknipsels uit die jaren tonen een mengeling van ongeloof en diepe bewondering voor het tempo en de moderniteit van de nieuwe stad in wording. Journalisten schreven lyrische stukken over de metamorfose van de voormalige Slotense polders en roemden het visionaire concept van een compleet, overdekt winkelcentrum onder doorlopende betonnen luifels in de Jan Evertsenstraat, een architectonisch en commercieel novum dat in Nederland en Europa nog nooit op een dergelijke schaal was vertoond.

De statistieken die in de pers circuleerden, onderstreepten de fabelachtige omvang van de bouwcampagne. Tussen het slaan van de allereerste paal op 9 juli 1922 en de laatste paal op 13 september 1926 lagen slechts vier jaren tijd; een tijdsbestek waarin de Amstels Bouwvereniging een astronomisch bedrag van vijftientwintig miljoen gulden omzette, gesteund door een rijkspremie van 3,6 miljoen gulden. Om de ware aard van deze prestatie te begrijpen,



hielden analisten de toenmalige marktcijfers tegen het licht. In de magere jaren tussen 1916 en 1921 bedroeg het absolute maximum aantal woningen dat op één enkel moment door alle particuliere bouwers in de stad gezamenlijk in uitvoering was, niet meer dan 275 panden. In het topjaar 1925 stonden er plotseling circa 7.200 woningen tegelijkertijd in de steigers, waarvan er maar liefst 6.000 toebehoorden aan het ene, reusachtige Plan-Van der Schaar. Het is deze schaalvergroting, gecombineerd met de gedurfde integratie van infrastructuur, openbaar vervoer en commerciële innovatie, die van Plan West een internationaal wonder van moderne stedenbouw maakte en Heere van der Schaar definitief kroonde tot de onbetwiste bouwmeester van een nieuw Amsterdam.

- ▲ Tot slot een luchtfoto van het Mercatorplein en omgeving - KLM Aerocarto
- ◀ Zelfs de kleine zijstraten van de Hoofdweg waren ruim uitgelegd; hier de Corantijnstraat gezien naar de Hoofdweg



Een van de o.i. meest geslaagde gevelwanden is die van Margaret Kropholler in de Orteliussstraat - Foto: Huislijn

Een van de o.i. meest geslaagde gevelwanden is die van Margaret Kropholler in de Orteliussstraat - Foto: Huislijn

Hendrik Wijdeveld was hoofdredacteur van het tijdschrift Wendingen namens genootschap Architectura et Amicitia. In 1927 schreef hij een speciale aflevering naar aanleiding van het Plan West waar hij ook als architect had bijgedragen.

PLAN WEST

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

