



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Joop den Uyl 1919-1987 : dromer en doordouwer

Bleich, A.

Publication date
2008

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Bleich, A. (2008). *Joop den Uyl 1919-1987 : dromer en doordouwer*. [, Universiteit van Amsterdam]. Uitgeverij Balans.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

HOOFDSTUK 7

Manhattan aan de Amstel

‘Willen we onszelf blijven
dan moeten we constant veranderen
de toekomst start vandaag
kom mee.’

*Willem Sandberg*¹

‘De toekomst komt over ons in plaats dat we ze vormen.
De verstedelijking wordt niet geleid als een Deltaplan.’
*Joop den Uyl*²

Aan de paar jaar als wethouder in Amsterdam dacht Joop den Uyl achteraf met grote voldoening terug. Zozeer zelfs dat een van de weinige functies die hij tegen het eind van zijn loopbaan stilletjes nog ambieerde die van burgemeester van de hoofdstad was. Zoals altijd, wanneer een nieuwe, deels onbekende taak hem wachtte, stortte hij er zich op met alle energie en werkkraft waarover hij beschikte. Zijn dochter Saskia herinnerde zich reizen naar diverse steden (Stockholm, Marseille, Glasgow, Wenen) waar haar vader het openbaar vervoer (de metro was in opkomst), de gemeentelijke grondpolitiek of de vormgeving van nieuwe wijken wilde bestuderen.³ Onbekend met de gemeentepolitiek was Den Uyl als langjarig raadslid en fractievoorzitter van de PvdA in de gemeenteraad natuurlijk niet. Al in 1952 was hij gevraagd als ‘wetenschappelijk secretaris’ van een partijcommissie die in de geest van *De weg naar vrijheid* de knelpunten en kansen in Amsterdam in kaart moest brengen. Binnen een jaar produceerde deze plancommissie, voorgezeten door wethouder B. C. Franke, een lijvig rapport, *Mens en stad. Amsterdam vandaag en morgen*.⁴ Tal van aspecten van het leven in de hoofdstad passeerden de revue: de stand van de werkgelegenheid, de stadsontwikkeling,

het verkeer, de gezondheidszorg, het onderwijs, kunst en cultuur, vrije tijd. Amsterdam was nog volop bezig zich te herstellen van de door de oorlog geslagen wonden en noch financieel noch qua bevoegdheden had het gemeentebestuur veel armslag. Maar de PvdA, die vanaf 1945 onafgebroken prominent aanwezig is geweest in het stadsbestuur, kon in Amsterdam voortbouwen op een al langer bestaande bestuurlijke traditie (met befaamde SDAP-wethouders als F.M. Wibaut, E. Boekman en S.R. de Miranda). De in *Mens en stad* ontwikkelde visie sloot aan op het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van 1935, dat voorzag in de aanleg van nieuwe tuinsteden ten westen en ten zuiden van de bestaande stad. De opstellers van het AUP streefden naar 'een "ongedeelde" stad, uitgebouwd in "lobben" met veel groen'⁵. De woningen moesten er betaalbaar zijn en voldoen aan de moderne eisen.

In het naoorlogse *Mens en stad* werd het doel geformuleerd als '(...) een vrijer en schoner leven met meer ruimte, licht en groen'.⁶ Dat ideaal hoopte men naderbij te brengen met de in de jaren vijftig in hoog tempo uit de grond gestampte tuinsteden: Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart, Osdorp ten westen van de bestaande stad en de wijk Buitenveldert naar het zuiden toe. Weinig waardering bestond er bij de sociaal-democraten voor het type woningbouw in de negentiende-eeuwse volkswijken. 'De liberalen', zo omschrijft Doeko Bosscher in *Geschiedenis van Amsterdam* het sociaal-democratisch denken over stadsplanning in de jaren vijftig, 'hadden er maar op losgebouwd, zonder gevoel voor stedenschoon en doelmatigheid, laat staan voor "de ideale stad". Dat de overheid zich er zo min mogelijk mee had bemoeid, was te merken. Voortaan zou het anders gaan. Weg dus met die lelijke, bedompte etagewoningen, opeengepakt in nauwe straten.'⁷ In *Mens en stad* werden er dan ook geen doekjes om gewonden: 'Gehele stadsdelen' moesten 'verdwijnen om plaats te maken voor de woningen en openbare gebouwen die voldoen aan de hoge eisen die wij thans (...) stellen'.⁸

De bouw van zoveel mogelijk betaalbare nieuwe woningen om de nijpende woningnood tegen te gaan was één prioriteit van PvdA en gemeentebestuur, het bevorderen van de werkgelegenheid door het versterken van de economische structuur van de hoofdstad stond even hoog op de agenda. Amsterdam was in de jaren vijftig een grote stad met meer dan achthonderdduizend inwoners en streefde ernaar nog verder te groeien. Uitgangspunt voor het werkgelegenheidsbeleid was dat Amsterdam in de nabije toekomst werk zou moeten bieden aan drie à vier

miljoen mensen. Gedacht werd daarbij in de eerste plaats aan groot-scheepse uitbreiding van de haven, aan de scheepsbouw en aan het aantrekken van (petro)chemische industrie. In nota's over de economische structuur van stad en haven werd het toekomstbeeld geschetst van een industriegebied aan weerszijden van het Noordzeekanaal van drie kilometer breed waar grote kapitaalintensieve industrieën zich konden vestigen.⁹ Bij deze plannen speelde op de achtergrond de aloude concurrentie met Rotterdam een geduchte rol, waar men de Rijnmond tot centrum had weten te maken van zware kapitaalintensieve industrie.

Bij het enthousiaste streven om Amsterdam op het terrein van industrie en werkgelegenheid de eerste viool te laten spelen werden twee elementen over het hoofd gezien. Ten eerste was het door de beperkte capaciteit van de sluisen in IJmuiden en van het Noordzeekanaal niet mogelijk de Amsterdamse haven toegankelijk te maken voor zeer grote schepen, zoals in Rotterdam wel kon.¹⁰ Anderzijds had Amsterdam veel betere kaarten dan de Maasstad als centrum van handel, banken en verzekeringen, toerisme en dienstverlening. Het zou tot in de jaren zeventig duren tot in Amsterdam het beleid werd afgestemd op het inzicht dat de stad het voor haar economische ontwikkeling in de eerste plaats van de tertiaire sector (en van Schiphol) moest hebben, niet van de haven en daaraan gerelateerde industrie. Een nieuw probleem waarmee Amsterdam in de jaren vijftig te maken kreeg, was het toenemende autoverkeer. Gemeentebestuur en bedrijfsleven wilden dat de stad gemakkelijk toegankelijk zou zijn en het verkeer goed zou kunnen doorstromen. Vanuit het idee van ruim baan voor de auto kwam hoofdcommissaris H. A. J. G. Kaasjager in 1954 met het voorstel om een aantal grachten te dempen. Dit plan Kaasjager leidde tot een storm van protest dat zich vervolgens ook kantte tegen andere door de Dienst Publieke Werken en Stadsontwikkeling beoogde doorbraken in de bebouwing in de stad. Een van de vruchten van dit protest was het boekje *Alarm in Amsterdam*, onder redactie van Geurt Brinkgreve, die zich als KVP-raadslid sterk zou blijven maken voor het behoud van het Amsterdamse stadsschoon.¹¹ Als reactie op de dreigende sloopwoede ten behoeve van het autoverkeer kwam voor het eerst ook het idee naar voren van een Amsterdams stadsspoor (metro-net).

Een ander denkbeeld ter bevordering van de toegankelijkheid van de stad was het plan om het vanouds wat geïsoleerde Amsterdam-Noord via een tunnel met de rest van de stad te verbinden. Aanvankelijk lagen

niet minder dan vijf varianten voor deze IJtunnel op tafel, waarvan de goedkoopste grote schade zou hebben toegebracht aan het deel van de oude Jodenbuurt tussen Prins Hendrikkade en Waterlooplein. In 1953 koos de gemeenteraad voor een ander tracé dat boven de grond kwam bij de Valkenburgerstraat en aansloot bij de Weesper- en de Wibautstraat. Ook dit tracé liet het stadsgezicht niet ongemoeid, bij de Prins Hendrikkade moest gesloopt worden, door Weesper- en Wibautstraat zou dag en nacht het vrachtverkeer denderen en daar verrezen al vast hoge kantoorgebouwen. Pas vijftien jaar later, in april 1968, kon de IJtunnel in gebruik worden genomen. Dat het zo lang geduurd had, was te wijten aan conflicten tussen Amsterdam en de rijksoverheid over de financiering: Den Haag gaf namelijk voorrang aan de aanleg van de naburige Coentunnel. Het wekte de woede van burgemeester Van Hall, die zich zeer voor de IJtunnel inzette, dat de regering deze verbinding slechts van lokaal belang noemde.¹²

Grootschaligheid. Planmatige uitbreiding van de stad. Zoveel mogelijk werkgelegenheid creëren, met de nadruk op de haven en de daarmee verbonden bedrijvigheid. Ruim baan voor het autoverkeer. Alles in het teken van een moderne, groeiende, dynamische stad. In een paar slagwoorden samengevat zijn dat de grondgedachten die het hoofdstedelijk beleid bepaalden in de tijd dat Joop den Uyl er een rol in ging spelen. Hij maakte zich deze kijk op de stad, een visie die hij als modern en vooruitstrevend ervoer, zonder reserves eigen. In 1955 volgde hij, zesendertig jaar oud, Toon Herfst op als fractievoorzitter in de gemeenteraad. Een van de weinige andere jongere PvdA-raadsleden was zijn studievriend Jo van der Hoeven, die hem toen hij in november 1962 wethouder werd opvolgde als fractievoorzitter. In datzelfde jaar traden nog drie jongeren tot de raadsfractie toe: Roel de Wit (die op zijn beurt in 1965 Den Uyl als wethouder zou opvolgen en later burgemeester van Alkmaar en commissaris van de Koningin in Noord-Holland werd) en twee latere burgemeesters van Amsterdam: Wim Polak en Ed van Thijn.

Bij zijn aantreden als opvolger van mr. G. van 't Hull kreeg Den Uyl een portefeuille van een omvang als daarna niet meer is vertoond. Hij was wethouder van Publieke Werken, Stadsontwikkeling en Economische Zaken, maar nam uit de portefeuille van burgemeester Gijs van Hall ook Havens en Handelsinrichtingen over. Dat maakte hem naast de daadkrachtige Van Hall – die anders dan Den Uyl niet erg van debatteren en hardop denken hield en met wie de persoonlijke verhouding dan ook kil

was – tot veruit de machtigste man in de stad. Zijn latere opvolger Roel de Wit, die zelf de havenportefeuille weer moest afstaan, wist zich te herinneren hoe het gekomen was dat Den Uyl in z'n eentje meer dan een derde van het college onder zijn beheer had. De Wit: 'Waarom die grote portefeuille? Er was een conflict tussen stadsontwikkeling en publieke werken enerzijds en het havenbedrijf. Daarom zei Joop: "Laat mij die portefeuille er maar bij nemen, dan coördineer ik dat zelf."¹³

Theo Quené, later voorzitter van de SER en van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, werkte in de tijd van Den Uyls wethouderschap als plaatsvervangend directeur van de rijksplanologische dienst in Den Haag. Wethouders van Publieke Werken plachten geregeld contact te hebben met de directeur van deze dienst, zo ook Den Uyl. Maar dat klikte niet erg. Quené: 'Mijn chef zei op een goed moment: "Den Uyl heeft weer gebeld. Die man is altijd zo omslachtig. Kan jij niet een keer naar hem toegaan?" Zodoende kwam ik daar, ik ben een uur of twee, drie op z'n kamer geweest, dus dat klopte wel, die omslachtigheid. Hij kon dan achterover gaan leunen, met die prachtige blauwe ogen van hem, en hele visies ontvouwen. Ik heb gefascineerd naar hem geluisterd, wat ie allemaal van de stad vond, de stad in het algemeen en Amsterdam in het bijzonder. Hij had volgens mij een heel grootschalige visie op de stad, die haaks stond op wat een paar decennia later het gangbare denken werd. Veel nieuwbouw en hoogbouw en cityvorming. Dat zag hij allemaal erg zitten. Wat hij allemaal in z'n portefeuille had, dat was een machtsconcentratie, ongehoord. Normaal gesproken zijn de ruimtelijke ordening en de economie vaak botsende grootheden, maar hij kon dat in zichzelf verzoenen. Dus over een heleboel dingen hoefde in het college van B & W nauwelijks gepraat te worden, want die discussie had ie al met zichzelf gevoerd.'¹⁴

Mej. ir. J.E. Mulder was van 1958 tot eind 1965 hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling. Ook zij dacht aan Den Uyl terug als een man 'met hart voor de stad', 'geen regent zoals Van Hall'. Ook op haar kwam Den Uyl over als een kampioen van de grootschaligheid. 'In zijn hart was hij, denk ik, bezeten van een Manhattan-effect voor Amsterdam.'¹⁵ We hoeven voor de visie van Den Uyl op de gewenste ontwikkeling van Amsterdam niet uitsluitend af te gaan op het oordeel van derden die contact met hem hadden over zijn talrijke beleidsterreinen. Hij sprak er zelf ook veel en graag over. Een aardig beeld van hoe hij er na een jaar wethouderschap over dacht, valt op te maken uit een rede die hij in november 1963 hield

voor journalisten, tijdens een lunch in hotel Schiller. Hij ging in op het economische beleid dat hij wilde voeren. De nadruk lag in Amsterdam op de tertiaire sector, maar: 'Het is ondenkbaar dat Amsterdam haar centrumfunctie zou kunnen blijven uitoefenen als er tegelijk niet een voortgaande ontwikkeling is van de secundaire sector, dat is dus de industrie. (...) Voor bedrijven met hoge kapitaalinvesteringen per arbeider zijn de aantrekkelijkheden hier zeer groot. (...) voor de verbetering van het productiepakket in Amsterdam (moet) de vestiging van een raffinaderij in hoge mate wenselijk (...) worden geacht.' Hij sprak de verwachting uit dat de komst van nieuwe industrie in het havengebied een vernieuwend effect zou hebben op de oudere industrie langs de IJ-oever, met een vaak verouderde structuur. Tussen neus en lippen kondigde hij nog een nota aan waarin het voornemen zou worden uitgewerkt om binnen twintig jaar dertig- à veertigduizend woningen rondom de binnenstad te amoveren (= slopen) en te vervangen. Tevreden stelde hij vast dat de aanleg van de – nog niet voltooide – IJtunnel stimulerend werkte op het investeringsklimaat. Tenslotte stond hij stil bij de verkeerssituatie in de stad: een groot knelpunt, '(...) in Amsterdam verzwaard door het bestaan van een grote binnenstad en door de wil die binnenstad in zijn structuur te handhaven'.

Enig soelaas zou geboden kunnen worden door de aanleg van een metronet, naar het voorbeeld van Stockholm, waar het centrum per stadsspoor was verbonden met een reeks satellietsteden. De gemeente zou niet aarzelen om het bedrijfsleven, dat immers profijt zou hebben van het aan te leggen metronet, te betrekken bij de financiering van dit project.¹⁶

Nog boeiender en instructiever zijn de samenvattingen van twee brainstormsessies van Den Uyl met een aantal belangrijke ambtenaren (onder wie mejuffrouw J. E. Mulder, ingenieur P. E. Venekamp en A. van Walraven (Publieke Werken)) over het onderwerp economische ontwikkeling en stadsontwikkeling. Volgens Mulder was Den Uyl de eerste wethouder die zulke discussiebijeenkomsten belegde. De ambtenaren stelden die mogelijkheid om in een ongedwongen sfeer en vooralsnog vrijblijvend met elkaar en met Den Uyl van gedachten te wisselen erg op prijs. Het is duidelijk dat hij hiermee zijn vanaf *Libertas ex Veritate* via *Vrij Nederland* en de wbs ontwikkelde eigen stijl inbracht in de gemeentepolitiek. Wat betreft de interpretatie van wat er besproken werd, moet in het achterhoofd worden gehouden dat Den Uyl ervan hield de dingen

scherp te stellen om tegenspraak uit te lokken en de discussie aan te jagen. De eerste brainstormsessie vond plaats in het conferentieoord Woudschoten op 2 en 3 oktober 1964. Den Uyl begon zijn inleiding met kritiek op het Algemene Uitbreidingsplan van 1935, dat ervan was uitgegaan dat Amsterdam niet zou uitgroeien tot een stad met meer dan één miljoen inwoners. Hij vond dat een voor de jaren dertig met hun economische depressie begrijpelijk standpunt, maar tegenwoordig lag dat anders. Het ging nu niet meer om 'bigger cities *or* more cities, maar om bigger cities *and* more cities'.

'In economische zin', vervolgde de wethouder, 'geldt hetzelfde als voor de bevolking. De kans om het nationale hoofdcentrum te blijven is groter in een proces van economische groei (...). Kunnen er op het grondgebied van Amsterdam meer mensen wonen en werken?' Te denken viel aan de verbreding van Amsterdam-Noord richting Purmerend, aan de zuidkant richting Uithoorn, en de westkant Haarlemmermeer. (Over de uitbreiding van Amsterdam met de Bijlmer was op dat moment al een fors gevecht gaande met het ministerie van Binnenlandse Zaken.)

In de discussie kreeg hij stevig tegenspel. Er werd opgemerkt dat het eerder aankwam op verbetering van de kwaliteit dan op expansie als doel op zichzelf. Ook de door de wethouder gesuggereerde uitbreiding van Amsterdam-Noord stuitte op bedenkingen. 'Er moet vanwege het evenwicht tussen open en bebouwde ruimte heel zuinig met het gebied onmiddellijk rond de stad worden omgegaan', luidde de tegenwerping. Vervolgens stelde Den Uyl de toekomstige ontwikkeling van de binnenstad aan de orde. Het baarde hem zorgen dat '(...) de meest hoogwaardige bedrijven uit de binnenstad wegtrekken'. Hij vroeg zich af of er meer bedrijfsruimte in de binnenstad moest komen, ook met het oog op de komst van een metro. Hij somde op waar de binnenstad naar zijn mening behoefte aan had, namelijk: een metro, parkeergelegenheid tegen betaling en '(...) slanke kantoortorens, geconcentreerd aan de rand van (en in?) de binnenstad'. Hij eindigde dit betoogje met een nogal suggestieve vraagstelling: 'De hoofdvraag blijft: wordt er gestreefd naar behoud van de binnenstad (en wie zorgt er dan voor het onderhoud?) of wordt gestreefd naar algehele vernieuwing met eigentijdse vormgeving.' De aanwezige ambtenaren bleken weinig te voelen voor zo'n 'algehele vernieuwing'. 'De binnenstad is een kunstwerk', meenden zij, 'waar men komt om de sfeer te proeven. Als men de delen welke minder interessant zijn zou vervangen door hoogbouw, dan wordt het kunstwerk vernield.'

Ook de vernieuwing van de aan het centrum grenzende negentiende-eeuwse wijken moest volgens de meeste aanwezigen '(...) in harmonie met de binnenstad gebeuren'.¹⁷ Op een vervolgbijeenkomst in het Evert Kupersoord in Amersfoort kwam het lot van de binnenstad opnieuw aan de orde. Stadsbouwmeester Chris Nielsen ondersteunde er de revolutionaire visie van Den Uyl. Weliswaar vond hij een geheel nieuwe stad (voorgestaan in de zogenaamde 'bulldozertheorie': slopen en opnieuw beginnen) '(...) een onaanvaardbaar uitgangspunt'. Maar: '(...) de binnenstad (mag) in haar verschijning geen uitsluitend esthetische beleving zijn, maar moet zijn een weerspiegeling van het werkelijke leven dat zich er afspeelt.' Zowel de binnenstad als de wijken de Pijp en de Jordaan zijn waarschijnlijk voor al te heftige ingrepen bewaard gebleven dankzij het te Amersfoort besproken voorstel om '(...) van buiten naar binnen' (...) te werken, dat wil zeggen te beginnen met nieuwbouw in de Purmer en de Bijlmer, 'daarna sanering negentiende-eeuwse stadsdelen en vernieuwing binnenstad'.

Over de sanering van de oude stadswijken lag een notitie op tafel waarin de gedachte werd opgeworpen om een gebied van ruim 550 hectare, met ruim tachtigduizend woningen onder handen te nemen (dat betekende in die dagen sloop, gevolgd door nieuwbouw; met vernieuwbouw werd nog niet gewerkt). Maar de betrokken ambtenaren bleven aan de rem hangen, zoals valt op te maken uit de vrij vage en vragenderwijs geformuleerde slotconclusie: 'Is het juist dat 550 ha voor stadssanering in aanmerking moet komen? Welk deel van het te saneren gebied komt in aanmerking voor woningen, welk deel voor bedrijven, volgens welke criteria?'¹⁸ De door Den Uyl vurig gewenste sanering van de oude stadswijken – al tijdens de algemene beschouwingen in de raad in 1961 noemde hij '(...) deze krotopruijing op grote schaal (...) voor Nederland uniek (...) – bleef dus toekomstmuziek.¹⁹ Met des te meer energie stortte hij zich op het aantrekken van de zijns inziens voor de toekomst van de stad zo essentiële nieuwe industrievestigingen. Tussen 1963 en 1968 werd twee kilometer ten westen van de Westhaven de Amerikahaven gegraven, met als zijtakken de Australiëhaven en de Aziëhaven. Toen begin jaren zestig bekend werd dat het Amerikaanse bedrijf Mobil Oil overwoog zich met een olieraffinaderij in het Amsterdamse havengebied te vestigen, leidde dit bij de wethouder en zijn voor de haven verantwoordelijke ambtenaren tot groot enthousiasme. Den Uyl, memoreert de historicus Richter Roegholt, koesterde grote verwachtingen. 'Hij verwacht-

te dat de raffinaderij wat hij noemde een “hefboomfunctie” voor de economie van Amsterdam (...) zou gaan vervullen. Hij noemde deze vestiging beslissend voor de industriële ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied, voor het noordelijk deel van de Randstad en voor het noorden van Noord-Holland.²⁰ Bij Mobil reageerde men aangenaam verrast op de gretige belangstelling van Amsterdam. De gemeente, aldus de latere directeur van de raffinaderij in Amsterdam B. Akker, ‘(...) wilde alles wel doen’. Naast de Mobil-vestiging kwam een geweldige ruimte vrij voor petrochemische bedrijven, precies wat Mobil voor ogen had. In Rotterdam, de grote concurrent, was het gebruikelijk om een bedrijf dat een raffinaderij bouwde ook een locatie voor een benzinstation aan te bieden. Amsterdam bood Mobil zeven benzinstations aan, volgens Akker ‘op de meest fantastische lokaties’.²¹

Een probleem dat nog moest worden opgelost, betrof de aanvoer van de ruwe olie naar Amsterdam. Het transport vond plaats in olietankers die te groot waren voor het Noordzeekanaal. Twee oplossingen waren mogelijk: de aanleg van een oliehaven bij IJmuiden, of een pijpleiding vanaf Europoort bij Rotterdam. Tot dit laatste werd met instemming van minister van Economische Zaken dr. J. E. Andriessen besloten. ‘Omdat de kosten van dit transport aanvankelijk (als de raffinaderij nog van bescheiden omvang is) voor Mobil Oil te hoog zouden oplopen, hebben de Staat en de gemeente Amsterdam besloten door middel van een N.V. deze pijpleiding te exploiteren en voor de exploitatieverliezen, die gedurende circa 15 jaar verwacht mogen worden, op te komen. Verwacht wordt, dat na 15 jaar het petrochemisch centrum zich zodanig ontwikkeld zal hebben, dat de exploitatie van de leiding rendabel zal zijn geworden. De dan te maken winsten zullen volgens de berekeningen in circa 15 jaar de aanvankelijk geleden verliezen weer goedmaken.’ Zo stond te lezen in een door ambtenaren van Economische Zaken opgesteld dossier ten behoeve van de opvolger van Andriessen, niemand anders dan drs. J. M. den Uyl.²²

Het klonk als een voorbeeld van vooruitziende planning. Maar het bleek een van die gevallen waarin het (economisch) leven zich grilliger toont dan het plan. Want vijftien jaar nadat de raffinaderij van Mobil Oil begon te draaien, was deze vestiging weer verdwenen. Geen enkel ander petrochemisch bedrijf had zich in het westelijk havengebied bij Mobil Oil gevoegd. Dat had te maken met het aanvankelijk onderschatte probleem van de milieuvuiling en met de groeiende weerstand in Am-

sterdam tegen de komst van vervuilende industrieën. Al in een tamelijk vroeg stadium werd wethouder Den Uyl op de hoogte gesteld van bedenkingen die bij functionarissen van de GGD (Gemeentelijke Gezondheidsdienst) tegen de komst van Mobil Oil leefden. In september 1964 vergaderde hij daarover met de heren K. Ittmann en A. L. Noordam, voorzitter, respectievelijk secretaris van de Coördinatie-Commissie Verontreiniging Water, Bodem en Lucht. De heren verwachtten overlast voor Zaan- dam en voor de westelijke tuinsteden. Den Uyl erkende dat dit risico bestond en drong erop aan '(...) de maatregelen te bestuderen, welke de bezwaren voor de bevolking zoveel mogelijk kunnen ondervangen'. Op de mededeling dat hiervoor zeer stringente voorschriften nodig zouden zijn, antwoordde hij: 'Mobil wil wel wat doen, maar niet meer dan in Rotterdam wordt geëist.' Ittmann hield voet bij stuk. Hij '(...) zou bedrijven als onderhavige uitsluitend in streken met een uiterst geringe bevolkingsdichtheid willen tolereren'. Den Uyl vroeg de commissie om vóór het eind van de maand officieel advies uit te brengen. Dat advies liet aan duidelijkheid niets te wensen over. De commissie concludeerde unaniem '(...) dat op grond van de haar ter beschikking staande gegevens de vestiging van een olieraffinaderij in de Groote IJpolder schade zal opleveren voor de volksgezondheid en ernstige hinder zal veroorzaken'.²³

De maanden daarop ging Den Uyl hard aan de slag om de gerezen ernstige bezwaren te ontcrachten. Op initiatief van het PvdA-Kamerlid D. Roemers, die hierover ongetwijfeld nauw overleg had met Den Uyl – want zo waren destijds de verhoudingen – nam de Tweede Kamer een motie aan, waarin de eis werd gesteld dat er rond de Mobil-raffinaderij 'voldoende open ruimte voor recreatie' zou blijven. Ook minister Andriessen eiste een regeling voor het beperken van de luchtverontreiniging.²⁴ Besloten werd om ten westen van het beoogde industriegebied een bos aan te leggen, het Spaarnwouderbos. 'Geen eerste paal voor Mobiloil zonder de eerste boom voor het nieuwe bos', schreef *Het Vrije Volk* strijdbaar. Voorts werd met Mobil Oil overeengekomen dat het bedrijf de uitstoot van zwaveldioxide continu zou gaan meten.²⁵

In februari 1965 waren de partijen – de gemeente Amsterdam, het ministerie van Economische Zaken en Mobil Oil – het eens. Dit feit lekte meteen uit. Maar tot opluchting van het hoofd voorlichting van de gemeente Amsterdam vielen '(...) de eerste reacties en perscommentaren (...) héél best mee'.

Hij had nog wel een waarschuwing voor Den Uyl: 'Ik heb gemerkt dat

onze eigen gemeentelijke luchtverontreinigingsbestrijders (GGD) direct aan het vergaderen willen gaan. Houdt U deze jongens in toom?' Den Uyl zal niet verrast zijn geweest, want een dag tevoren had hij een telegram van de GGD ontvangen, waarin zijn aandacht werd gevraagd voor een aantal nieuwe stukken over de vestiging van Mobil.²⁶ Onder de felicitaties die de wethouder mocht ontvangen, was er een van drs. D.J. Vreeken van Mobil Oil. Hij bedankte hartelijk voor het boek over Amsterdam en de kruik met inhoud en voor de aardige opdracht die Den Uyl in het boek had geschreven.²⁷

De tussen Den Uyl, Andriessen en Mobil gesloten overeenkomst werd op 11 november 1965 goedgekeurd door de gemeenteraad. Bij de linkse partijen leefde irritatie over het feit dat de raad pas op de hoogte was gesteld, nadat de feitelijke beslissingen waren genomen. Inhoudelijke bezwaren werden niet naar voren gebracht. Den Uyl was op dat moment al geen wethouder meer, hij was dat voorjaar gevraagd als minister van Economische Zaken in het kabinet-Cals/Vondeling. Drie jaar later, in 1968, werd de Mobil-raffinaderij in gebruik genomen. Dat jaar, 1968, is wel bestempeld als het oogstjaar voor Den Uyls opvolger, Roel de Wit. Ook de IJtunnel werd toen geopend, de eerste bewoners van de nieuwe Bijlmermeer betrokken hun woning en er lag een plan om naast Mobil een Franse zwavelkoolstoffabriek, Progil, te vestigen. Dat plan werd een jaar later door de gemeenteraad doorkruist. Onder druk van hevige protesten tegen de dreigende milieuvervuiling wees die de vestiging van Progil af. De gevolgen waren vérstrekkend. Amsterdam kreeg in het buitenland de naam niet erg industriefriendelijk te zijn. De raffinaderij van Mobil Oil kon de beoogde hefboomfunctie niet vervullen. Ze lag, in de poëtische bewoordingen van Richter Roegholt, '(...) zachtjes te stoven (...) in zijn hoek aan de Amerika- en Australiëhaven, (...) een goudgewaand ei temidden van de barre zandvlakten'.²⁸

Ook met het geplande nieuwe stadsdeel in de Bijlmermeer zou het heel anders lopen dan de initiatiefnemers van dit project voor ogen had gestaan. De gemeente Amsterdam wilde in de Bijlmer een wijk zien verrijzen waar gezinnen met kinderen uit de te saneren negentiende-eeuwse buurten zich konden vestigen. Als wethouder Publieke Werken en Stadsontwikkeling was Den Uyl nauw bij de voorbereidingen betrokken. Op de voor hem gebruikelijke wijze werd er tot diep in de nacht met een stuk of acht betrokkenen vergaderd en gediscussieerd over de opzet van de nieuwe wijk. Zoveel was duidelijk: het zou iets heel bijzonders

moeten worden. Een bron van inspiratie was de in de jaren dertig door de beroemde Zwitserse architect Le Corbusier geschetste stad van de toekomst; *La ville radieuse* heette zijn boek daarover, De schitterende stad. Die ideale stad zou breken met het in de ogen van Le Corbusier verouderde concept van de straat, daar moest iets anders voor in de plaats komen, iets wat ruimte bood om volop te ademen, te leven. Ook diende er een ruimtelijke scheiding te komen tussen de belangrijkste functies van de stad: wonen, werken, recreëren en vervoer. Een van de discipelen van Le Corbusier was de Nederlandse bouwmeester Cornelis van Eesteren, die in Amsterdam vele jaren aan het hoofd stond van de afdeling stadsontwikkeling. Hij doceerde ook bouwkunde aan de TH Delft, tot zijn studenten hoorden G. A. Nassuth en ir. A. de Gier, de stedenbouwkundige en de verkeersdeskundige, die de grondslagen voor de Bijlmermeer zouden leggen.²⁹ De hoogbouw in het woongebied zou komen te staan in een parkachtig landschap, alleen doorkruist door voet- en fietspaden. Het autoverkeer kon gebruikmaken van secundaire wegen, die een paar meter boven het parklandschap werden aangelegd. Zo, was de gedachte, konden de kinderen door de hele Bijlmer spelen, zonder door auto's te worden gestoord. Ook over de bouw van grote, zeshoekige – de vorm van een honingraat – woonblokken was nagedacht. Den Uyl zei daarover later: 'De gedachte was: we hebben tot nu toe veel gebouwd in drie, vier woonlagen zonder liften, dat kan niet meer. We moeten nu kiezen. En wil je de mensen liften geven, wil je ze niet meer laten trap klimmen, dan moet je die keus maken: of eengezinswoningen of hoogbouw.'³⁰

Enige tijd bleef onduidelijk of de bijzondere nieuwe wijk er wel zou komen. Minister van Binnenlandse Zaken E. H. Toxopeus verzette zich tegen verdere uitbreiding van Amsterdam; hij wilde de Bijlmermeer samenvoegen met de landelijke gemeente Weesperkarspel of bij Diemen voegen. Burgemeester Van Hall en wethouder Den Uyl kregen bij hun taaie gevecht om de Bijlmer voor Amsterdam te veroveren steun uit onverwachte hoek. Robert Jasper Grootveld, antirookmagiër, bekend van de kreet 'ugge, ugge, frisse lucht' en de allereerste happenings bij het Lieverdje, stond geheel achter de beide bestuurders. 'Dan konden alle vervelende mensen naar die verre polder uitwijken en bleef de binnenstad (...) magisch centrum (...)'³¹ De Tweede Kamer nam in 1964 een motie aan om Amsterdam de Bijlmer te gunnen, maar Toxopeus legde die naast zich neer. Pas in 1966 werd de Bijlmer voor twaalf jaar bij Amsterdam gevoegd – later werd dit definitief – en kreeg de gemeente toestemming er

25.000 woningen te bouwen. De plannen lagen klaar. Dat van Nassuth voorzag in 91 procent hoogbouw. De opvolgster van Van Eesteren als hoofd stadsontwikkeling, mejuffrouw Mulder, vond dat wat al te avontuurlijk. Ze maakte een alternatief plan, met veertig procent hoogbouw, dertig procent in drie verdiepingen en dertig procent laagbouw. Ook liet ze op een aantal plekken het wegennet zakken, zodat het daar door het groen liep. Maar de anderen, onder wie, volgens Mulder, Den Uyl vonden dat niet principieel. Zo werd het oorspronkelijke concept verwaterd en ging de Bijlmer teveel lijken op Buitenveldert en de westelijke tuinsteden. Mulder drong niet verder aan, ze stond kort voor haar pensioen en wilde de nieuwe generatie niet voor de voeten lopen.³²

Achteraf gesproken is het jammer dat Mulder zich zo bescheiden opstelde. Want de vernieuwende, utopische blauwdruk voor een nieuw type stad bleek in de praktijk niet aan de verwachtingen te beantwoorden. De gezinnen met kinderen kwamen niet of vertrokken weer. De huren waren hoog, de winkels slecht te bereiken, de grote parkeergarages en binnenstraten in de woonblokken werden ervaren als griezelig, de Bijlmer kreeg te lijden onder vandalisme en diefstal. De wegtrekkende gezinnen werden opgevolgd door alleenstaanden en studenten, en die op hun beurt weer door Surinaamse, Antilliaanse en Ghanese migranten. Het heeft een paar decennia geduurd voordat de Bijlmer, gerenoveerd en aangevuld met diverser gebouwde wijken als Gein, Reigersbos en Hollandrecht, enigszins in balans is gekomen. Verbazingwekkend is de mislukking van de Bijlmer als bouwkundig experiment en als plek om te leven in wezen niet. De blauwdrukken van Le Corbusier en zijn volgelingen hadden het inherente manco dat ze in abstracto, op de tekentafel, van bovenaf waren uitgedacht. Een poging om zich te verplaatsen in de behoeften van de toekomstige bewoners kwam er niet aan te pas. Deze kritiek op de modernistische, op scheiding van functies gebaseerde stadsplanning werd al in 1961 geformuleerd door de Amerikaanse sociologe Jane Jacobs. In haar boek *The Death and Life of Great American Cities* stelt ze haar planologische concept tegenover dat van modernisten als Le Corbusier. Tegenover de ook in de Bijlmer – en veel meer in de jaren zestig gebouwde Europese woonwijken – toegepaste grootschaligheid, eenvormigheid en scheiding van functies (aparte voorzieningen voor wonen, werken, zich verplaatsen, recreëren, winkelen) propageert Jacobs een mengeling van functies in een sociaal en qua architectuur afwisselende stadswijk. ‘Het mengen van woonblokken met winkels en

bedrijfsjes maakt een buurt interessanter, het is handiger en prettiger – daardoor komen er meer voetgangers en dat maakt de straten betrekkelijk veilig. (...) Veel voetgangers, aangetrokken door een levendige en kleurrijke wijk, hebben bovendien een niet te verwaarlozen economisch effect op de handel en op de waarde van de percelen.³³ Deze kleinschaliger visie sluit inderdaad een stuk beter aan bij de dagelijkse behoeften (een buurtwinkel en een speelplaats om de hoek) van menig grotestadsbewoner.

Net als het geval was bij de mislukte plannen voor een grootscheepse industriële ontwikkeling van de Amsterdamse haven illustreert ook het tegenvallend woongenot in de Bijlmer dat pogingen om een visionaire blik op de toekomst gestalte te geven onvoorspelbare en ongewenste gevolgen kunnen hebben, al is de aanpak nog zo planmatig. Of misschien juist daardoor, want de valkuil die bij planning al gauw dreigt is schematisme en abstracte logica, die stevig kunnen botsen met de common sense die voortkomt uit de ervaring van alledag.

Gelukkig voor Den Uyl lagen de twee grote echecs van zijn wethouderschap – Mobil en de Bijlmer – nog verborgen in de schoot der toekomst, toen hij in het voorjaar van 1965 Amsterdam verliet om minister van Economische Zaken te worden in het kabinet-Cals/Vondeling. Hij genoot in brede kring waardering; zijn energie, bestuurskracht, rijkdom aan ideeën, maar ook zijn pragmatisme werden alomtorend geprezen. Hij kon prima overweg met zijn ambtenaren en blies de samenwerking met het bedrijfsleven – via de Amsterdamse Industrie Vereniging en de Kamer van Koophandel – nieuw leven in. Dat hij aan het wethouder-zijn zo'n intens genoegen beleefde, heeft zeker te maken met de bevrediging die het gaf om aan de knoppen te zitten, echt zelf te kunnen sturen. Je brainstormt over een nieuwe wijk en die gaat vervolgens ook echt verrijzen.

Den Uyls voorkeur voor grootschaligheid en groei betekende niet dat hij geen oog had voor andere aspecten van het stadsleven, zoals de nog steeds armoedige leefomstandigheden van een deel van de bevolking, de behoefte aan recreatie of de nieuwste culturele trends. Zo schreef hij in 1965 de inleiding bij *De laagstbetaalden*, een onderzoek van de socioloog G.L. Durlacher naar de niet-materiële aspecten van armoede onder laag betaalde Amsterdammers. Het onderzoek betrof de hoogte van het inkomensniveau, de positie die men in de samenleving innam en de idealen die men voor zichzelf en de kinderen koesterde. De achterliggende vragen luiden: 'Heeft de verhoging van de welvaart (...) geleid tot een liqui-

datie van de tegenstelling arm en rijk, (...) is een proces van sociale integratie en nieuwe gemeenschapsvorming in gang gezet? Houdt de nieuwe welvaart een ontwikkeling naar gelijkwaardigheid in?' De resultaten stemden Den Uyl nogal somber. De bestaanszekerheid was aanzienlijk toegenomen, maar '(...) er is (...) een laag aspiratieniveau voor zich zelf en voor de kinderen, een diep ingevreten besef van sociale onrechtvaardigheid en de notie een tweederangsbestaan te lijden (...)'. Dat bracht hem tot het stellen van de interessante vraag of '(...) de welvaartsstaat in zijn ontwikkeling is blijven steken op het dode punt, waar de activiteiten van de overheid meer aan de begaafden en de middengroepen dan aan de minderbegaafden en de ongeschoolden ten goede komen'.³⁴

Op verzoek van de vicedirecteur van de rijksplanologische dienst, Quené, met wie hij inmiddels bevriend was geraakt, zat Den Uyl in februari 1965 een conferentie van het Verbond van Wetenschappelijke Onderzoekers voor over de bedreiging van het milieu. Hij stelde de conferentiegangers en zichzelf daar de vraag hoe men '(...) ook in een stedelijk milieu blijvend de beschikking (kan) houden over elementaire levensvoorwaarden als schone lucht en fris water'.³⁵ Hij getroostte zich de nodige inspanningen om Amsterdam met nieuwe parken te verrijken. Hij wist de voor begin jaren zeventig geplande Internationale Tuinbouwtentoonstelling de Floriade naar de hoofdstad te halen en maakte plannen voor het Gijsbrecht van Amstelpark, het Sloterpark en het Rembrandtpark.

Het beroemdste park van Amsterdam, het Vondelpark, vierde in 1965 zijn honderdjarig bestaan. De voorbereidingen waren al vroeg begonnen. In juni 1963 nodigde Den Uyl de directeur van het Stedelijk Museum, Willem Sandberg, uit om met hem en een aantal anderen te komen brainstormen op het stadhuis. Het gezelschap kwam op het idee om een grote openlucht tentoonstelling van avantgardistische kunst in het Vondelpark te houden. Sandberg toog aan het werk en polste beeldhouwers en fotografen uit binnen- en buitenland. In oktober stuurde hij een uitgewerkt voorstel naar de wethouder. Die had natuurlijk ook nog wel wat anders aan zijn hoofd. Hij reageerde niet – zoals hij dat, met zijn spreekwoordelijke slordigheid, heel vaak vergat te doen, als een kwestie in zijn ogen geen brandende urgentie had. Op 2 februari 1964 stuurde Sandberg Den Uyl een persoonlijke brief, waarin hij een precieze opsomming gaf van de inspanningen die hij had gedaan en de stilte die daarop was gevolgd. De brief eindigde met: "Totaal: 7 maanden zonder reactie. Sand-

berg geeft 't op.³⁶ Twee dagen later zat Den Uyl bij Sandberg thuis om diens plannen te bespreken. Op 1 april 1965 opende hij – nog net voor het scheiden van de markt – de tentoonstelling in het Vondelpark. Een van de meest opvallende objecten die daar tussen het groen stonden was de fauteuil van Wim T. Schippers, een gevaarte van vijfenhalve meter hoog, van hout en polyester, door Schippers fel paars gekleurd. In zijn toespraak verbond Den Uyl zijn eigen hemelbestormende plannen voor Amsterdam met de avantgardistische kunstuitingen die hier geëxposeerd werden. Beide hadden gemeen dat het accent lag op visie en verbeeldingskracht in plaats van op de klassieke idealen van schoonheid en harmonie. Hij begon met te zeggen dat hij eigenhandig het woord 'passend' had geschrappt uit het voorstel van de gemeenteraad voor 'een passende herdenking'. Den Uyl: 'Tets passends is meestal vervelend. Wat er nu staat aan beelden en foto's, past er misschien helemaal niet, maar toen ik hier zondagmiddag was, zag het er bijna zwart van de mensen. Wij bouwen een olieraffinaderij', vervolgde de spreker, 'en petrochemie, Mobil Oil en elektronica van de IBM gaan het beeld van onze productie in Amsterdam bepalen. (...) Daartegen baat geen terug naar de natuur en geen kunst-oude stijl. Daartegen is nodig de mobilisatie van creatieve energie, die de gestegen produktiviteit mogelijk maakt. (...) Daarom is het goed, dat déze beelden in 1965 in het Vondelpark staan. Die afgrijselijke crapaud van Schippers, die verwarde vormen, die ineengestremgelde staket-sels, die materiaal-probeersels.'³⁷

Tweeënhalf jaar was Joop den Uyl de belangrijkste wethouder, we mogen wel zeggen: de sterke man van Amsterdam. Lang genoeg om op diverse terreinen initiatieven te nemen waarvan hij verwachtte dat ze de stad economisch en sociaal-cultureel een sprong voorwaarts zouden laten maken. Te kort om het aanzicht van de stad duurzaam te veranderen en er zijn stempel op te drukken. Want op het moment van zijn vertrek was hij nog lang niet uitbestuurd. Volgens zijn opvolger, De Wit, heeft Den Uyl als wethouder '(...) het echte politieke vechtwerk geleerd en de smaak voor het besturen gekregen. Iedereen vond het ook heel logisch dat hij voor het kabinet gevraagd werd, hij had zijn landelijke naam behouden, hij was in Amsterdam een volledig succes (...)' Met deze loftuiting wilde De Wit niet zeggen dat hij het altijd eens was met zijn voorganger. 'Den Uyl was gebiologeerd door het nieuwe (...). Hij heeft veel meer een grootstedelijke oriëntatie dan ik.'³⁸ De Wit had biologie gestudeerd en was van oudsher geïnteresseerd in natuurbescherming. Daardoor

had hij er meer oog voor dat economische groei en leefbaarheid ook konden botsen. Niet zonder trots dacht hij terug aan een amendement dat hij samen met het KVP-raadslid Geurt Brinkgreve had ingediend en waarmee werd voorkomen dat op de binnenterreinen van de bouwblokken aan de grachten geparkeerd mocht worden. De Wit: 'Ik wilde die groene longen in de stad absoluut handhaven. Daar had hij [Den Uyl, ab] niet zo'n feeling voor.'³⁹ Een poging van de twee 'dissidenten' om de gemeente mede gebruik te laten maken van representatieve ruimtes in het Paleis op de Dam, als het ware een deel van het stadhuis daarheen te verplaatsen, mislukte daarentegen 'Dat heeft Joop geweldig bestreden. Hij had niets met monumenten, dat was het probleem.' In bredere zin verschilden Den Uyl en De Wit van mening over de vraag hoe ver Amsterdam in de toekomst moest doorgroeien. De Wit wilde liever 'over het groen heenspringen' en zoeken naar overlopmogelijkheden in de Purmer, Almere en Lelystad. Nog onuitgewerkte plannen van de aftredende wethouder om ten noorden van de stad in het nog ongerepte Waterland te gaan bouwen, legde De Wit snel ad acta. Ook de Amsterdamse binnenstad en de negentiende-eeuwse wijken heeft hij, zoals hieronder zal blijken, voor menige draconische ingreep behoed. Het is echter typerend voor Den Uyl dat hij in deze verschillen van opvatting geen reden zag om De Wit niet warm aan te bevelen als zijn opvolger. Roel de Wit: 'Dat had hij helemaal niet hoeven doen. We waren een paar keer frontaal met elkaar in botsing gekomen. Maar dat kon hij prima hebben.'⁴⁰

Het vertrek van Den Uyl als wethouder en zijn aantreden als bewindsvan verliepen nogal bruusk. Praktisch van de ene dag op de andere was hij uit Amsterdam verdwenen en aan het werk op zijn nieuwe departement. De tijd om zijn opvolger in te werken of zelfs maar om hem uitvoerig bij te praten over wat er zoal gaande was, ontbrak. Den Uyl had daarom beloofd om de lopende zaken waarmee hij bezig was geweest op papier te zetten. Ook dat duurde even. Eind mei 1965 stuurde De Wit zijn voorganger een briefje om hem, '(...) zij het met enige schroom, (...) te herinneren (...) aan de toezegging, dat je mij een gecorrigeerd exemplaar zou zenden van je "boedelbeschrijving" (...). Dit is wel van belang, want ik krijg in de komende weken enkele bezoekers die komen praten over projecten, welke nog in overleg met jou zijn geëntameerd.'⁴¹

Den Uyl loste zijn belofte in en stuurde De Wit een even veelzijdig als uitvoerig (vijfenvestig getikte velletjes) overzicht van projecten waarmee hij te maken zou kunnen krijgen. Het is de moeite waard een aantal

hoofdpunten uit dit nimmer gepubliceerde stuk aan te stippen. Er blijkt opnieuw uit hoezeer het culturele leven in de hoofdstad Den Uyl ter harte ging. Hij noemde het wenselijk de voorbereidingen af te ronden voor de bouw van een muziektheater op het terrein van de oude RAI. (De nieuwe RAI, geschikt voor congressen en tentoonstellingen, was in Den Uyls tijd tot stand gekomen.) Hij drong erop aan ernst te maken met de nog zwevende plannen voor een nieuw theater in Amsterdam-Zuid, met circa achthonderd zitplaatsen. Die schouwburg moest er komen, want 'Amsterdam is het centrum van de toneelspeelkunst'. Eigenlijk, filosofeerde de oud-wethouder voort, zou het nog mooier zijn om een theater te openen in de westelijke tuinsteden, maar '(...) dan moet worden gevreesd dat Amstelveen een schouwburg zal gaan bouwen, hetgeen in belangrijke mate eroderend zal werken op de centrumfunctie van het toneel in Amsterdam'. Dus toch maar in Zuid, bijvoorbeeld in de buurt van het Hiltonhotel. Dat zou ook een aantrekkelijke locatie kunnen zijn voor potentieel schouwburgpubliek uit Buitenveldert en Amstelveen. Hij had al oriënterend overleg gevoerd met de directie van de Amsterdamse Bank of die mogelijk samen met IBM en Mobil Oil het nieuwe theater zou kunnen financieren. In dezelfde sfeer van cultuurbevordering lag het voorstel dat de gemeente een reeks beelden uit de aflopende tentoonstelling in het Vondelpark zou aankopen. Den Uyl herinnerde voorts aan het belang van de internationale tuinbouwtentoonstelling in 1972. Er moest '(...) snel met de beplanting een aanvang worden gemaakt. Het is niet ondenkbaar, dat, gelet op de financiële situatie van de gemeente, nog tal van tegenwerpingen en aarzelingen overwonnen moeten worden.' Behalve dit tentoonstellingsterrein zouden er, memoreerde Den Uyl, nog drie grote parken komen. De Wit deed er goed aan daarop toe te zien, want: 'Er dreigt een voortdurende onderschatting van de betekenis van de aanleg van deze parken (...)'. Het leeuwendeel van Den Uyls 'boedelbeschrijving' was gewijd aan nog niet uitgevoerde plannen met betrekking tot de negentiende-eeuwse wijken en de binnenstad. Hij bepleitte personeelsuitbreiding voor de afdeling Stadsontwikkeling '(...) in verband met de noodzaak tot het betrachten van spoed voor het opzetten van een algemeen reconstructieplan voor de negentiende-eeuwse wijken'. Met een dochteronderneming van Bredero's Bouwbedrijf '(...) zijn besprekingen gevoerd over Kattenburg en de Dapperbuurt als mogelijk bij voorrang in aanmerking komende projecten'. Er lag ook een nota van de NV Macobouw '(...) over een mogelijke sanering van de Pijp (...)'. Verdergaan in de-

ze richting dient nader te worden onderzocht.' Den Uyl maakte zijn opvolger deelgenoot van zijn ambivalente gevoelens over het inschakelen van particuliere projectontwikkelaars. Enerzijds bestond daarbij steeds het risico van speculatiewinst, maar toch was samenwerking met projectontwikkelaars soms onvermijdelijk, omdat die over meer kapitaal beschikten dan de gemeente en meer risico konden nemen.

De beoogde sanering van De Jordaan lag de oud-wethouder na aan het hart. Hij stelde het zich zo voor dat de zuidelijke helft van de Jordaan vooral zou worden bestemd voor parkeergarages en bedrijfsgebouwen en de noordelijke helft voor woningbouw. 'Essentieel is de vraag of nu reeds de amovering [sloop, ab] van de noordelijke wand van de Rozengracht in het plan zal worden opgenomen. Het komt mij voor dat dit inderdaad dient te geschieden, hoezeer daar van de kant van oudheidkundige verenigingen ook bezwaren tegen zijn.'

Wat betreft de sanering van de Pijp leek het Den Uyl een goed idee om prioriteit te geven aan '(...) het gebied tussen Hobbemakade en Ferdinand Bolstraat (...). Hier is het station gedacht van de Schiphollijn en hier komt het stadsspoor te lopen.' Het leek hem '(...) aan te bevelen om hier de city uitbreiding in zeer hoge bouw voorrang te verlenen. Er zijn,' memoreerde hij, 'studies verricht voor het saneren van het gehele gebied tussen de Wibautstraat en de Amstel (...) de gedachte is, dat langs de oostelijke Amsteloevers hier hoge woonflats zouden kunnen verrijzen. (...) Dit lijkt mij een bijzonder aantrekkelijk en waardevol plan.'

Wat de binnenstad betreft legde Den Uyl in zijn 'boedelbeschrijving' sterk de nadruk op het vergroten van de bereikbaarheid daarvan voor het autoverkeer, '(...) zowel het goederenvervoer als het personenverkeer'. Daarvoor zouden 'doorbraken' nodig zijn, het verbreden van straten en zonodig slopen van gebouwen om het verkeer doorgang te geven. In dit verband noemde hij het 'plan-Nieuwmarkt', een plan dat tien jaar later zou worden verlaten als gevolg van hevige protesten. Omineus klinkt ook het voorstel voor '(...) de radiaal Utrechtsestraat, Bakkerstraat, Zwanenburgwal, Antoniesbreestraat en Kloveniersburgwal'. Het wordt niet helemaal duidelijk wat Den Uyl hierbij voor ogen stond, maar het wekt de indruk dat hij dacht aan een brede autoweg die van de Utrechtsestraat over het Rembrandtplein en de Kloveniersburgwal zou lopen. Erg veel ongeschonden binnenstad zou er in Den Uyls optiek niet overblijven. Hij wilde in het centrum ook ruimte reserveren voor de letterenfaculteiten van de UvA (Universiteit van Amsterdam). Daarbij

dacht hij aan '(...) zeer hoge intensieve bebouwing (...) op het terrein tussen de Nieuwe Doelenstraat en de Hooghstraat, dus langs de hele Kloveniersburgwal, voorzover daarvan na de beoogde 'doorbraak' nog iets over zou zijn. Universitaire torenflats langs een drukke verkeersweg. Of zoals Den Uyl het zag: 'Het zou een nieuw, maar naar mij voorkomt verantwoord element aan de binnenstad toevoegen, enigszins vergelijkbaar met het Hooimarktproject in het hart van het oude Stockholm.'⁴²

Manhattan aan de Amstel is er niet gekomen. Praktisch al deze plannen zijn spoorloos verdwenen in de la van Den Uyls opvolger. Twee dingen vallen eraan op: de geweldige dossierkennis van Den Uyl – hij schreef deze notitie zelf, in zijn vrije uurtjes als minister, zonder enige ambtelijke hulp – en zijn betrokkenheid bij de vormgeving van een stad die op de toekomst moest zijn voorbereid. Maar ook zijn supergroot-schalige en toen reeds verouderde visie op hoe een moderne stad eruit moest zien, waardoor hij een verwoestend spoor dreigde te gaan trekken door 'het kunstwerk' Amsterdam.

Tien jaar na het vertrek van Den Uyl als wethouder waren ook in Amsterdam de heersende ideeën over stedenbouw en stadsvernieuwing radicaal veranderd. Het gemeentebestuur vroeg de economisch-geograaf prof. dr. J. G. Lambooy om advies uit te brengen over het te voeren beleid. Terugblikkend liet Lambooy weinig heel van de aanpak uit de jaren zestig. Ten onrechte, schreef hij in het rapport 'Welvaart voor Amsterdam', was destijds alle nadruk gelegd op het aantrekken van grote, kapitaalintensieve bedrijven. Er was te weinig gelet op de kleine en middelgrote bedrijvigheid die veel beter aansloot bij het economisch profiel van Amsterdam. Ook was de betekenis van de haven 'als stuwende economische kracht voor de stad' overschat en die van Schiphol onderschat. 'Bovendien (...) (was) het beleid rommelig, conflictueus en duur.' Ook de tot dan toe gevolgde koers van stadsuitbreiding en sanering kon in zijn ogen geen genade vinden, evenmin trouwens als de door wethouder De Wit bepleite overloop naar de nieuwe steden in de polder. Daartegenover maakte Lambooy zich sterk voor vernieuwbouw, het opknappen van bestaande gebouwen en het vullen van gaten op zo'n manier dat de stijl van een buurt werd gehandhaafd. Er '(...) zou al veel gewonnen zijn, indien de gemeente zich metterdaad zou scharen achter de doelstellingen van de vernieuwbouw, door in buurten zoals de Nieuwmarkt en op tal van onbebouwde plekken snel bouwplannen uit te voeren.'⁴³ Ook de door Lambooy aanbevolen methode was geen wondermiddel; het doel om de

trek van Amsterdammers naar buiten tegen te gaan werd er niet mee bereikt. Wel gingen dankzij de vernieuwbouw tal van Amsterdamse wijken – de Nieuwmarkt, de Jordaan en de Pijp voorop – een periode van nieuwe bloei tegemoet. Minister-president Den Uyl volgde vanaf het Binnenhof de nieuwe ontwikkelingen welwillend. Staatssecretaris Wim Polak van Binnenlandse Zaken – in 1962 nog als jongere door Den Uyl naar de gemeenteraad gehaald – maakte afspraken met de grote steden waardoor Amsterdam eindelijk financieel wat lucht kreeg. Den Uyl had het politieke geluk dat hij als Amsterdams bestuurder vertrokken was voordat het door hem gevoerde en voorgestane beleid in hoge mate controversieel werd. In zijn tijd als wethouder was er nog geen actiecomité dat tegen Progil ageerde, geen ‘Ban de Bank’, dat zich verzette tegen de vestiging van de AMRO-bank aan de Vijzelgracht, geen actiegroep Nieuwmarkt die demonstreerde tegen de aanleg van de oostlijn van de metro door de Nieuwmarktbuurt. Het valt Den Uyl niet te verwijten dat hij de omslag naar een voorkeur voor kleinschaligheid en het zoveel mogelijk behouden van het gegroeide karakter van buurten en straten niet heeft voorzien. Wel is de conclusie op z'n plaats dat hij in zijn denken over de stad, waarin dynamiek, moderniteit en vooruitgang gekoppeld waren aan industriële grootbedrijven en hoogbouw, een kind van zijn tijd was.