



AGORA

MAGAZINE VOOR SOCIAALRUIMTELIJKE VRAAGSTUKKEN

Hoogbouw

Ondermijnt hoogbouw de 'menselijke maat'? | 'Dit is den terminus'
Vancouverism voorbij de hype | **VARIA** Wonen in diversiteit

AGORA 2018-3 JAARGANG 34

REDACTIONEEL

In de hoogte

Ik kan niet zeggen dat er veel vormen van hoogbouw zijn die ik erg mooi vind. Bij de term denk ik snel aan betonnen kolossen, die weinig uitnodigend boven stadsdelen uittorenen, zoals de flatgebouwen in de Utrechtse wijk Overvecht of die op de Linkeroever in Antwerpen. Een van de bekendste flats van de Linkeroever, het Chicagoblok, sierde ooit de poster ter aankondiging van een excursie naar Antwerpen die ik in mijn studententijd organiseerde. De commissiegenoot die de nobele taak had gekregen het uitje naar Antwerpen te promoten, dacht dat een enkele zwart-wit foto van deze flat wel voldoende aansprekend zou zijn om deelnemers te trekken. Let wel, we zouden de Linkeroever niet eens gaan aandoen op de excursie. Gelukkig kwam de excursie vol en de poster kreeg een cultstatus als voorbeeld van hoe het niet moest.

Veel van de woontorens en portiekflats die in de tweede helft van de 20e eeuw verzezen in zowel Nederland als België zijn dus niet direct posterwaardig promotiemateriaal om een stad, stadsdeel of wijk in het zonnetje te zetten. Maar andere vormen van hoogbouw worden tegenwoordig juist wel ingezet om te laten zien hoe modern en architectonisch vooruitstrevend een stad is. Elke stad met een beetje metropolitane ambities werkt hard aan haar skyline waarin architectonische hoogstandjes, letterlijk en figuurlijk, de horizon domineren. Het misschien wel meest gehanteerde ideaalbeeld: de skyline van Manhattan. En eerlijk is eerlijk, op Manhattan zijn zeker vormen van hoogbouw te vinden die ik ook kan waarderen. Dan heb ik het echter niet over de meer recente toevoegingen, maar juist om de flatgebouwen van weleer, uit de tijd dat de komst van de eerste liften het mogelijk maakte om de lucht in te gaan bouwen. Tijdens een bezoekje aan New York vorig voorjaar heb ik met veel plezier 'de klassiekers' bekeken, zoals de Flatiron Building (1903), de Chrysler Building (1930) en de Empire State Building (1931). Gebouwen die nu wereldberoemd zijn vanwege hun karakteristieke architectuur (denk aan de gestapelde bouw en art-deco elementen), maar in de tijd dat ze gebouwd werden, vielen ze vast ook niet bij iedereen in de smaak.

Dit is niet in de laatste plaats omdat de redenen om toendertijd 'de hoogte in te gaan' dezelfde waren als vandaag de dag. Namelijk; als de ruimte schaars wordt en de vraag naar woon- of werkruimte houdt aan, dan is hoogbouw vaak de meest rendabele optie aangezien vierkante meters op een zeer efficiënte manier worden gevuld. En aangezien er inmiddels veel hoger gebouwd kan worden dan bijvoorbeeld de 22-verdiepingen van de Flatiron Building (in die tijd een primeur), kan hoogbouw een belangrijke rol spelen in het oplossen van de woningnood. Denk aan de stedelijke ontwikkelingen in China, waar de ene na de andere woonwijk gevuld met woontorens uit de grond wordt gestampt om de bevolkingsgroei op te vangen.

Over eentonige en weinig aantrekkelijke woonomgevingen gesproken. Om te voorkomen dat het hele centrum van *downtown* Manhattan zou verworden tot een woud van wolkenkrabbers en om de bestaande monumenten te kunnen behouden, lanceerde het gemeentebestuur van New York daarom in 1961 al een systeem van 'air rights'. Kort uitgelegd: dit systeem is gebaseerd op het feit dat er voor elk kavel in de stad een maximaal toegestane bouwhoogte van toepassing is. Maar niet elke vorm van bebouwing, denk aan kerken of scholen, maar ook openbaar groen, benut die maximale bouwhoogte. Zij laten dus een deel van hun 'air rights' onbenut. Deze kunnen de eigenaren van deze kavels overdragen (lees: verkopen) aan eigenaren van naburige kavels, die vervolgens extra hoog kunnen bouwen. Toen ik dat eenmaal wist, zag ik dit verschijnsel zich opeens overal in Manhattan voordoen. Een mooi voorbeeld is het MetLife Building dat uittorent boven Grand Central Terminal. Mocht je binnenkort naar New York gaan, let er maar eens op.

In deze editie van AGORA komen voor- en tegenstanders van hoogbouw aan het woord. Wat zijn vandaag de dag de belangrijkste voordelen van het bouwen van woontorens en willen er eigenlijk nog wel mensen in 'een flatje' wonen? Er wordt vanuit verschillende invalshoeken kritisch gereflecteerd op recent gerealiseerde nieuwbouwprojecten in Nederland en Vlaanderen, en daarnaast wordt de leefbaarheid in hoogbouw wijken vergeleken met andere woonvormen, zoals 'middenbouw'.

Eén betonnen kolos heeft overigens wel voor altijd een plekje in mijn hart; het Willem C. Van Unnikgebouw op universiteitscampus de Uithof in Utrecht. Ondanks alles wat er mis is met het pand, en de lijst is niet gering, pinkte toch menig collega een klein traantje weg toen we recent verhuisden naar een gloednieuw kantoorpand aan de rand van de campus. Dit betekent ook het einde van mijn 'hoogbouw tijdperk': het nieuwe pand heeft 'slechts' 8 verdiepingen.

Marianne de Beer, Hoofdredactie AGORA

COVERFOTO

In Den Haag zijn de laatste jaren een aantal wolkenkrabbers verzezen, zoals deze 'JuBi-torens' voor de ministeries van respectievelijk Justitie en Veiligheid en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (foto: Barend Wind)

INFOGRAPHIC

Top 3 hoogste woontorens in de Benelux.
Gemaakt door: Aïsha Keijman

Thema

Hoogbouw

4 - Komt hoogmoed voor de bouwval?

INLEIDING Jorn Koelemaij, Barend Wind & Demi van Weerdenburg

8 - De voortdurende strijd om hoogbouw

ESSAY Herman van Bergeijk

12 - 'Dit is den terminus'

INTERVIEW MET CHRISTINA VANDEKERCKHOVE Griet Juwet

15 - Stadsverdichting voor de stad van de toekomst

CASUS Ann De Cannière & Kristiaan Borret

16 - Coöperatief verdichten

INTERVIEW MET LEO VAN BROECK EN FLORIS ALKEMADE

Jorn Koelemaij, Demi van Weerdenburg
& Clemens de Olde

20 - Ondernijnt hoogbouw de 'menselijke maat'?

ESSAY Jos Gadet

23 - Hoogbouwbeleid in Tilburg

CASUS Marc Olthuis

24 - Vancouverism voorbij de hype

CASUS Manuel Aalbers

27 - Botsende belangen achter hoogbouw

CASUS Matti Vandemaele

28 - Hoge woontorens zijn echt de oplossing niet!

ESSAY Sjoerd Soeters

34 - Meerwaarde door PPS: welke meerwaarde?

ESSAY Stefan Verweij

38 - Wonen in diversiteit

ESSAY Luce Beeckmans, Jonas De Maeyer,
Pascal Debruyne & Charlotte Vandycke

43 - Brussel: geplande geschiedenis

BOEKRECENSIE Koenraad Danneels

44 - Stad, gedrag en de plandag 2018

RECENSIE Simon Lox

45 - Het planologische moment

VRIJE RUIMTE Maarten Hajer

Varia

Foto: Bill Damon. Flickr.



KOMT HOOGMOED VOOR DE BOUWVAL?

De grote stad is anno 2018 weer zo in trek, dat ze onbetaalbaar dreigt te worden voor starters en middenklasse huishoudens. Tegelijkertijd klinkt de roep om verduurzaming en ecologische bewustwording steeds luider. Het bouwen van meer woningen per hectare, en dus 'de hoogte in', lijkt dan een vanzelfsprekende en ideale oplossing voor veel van onze huidige en toekomstige problemen. Maar is dat ook echt zo?

Sinds enkele jaren kijken steeds meer Nederlandse en Vlaamse steden expliciet naar de mogelijkheid om hoogbouw te realiseren. In Rotterdam wordt in 2020 de hoogste woontoren van de Benelux opgeleverd (de Zalmhaventoren), 215 meter boven het maaiveld. In kleinere steden als Tilburg bepalen woontorens zoals WestPoint al ruim een decennium de skyline. Ook een 'Hollandse huisjesstad' als Groningen werkt aan een hoogbouwvisie. Toch worden lang niet alle woontorens door planologen, stedenbouwkundigen en architecten omarmd. De vorige generatie hoogbouw, veelal in modernistische stijl gebouwd gedurende de na-oorlogse wederopbouwperiode, wordt collectief verafschuwd. Tijdens de huidige stadsvernieuwingsoperaties maken deze regelmatig juist plaats voor klassieke rijtjeshuizen.

In dit AGORA themanummer duiken we in het debat in over nut, noodzaak en gevolgen van hoogbouw in de Lage Landen. Maar wat is hoogbouw eigenlijk? Terwijl in Rotterdam niemand opkijkt van een nieuwe wolkenkrabber, zal in het West-Vlaamse Poperinge een flatgebouw van acht verdiepingen vermoedelijk al een grote schokgolf teweegbrengen. Wat onder hoogbouw verstaan dient te worden, is dus erg context-afhankelijk.

Noodzaak en nut

Het hoogbouwvisioen is in de afgelopen honderd jaar nooit helemaal van onze stedelijke beleidsagenda's verdwenen. In 1988 wijdde AGORA een themanummer aan 'Woontorens in Binnensteden' (online te downloaden via <https://ojs.ugent.be/agora>, red.), waarin het voorzichtig sprak van 'een tweede hoogbouw-golf' die zich aandienende. De beoogde ontwikkeling van 'kwalitatieve woontorens voor welgestelden' zou, aldus de toenmalige redactie, een belangrijke rol kunnen spelen in de broodnodige revitalisering van verpauperde centrumstedelijke gebieden. Deze aanbeveling komt echter niet helemaal tot uiting in de drie jaar later aangenomen Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). Hierin wordt weliswaar volop ingezet op het realiseren van aantrekkelijke woonlocaties in, of langs de randen van bestaande (middel)grote steden: oude haven- en industriegebieden werden met behulp van de overheid *gegentrificeerd* door middel van de realisatie van luxe appartementen. Hierbij valt te denken aan de Oostelijke Eilanden in Amsterdam, of de wijk Céramique in Maastricht. Van hoogbouw was echter nauwelijks sprake: alleen met een groot laagbouw appartement zouden welgestelden overtuigd blijven van het wonen in de stad, zo dacht men in Den Haag.

Dertig jaar later gaan er opnieuw opvallend veel stemmen op voor het realiseren van hoogbouw, al is het uitgangspunt nogal verschillend ten opzichte van toen. De huidige roep om hoogbouw heeft namelijk alles te maken met de toegenomen vraag naar stedelijk wonen, waardoor vastgoed- en grondprijzen in populaire steden als Amsterdam, Utrecht en Gent in rap tempo toenemen. Het verdichten van de gebouwde omgeving wordt voor zowel private ontwikkelaars als overheden steeds aantrekkelijker. Hoogbouw zorgt voor winsten bij ontwikkelaars, verkleint de woningnood voor de overheid, en lijkt ook nog eens milieuvriendelijker te zijn dan suburbanisatie of de onophoudelijke verkaveling die in Vlaanderen decennialang dominant is geweest. Wonen in hogere dichtheden in een stedelijke omgeving biedt de mogelijkheid om kabels, leidingen en (spoor)wegen veel efficiënter aan te leggen, en we moeten bovendien zuinig zijn op de weinige stukken onaangetaste natuur die in onze landen nog overgebleven zijn. Een laatste veelgehoord pro-hoogbouw argument legt, in de geest van beleidsgoeroe Ed Glaeser en zijn Nederlandse vertolker Zef Hemel, de nadruk op het feit dat het realiseren van stedelijke groei in combinatie met hoge dichtheden en functiemenging leidt tot ontmoetingen en kennisuitwisseling, die vervolgens agglomeratievoordelen teweegbrengen die positief bijdragen aan de (internationale) concurrentiepositie van een stad.

Het huidige uitgangspunt voor het ontwikkelen van hoogbouw verschilt nogal van dat in 1988

Voor wie en door wie?

Ondanks al deze veronderstelde positieve effecten is nog altijd lang niet iedereen te spreken over hoogbouw. De zorgen over deze manier van bouwen strekken verder dan zorgen omtrent horizonvervuiling. De klagers zijn niet alleen mensen die een flatgebouw in hun achtertuin krijgen. Het is veelal de slechte reputatie van eerdere hoogbouwprojecten die Nederlanders en Vlamingen doet rillen. Als gevolg van de geconcentreerde (kans) armoede in modernistische woningbouwprojecten in heel West-Europa worden veel flatwijken door grote delen van de bevolking nog altijd geassocieerd met onveiligheid en onaantrekkelijkheid. In tegenstelling tot in Oost-Europa, waar zelfs de pretentieuze brutalistische hoogbouw in veel steden nog altijd behoorlijk hoog in aanzien staat en populair is bij de hogere middenklasse, denken veel Nederlanders en Vlamingen bij hoogbouw vooral aan de Londense Grenfell Tower, het Brusselse Peterbos of de Franse *Banlieux* uit de film *La Haine*. Veel mensen zitten daarom niet te wachten op een nieuwe woontoren in hun stad. Wetenschappers doen soms ook een duit in het anti-hoogbouw zakje. Zo zijn er psychologische onderzoeken die beweren dat mensen die 'op hoogte' leven vaak meer last hebben van psychische problemen, over minder sociale contacten beschikken en zodoende eerder in een sociaal isolement terechtkomen. De vraag is echter of er hier echt sprake is van een causaal verband tussen de fysieke omgeving en dergelijke effecten, of dat andere (sociaal-economische) verklarende variabelen bij deze onderzoeken zijn onderschat.

Sociaal-wetenschappelijk onderzoek laat zien dat het slagen en falen van hoogbouw net zo goed een politieke oorzaak heeft. Oorspronkelijk waren de nu verfoeide betonnen bouwblokken in de buitenwijken van Amsterdam en Antwerpen op sociaaldemocratische leest geschoeide projecten die een degelijk onderkomen wilden bieden aan gezinnen die tot dan toe in verkrotte en vaak te kleine 19e eeuwse centrumstedelijke appartementen

leefden. Verheffing door middel van inclusiviteit en moderniteit zou conservatisme en speculatie uitbannen. De revolutionair andere stedelijke vorm weerspiegelt dit. Nu er een nieuwe ideologische wind door Europa waait, moeten die oude socialistische iconen het veld ruimen.

Hedendaagse hoogbouw wordt bekritiseerd omdat het op een andere manier de mens veronachtzaamt. Veel steden in de niet-Westerse wereld worden voorzien van een indrukwekkende skyline door middel van private investeringen, gefaciliteerd door lokale politieke elites die naarstig op zoek zijn om op symbolische wijze hun verkregen machtspositie te benadrukken. Een ander achterliggend doel hiervan, is om de stad op deze manier in de etalage te zetten voor potentiële buitenlandse bedrijven en investeerders. Het vergroten van de leefbaarheid voor de bewoners lijkt in veel gevallen niet het uitgangspunt. Bovendien komt het regelmatig voor dat er weinig inspraak is voor de lokale bevolking: wie betaalt, bepaalt. De vraag is dan ook wat voor impact dergelijke projecten hebben op de sociale structuur in de stad en in haar ommeland: het ontwikkelen van luxe woontorens in centrumstedelijke gebieden kan weliswaar de door velen gewenste verdichting teweegbrengen, maar wat zijn de gevolgen hiervan voor segregatie en ruimtelijke ongelijkheid, zowel binnen steden als tussen regio's? Wat zijn de echte drijfveren achter zulke ontwikkelingen eigenlijk, en hoe weten we of dit soort torens toekomstbestendig zijn?

Al met al is het duidelijk dat er nogal wat verschillen zijn tussen 'hoogbouw en hoogbouw', en dat de daadwerkelijke hoogte van het gebouw hierbij niet eens per se het belangrijkste is. Het maakt namelijk nogal uit op welke locatie hoogbouw ontwikkeld wordt, welke ideologie erachter zit, wiens belangen ermee worden gediend, en in welke mate het gebouw geïntegreerd is in de nabijgelegen omgeving. Het voornaamste doel van dit themanummer bestaat erin om vanuit verschillende invalshoeken te reflecteren op de huidige discussies omtrent recente en huidige hoogbouwprojecten in Nederlandse en Vlaamse steden. Is er, net als in de naoorlogse

Hoogbouw laat de gemoederen soms hoog oplopen. Protest tegen de bouw van woontorens in Werchter. Foto: Demi van Weerdenburg



Historische luchtfoto van de Westelijke Tuinsteden in Amsterdam.
Hoogbouw omgeven door groen en garageboxen zijn duidelijk zichtbaar.
Bron: Stadsarchief Amsterdam.



decennia, sprake van een noodzaak gezien de huidige stedelijke woningtekorten en de urgente milieuoopgaven waar we voor staan? Daarnaast proberen we op zoek te gaan naar oplossingen en beleidsaanbevelingen: onder welke voorwaarden kan hoogbouw succesvol zijn, en op welke manier kunnen we de megalomane dromen van *starchitects* en neoliberale beleidsmakers combineren met de inclusieve, duurzame stad van de toekomst?

Ontwikkelen en weer afbreken

Hoewel dit themanummer zich vooral richt op vraagstukken omtrent nieuwbouwprojecten, is het volgens ons essentieel om de huidige ontwikkelingen in de historische context te plaatsen. Architectuurhistoricus Herman van Bergeijk trapt het nummer af door ons mee te nemen op een reis door het verleden, waarbij hij aantoont dat Nederland lange tijd erg behoudend is geweest wat hoogbouw betreft, zelfs in vergelijking met België. Terwijl architecten begin 20e eeuw graag wilden experimenteren met deze door technologische ontwikkelingen mogelijk gemaakte nieuwe bouwvorm, waren beleidsmakers in Nederland decennialang nogal bang voor te extreme veranderingen in het straatbeeld. Na de Tweede Wereldoorlog ontstond er door de woningnood noodgedwongen meer ruimte voor hoogbouw, maar juist vanwege deze grootschaligheid werd de ontwikkeling ervan eerder voer voor planologen dan voor architecten. In plaats van de esthetisch verantwoorde prestigeobjecten zoals de 'Wolkenkrabber' in het Plan Zuid van Berlage, werd herhaling van uniforme en sobere flats in deze periode een monumentaal gebaar, zonder daarbij iconische waarde te creëren.

De eerdergenoemde problematieken die deze manier van bouwen uiteindelijk teweegbrachten worden treffend geïllustreerd in de documentaire *Rabot* van Christina Vandekerckhove. In een vorig jaar verschenen film portretteert zij de laatste bewoners van de Rabottorens in Gent, voordat deze plaatsmaken voor nieuwbouw. AGORA-redacteur Griet Juwet sprak met haar over de artistieke keuzes bij de totstandkoming van de film en over de confronterende boodschap die deze uitdraagt, maar ook over de oorzaken en gevolgen van de geleidelijke aftakeling van de torens. Ann de Cannière en Kristiaan Borret beschrijven vanuit hun rol als beleidsmaker juist hoe zij zulke stedelijke herwaardering als iets positiefs zien. Zij betogen dat de Brusselse twintigste eeuwse gordel niet alleen toe is aan vernieuwing, maar ook volop kansen biedt voor de zo gewenste verdichting. Daarbij wordt overigens niet altijd gekozen voor sloop: in de Modelwijk in Laken is de afgelopen jaren bijvoorbeeld meer diversiteit tot stand gebracht door middel van renovatie.

Dat ook architecten er regelmatig in slagen om in de rol van planologen te kruipen, bewijzen de Nederlands- en Vlaams Bouwmeester. Zij zijn in hun rol verantwoordelijk voor de ruimtelijke

kwaliteit en zien toe op consistent beleid tussen de verschillende overheden en ministeries. Wij wisten beiden te strikken voor een interview, waarin we het hadden over de voor- en nadelen van hoogbouwontwikkeling in beide landen, en over de grote uitdagingen waar de ruimtelijke ordening de komende jaren voor staat op het gebied van duurzaamheid, economie en leefbaarheid. Leo Van Broeck en Floris Alkemade bleken het daarbij overigens over veel onderwerpen eens te zijn, terwijl zij hardop filosoferen over de meerwaarde van 'nieuwe oude', collectievere woonvormen in de nabije toekomst. Tijdens het interview benadrukken zij regelmatig dat hoogbouw niet per se noodzakelijk is, maar op veel plekken wel de beste oplossing zou kunnen zijn. Het is daarbij volgens hen uitermate belangrijk om het maaiveld op een aantrekkelijke manier in te richten, en om ervoor te waken dat de torens voldoende deel uitmaken van hun omgeving.

In veel steden in de wereld is hoogbouw een manier voor politieke elites om hun macht te benadrukken

De kunst afkijken?

Jos Gadet, hoofdplanoloog bij de gemeente Amsterdam, is in zijn bijdrage aan dit themanummer tevens kritisch over de functionalistische bouw van mannen als Van Eesteren en Le Corbusier in de naoorlogse periode. Hoge torens genereren geen levendigheid wanneer er geen functiemenging ontstaat: de bewoners zullen dan simpelweg langs elkaar heen leven. Hij vindt het daarom ook onbegrijpelijk dat er in veel nieuwe hoogbouwwijken in Azië en het Midden-Oosten, waar op massale wijze uniforme woontorens uit de grond worden gestampt, niet geleerd wordt van de gemaakte fouten uit het verleden. Gadet toont zich tevens bewust van de kritiek die er bestaat tegen hedendaagse hoogbouw, maar is er tegelijkertijd van overtuigd dat het in de huidige stedelijke kenniseconomie essentieel is om agglomeratievoordelen te faciliteren. Hiervoor zijn, ook in Amsterdam, hogere dichtheden en dus hoogbouw noodzakelijk. Goed bereikbare buurten met een diversiteit aan functies en kwalitatieve ontmoetingsplekken zullen de stad als geheel uiteindelijk ten goede komen.

In het Noord-Brabantse Tilburg denken ze er ogenschijnlijk net zo over: Marc Olthuis beschrijft in een korte casus hoe die stad

op verschillende locaties expliciet voor hoogbouw kiest. Hij toont aan de hand van concrete voorbeelden aan dat de succesvolle ontwikkeling hiervan maatwerk vereist: hoe kan een gemeente omgaan met botsende belangen, zoals dat van beschermd stadsgezicht versus de hoge grondwaardes, die telkens opspelen in stadscentra?

Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt dat veel beleidsmakers zich in toenemende mate laten inspireren door zogenaamde *best practices* uit het buitenland. Een beroemd voorbeeld van een 'rondreizend' beleidsconcept is het stedenbouwkundige principe dat is omgedoopt tot 'Vancouverism'. Niet voor niets dat de plannen voor de Amsterdamse Sluisbuurt, het ook door Gadet aangehaalde nieuwbouwproject waar de komende jaren een verzameling van hogere en lagere torens zal verrijzen, door de media al werd omgedoopt tot 'Vancouver aan het IJ.'

Zelfs de grootste hoogbouwadepten geven toe dat het alleen werkt onder bepaalde voorwaarden

Onlangs schreef journaliste Floor Milikowski al een stuk voor *De Groene Amsterdammer* waarin onder meer wordt betoogd dat Amsterdamse ambtenaren zich beter kunnen laten informeren en adviseren door collega's uit Rotterdam en Den Haag, waar meer ervaring is met hoogbouw, dan door *glossy*-achtige voorbeelden uit Vancouver, waar sprake is van een heel andere stedelijke context. Ook Manuel Aalbers houdt in dit nummer het door velen bewierookte concept kritisch tegen het licht. Hoewel ook hij de uitzonderlijke ruimtelijke kwaliteit van de zorgvuldig geplande stad erkent, benadrukt hij tegelijkertijd dat vastgoedspeculatie en buitenlandse kapitaalinvesteringen hebben geleid tot een ontoegankelijke en voor velen onbetaalbare woningmarkt, met alle problemen van dien. Om die reden beschrijft hij *Vancouverism* vooral als een 'goed ontworpen façade', waarachter in werkelijkheid een kapitalistische groeimachine schuilgaat.

Schrikbeeld

Hoewel de aandacht bij hoogbouw veelal uitgaat naar de grote steden, kan de ontwikkeling van een nieuwe toren juist in middelgrote steden een grote impact hebben. Matti Vandemaele, gemeenteraadslid in Kortrijk, waarschuwt voor de nadelige gevolgen van roekeloze hoogbouwontwikkeling. Mocht zijn stad transformeren in een soort 'Dubai aan de Leie', dan draagt dat bij aan nu al zorgwekkende leegstandscijfers in de binnenstad, terwijl er in veel huidige plannen onvoldoende rekening wordt gehouden met het extra autoverkeer dat erdoor gegenereerd wordt. Vandemaele toont zich niet per se tegenstander van hoogbouw, maar is, in lijn met de geïnterviewde Bouwmeesters, van mening dat er in plaats van het huidige conservatieve ontwerpplan best wat meer mag worden geëxperimenteerd qua ruimtelijke indeling en woonvormen.

Sjoerd Soeters, die door Gadet al genoemd wordt als een van de meest fervente publieke tegenstanders van hoogbouw in Nederland, levert tenslotte ook een kritische bijdrage aan de discussie. Soeters, architect, betoogt dat dezelfde dichtheden bereikt kunnen worden met wat hij 'midden hoogbouw' noemt. Hij stelt dat de gemiddelde woningzoekende niet zit te wachten op wonen op grote hoogte. In zijn artikel staat het ontwerp van de al eerder genoemde Sluisbuurt centraal, waar hij pleit voor een leefbare stedelijke woonomgeving die aantrekkelijk is door de relatie tot en nabijheid van openbare

ruimtes en voorzieningen. Soeters, geïnspireerd door Jane Jacobs, laat de openbare ruimte in zijn ontwerp slinken maar scheidt condities voor ontmoeting en interactie met vreemden. Jane Jacobs waarschuwde voor het ontbreken van 'eyes on the streets'. Voorzieningen in de plinten (de onderste bouwlaag) en de inrichting spelen hierin een essentiële rol, evenals het realiseren van voldoende diversiteit, functiemenging en het aantrekkelijk houden van pleinen en parken op locaties waar de mensen al graag komen. Het ideeëngoed van Jacobs lijkt momenteel trouwens al meer voeten in de aarde te krijgen: zo heeft de gemeente Den Haag een hoogbouwvisie opgesteld die de toepasselijke titel 'Eyeline en Skyline' draagt.

Conclusie

Hoogbouw is om verschillende redenen een aantrekkelijk alternatief ten tijde van de huidige stedelijke crisis. Het kan woonkosten drukken, interactie faciliteren en draagt bij aan duurzaamheid door onder andere een afname van de automobilititeit. Als de artikelen in het themanummer iets illustreren, is het dat de beleidscondities waaronder hoogbouw gerealiseerd wordt, ertoe doen. Wat zelfs de grootste hoogbouw-adepten toegeven, is dat hoogbouw alleen werkt waar woningprijzen hoog zijn en openbaar groen schaars. Ontwikkelaars van hoogbouwprojecten moeten leren uit de fouten gemaakt in het verleden: uniforme concentraties, zij het van kansarme groepen in microwoningen, of juist van gelijkgestemde stedelijke elites in luxueuze lofts, moeten vermeden worden in deze nieuwe woongebieden. Naast deze diversiteit wordt ook het belang van functiemenging door velen benadrukt, alsook het aantrekkelijk inrichten van het maaiveld om zo interactie te stimuleren.

Het debat over hoogbouw is en blijft een debat over aanbod-versus vraaggericht woonbeleid, en over de toekomstbestendigheid daarvan. Het liefst woont de gemiddelde Nederlander en Vlaming nog steeds in een grondgebonden rijwoning, maar woningnood gecombineerd met een verlangen naar een stedelijke leefstijl maakt centraal-gelegen hoogbouw voor een grote groep *young professionals* een redelijk alternatief. De grote vraag is of de nieuwe woontorens beter opgewassen zijn tegen een periode van stedelijk verval dan de vorige generatie – modernistische – hoogbouw. Wanneer het neoliberalisme wordt opgevolgd door nieuwe ideologische en economische modellen, willen mensen dan nog steeds graag in de Zalmhaventoren of WestPoint wonen? Of leidt de huidige hoogmoed tot toekomstige bouwvallen? Terwijl AGORA in 1988 schreef over de noodzaak van hoogbouw in centrumgebieden om hoge inkomensgroepen vast te houden, benadrukken wij de uitdaging om hoogbouw in te zetten voor een aantrekkelijke, diverse en toegankelijke stad, ook voor huishoudens met een kleine beurs.

Literatuurselectie

- Drozd, M., Appert, M. & Harris, A. (2018) High-Rise Urbanism in Contemporary Europe. *Built Environment*, 43:4, pp. 469-480.
- Koelemaj, J. & Wind, B. (2015) Het raadsel van Belgrado. *AGORA*, 31:3, pp. 30-32.
- Milikowski, F. (2018) Zijn we vergeten wie we zijn? *De Groene Amsterdammer*. Nr. 4, 2018.
- Turner, R. & Wigfield, A. (2018) It's time we recognise how harmful high-rise living can be for its residents. *CityMetric* [Online].

Jorn Koelemaj (Jorn.Koelemaj@UGent.be) is assistent en doctoraatsstudent aan de vakgroep Geografie van de Universiteit Gent. **Barend Wind** (b.j.wind@rug.nl) is Universitair Docent Sociale Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. **Demi van Weerdenburg** (dvanweerdenburg@gmail.com) is afgestudeerd stadsgeograaf en werkt als junior adviseur bij Areaal Advies. Allen zijn actief als redacteur bij AGORA.



DE VOORTDURENDE STRIJD OM HOOGBOUW

Architecten zijn al ruim honderd jaar in de ban van het ontwerpen van hoogbouw, maar beleidsmakers liggen vaak dwars. Hierdoor komen veel ideeën vaak niet tot uitvoering, waardoor Nederland in internationaal opzicht al decennialang achterloopt. Op basis van geslaagde en minder geslaagde voorbeelden uit het verleden concludeert dit artikel dat we in de toekomst zowel gedurfd als verstandiger met hoogbouw moeten omgaan.

Hoogbouw houdt de gemoederen in Nederland al ruim een eeuw bezig. Door voorstanders wordt het thema regelmatig met een zeker gevoel van nostalgie besproken. Nostalgie naar een situatie zoals die zich elders heeft voorgedaan. Het meest wordt daarbij gerefereerd aan de aansprekende hoogbouw van New York. Anderzijds wordt er vrijwel nooit stilgestaan bij andere Amerikaanse steden, waar hoogbouw een desastreuze invloed heeft gehad op de stadsontwikkeling. We moeten dus begrijpen dat New York in zekere zin een unieke situatie vormt, waarbij verschillende factoren een gunstige invloed hebben uitgeoefend op de ontwikkeling van de hoogbouw. Allereerst de stedenbouw en de bijbehorende wetgeving. Zonder het bekende rasterpatroon en zonder de zogeheten *zoning* wetten zou de stad er waarschijnlijk heel anders hebben uitgezien. Er werd dus vanaf het begin een strenge planningscontrole uitgeoefend op het beeld van de stad en wildgroei werd succesvol bestreden. Dit is niet overal zo geweest. In Chicago, dat wel als de bakermat van de wolkenkrabber wordt beschouwd, is het nog maar de vraag of hetzelfde indrukwekkende resultaat is bereikt als in de stad aan de Hudson. Hoogbouw is dus zeker geen garantie voor succes. Het is van groot belang dat die zorgvuldig wordt geïntegreerd in het stedelijk weefsel. Om deze, en vele andere redenen, zijn hoogbouwprojecten in de oude Nederlandse en Vlaamse steden lange tijd zeer moeizaam van de grond gekomen.

Nederlands negentiende-eeuwse hoogbouwfobie

In Nederland heeft, zeker in vergelijking met de Verenigde Staten, altijd een angst voor hoogbouw bestaan. Terwijl andere steden in de wereld de hoogte in schoten en zich condenseerden tot dichte eenheden, was dat in ons land veel minder het geval. De bodemgesteldheid was hiervoor ongetwijfeld een belangrijke reden. Het funderen van hoogbouw zou niet alleen enorm duur zijn geweest, maar bovendien ook grote constructieve moeilijkheden hebben opgeleverd. Heipalen waren bijvoorbeeld vaak niet lang genoeg. In 1902 viel in Venetië de toren van San Marco in duigen omdat de fundering niet in staat was het enorme gevaarte langer te dragen. Hetzelfde zou ongetwijfeld ook in Nederland zijn voorgekomen als we zulke hoge bouwwerken hadden laten neerzetten. De techniek was er nog niet echt geschikt voor en de financiële offers zouden te groot zijn geweest. Een praktische benadering overheerste dus lange tijd in dit land.

Voorals Amsterdam is altijd behoudend geweest. Commissies, belastinginning en erfpachtregelels moesten het historische stadsbeeld in toom houden. Zo werd er in de 19e eeuw wel wat in woningbouw gespeculeerd, maar bleef dit beperkt tot meestal slechte woningen die niet hoger waren dan vier etages. Met de bouw van het Centraal Station in 1881 begon daar enige verandering in te komen. Hotels en grote winkels in de nabijheid zochten naar mogelijkheden voor uitbreiding of nieuwbouw.

Voorals langs het Damrak was er sprake van competitie tussen de verschillende ondernemers, waarbij de drang naar hoogbouw steeds meer toenam. Het gebouw dat J.F. Staal en A.J. Kropholler ontwierpen voor de verzekeringsmaatschappij 'De Utrecht' was hoger dan volgens de regels werd toegestaan. Ze moesten speciaal dispensatie aanvragen. Maar er was al een precedent: de befaamde architect Berlage had deze tendens met zijn gebouw voor de verzekeringsmaatschappij 'De Algemeene' aan het Damrak namelijk reeds ingeluid. Het hoog oprijzende monumentale bouwwerk werd bekroond door een groot opvallend reclamebord. Vandaag de dag zal niemand het in zijn hoofd halen om dergelijke gebouwen als hoogbouw te beschouwen, maar toentertijd werd de enorme schaal van deze nieuwbouw wel degelijk als iets gezien dat het beeld van de stad aantastte en veranderde. Aan de andere kant van de stad moest het nieuwe American Hotel van de architect Willem Kromhout ervoor zorgen dat de stad zich qua allure met andere steden kon meten, maar eigenlijk stelde het weinig voor. In Londen waren al lang hogere gebouwen te vinden, en wanneer we St. Pancras Station met het Centraal Station van Amsterdam vergelijken dan hebben we het eigenlijk over een Goliath en een David.

Rotterdam had Amsterdam overigens al lang de loef afgestoken. In 1898 verrees daar het door Willem Molenbroek ontworpen Witte Huis, een 43 meter hoog gebouw dat geïsoleerd aan de Maas stond. Lange tijd gold het als het hoogste bouwwerk van Europa. Op het dak was een uitkijkplatform ontworpen dat door middel van een lift snel kon worden bereikt. Het gaf het elf verdiepingen tellend gebouw een grote aantrekkelijkheid voor bezoekers, maar slechts weinig firma's wilden er aanvankelijk hun bureau ruimte huren. Leegstand was het gevolg.

Meer succes was later weggelegd voor het Scheepvaarthuis in Amsterdam, een hoog gebouw aan de rand van het IJ, ontworpen door J.M. van der Mey. De verschillende scheepvaartmaatschappijen zaten graag bij elkaar. De rijke versiering van het bouwwerk maakte het tot een icoon van de zogenoemde Amsterdamse School. Maar was het hoogbouw? Laten we zo zeggen: het was in ieder geval geen laagbouw! Toch was het eerder een schaalvergroting in de stad dan een fundamentele verandering van het stadsbeeld zelf. Velen zullen daardoor nauwelijks notie van het gebouw hebben gehad. Dit in tegenstelling tot het Witte Huis in Rotterdam, dat als een eerste poging tot 'citybranding' kan gelden, voor zover het gebouw een teken van de stad werd. Veel gevolgen voor de stedelijke ontwikkeling van de stad had het bouwwerk echter niet. Het staat namelijk enigszins vereenzaamd in zijn omgeving, net zoals later overigens ook de door Hugh Maaskant ontworpen Euromast.

Nieuwe eeuw, nieuwe ideeën?

Nederlandse steden waren dus lange tijd huiverig voor hoogbouw, ondanks alle pogingen die architecten deden om het thema op de stedelijke agenda te zetten. Zo maakten de Rotterdamse architecten Coenraad Meischke en Pieter Schmidt in begin 20e eeuw een prijsvraagontwerp voor het geplande Furnessgebouw aan het Westplein van Rotterdam, waarbij zij hoogbouw voorstelden. Dit werd uiteindelijk echter nooit gebouwd. Kort daarop zouden zij ook een soortgelijke oplossing insturen voor de prijsvraag van de Chicago Tribune in Chicago in 1922. Verschillende Nederlandse architecten, zowel vooruitstrevende als meer traditionele, namen hieraan deel, en hoewel geen van hen won tekent dit de architectonische interesse voor hoogbouw in die tijd. Terwijl veel internationale inzendingen met gedurfde en vernieuwende ideeën kwamen, koos de Amerikaanse opdrachtgever uiteindelijk trouwens voor een vrij traditioneel ontwerp.

Hoogbouw was inmiddels wereldwijd duidelijk een 'hot item'. Binnen Europa schoten vooral in Duitsland de wolkenkrabbers als paddenstoelen uit de grond, en daarbij waren ze bovendien innovatief ontworpen. De inmiddels wereldberoemde Duitse

architect Ludwig Mies van der Rohe was in die tijd de eerste die het aandurfde een glazen oplossing voor de bouw van torens te presenteren. De Amsterdamse architect H.Th. Wijdeveld, altijd bereid om de knuppel in het hoenderhok te gooien, wijdde in 1923 een nummer van het prachtige tijdschrift *Wendingen* aan 'torenhuizen'. Hij schreef een inleiding en publiceerde foto's van Amerikaanse steden, gaf inzicht in de opvallende ontwerpen voor de Chicago Tribune, en toonde de vooruitstrevende ontwerpen van Duitse en Franse architecten. Kunst- en architectuurcriticus Adolf Behne schreef in hetzelfde nummer een bijdrage over 'De Duitse torenhuisbouw'. Van Berlage werd zijn ontwerp van het Hofplein getoond, een 'scryscaper in knusse Hollandsche proprieties'.

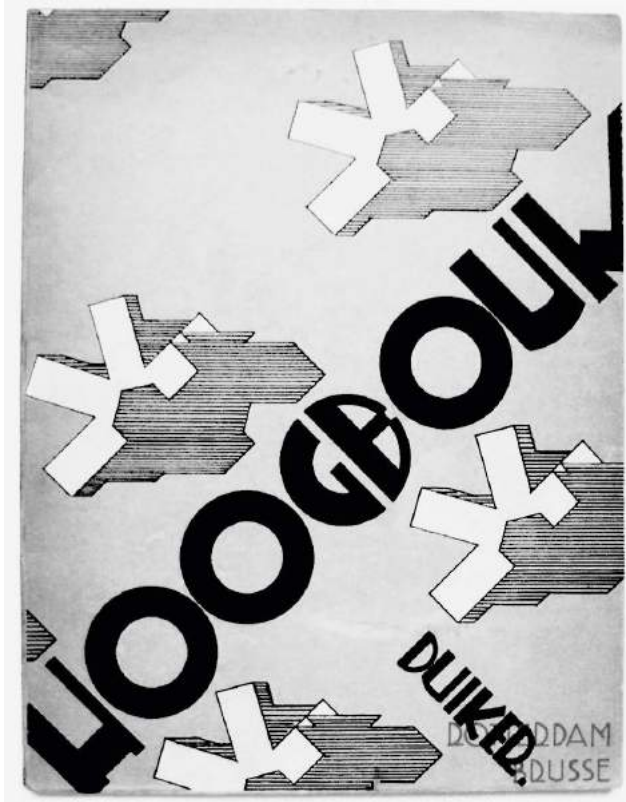
De katholieke architect Alphons Siebers, die het nummer in *De Maasbode* besprak, stond niet onsympathiek tegenover hoogbouw. Hij meende dat het opvoeren van de bouwhoogte soms als natuurlijk kon worden aanvaard, en daarom was het plan van Le Corbusier in het nummer 'niet zoo flagrant in strijd met de eischen van redelijken stadsaanleg als op het eerste gezicht zou kunnen worden vermoed'. De Frans-Zwitserse architect Le Corbusier was een fervent aanhanger van hoogbouw. Toch was het moment allerminst rijp voor beleidsmakers om concreet aan hoogbouw te denken. Die hadden angst voor een financiële strop. Het nummer van *Wendingen* bood slechts stof tot nadenken. De economische malaise in die jaren zorgde ervoor dat niemand veel geld wilde investeren in gebouwen die misschien niets zouden opleveren. Wijdeveld maakte zelf talloze ontwerpen die allemaal in de kast bleven liggen, maar die nu wel getuigen van een opmerkelijke visie.

Belgische pioniers

Jonge architecten in die tijd zagen de noodzaak van hoogbouw in, maar kregen geen mogelijkheid om iets te bouwen. De later invloedrijke Cor van Eesteren schreef over de Amerikaanse torenhuizen en maakte zich warm voor het onderwerp. Pas tegen het einde van de jaren twintig werd hoogbouw echter langzaam als een reële mogelijkheid gezien om de woningnood te bestrijden en om in de eindeloze zee van huizen in de stad bepaalde accenten te plaatsen. Opvallend genoeg was het in België waar voor het eerst werd overwogen om tot hoogbouw over te gaan. De Boerentoren in Antwerpen van Emiel van Averbek, Jos Smolderen en Jan Vanhoenacker werd een onderwerp dat de gemeederen behoorlijk bezighield. De stad was bovenal bang dat het hoge

Johan Polet, Omslag van het tijdschrift *Wendingen* (5, 1923) over Torenhuizen. Bron: Collectie auteur





gebouw zou concurreren met de nabijgelegen kerktorens. De eerdergenoemde Nederlandse architect Berlage, een autoriteit in die jaren, werd om zijn mening gevraagd. Hij zag geen problemen en meende dat het gebouw niet zou wedijveren met de bekende religieuze monumenten van de stad. Berlage zag een stad als een levend organisme dat zich aan moderne eisen moest aanpassen. Deze opvatting werd hem niet door iedereen in dank afgenomen. Sommigen vonden dat Berlage geen recht van spreken had omdat hij geen Antwerpse 'sinjoor' was, en dat het niet alleen om het zien maar ook om het voelen ging. De bouw werd echter niet gestopt. De toren die in de knik van de verbingsstraat tussen het station en het stadscentrum werd geplaatst, werd al snel een belangrijk baken in de stad. Het gebouw was echter een eenling. Pas in de jaren vijftig werd aan een nieuwe toren gedacht. Vanaf 1950 werkte Renaat Braem met een team van architecten aan de ontwikkeling van een administratief gebouw: de Politietoren was in 1958 klaar.

Moderniteit, maar met mate

Nadat Antwerpen de sprong in de hoogte had gewaagd konden in Nederland havensteden als Rotterdam en Amsterdam niet achterblijven. In de eerste werd het initiatief genomen tot de bouw van de eerste galerijflat. Willem van Tijen ontwierp die samen met het bureau van Brinkman en Van der Vlugt, architecten van de bekende Van Nelle fabriek, in de Bergpolder. Het stalen frame van het negen verdiepingen tellend bouwwerk gaf aan het geheel een luchtige uitstraling. De moderniteit van de architectuur werd visueel gecompenseerd door de lagere bakstenen bebouwing. Hieruit blijkt dat er duidelijk sprake was van angst voor te radicale, stalen of betonnen oplossingen die het stadsbeeld zouden aantasten.

Hetzelfde gold ook voor Amsterdam. In het plan Zuid van Berlage kreeg J.F. Staal de gelegenheid om hoogbouw te realiseren. Hiervoor had hij wel een strijd moeten voeren. Het plan is van 1926, maar pas in 1929 werd hoogbouw in Amsterdam toegestaan. De angst dat dergelijke bouwwerken het stadsbeeld zouden ruïneren was te groot. De 12 verdiepingen tellende flat aan het Victorieplein werd in 1932 opgeleverd en vormde een wig in het stadsplan. Het glazen trappenhuis in het midden van de gevel gaf elan aan het

gebouw dat op zich niet echt een uitdrukking van moderniteit was, maar een mooi beeld opleverde voor wie de nieuwe wijk binnenreed. Schrijver W.F. Hermans was gefascineerd door het gebouw en schreef er verschillende keren over. Een financieel succes was het niet. Staal maakte ook een ontwerp voor een hoogbouw van twaalf verdiepingen tegenover het Rijksmuseum, maar daaraan werd uiteindelijk door de Staat geen goedkeuring verleend.

Twee jongere bouwkundige ingenieurs die belangstelling voor het onderwerp kregen en wel naar een radicaal nieuwe oplossing zochten waren Jan Duiker en Jan Gerko Wiebenga. Vanaf 1928 gingen zij samenwerken, en maakten zij talloze studies voor hoogbouw. Wiebenga had tijdens een verblijf in Amerika al kennis kunnen maken met deze bijzondere manier van bouwen die hij ook in Nederland wilde introduceren: kwaliteitsflats die de bewoners gemeenschappelijke faciliteiten boden die ze elders maar moeilijk zouden vinden. Duiker werkte aan de plattegronden en de wijze waarop verschillende flatgebouwen met elkaar konden worden verbonden. Voor hem was het duidelijk dat het niet alleen moest gaan om afzonderlijke gebouwen, maar dat aan elkaar gesmede blokken tezamen een nieuw stadsbeeld moesten vormen. De stad moest worden getransformeerd wilde ze de toekomst aankunnen. Met hun voorstel traden ze in het voetspoor van de Amerikaanse architect Frank Lloyd Wright, die vanaf 1927 aan een plan voor vier torenflats in de Bouwerie in New York werkte. Het plan doet tevens denken aan het visioen dat de schrijver John Dos Passos in 1925 in zijn *Manhattan Transfer* van de metropool had opgeroepen. De wolkenkrabber van staal, glas, beton en tegels werd hierin als de bouwkunst van de toekomst gepresenteerd. Het plan van Wright, die overigens weinig ophad met hoogbouw, werd niet verwezenlijkt, maar twee jaar later maakte Raymond Hood zijn opzienbarende plan voor het Rockefeller Center, een cluster van maar liefst 19 gebouwen in het centrum van New York. Duiker kon alleen maar dromen van zo'n opdracht. Het mooi vormgegeven boekje dat Jan Duiker schreef en dat de treffende titel *Hoogbouw* kreeg, gaf een grote impuls aan de algemene belangstelling. Toch bleef het realiseren van plannen uiterst moeilijk. De Staat wilde absoluut niet in een dergelijke manier van bouwen investeren, en de eerste flat die Duiker en Wiebenga konden bouwen werd met privékapitaal gefinancierd. Ook projectontwikkelaars stonden over het algemeen nog niet te dringen. Banken en bedrijven begonnen aan het einde van de jaren dertig wel interesse in hoogbouw te krijgen. De Hollandse Bank Unie stond te dringen toen W.M. Dudok in 1939 een bouwwerk van 12 verdiepingen ontwierp voor aan de Coolsingel in Rotterdam. Zij wilde bureauhuizen, en nog voordat het gebouw was opgeleverd trokken ze erin.

Het Witte Huis in Rotterdam kan gelden als eerste poging tot citybranding in Nederland

Naoorlogse woningnood

Door de oorlog kreeg deze actie echter geen navolging, en na de oorlog was de belangstelling voor esthetische hoogbouw duidelijk afgenomen. De nadruk lag in hoge mate op de woningbouw. Daar werd wel gekeken naar hoogbouw, maar niet met het idee om wolkenkrabbers te ontwerpen, die als losse punten in de stad konden worden gebouwd. Door technologische ontwikkelingen zoals de lift was de hoge (galerij)flat een populaire en praktische oplossing geworden. Deze werd vaak in groepen of in linten door de stad gestrooid. Zij hadden, in vergelijking met de ontwerpen van voor

de oorlog, weinig iconische waarde, en werden uit architectonisch oogpunt nauwelijks de moeite waard gevonden. Toch werd ook daar geëxperimenteerd met nieuwe oplossingen. Als we denken aan de splitlevel flats die het bureau van Van den Broek en Bakema ontwierp, dan zien we gebouwen waarin vooral vanbinnen een opmerkelijk resultaat werd bereikt. In het *Hansaviertel* in Berlijn had dit bureau de eerste flat van dit type gebouwd. In 1960 werd in Delft de Elvira-flat van dertien lagen met dezelfde typologische indeling gebouwd, met maar één middengang per drie verdiepingen. Hoewel dit gebouw inmiddels geldt als een monumentaal ontwerp, stak de Nederlandse hoogbouw al met al toch nog altijd maar zwak af tegenover de ontwikkelingen elders.

Architecten kregen de etiketten van 'grootheidswaanzin' en 'fascistoïde' opgeplakt

Grootse plannen waren er natuurlijk wel. Aan de kust, in Noordwijk, wist Jan Wils een 70 meter hoog hotel te bouwen. Vele plannen, zoals dat van Wils en Wijdeveld, voor een pier met hoteltorens in Zandvoort, bleven echter op de plank liggen. Als we naar het Groothandelsgebouw in Rotterdam kijken dan zien we een gebouw dat wel groot maar niet hoog is. Door de constructie en door de weg die door het gebouw loopt werd het gebouw van Hugh Maaskant overigens wel een opvallende verschijning. Het provinciehuis in Den Bosch zou echter veel meer het etiket hoogbouw moeten krijgen. Dit 104 meter hoge betonnen bouwwerk op een brede voet – een oplossing die Van den Broek en Bakema ook voor de Aula in Delft hadden voorgesteld - werd nadat het in 1963 was opgeleverd echter veel bekritiseerd. De architecten, waaronder Maaskant, kregen de etiketten van 'grootheidswaanzin' en 'fascistoïde' opgeplakt.

Hoogbouw bleef dus decennialang omstreken in Nederland, waardoor er relatief weinig spannends waar te nemen viel in dit opzicht. In de jaren vijftig en zestig kregen de hoogbouwtorens in Milaan, namelijk die van BBPR en die van Gio Ponti, in de internationale tijdschriften veel meer aandacht dan wat er in Nederland gebeurde. Een uitzondering vormt de aanleg van de Bijlmermeer. Daar werd echter eerder gesproken van woonlinten en –kazernes dan van opvallende hoogbouw. Zodoende was de 'lage hoogbouw' meer een planologische kwestie geworden, in plaats van een echte uitdaging voor architecten.

Mentaliteitsomslag?

Het duurde tot in de jaren negentig dat hoogbouw in kringen van beleidsmakers plotseling wel als een reële optie werd gezien. De liften liepen sneller en jonge bewoners hadden niets tegen het wonen tussen de wolken; zij konden het uitzicht juist wel waarderen. Cityvorming kwam in de plaats van de jarenlange dominante opvattingen over stadsherstel. Planologisch gezien werd hoge hoogbouw nu eindelijk wel overwogen als een manier om nieuwe kernpunten in de vorm van iconische gebouwen in een stad te scheppen. Er werd dus een zekere strategie met hoogbouw verbonden. Het grote voorbeeld was natuurlijk de Kop van Zuid in Rotterdam waar een stelletje woon- en werktorens, inclusief de Siamese torens 'De Rotterdam' van OMA, met elkaar om aandacht strijdt. Beroemde internationale architecten mochten laten zien wat ze konden, maar vaak was het resultaat een slap aftreksel van wat ze in hun werk elders al hadden getoond. Bovendien is de relatie tussen de verschillende gebouwen niet duidelijk. Hetzelfde geldt

ook voor de Weena in dezelfde stad, dat als verbinding tussen het Centraal Station en het Hofplein was bedacht, maar dat in feite voor voetgangers van geen enkele betekenis is. Wellicht is de Zuidas in Amsterdam een beter voorbeeld. Door verdichting is daar een ander gevoel bereikt. Men loopt daar in de beslotenheid van de stad, langs winkels en horeca waar iets gebeurt, en is zich daardoor nauwelijks bewust van de hoogbouw, ook al weten we dat ze er is. Er is hier bovendien geen strijd om architectonische prestige tussen de onderlinge bouwwerken. Ze werken samen aan het scheppen van een stedelijk gevoel. En dat is natuurlijk het belangrijkste: het erkennen dat hoogbouw meewerkt aan het scheppen van een veelzijdige, harmonische en leefbare omgeving in de stad. Daarvoor is het noodzakelijk dat stadsplan en hoogbouw een onlosmakelijke samenhang vertonen.

Dit artikel heeft aangetoond dat Nederland wat betreft de concrete realisatie van hoogbouw altijd heeft achtergelopen, en het loopt nu nog altijd duidelijk achter. Het probleem van de stad wordt op allerlei manieren aangesneden, zoals talloze publicaties bewijzen, maar een echte visie over hoe die stad er in de toekomst zou moeten uitzien en hoe we dat kunnen bereiken is er nog niet. De maakbaarheid van de wereld is een beetje zoek geraakt. Duurzaamheid is misschien belangrijk geworden maar de sturende rol van de overheid is verdwenen en door marktwerking vervangen. Terwijl in China, waar hoogbouw geen architectonisch maar een planologisch probleem is, hele steden op hoogbouwformaat uit de grond worden gestampt, zijn wij nog steeds bezig met het scheppen van zogenaamde juweeltjes, die uiteindelijk als lelijke mormels in hun omgeving staan. Wij beschouwen de wolkenkrabber nog steeds teveel als een singulier fenomeen, losstaand en zich duidelijk architectonisch onderscheidend van de belendende bebouwing. Het begrip van de samenleving is grotendeels verdwenen in het hedendaagse ruimtelijke beleid. Zeker in de fysieke vorm van de stad komt een dergelijke visie op dit moment veel te weinig tot uiting. Nog steeds ligt de nadruk op de horizontale stad en niet op de verticale. Misschien is daar een taak voor de toekomst weggelegd. Als we begrijpen dat over honderd jaar de Randstad zodanig is verdicht dat Rotterdam en Den Haag aan elkaar zijn gegroeid, dan moeten we ook beseffen dat Delft het echte centrum is geworden, en daarbij kunnen we niet alleen maar afhankelijk zijn van de Straatjes van Vermeer.

Literatuurselectie

Aarts, M. & Maandag, B. (2000) Hoogbouw moet!/High-rise is a must!
Rotterdam: Stichting Wolkenkrabbers.

Koster, E. & Van Oeffelt, Th. (1997) Hoogbouw in Nederland/High-rise in the Netherlands. Rotterdam: Nai.

Herman van Bergeijk (H.vanBergeijk@tudelft.nl) is een aan de TU Delft verbonden architectuurhistoricus die zich vooral op het gebied van de Nederlandse architectuurgeschiedenis tussen de twee wereldoorlogen beweegt. Hij heeft onder meer boeken over H.P. Berlage, W.M. Dudok, Jan Wils en Jan Duiker gepubliceerd.



'DIT IS DEN TERMINUS'



EEN INTERVIEW MET DE MAAKSTER VAN RABOT

RABOT is een film over een toren en de mensen die er wonen. Maar ook over armoede, over vergankelijkheid en onverschilligheid, over springen en vliegen. AGORA ging op bezoek bij filmmaakster Christina Vandekerckhove, die drie jaar werkte aan dit portret over de sloop van een sociale woontoren in Gent.

AGORA: Wat het uitgangspunt van deze film zo sterk maakt, is de universaliteit van sociale woontorens: elke stad heeft wel zo'n wijk en het blijft fascinerend wat er achter de façades gebeurt. De film confronteert ons met een problematiek uit onze eigen achtertuin die we soms liever niet zien. Terwijl je regelmatig hoort dat zo'n sociale woonwijk bij het ontstaan echt een prestigeproject was, blijft het moeilijk om de vinger te leggen op waar het dan precies fout begint te gaan.

Christina Vandekerckhove: Het waren inderdaad vaak projecten die utopisch begonnen, ontworpen door bekende architecten, maar die achteraf niet zo goed aflopen. Dat was ook bij de Rabottorens het geval: mensen stonden in 1972 bijna in de wachtrij om er te komen wonen. Sommige van die originele bewoners zitten ook in de film en hebben de hele evolutie meegemaakt. Maar als filmmaker blijf ik het moeilijk vinden om te verklaren wat er dan precies mis is gegaan. De mensen spreken vaak over het wegvallen van sociale controle, het verdwijnen van de conciërges (aan het eind was er nog maar één voor de drie blokken), het gebrek aan onderhoud van de gebouwen, en het verdwijnen van het parlofoonstelsel waardoor iedereen zomaar de blokken binnen kon. En dat gebeurde ook echt veel: als ik me tijdens het filmen onveilig heb gevoeld, dan was het door mensen van buitenaf die in de blokken kwamen rondwalen, dealen, op het dak zitten... en er kwamen ook daklozen slapen in de gebouwen. Het was ook

een plek waar de sociale huisvestingsmaatschappij onderdak gaf aan mensen die bijvoorbeeld lang op straat hebben gewoond, uit de gevangenis komen, of psychiatrische problemen hebben. Dat kan ik alleen maar toejuichen, want iedereen verdient een dak boven zijn hoofd. Maar het samenleven van mensen die soms niet gewend zijn om op die manier te wonen, maakte het extra moeilijk. De bewoners vertellen ook over de beginperiode, dat er vooral mensen uit de arbeidersklasse woonden. "Toen had iedereen een job, kwamen we allemaal 's avonds thuis, iedereen zat samen op de trap met een thermos koffie, we kwamen bij elkaar op bezoek." Maar door de werkloosheid en de instroom van bewoners die geen Nederlands konden, werd het sociaal contact veel minder. Er ontstond ook een dynamiek waarbij mensen een verklaring zoeken voor de veranderingen, ze zochten een zondebok en dat was dan vaak die 'vreemdeling'. Ik denk dat al die ingrediënten samen ervoor zorgen dat het een erg moeilijke cocktail wordt.

Wat ik me als ontwerper dan blijf afvragen is ook in hoeverre de sociale problemen te maken hebben met de architectuur van het gebouw, met het ontwerp van de blokken.

Wat me wel opviel was dat de appartementen zelf heel licht zijn, ze hebben grote ramen en een hoog plafond. Ze waren ruimer dan de nieuwe appartementen die nu gebouwd worden. Overal was wel nog enkel glas en het gebouw was wel verouderd. Er was ook geen balkon. Op het gelijkvloers was wel een gemeenschappelijke

ruimte, maar die werd opengehouden door een groepje bewoners en niet iedereen voelde zich daar welkom. Er was ook iets mis met de plaatsing van de blokken, zeker blok 2 omdat het naar het noorden was gericht. Daarom was de indeling van het gebouw aangepast waardoor de liftkokers op een rare plaats zaten en er met tussenverdiepen was gewerkt. Om naar het achtste verdiep te gaan moest je dus de lift nemen naar verdiep 7 of 9 en dan nog een trap. Op den duur vond ik zelf wel de weg, maar mijn camera- en klankman moesten altijd vragen hoe ze ergens konden komen. Maar ik denk dat het meer te maken heeft met onderhoud: de liften waren vuil, er was op geschreven, het gebouw verloederde echt en dat werkte ook mentaal op de mensen. Ik heb bijvoorbeeld de brievenbussen in de inkomhal nog intact geweten, maar eens er één van de deurtjes afgebroken was, ontstond er een soort van lawine. Tegen dat ik gedaan had met filmen, was geen enkele brievenbus nog heel. Nadat de huisvestingsmaatschappij tien jaar geleden de beslissing had genomen om de blokken te slopen, is er niet veel meer gedaan aan de gebouwen en ik weet niet of dat een goeie keuze was. In zo'n periode kan er wel nog heel veel verloedering gebeuren.

Wat op verschillende manieren sterk naar voor komt in de film, is inderdaad hoe iets heel snel zijn waarde kan verliezen. De beelden van de sloopkraan die dat stoere beton vernielt en hoe de wapeningsstaven en het materiaal echt tot afval worden, het geluid van de wind die door de lege ruimte speelt, maar ook de scène met de opkoper die na het overlijden van een bewoner zijn inboedel komt ophalen.

Die scène vond ik heel belangrijk om te filmen, ook al was het juridisch niet eenvoudig. Ze toont echt de vergankelijkheid van de dingen. Ik kende Marc goed, die daar woonde, en ik wist dat hij heel veel waarde hechtte aan zijn appartement en zijn meubeltjes, maar ik wist ook dat die opkopers daar niets van waarde gingen vinden. Dus door die gebeurtenis te filmen wou ik de relativiteit weergeven van het leven, van het komen en gaan in de woonblokken.

Iedereen is zijn deur beginnen toedoen, en toen was het gedaan

Dat gevoel van waardeverlies zou ook kunnen slaan op de personages in de film. Wat de film zo laat binnenkomen bij mensen is dat hij hen een spiegel voorhoudt, de herkenning bij het zien van de bewoners en hoe ze hun best doen om iets van hun leven te maken. Je krijgt het gevoel dat het ook jou zou kunnen overkomen.

In de eerste recensie die ik kreeg, had inderdaad iemand geschreven "we zitten ernaar te kijken, maar voor je het weet zit je zelf in die situatie". En het klopt wel dat veel van de bewoners in die blokken gewoon heel veel pech hebben gehad, of weinig kansen hebben gekregen in het leven. En eens je daar moet gaan wonen, want het is vaak niet echt uit eigen keuze, heb je nog veel minder opties. Ik heb bij het maken van de film heel veel met mensen gesproken, en het viel wel op dat veel van de personages echt een moeilijke thuissituatie hadden of heel traumatiserende dingen hebben meegemaakt. Het is vaak ook een vicieuze cirkel, en dan stel ik me de vraag: hoe gaan we die spiraal eens kunnen doorbreken?

In de structuur van het verhaal zit ook een sterke spanning tussen het vrijheidsgevoel dat zo'n toren oproept met zijn utopische beloftes en weidse uitzicht, en de realiteit van gevangen zitten, wat één van de bewoners een 'volière' of vogelkooi noemt. Dat roep je

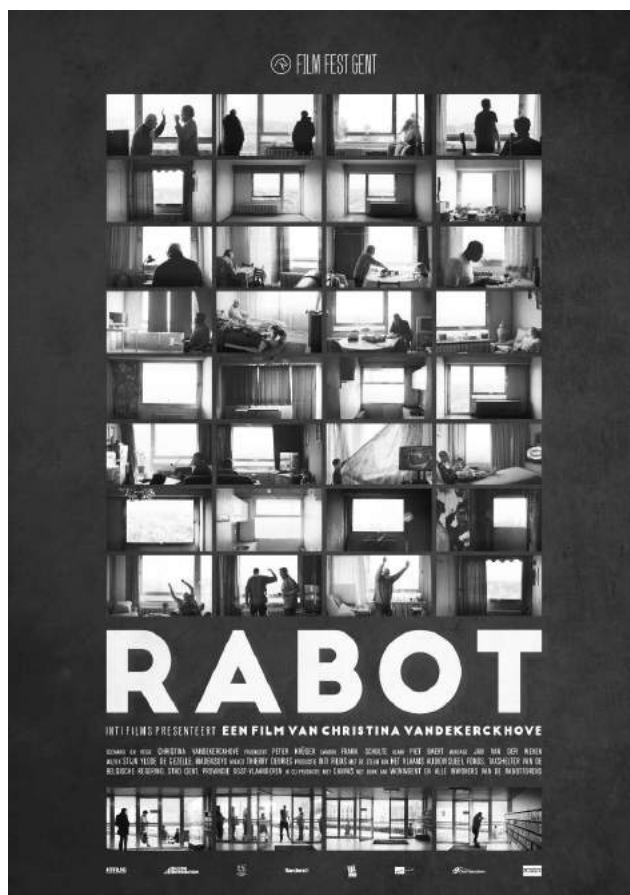
op in de film door te beginnen met het 'vallen' en te eindigen met de vlucht naar boven.

Het hoofdpersonage dat ik portretteer in de film, zijn echt de blokken zelf. Ik was ook gefascineerd door de vergankelijkheid ervan, het feit dat ze zouden verdwijnen. Daarom begint de film ook met het einde, met de sloop van het beton. Ik vertrek eigenlijk vanuit dat geraamte, die structuur van vakjes, waar mensen ingestopt worden en mensen weer weggaan. Vanuit die ruimtes vertel ik dan het verhaal van de bewoners. Ik wou dat onveranderlijke, dat stramme van dat blok ook vatten door geen camerabewegingen te gebruiken in de film. Daarom komen er maar twee bewegingen in de film: in het begin de sprong, omdat ik gehoord had dat de blokken ook bekendstonden als plekken om te springen. En aan het eind de vlucht naar boven die zegt 'het komt allemaal wel goed'.

Ik geloof dat schoonheid schoonheid genereert

Het repetitieve van zo'n appartementsblok is inderdaad heel fascinerend, en vooral hoe de verschillende bewoners dan toch vanuit hun diverse achtergrond die ruimtes aankleden en invullen. Zeker in architectuurfoto's wordt die persoonlijke invulling vaak net weggestript en zie je alleen maar designmeubels en steeds dezelfde lampen.

Dat stoort me soms in architectuurfoto's, terwijl het me echt interesseerde als maker, om de mensen ook te portretteren door middel van hun interieur. Iedereen leeft anders in hetzelfde appartement. En ook wat overbleef nadat de mensen weg waren, vertelde veel over hen: welk behang er nog hangt, de afdruk van de kadertjes die er hebben gehangen, de tapijten die er hebben gelegen. Ik denk dat dat beeld, van het blok dat helemaal gestript



Eén van de rabottorens.
Foto: Stijn Hosdez (Flickr)



was en waar je de gekleurde muren zag en de lampenkapjes, ook veel andere kunstenaars en fotografen heeft geïnspireerd.

Wanneer en waarom is eigenlijk beslist om de torens te slopen?

De sociale huisvestingsmaatschappij WoninGent heeft eerst de optie onderzocht om de torens te renoveren, de buitenschil aan te pakken en er dubbel glas in te steken. Maar toen bleek dat de renovatiekosten evenveel zouden zijn als het strippen van de blokken en het bouwen van nieuwe woningen. Wat men nog niet wist was dat de blokken ook vol asbest zaten, wat natuurlijk een enorme meerkost is geweest om te verwijderen. Maar men heeft toen dus gekozen om de blokken te slopen, ook al waren ze nog niet eens afbetaald. De stad is ze nu dus nog steeds aan het afbetalen, en ze zijn al afgebroken.

Als ge een volièrè hebt, en ge steekt teveel vogels in dezelfde volièrè, pikken ze mekander dood

En nu worden de blokken vervangen door een nieuw project. Komen daar enkel sociale woningen?

Ja dat klopt, er komen opnieuw appartementen, maar geen hoogbouw meer. Ik denk dat de appartementen nu ook een balkon zullen hebben, en er is ook meer gedeelde polyvalente ruimte voor de bewoners. Maar ik weet niet of het een goede keuze is om enkel sociale woningen te bouwen, ik denk niet dat de concentratie van mensen zo goed werkt. Ook op vlak van architectuur vind ik het nieuwe project een gemiste kans. Ik geloof in heel mooie architectuur voor sociale woningbouw omdat schoonheid dingen verzacht, ik geloof in esthetiek. Omdat die woningen goedkoop moeten zijn kiest men altijd voor grijs, voor lelijke liften, terwijl we voor onszelf wel mooie appartementen zouden bouwen. Waarom

werkt men niet met hout, met groen? Ik denk dat wanneer je mensen in een mooie omgeving laat wonen, de verloedering minder zou zijn. Ik geloof dat schoonheid schoonheid genereert.

Ik kan me inbeelden dat de film erg confronterend is om te zien, niet alleen voor de kijker maar vooral voor de personages zelf en voor de mensen die verantwoordelijk zijn voor de blokken. Hoe reageerde de huisvestingsmaatschappij WoninGent, en de sociale organisaties die in de torens werkten, op de film?

De eerste reactie van de sociale huisvestingsmaatschappij kwam van de mensen die echt in de torens werkten, en was heel positief: "laat u niet wijsmaken dat deze film niet goed zou zijn of niet waarheidsgetrouw, want dit is het echt". Maar toen enkele mensen op het bureau mijn teaser zagen waren ze in eerste instantie niet tevreden. Ook de burgemeester heeft zijn kat naar de première gestuurd. Die teaser bevat natuurlijk ook vrij harde beelden en daardoor ontstond veel weerstand. Maar een paar maanden geleden is heel WoninGent gaan kijken naar de film en kreeg ik veel berichten van de mensen die er werken, met de boodschap dat men dit verhaal zeker zou meenemen om te zien wat er beter kan. Ik wist natuurlijk wel bij het maken van deze film dat ik een paar mensen tegen hun schenen zou schoppen, maar het is wel positief dat de directie van WoninGent er uiteindelijk echt iets mee wil doen.

Ook de reacties van de personages zelf zijn heel positief. Ik kreeg in het begin vaak de reactie "er zijn hier al journalisten geweest, er is hier al gefilmd, maar het echte verhaal is nog nooit verteld, men toont alleen maar het positieve. Maar we willen dat de mensen weten hoe het echt is om hier te wonen." De positieve reacties achteraf bevestigen dat de film echt 'de stem van de blok' vertegenwoordigt, men heeft het gevoel dat die echt de waarheid toont.

Rabot is ook uit op DVD en speelt vanaf 6 september in filmzalen in Nederland

Griet Juwet (griet.juwet@vub.be) is onderzoeker bij Cosmopolis (Vrije Universiteit Brussel) en redactielid bij AGORA.

STADSVERNIEUWING VOOR DE STAD VAN DE TOEKOMST



Hoogbouw? Altijd goed voor een levendige discussie, maar helaas al te vaak in zwart-wit. Hoe vaak kregen we niet de vraag of 'de bouwmeester nu voor of tegen hoogbouw was'? Een a priori standpunt houdt geen steek, want er bestaat geslaagde en mislukte hoogbouw, net zoals dat het geval is met laagbouw wijken. Goede hoogbouw vergt een hele evenwichtsoefening. Het is van belang de inpassing in de omgeving veel aandacht te geven. De functies in de sokkel moeten een levendige meerwaarde bieden aan de stad en bijdragen aan de activering van het omliggende openbaar domein. Daarnaast moet er sprake zijn van functionele en sociale mix: wonen combineren met voorzieningen, kantoren en horeca, en in het woongedeelte een diversiteit aan bewoners proberen aantrekken. Ook moet rekening worden gehouden met botsende belangen tussen schaalniveaus. Op stedelijke schaal kunnen hoge gebouwen het stadslandschap versterken terwijl er op lokale schaal maatregelen nodig zijn om een hinderlijk microklimaat (schaduwwerking, windhinder) te vermijden. In de tweede helft van de 20e eeuw zijn er in vrijwel elke westerse stad hoge concentraties uniforme woontorens verschenen. Deze laatmoderne wijken, met aandacht voor 'groen, licht en lucht', werden toen gezien als een significante verbetering in de woonomstandigheden voor de bewoners van de onhygienische 19e-eeuwse buurten, en golden bovendien als structurele oplossing voor het nijpende woningtekort. Inmiddels hebben ze echter regelmatig te maken met sociale problematieken. De Peterboswijk in Anderlecht, bijvoorbeeld, haalde recent nog het nationale Belgische nieuws vanwege de oprukkende samenlevingsproblemen: rondhangende jongeren die de politie aanvallen, drugs, vandalisme. Peterbos is een hoogbouwwijk die uitsluitend bestaat uit sociale huurwoningen en volledig geïsoleerd ligt van de rest van de stad. Er zijn weinig toegangswegen en tussen de appartementsblokken liggen smalle ingesloten openbare ruimtes met parkeervlakken, groen en enkele speeltuinen. Op de gelijkvloerse verdiepingen had je vroeger voorzieningen, maar die zijn vandaag grotendeels verdwenen. Hierdoor valt de verbinding tussen het horizontale vlak van de publieke ruimte met het verticale van de toren weg. Wanneer de sociale controle vervolgens afneemt, trekt dat overlastgevend jongeren aan die altijd achterkantplekken zoeken in de stad.

Vandaag worden hoogbouw wijken al te vaak gestigmatiseerd. Hoogbouw op zich is niet de boosdoener, wel de veelvuldige herhaling ervan die vervalt in éénzijdigheid en een gebrek aan complexiteit en stedelijkheid. Een te grote concentratie van één soort woningen (hoogbouw), publieke ruimte die van niemand en van iedereen is, gecombineerd met één type bewoners (sociale huurders). Het klopt ook niet dat er een directe link bestaat tussen de sociale en ruimtelijke problemen. Het is niet waar dat hoogbouw wijken alleen maar kunnen leiden tot crimineel gedrag. Er bestaan sociale hoogbouw wijken waar je dat niet hebt, en omgekeerd bestaat er evengoed crimineel gedrag met drugshandel

in groene buitenwijken met particuliere woningen.

Dat we dergelijke wijken vandaag zo niet meer zouden bouwen, staat wel vast. De ingrediënten van de hedendaagse stadswijk zijn stedelijker: verweving van functies, menging van soorten bewoners in éénzelfde wijk en een variatie van buitenruimtes die bewoners zich kunnen toe-eigenen. Maar hoe pakken we de transformatie van modernistische stedenbouw naar hedendaagse stedelijke leefbuurten aan? In de Modelwijk in Laken, ook een redelijk geïsoleerde sociale hoogbouw wijk, bieden de woontorens na de renovatie van de voorbije jaren een grotere diversiteit aan types appartementen. Het openbaar domein is heraangelegd en er zijn publieke voorzieningen bijgebouwd: een uitbreiding van het cultureel centrum, een nieuw sociaal restaurant waar alle Brusselaars welkom zijn. In de Papenvestwijk in het centrum van Brussel gaan de vijf sociale hoogbouw blokken tegen de vlakte en worden ze vervangen door een gemengde woonwijk van sociale huurwoningen en middenklasse-appartementen in volumes van verschillende hoogtes.

Hoe Peterbos zal evolueren, zal worden uitgetekend via het duurzaam wijkcontract. Het is uitkijken naar de ruimtelijke ingrepen die de volgende 5 jaar zullen plaatsvinden met de beschikbare 15 miljoen euro. In Brussel werd de zone voor stedelijke herwaardering in 2016 namelijk uitgebreid tot wijken in de tweede kroon, waardoor de laatmoderne hoogbouw wijk Peterbos voortaan ook in aanmerking kan komen voor gewestelijke subsidies. Traditioneel voeren wijkcontracten aantoonbare verbeteringen door in sociaal-economisch zwakke 19de-eeuwse wijken, maar inmiddels is het duidelijk dat de stadsvernieuwing van onze steden daar niet kan ophouden. Tal van wijken die gebouwd zijn in de tweede helft van de twintigste eeuw zijn nu ook toe aan opwaardering. Ze zijn uitgeleefd en kennen soms meer kansarmoede dan centralere wijken. Bovendien lenen ze zich voor verdichting, een noodzaak die zich nog teveel op het stadscentrum richt, louter vanuit vastgoedrendement. We hebben dus nood aan vernieuwing van de stadsvernieuwing, want met de gebruikelijke recepten die werken in een traditioneel weefsel van gesloten bouwblokken kunnen we niet aan de slag in het disparate stadslandschap van de twintigste-eeuwse gordel. Het is tijd om van de eenzijdige moderne stad een echte stad maken.

Kristiaan Borret (kborret@perspective.brussels) is bouwmeester maître architecte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds 2015. In opdracht van de Gemeente Amsterdam is hij Supervisor Oostenburg.
Ann De Cannière (adecanniere@perspective.brussels) werkt sinds 2017 in het team bouwmeester maître architecte en volgt onder meer masterplannen en wijkcontracten op.

INTERVIEW MET LEO VAN BROECK EN FLORIS ALKEMADE

Jorn Koelemajj, Demi van Weerdenburg & Clemens de Olde



COÖPERATIEF VERDICHTEN

'Nu nog vrijstaand bouwen is crimineel'. Met deze uitspraak deed Vlaams bouwmeester Leo Van Broeck eind 2017 het nodige stof opwaaien. Zijn Nederlandse evenknie, Floris Alkemade, benadrukt regelmatig dat Nederland weer meer moet gaan inzetten op stedelijke ontwikkeling buiten de Randstad. Kortom, twee mannen met een scherpe toekomstvisie op het gebied van (sociaal-)ruimtelijke ordening. Hoog tijd voor AGORA om een interview met beiden te organiseren en eens te informeren welke rol hoogbouw eigenlijk vertolkt binnen hun plannen.

De functie van Rijksbouwmeester gaat in Nederland liefst terug tot het jaar 1806, al was de officiële titel toen nog 'architect des konings,' en is het takenpakket sindsdien wel wat veranderd. Vlaanderen kent pas sinds 1998 een Bouwmeester. Anno 2018 zijn de functies en verantwoordelijkheden van respectievelijk Van Broeck en Alkemade op een aantal punten zeer vergelijkbaar. Beiden moeten zij toezien op de stedenbouwkundige inpassing en architectonische kwaliteit van overheidsgebouwen, en gelden daarbij als de belangrijkste adviseurs van hun respectievelijke regering op het gebied van de gebouwde omgeving. Aan de hand van het selecteren van ontwerpers, of het uitschrijven van open prijsvragen voor ruimtelijke planningsopgaven, oefenen zij, gedurende een termijn van vier jaar in Nederland en vijf jaar in Vlaanderen, invloed uit op het toekomstige aanblik van steden en regio's van de Lage Landen. Ook zwengelen zij graag publieke debatten aan, waarbij zij proberen bestuurders, burgers en buitenlui te prikkelen om op kritische wijze mee te denken over de impact op onze woon- en werkomgeving van grote maatschappelijke uitdagingen en ontwikkelingen.

Tijdens het interview zeggen Van Broeck en Alkemade hierover het volgende:

LVB: 'Uiteindelijk mogen we van alles roepen, want we zijn partij-onafhankelijk en hebben geen echte macht. We adviseren alleen. We zijn meer een soort kritische motor eigenlijk.'

FA: 'Wij beschikken over een neutrale, brede en creatieve blik die nodig is in het politieke krachtenveld. Waar politici met tegenstrijdige idealen vaak botsen, zijn wij in staat om breder en meer oplossingsgericht over kwesties na te denken.'

Vanwege moeilijk af te stemmen agenda's interviewden we beide bouwmeesters afzonderlijk in Brussel en Rotterdam. We legden ze dezelfde vragen en stellingen voor ten aanzien van het thema van dit nummer: Hoogbouw.

Hoogbouw: nut of noodzaak?

AGORA: 'Een van de kwesties die politiek gevoelig ligt is de mogelijke keuze voor verdichting en hoogbouw. Hoe staan jullie hier vanuit jullie raadgevende positie tegenover?'



Leo Van Broeck studeerde in 1981 af als ingenieur architect aan de KU Leuven. Sinds 2006 is hij daar professor architectonisch en stedenbouwkundig ontwerpen. In 2007 richtte hij samen met Oana Bogdan het architectenbureau Bogdan & Van Broeck op, een kantoor dat sterk gericht is op onderzoek en zich onderscheidt door een actief maatschappelijk engagement. Daarnaast was Van Broeck van 2013 tot 2016 voorzitter van de Koninklijke Federatie van de Architectenverenigingen van België (FAB). Op 1 september 2016 nam architect Leo Van Broeck de functie van Vlaams Bouwmeester op.

Floris Alkemade is architect en stedelijk ontwerper. Na zijn afstuderen bij Rem Koolhaas aan de TU Delft was hij 18 jaar lang verbonden aan het bureau OMA, waarvan de laatste 7 jaar als partner. Sinds 2008 leidt Floris Alkemade zijn eigen bureau FAA met projecten in binnen- en buitenland. Sinds september 2015 is Floris Alkemade Rijksbouwmeester. Hij combineert zijn rijksbouwmeesterschap met zijn werk voor zijn bureau FAA en zijn lectoraat aan de Academie van Bouwkunst.



FA: 'Er zal de komende decennia in Nederland heel veel bijgebouwd moeten worden. De verwachting is dat er ongeveer een miljoen extra woningen nodig zullen zijn. Die moeten we natuurlijk niet in de open gebieden tussen de steden gaan bouwen, want dan verliezen we veel landschappelijke kwaliteit. Verdichting is dus inderdaad noodzakelijk, bouwen in bestaand bebouwd gebied is de opgave voor onze generatie. Tegelijkertijd zie je ten opzichte van vroeger veel meer eenpersoonshuishoudens, en kampen veel Nederlanders – zowel ouderen als jongeren – met eenzaamheid. Dat zijn zaken die je uiterst serieus moet nemen, ook bij het bouwen van woningen. Door bestaande woonwijken te verdichten en te transformeren, kun je hier aan werken. Het mes snijdt aan twee kanten.'

LVB: 'Er wordt vaak gezegd dat fermettes, boerderettes en vrijstaande villa's in het DNA van de Vlaming zou zitten, en dat 'we' daarom niet geschikt zouden zijn om in hoogbouw te wonen, maar dit is echt onzin. Vroeger had je dorpen met veel hogere dichtheden. De ruimtelijke structuur waar we momenteel mee kampen is het gevolg van bewuste politieke keuzes in de tweede helft van de twintigste eeuw. Door het subsidiëren van auto's en bouwpercelen zitten we nu met een peperduur ruimtelijk patroon, met recordlengtes aan files en het duurste openbaar vervoernetwerk in Europa, en hebben we van alle Europese landen het kleinste percentage aan natuur. Tegelijkertijd verwachten de mensen veiligheid en voorzieningen in de steden, waar zij werken en recreëren, terwijl ze daar geen lokale belasting betalen. We hebben in Vlaanderen het platteland vermoord, en we hebben de steden vermoord.'

'Er is dus wel nood aan rigoureuze verandering in ons ruimtelijk beleid, maar ik zou niet willen zeggen dat hoogbouw noodzakelijk is. De huidige prognoses voor demografische groei in Vlaanderen vallen echt wel mee. Dit kunnen we bijna in ons huidige bebouwingspatroon verwerken. Ik denk dus niet dat we daarvoor heel veel hoogbouw nodig hebben, maar wel hogere bouw. Op genoeg plekken in dit land is hoogbouw trouwens wel de beste keuze, maar het is belangrijk dat het op de naastgelegen kavels wordt afgewisseld met midden- of laagbouw. Je moet geen labyrint gaan bouwen met overal 200 meter hoge muren om je heen.'

FA: 'We moeten niet vergeten dat het belangrijk is om de bestaande stad voortdurend van impulsen en onderhoud te voorzien. We moeten proberen om met één investering, twee doelen te dienen. Vernieuwing in de stad (bijvoorbeeld een nieuw hoogbouwproject, red.) realiseren op locaties waar er nood is aan 'verbetering'. Als je dat goed inpast, kun je steden zo verdichten dat het voor iedereen een verbetering is. Inclusiviteit is daarbij belangrijk: wat is de achterliggende sociale agenda waarmee je de stad wil gaan aanpakken? Die agenda is enorm verrijkend omdat die verder gaat dan de normale projectontwikkelaarsmethodiek. De stad wordt hier uiteindelijk veel gelaagder en aantrekkelijker van. Kijk maar naar onze historische binnensteden waar generatie na

generatie aan gesloopt, gesleuteld, gebouwd en verdicht is.'

'Hoewel 'de hoogte in bouwen' zeker niet overal de oplossing is, brengt het op de juiste locaties wel veel voordelen met zich mee: het is milieuvriendelijker qua energieverbruik, en leidt in potentie tot veel positieve stedelijke activiteit. Het is vooral belangrijk goed rekening te blijven houden met de veranderende woonbehoeften van verschillende bevolkingsgroepen, en na te denken over een veel rijker pallet aan verschillende woningtypologieën, in plaats van te veel van hetzelfde te bouwen zoals momenteel in China of India veel gebeurt.'

We hebben in Vlaanderen de steden vermoord, en we hebben het platteland vermoord

Onterecht eenzijdig imago

AGORA: 'Toch zijn veel Nederlanders en Vlamingen nog altijd zo gehecht aan hun eigen huis met tuin, en moeten zij er niet aan denken ergens op een flatje te wonen. Waar heeft hoogbouw wel of geen kans van slagen, en hoe zorg je voor de nodige mentaliteitsomslag als het om verdichten gaat?'

LVB: 'Er bestaan veel misverstanden over hoogbouw. Het is eigenlijk belachelijk om er mordicus voor of tegen te zijn. Er bestaat namelijk heel veel goede, en heel veel slechte hoogbouw, net zoals er veel goede en slechte laagbouw bestaat. In Vlaanderen staan veel konijnenkoten van appartementen, en daardoor heeft hoogbouw een slechte reputatie. Ook is er in het verleden te vaak sprake geweest van concentraties van kansarme groepen, wat heeft geleid tot 'gettovorming'. We hebben te weinig appartementen gebouwd die kunnen concurreren met het comfort van de verkaveling (de Vlaamse benaming voor 'nieuwbouwwijk', red.). Uiteindelijk gaat het om de stedenbouwkundige kwaliteit van de omgeving, en is de vraag die centraal staat: 'voor wie bouw je, en hoe pak je dat aan?' Mensen zijn de nuance vaak een beetje kwijt, en staan te weinig stil bij het hoe en waarom.'

FA: 'Het heeft inderdaad voor een groot deel met ontwerp en omgeving te maken. Het vreemde is dat hoogbouw in een te open omgeving vaak als unheimisch wordt gezien, terwijl het beeld heel anders wordt wanneer het gaat om een hele dichte stedelijke omgeving. In alle gevallen geldt dat het ontzettend belangrijk is om na te denken over hoe het maaiveld – de begane grond – wordt ingericht. We moeten leren van de fouten uit het verleden.'



Het Strijkijzer in Den Haag torent hoog uit boven de historische bouwlagen van de stad.
Foto: Roel Wijnants.

Een groot probleem bij de Bijlmerflats in Amsterdam bijvoorbeeld, die zich niet zo populair hebben gemaakt, is dat de begane grond niet goed werd ingericht, uit garageboxen bestond, waardoor mensen zich snel onveilig begonnen te voelen. Het Klusflatproject (in 2013), waarbij mensen heel goedkoop een flatje in de Bijlmer konden kopen en dit onder begeleiding vervolgens naar eigen wens konden verbouwen en opknappen, heeft aangetoond dat een structuur die eerder als onmenselijk werd gezien, nu heel anders gebruikt wordt en opeens weer gaat ademen en gaat leven. Juist in de voormalige garageboxen zijn nu uiterst aantrekkelijke woningen over twee verdiepingen ontstaan. Op deze manier werd hoogbouw op een gestigmatiseerde locatie opeens aantrekkelijk voor jonge ondernemende starters, en dit is dus een voorbeeld van zo'n mentaliteitsverandering. Mooi ook om te zien dat de vroegere afschuwwekkende flats nu daardoor een verrassende schoonheid en vrijheid ontwikkelen.'

LVB: 'De negativiteit omtrent hoogbouw is tevens gebaseerd op vooroordelen. Onlangs zag ik beelden van Brussel waarbij alle hoge gebouwen waren weggephotoshopt. Geen justitiepaleis, geen kerktorens, geen Noordwijk, geen moderne torens. Allemaal een grote grijze brij van laagbouwoningen. Dat is een griezelige stad... Je hebt bepaalde landmarks wel echt nodig.'

In Vlaanderen staan te veel konijnenkoten van appartementen

Betrokken actoren en samenwerking

AGORA: 'Hoogbouw is dus nergens per se noodzakelijk, maar op veel locaties in Nederland en Vlaanderen wellicht wel de meest passende keuze. Een andere belangrijke vraag hierbij is echter, zoals eerder al werd aangehaald: door, en voor wie moet dit ontwikkeld worden?'

FA: 'Diversiteit en menging zijn zoals gezegd belangrijk, zeker in steden. Ik denk dat er om die reden nog altijd een belangrijke rol is weggelegd voor onze woningcorporaties die jarenlang hebben gewaakt over de sociale agenda, waardoor de staat van de Nederlandse volkshuisvesting exemplarisch goed is. Zij kunnen waar nodig samenwerken met projectontwikkelaars. Daarnaast hebben de lokale overheden uiteindelijk een doorslaggevende stem. Zij bepalen waar wel of niet gebouwd wordt.'

'De hoogte van een gebouw is vaak het meest onder discussie maar is goed beschouwd meestal van ondergeschikt belang. De centrale vraag is wat we precies willen bouwen, en hoe we dat vormgeven? Er wordt momenteel veel nagedacht over nieuwe vormen van collectiviteit. Mensen zijn uiteindelijk echt sociale wezens. Kijk maar naar de middeleeuwen, hoeveel verschillende woningtypes er toen waren. Oude mannenhuizen, begijnhoven, iedere woning kon ook een ambacht en productie huisvesten... Mensen deelden op een vanzelfsprekende manier van alles. Daar zit een bepaalde vernieuwingskracht in die van veel betekenis kan zijn, op het gebied van verduurzaming maar ook bijvoorbeeld voor veel sociale ontwikkelingen.'

LVB: 'Ik denk dat er een belangrijke rol is weggelegd voor de overheid om kennis te delen en te verspreiden. We moeten goed communiceren met onze burgers over wat de uitdagingen zijn waar we als samenleving voor staan. We zitten hier in een van de hoogst opgeleide kenniseconomieën van de wereld, daar moet je gebruik van maken. In plaats van ze direct een referendum in de maag te splitsen, moet je de mensen aanleren om mee te denken vanuit de eerdergenoemde nuance. Uiteindelijk is de benodigde cultuuromslag alleen te bewerkstelligen door een gezonde mix van top-down en bottom-up beleid, waarbij burgers zich bewust zijn van urgente kwesties rond bijvoorbeeld klimaatverandering, en vervolgens ruimtelijke plannen mogen mee vormgeven. Deze volksovoeding kan jaren duren, maar ik vrees dat het moet. Je kan de mensen niet zomaar op dictatoriale wijze van alles opleggen. Een wortel werkt uiteindelijk altijd beter dan een zweep.'

'Ik denk dat we in de toekomst niet alleen moeten streven naar verstedelijking, maar tevens toe moeten naar het faciliteren van coöperatieve woonvormen, vanuit de gedachte van de deeleconomie. Ik zie dan een hybride woning (qua eigendomsstructuur, red.) voor me, waar je instapt zonder kapitaal of hypotheek, maar waarbij je wel maandelijks aandelen verwerft. Door deze constructie hoeft je nooit te verkopen en weer opnieuw te kopen, maar kan je wel dividenden ontvangen wanneer de waarde van je woning stijgt. Dit model spreekt tot de verbeelding voor zowel liberalen als socialisten, want enerzijds gaan burgers zelfstandig ondernemen en worden ze dus de facto kapitalist, terwijl het anderzijds een collectivistisch karakter heeft.'

FA: 'Het is in dit soort discussies wel altijd essentieel om niet te veel te veralgemenen, en helder te blijven benadrukken over welke context je het hebt. Er is geen sprake van één Nederland. Je moet rekening houden met lokale culturen en reageren op trends die morgen weer anders kunnen zijn. Economische groei in Nederland vindt niet alleen in Amsterdam plaats. Waarom is het logisch om op

*Als je de hoogbouw wegdenkt uit Brussel, dan krijg je een grijze en griezelige stad', aldus Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck.
Foto: Tom Davidson.*



een bepaalde plaats te gaan verdichten, en elders niet? In plaats van rennen en stilstaan zouden we een strategische, toekomstgerichte ruimtelijk-maatschappelijke agenda moeten ontwikkelen, niet alle pijlen op een domein richten. In de Nationale Omgevingsvisie zijn we daar wel mee bezig.'

LVB: 'De ruimtelijke transitie is inderdaad een langzaam proces. De overheid heeft in Vlaanderen traditioneel iets minder macht (in vergelijking met Nederland, red.) op het gebied van ruimtelijke planning. Private grondeigendom en bouwrechten zijn derhalve een factor van belang. Over ongeveer 60 jaar, wanneer veel vastgoed zal worden afgeschreven, ontstaat er wel een mogelijkheid om veel van de bestaande bebouwing te gaan herontwikkelen. Op dat moment kan je als overheid of coöperatie ook de bouwhoogte aanpassen, door samen te werken met eigenaren en op die manier een win-winsituatie te creëren. Hierbij is interregionale ontwikkeling noodzakelijk: je wil uiteindelijk namelijk – vanuit duurzaamheidsperspectief - vooral hoge dichtheden realiseren in de buurt van vervoersknooppunten. Ik denk aan iets vergelijkbaars als de ruilverkaveling van landbouwgronden die eerder heeft plaatsgevonden.'

Vergelijking en toekomstvisies

AGORA: 'Stel dat u respectievelijk bouwmeester zou zijn geweest in Nederland of Vlaanderen, denkt u dat u dan de nadruk had gelegd op andere kwesties?'

LVB: 'Nee, dat denk ik niet. De uitdagingen waar we voor staan zijn veel groter en houden niet op bij onze landsgrenzen. Het is belangrijk om uit te zoomen en vanuit een helicopterview naar ruimtelijke opgaven te kijken. Samenwerking is daarbij overigens ook heel belangrijk. Dat doen we bijvoorbeeld in de Internationale Architectuur Biennale Rotterdam: de dubbeleditie 2018-2020 is voor het eerst een Vlaams-Nederlandse samenwerking en focust op de delta van de Lage Landen.'

FA: 'Onze agenda's overlappen elkaar – dat is de reden waarom we nu ook veel samenwerken. We delen ook dezelfde fysieke ondergrond die uitmondt in zee, en we delen dezelfde doelstellingen, namelijk verduurzaming en het adresseren van delicate maatschappelijke vragen. Maar we beseffen ook dat we verschillende politieke culturen hebben. Het is eigenlijk een prachtige laboratoriumachtige toestand, waarin we kunnen kijken wat we met dezelfde achtergrond maar op verschillende manieren van sturen kunnen bereiken. Ik denk dat we daarin veel van elkaar kunnen leren.'

LVB: 'Vlaanderen is eigenlijk een soort lasagne van bijzondere plannen, ruimtelijke structuren en beleidsstukken. Een lasagne met

zes lagen rechtszekerheid, die een pretpark vormt voor advocaten. Dit zal in de toekomst echt vereenvoudigd moeten worden. In dat opzicht ben ik wel jaloers op Nederland, waar het bijvoorbeeld veel eenvoudiger is om bestaand vastgoed van functie te laten veranderen. Anderzijds gaan er in Nederland veel dingen niet goed: door het jarenlange neoliberale beleid hebben ze ons zelfs ingehaald als het gaat om de hoeveelheid open ruimte die dagelijks verloren gaat.'

Voor collectievere en duurzamere woonvormen kunnen we terugkijken naar de middeleeuwen

FA: 'De cultuur in Vlaanderen is wel heel anders dan bij ons in Nederland. In dat opzicht denk ik wel dat het verhaal op een iets andere manier verteld moet worden. Ik vind dat Leo dat trouwens wel heel goed doet, door op een directe en open manier dwars door alle mystieke lagen van de Vlaams/Belgische besluitvorming heen te gaan.'

LVB: 'Ik denk dat in beide landen, en ook elders in Europa, een nieuwe generatie opstaat die heel anders denkt dan de vorige. Jongeren zijn zich veel meer bewust van mondialisering, en gaan daar ook op een veel natuurlijkere manier mee om. Zij maken gebruik van de kansen die het hen biedt op het gebied van diversiteit en mobiliteit, maar zijn zich ook bewust van de gevaren die het met zich meebrengt ten aanzien van het milieu. Er staan grote veranderingen voor de deur.'

Jorn Koelemaj (Jorn.Koelemaj@UGent.be) is als assistent verbonden aan de Vakgroep Geografie van de UGent. **Demi van Weerdenburg** (dvanweerdenburg@gmail.com) is afgestudeerd als stadsgeograaf aan de Universiteit Utrecht. **Clemens de Olde** (clemens.deolde@uantwerpen.be) is mandaatsassistent Stads sociologie aan de Universiteit Antwerpen. Allen zijn actief als redacteur bij AGORA.



ONDERMIJNT HOOGBOUW DE 'MENSELIJKE MAAT'?

De bevolkingsgroei in de grote Nederlandse steden is na de Tweede Wereldoorlog nog nooit zo sterk geweest. In de nasleep van de financiële crisis tussen 2008 en 2011 liep de vraag-aanbod verhouding zodanig uit de hand, dat met name Amsterdam en Utrecht inmiddels overspannen woningmarkten kennen. De roep om bouwen, bouwen, bouwen klinkt bijna overal. Dat hoogbouw een mogelijkheid is om aan die prangende vraag te voldoen, is minder vanzelfsprekend.

Uit de driedelige Franse documentaire *Cities of Tomorrow* (2014) blijkt uit de eerste aflevering (*Les Nouvelles Villes*) dat de massale woningbouwproductie in landen als China, Zuid-Korea en Saoedi-Arabië gebaseerd is op de principes van het Charter van Athene (1933) waarin Le Corbusier en de Nederlandse stedenbouwkundige Van Eesteren hun principes voor de functionalistische stadsontwikkeling propageren. In de film zien we onnoemelijk veel hoge torens in uitgestrekte groene weides, sterk gescheiden van het Central Business District en de plekken van vertier. Voor de planologen en stedenbouwkundigen in de Westerse wereld die proberen gemengde buurten te ontwikkelen in hoge dichtheden en met voorzieningen op loop- of fietsafstand, is dat een anachronisme van jewelste. Maar toch schieten dit soort steden als paddenstoelen uit de (Midden-)Oosterse grond.

De grote weerstand tegen hoogbouw in Nederland heeft te maken met onze slechte ervaringen met deze vorm van stedenbouw. De 'Bijlmer' staat symbool voor een hoogbouwwijk waar vanaf oplevering bijna alles mis ging wat er mis kon gaan: cumulatie van probleemgroepen, sociale onveiligheid, drugsoverlast, en gering (financieel) draagvlak voor detailhandel en andere voorzieningen. Hoogbouw staat in het Hollandse geheugen gegrift als misère. Een tweede reden voor de aversie is dat hoogbouw niet past binnen de Nederlandse traditie. Inderdaad spreken de experts

over Hollandse steden als 'huisjessteden' waarbij het bouwblok bestaat uit afzonderlijke huizen op aparte percelen in plaats van appartementen. Dat heeft verrukkelijke stadjes opgeleverd die zich, bij voldoende omvang (zoals Amsterdam), qua vorm positief onderscheiden van steden die pas laat in de 19de eeuw tot metropool zijn uitgegroeid (zoals Berlijn). Nederland kent mede hierom geen hoogbouwtraditie. De enige stad die een skyline met hoogbouw heeft is Rotterdam. Die skyline wekt vanop afstand hoge verwachtingen wat betreft levendigheid op straat, terwijl die er in werkelijkheid amper is. De havenstad lost de hoopvolle verwachting dus nauwelijks in. Kenmerkend tot voor kort was de geringe mate van stedelijkheid in juist deze wederopbouwgebieden die op functionalistische leest zijn geschoeid. Pas de laatste jaren groeit de stedelijke levendigheid in Rotterdam, maar met name in de 19de-eeuwse delen als de Witte de Withstraat, de Proveniersstraat en delen van Katendrecht; stadsdelen met een maximale bouwhoogte van vier verdiepingen.

De 'geen hoogbouw'- traditie zit zo diep in onze genen dat bij sommige architectuurhistorici alleen al het denken over hoogbouw tot verontwaardiging leidt. Die verontwaardiging werd manifest in de recente discussies over de Sluisbuurt, een verdichtingsproject met hoogbouwaccenten op het Amsterdamse Zeeburgereiland, vlakbij de centrale delen van de stad. Volgens Petra Brouwer

(UvA) ontnemt hoogbouw in de Sluisbuurt de bewoners van het landelijk gebied rond Amsterdam het gevoel van ruimte en groen. Verder noemt zij het misdadig dat het ontwerp van de Rembrandttoren in Amsterdam ooit is goedgekeurd. "Zo lelijk! En je ziet hem overal". Ook voor mensen die in de stad wonen kan hoogbouw leiden tot horizonvervuiling. De Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB) laat geen mogelijkheid onbenut dit onder de aandacht van de gemeenteraad te brengen, eventueel zelfs via de rechter. Een andere reden hoogbouw kritisch te benaderen zijn de windproblemen die hoge torens kunnen veroorzaken. Dat niet alleen, *starchitect* Sjoerd Soeters stelt in zijn kritiek op de Sluisbuurt dat hoogbouw wind, schaduw en, volgens enkele discipelen op twitter, obesitas en depressies veroorzaakt. Kortom, zegt Soeters, hoogbouw maakt dat iedereen in de auto stapt of binnenblijft! Onmenselijk! (Het Parool, 26 maart 2017). De bekende socioloog Jane Jacobs stelt dat je door hoogbouw de noodzakelijke *eyes on the street* verliest, waardoor de relatie tussen bebouwing en veilig gebruik van de openbare ruimte verloren gaat. Een voorlaatste kritisch argument tegen hoogbouw komt van een aantal vooraanstaande architecten (zoals Sjoerd Soeters en Rudy Uytenhaak) die erop wijzen dat met traditionele Hollandse stedenbouw dezelfde dichtheden kunnen worden bereikt als met hoogbouw. Ook in de Sluisbuurt. Tenslotte, waarom zou je je überhaupt nog met hoogbouw bezig houden? Het is nog duur bovendien, en je vindt binnen de stadsgrenzen onvoldoende bouwgrond om aan de groeiende woningvraag te voldoen. Bouwen in het weiland is dus een logische en goedkope oplossing.

Rotterdam lost de hoge verwachtingen die haar skyline wekt niet in

Probleem of opportuniteit?

Is hoogbouw werkelijk zo slecht voor de stad? De *Nouvelles Villes* in China, Zuid-Korea en Saoedi-Arabië uit de documentaire zijn inderdaad verontrustend. Maar de oorzaak hiervoor ligt niet bij de hoogbouw, maar bij het stedenbouwkundige uitgangspunt van functiescheiding. Denk aan Gropiusstadt in Berlijn, Lasnamäe in Tallinn, de Parijse banlieues en onze eigen Bijlmermeer. Een andere oorzaak is dat deze voorbeelden ook nog eens op de 'verkeerde plek' liggen, ver verwijderd van de levendige stad. Hoogbouw is alleen interessant als de grondprijzen hoog zijn en daar waar de vraag naar grond en woonruimte groot is. Omdat het aanbod beschikbare ruimte in deze typische hoogbouw wijken meestal geen probleem is, staan de torens doorgaans ook nog eens als solitaires in een zee van groen. Deze overdaad aan groen maakt duidelijk dat ruimte hier niet schaars is en gaat dus gepaard met lage waarde en lage waardering. Het groen heeft daardoor geen meerwaarde en dus geen enkele betekenis. In de genoemde voorbeelden is hoogbouw niet meer dan het stapelen van mensen op goedkope grond. Mensen die om wat voor redenen dan ook geen toegang hebben tot het stedelijke woonmilieu, stelt bijvoorbeeld Edward Glaeser.

Het punt van de 'Hollandse traditie' en horizonvervuiling is een heikele kwestie. In deze discussie schuilt een hoge mate van subjectiviteit. Maar welbeschouwd is de Amsterdamse grachtengordel de eerste vorm van 'hoogbouw' in Amsterdam, en een breuk met de toenmalige (laag)bouwtraditie, stelt Russel Shorto in zijn boek over de Nederlandse hoofdstad. Wat betreft horizonvervuiling wijst de Amerikaanse econoom Paul Krugman op de NIMBY-verdedigers, waarvan de VVAB een voorbeeld is. In San Francisco zorgt de evenknie van de VVAB er voor dat er amper nog gebouwd wordt. Krugman stelt dat de woningprijzen

in San Francisco door de ontstane schaarste flink hoger zijn dan in New York: " ... so why not have more tall buildings". Stedelijk wonen valt door deze bouwstop buiten het bereik van mensen uit het middensegment van de arbeidsmarkt, dus stijgt hun reistijd aanzienlijk. "That's no way to live – and no way to run a city", aldus Krugman.

Hoogbouw hoeft niet 'onmenselijk' te zijn. Het zou niet het stapelen van mensen op goedkope grond moeten zijn, maar het efficiënt accommoderen van een sterke vraag naar stedelijke woon- en werkmilieus. En dat op de goede plek (in of dichtbij de centrumstedelijke gebieden) en geparcelleerd! De aaneengesloten kavels in de gridstructuren van Manhattan en Toronto staan garant voor aantrekkelijke straatprofielen waar je doorheen wandelt zonder het gevoel te hebben dat je je door een straat met wolkenkrabbers begeeft. Wonen in hoogbouw staat in deze gevallen ook garant voor draagkracht van publieke of commerciële voorzieningen in de plinten. Zo bezien, en zelf zo ervaren, is het Empire State Building niet meer dan een hoekpand van een gesloten bouwblok met een café-restaurant! Dan gaat er niet om zoals Soeters stelt, de knusse vier- tot zeslagenbouw uit te rollen, maar om stratenpatroon en verkavelingstructuur als basis voor stadsuitbreiding dichtbij de 'urban fabric' te nemen. Dan is hoogbouw geen probleem. En daar horen zeker, net als in New York en Toronto, kwalitatief hoogwaardige openbare (groene) ruimtes bij. Ook in deze steden schijnt de zon volop, zorgen de (hoge) straatwanden voor windstilte, geluidsarme achterkanten en levendigheid op straat. Overigens, als ergens in Noord-Amerika obesitas het laagst scoort, dan is dat in steden als New York en Toronto. Door de hoge dichtheid van bebouwing, bewoners, werkenden, bezoekers en een grote variatie aan voorzieningen pieker je er niet over om de auto te nemen. Tenslotte, het argument dat hoogbouw geen *eyes on the street* zou genereren gaat mank, mits er op de onderste verdiepingen gewoond of gewinkeld wordt. Immers, de onderste vijf of zes etages verdwijnen niet. Er komt iets boven op!

Hoogbouw is alleen interessant als de grondprijzen hoog zijn

Dichtheden en interactie

De opvatting dat in traditionele bouw dezelfde dichtheden gehaald worden als met hoogbouw verdient een kritische noot. Dat gaat, aldus Soeters zelf op een discussiebijeenkomst over hoogbouw (ARCAM, 12 september 2017), wel ten koste van de hoeveelheid openbare ruimte. Dat is een belangrijk punt, want juist de openbare ruimte in de stad is vandaag de dag essentieel voor het uitwisselen van kennis en ideeën, het leggen van sociale contacten, beweging en andere vrijetijdsactiviteiten. De nabijheid tot openbare ruimte is een belangrijke vestigingsconditie voor potentiële bewoners en bedrijven geworden. Een argument vóór hoogbouw dus. Het pleidooi voor bouwen in het weiland is volgens Krugman opportunistisch inspelen op de tegenargumenten van hoogbouw. Buiten de stad bouwen is goedkoper, en gaat bovendien sneller. Volgens Krugman groeit daardoor de invloed van dit type vastgoedontwikkeling. Door het huidige grondprijzbeleid van de gemeente Amsterdam kun je niet snel bouwen en wordt het *business model* ingewikkelder. Dat schrikt ontwikkelaars van hoogbouw af.

Uit bovenstaande blijkt dat op alle argumenten tegen hoogbouw (slechte ervaringen, onnederlands, lelijk, windproblemen, gebrek sociale controle, dichtheden worden niet hoger, duur en lastig bouwen) wat valt af te dingen. Bovenstaande discussie is vooral een stedenbouwkundig en soms sociologisch debat. Economische

Impressie van de toekomstige Sluisbuurt in Amsterdam, in de volksmond ook wel Vancouver aan de Amstel genoemd.
Bron: Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimte en Duurzaamheid.



argumenten lijken geen belangrijke rol te spelen. Toch zijn die er wel degelijk, en mogelijk zelfs van doorslaggevende aard. Nog nooit na de Tweede Wereldoorlog was de groei van de bevolking, de werkgelegenheid en de bezoekersstromen zo sterk. Nog nooit overlaptten de ruimtelijke claims van bewoners, werkenden en toeristen elkaar zo hevig. Grond in de stad is een uiterst schaars goed. Dat heeft alles te maken met de kenniseconomie, waar de toegevoegde waarde zit in het uitwisselen en te gelde maken van ideeën en gedachten. Dat vereist nabijheid tot een grote omvang en verscheidenheid aan mensen en voorzieningen. Deze stapeling aan mensen, voorzieningen en diversiteit noemt men agglomeratiekracht. Agglomeratiekracht is in een kenniseconomie van groot belang. Kennisbedrijven zijn op zoek naar *thick labourmarkets*, steden met een omvangrijke en veelsoortige beroepsbevolking. Op een stedelijke arbeidsmarkt vindt men een grote variatie aan gespecialiseerde kennis. Hierdoor is de voedingsbodem voor innovatie optimaal. Kenniswerkers verkiezen dit soort steden omdat de inkomens er hoger zijn, het (culturele) voorzieningenaanbod van hoge kwaliteit is en nota bene 'om de hoek' ligt. Belangrijk is zich te realiseren dat agglomeratiekracht geen optelsom is van aantal inwoners in een gebied, maar een product is van aantal inwoners en dichtheid.

Economische argumenten zijn nodig in het debat over hoogbouw

Maar de agglomeratiekracht van Nederlandse steden is zwak in vergelijking met andere steden in Europa en de rest van de westerse wereld. Dat is deels een gevolg van hun geringe omvang, maar meer nog van het deconcentratiebeleid in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw. Amsterdam is relatief gezien een *sprawled city*. Dus daarom moet er stevig centrum-stedelijk gebouwd worden. Gebeurt dat niet, dan dreigt suboptimaal wonen in het buitengebied, op grotere afstand van de stad. De maatschappelijke kosten daarvan zijn hoog: in de eerste plaats voor individuen. Hoge huizenprijzen dwingen arbeidskrachten naar goedkopere maar minder productieve plekken. Dit betekent bovendien niet minder dan verspilling van talent en verzwakking van het Bruto Nationaal Product.

Kortom, in een stedelijk gerichte kenniseconomie is bouwen in hoge dichtheden in de stad noodzaak. Voor Nederlandse steden geldt dit voor bouwen direct grenzend aan de vooroorlogse huisjesstad. Hoogbouw is een efficiënt middel om dit te realiseren omdat daarmee meer mensen in de stad kunnen wonen en er meer openbare ruimte wordt vrijgespeeld, zo broodnodig in een kenniseconomie van ontmoeten en uitwisselen. Hoogbouw dient dan ten behoeve van de levendigheid en leefbaarheid wel aan een paar eisen te voldoen: hoge torens maken deel uit van een gesloten bouwblok (dus geen solitaire torens in het groen), en hebben een begane grond die geschikt is voor verschillende voorzieningen of werkfuncties.

In het plan voor de Amsterdamse Sluisbuurt, zijn deze eisen uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan geworden. In mijn optiek zijn daarom de kritieken aangaande de leefbaarheid en levendigheid in de Sluisbuurt niet terecht. De werkelijke achilleshiel van de Sluisbuurt is de verbondenheid met het stedelijk weefsel van Amsterdam. Die is op dit moment onvoldoende. De aanvullende eisen het openbaar vervoer te intensiveren en uit te breiden, en één of meerdere fietsbrug(gen) te realiseren verdienen serieuze aandacht.

Literatuurselectie

- Bettencourt, L., Lobo, J., Helbing, D. Kuehnert, C. & West, G. (2007) Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities. *Proceedings of the national academy of sciences* 104, nr. 17, pp. 7301-7306.
- Glaeser, E. (2011) *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. Basingstoke: MacMillan.
- Komossa, S. (2008) De transformatie van het Hollandse bouwblok in relatie tot het publieke domein. Model, regel en ideaal. TU Delft.
- Krugman, P. (2017) Why can't we get cities right? In: *The New York Times*, 4 september 2017.
- OECD (2017) *The Governance of Land Use in the Netherlands. The Case of Amsterdam*. Paris: OECD Publishing.
- Shorto, R. (2013) *Amsterdam. Geschiedenis van de meest vrijzinnige stad ter wereld*. Amsterdam: Ambo/Anthos.

Jos Gadet (J.Gadet@amsterdam.nl) is hoofdplanoloog bij de Gemeente Amsterdam en opiniemaker over ruimtelijke vraagstukken.

HOOGBOUWBELEID IN TILBURG VAN BLAUWDRIJK NAAR MAATWERK

Planologen en stedenbouwkundigen vinden hoogbouw de oplossing voor krapte op de woningmarkt en efficiënt ruimtegebruik. Ontwikkelaars zien het als de oplossing voor dure grond. Politici zien door hoogbouw het prestige van de stad omhoog schieten. Maar hoogbouw vraagt ook ruimte, voor parkeervoorzieningen, schaduw en privacy in de omgeving. Daarnaast zijn de bouwkosten en risico's hoog. Met welk beleid zorgt Tilburg dat hoogbouw bijdraagt aan de vooruitgang van de stad?

Tilburg valt op door de vele bouwkranten in en rond het stadscentrum. Hieraan gingen jaren van plannen en ontwerpen vooraf. De opgave is om de stad op cruciale plekken te versterken en tegelijkertijd de gewenste stedenbouwkundige structuur en de gemoedelijke sfeer te bewaren. Hoogbouw is dan vaak onvermijdelijk. Als je terugkijkt op de meest beschreven hoogbouwprojecten van Tilburg, het hoofdkantoor van Interpolis en woontoren Westpoint, dan valt op hoe uiteenlopend de stedenbouwkundige benadering is geweest. Het 92 meter hoge Interpolis gebouw (Architect Bonnema, 1996) reageert op de knik in de Spoorlaan, waaraan het project staat. Daardoor ontstaat een spievormige entreeruimte, die zowel het gebouw als het nieuwe park erachter (West 8) ontsluit. Het driehoekige park verbindt op zijn beurt het gebouw, de woonomgeving en de Binnenstad. De 142 meter hoge woontoren Westpoint (Van Aken, 2004) staat juist los van zijn omgeving. Het gebouw markeert een grote verkeerskruising die in het geografische midden van de stad (maar buiten het centrum) ligt. Op maaiveldniveau is er nauwelijks andere stedelijke dynamiek dan het verkeer, waardoor de abstracte architectuur goed van pas komt. Het gebouw toont zich het best op afstand, zeker in het donker, wanneer het gevelraster in primaire kleuren is verlicht (lichtkunstwerk Herman Kuijer).

Inmiddels staat tussen deze twee torens een derde toren, de 101m hoge Stadsheer (EGM, 2006). Sindsdien is sprake van een herkenbare stedelijke oost-west as.

Tilburg heeft ook op perifere locaties hoogbouw: bij de zuidwestelijke en zuidoostelijke entree van de stad en in enkele belangrijke wijkwinkelcentra. Centraler in de stad wordt nu veel hoogbouw gerealiseerd of gepland: in de Spoorzone (voormalige NS-werkplaats), het Kernwinkelgebied, het Piushavengebied (voormalig binnenstedelijk bedrijfengebied dat transformeert naar een centrum-stedelijk woongebied) en het Koningsplein (een belangrijke schakel tussen winkelgebied en Piushaven). Hoe landen al deze hoogbouwplannen op de juiste locatie, met het gewenste programma, een hoge gebouwkwaliteit en respect voor de omgeving?

In 2007 heeft de gemeente voor het eerst hoogbouwbeleid vastgelegd. Op de bijbehorende kaart werd aangegeven waar hoogbouw 'gewenst', 'af te wegen' of 'ongewenst' was. Stedenbouwkundige sturing vond vooral plaats in de vorm van projectbegeleiding. De kaart leidde echter tot wat minder prettige neveneffecten. Enkele ontwikkelaars kochten gronden aan zodra ze waren aangemerkt als 'hoogbouw gewenst' om als eerste te bouwen of om de grond met winst te verkopen. Hierdoor stijgt de grondprijs, waardoor de financiële haalbaarheid en de

stedenbouwkundige inpassing van het uiteindelijk plan onder druk komen te staan. Naast speculatie is overaanbod ontstaan. Het is nooit de bedoeling geweest om de gebieden 'hoogbouw gewenst' vol te bouwen. Binnen die gebieden zouden de juiste locaties moeten worden geselecteerd op basis van de woningbehoefte en stedenbouwkundige inpasbaarheid. Maar in het hoogbouwbeleid van 2007 zijn beperkte mogelijkheden opgenomen voor sturing, waardoor het afwijzen van hoogbouwplannen op de verkeerde locaties lastig te motiveren is. Een derde neveneffect is dat de ambitieuze plannen die Tilburg met de Binnenstad heeft niet passen in het hoogbouwbeleid. Tilburg wil winkelen en wonen in de Binnenstad aantrekkelijker maken door een compacter winkelgebied met een fijnmaziger stratenpatroon en meer woningen boven de winkels, gedeeltelijk in de vorm van hoogbouw. Maar de Binnenstad is grotendeels Beschermd Stadsgezicht, wat in het hoogbouwbeleid van 2007 is vertaald als 'hoogbouw ongewenst'.

Deze neveneffecten zijn aanleiding geweest voor nieuw hoogbouwbeleid, dat de gemeenteraad in 2017 heeft vastgesteld. In dat beleid is het kaartbeeld vervangen door de plicht om bij elk hoogbouwinitiatief een stedenbouwkundige analyse uit te voeren, de programmatische behoefte aan te tonen en een belangenafweging te maken. Hierbij wordt onder andere afgewogen of de stad op de voorgestelde locatie behoefte heeft aan de geplande woningtypes en of het initiatief meerwaarde heeft voor de stad. Na een positief besluit is sprake van een project en wordt bepaald met welk programma, in welke vorm en hoogte het kan worden gerealiseerd.

De huidige situering van hoogbouw in Tilburg is een combinatie van het grijpen van kansen en van ruimtelijke sturing. Als voorbeeld de casus Interpolis: Tilburg faciliteert de vestiging van het hoofdkantoor, maar eist vanwege mobiliteitsbeleid dat het in de buurt van het station komt. Inmiddels is sprake van een herkenbaar Tilburgs hoogbouwsihouette. Dat is voor de Binnenstad samengevat in het Structuurbeeld: hoge torens (> 100 m) op de oost-west as tussen de Universiteit en de Binnenstad, gebouwen van 70 m als entree van een belangrijk gebied (bijvoorbeeld het Kernwinkelgebied) en in zo'n gebied hooguit enkele verspreide torens van maximaal 50 m. Hoogbouwinitiatieven worden altijd getoetst aan dat Structuurbeeld (en andersom). Het Structuurbeeld is niet opgenomen in het nieuwe hoogbouwbeleid, maar wordt bij elke afzonderlijke hoogbouwopgave opnieuw formeel vastgelegd. Het beleid bewaakt deze structuur, maar tegelijkertijd moet Tilburg zich ontwikkelen om een aantrekkelijke en complete stad te blijven. Dat vraagt maatwerk. Die lastige balans tussen structuur en maatwerk moet bij elk hoogbouwinitiatief opnieuw worden opgemaakt.

Marc Olthuis (e-mail) is als stedenbouwkundige werkzaam bij de gemeente Tilburg.



VANCOUVERISM VOORBIJ DE HYPE

Downtown Vancouver lijkt van een afstand op een verzameling van enkel hoogbouwtorens, maar eenmaal Downtown blijkt het een mengeling tussen hoogbouw en rijtjeshuizen waarbij de menselijke maat is behouden. Deze unieke combinatie wordt vaak 'Vancouverism' genoemd. Wat is de oorsprong van Vancouver's stedenbouw, en is het echt zo'n succes of zitten er ook nadelen aan Vancouverism?

Vancouver staat bekend als een zeer leefbare stad, die vaak ergens bovenaan staat in de rijtjes van internationale adviesbureaus. Die internationale *hit lists* zijn wetenschappelijk vaak matig onderbouwd, maar ze zetten de stad aan de Canadese westkust wel in de spotlights. Vancouver is sowieso een stad die over aandacht niet te klagen heeft: *Vancouver punches above its weight*, zoals men in het Engels zegt. Wat dat betreft lijkt de stad op San Francisco en Amsterdam, andere steden met minder dan een miljoen inwoners die even bekend of zelfs bekender zijn dan veel grotere miljoenensteden elders.

De stedenbouw van Vancouver, en dan met name in *Downtown Vancouver*, wordt internationaal geroemd als schoolvoorbeeld van het bouwen van woningen in hoge stedelijke dichtheden, met daarbij behoud van menselijke maat en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De woontorens met veel aandacht voor licht en lucht lijken terug te grijpen op de ideeën van Le Corbusier, terwijl de aandacht voor menging van functies op de begane grond in combinatie met *eyes on the street* en gesloten bouwblokken op Jane Jacobs' ideeën lijken geïnspireerd. Zoals bekend, was Jacobs juist een van de grootste criticasters van Le Corbusier, dus de vraag dringt zich op hoe Vancouver de stedenbouwkundige ideeën van deze tegenpolen succesvol heeft kunnen verenigen.

Hongcouver

Er wordt vaak gezegd dat de oorsprong van Vancouverism in Hong Kong ligt. Vancouver heeft een langdurige relatie met Hong Kong en Chinezen komen al lange tijd, oorspronkelijk voornamelijk via Hong Kong, naar Vancouver. Een van de grootste projectontwikkelaars van Vancouver komt ook uit Hong Kong, en een van de belangrijkste architecten die de Vancouverism-stijl heeft ontwikkeld, heeft zijn wortels eveneens in China liggen. De band tussen de twee steden is zo intens dat Vancouver wel eens Hongcouver wordt genoemd.

Na de Expo van 1986 die Vancouver op de internationale kaart zette, werden de 88 hectare van de expo in één transactie verkocht aan Concord Pacific, de multinational van de Hong-Kongse zakenman en miljardair Li Ka-Shing, die rondom Flase Creek de ene na de andere woontoren neerzette. In de jaren negentig weten steeds meer Chinezen, in navolging van de pioniers in de jaren vijftig, de weg naar Vancouver te vinden. Niet alleen de migratiecijfers schieten de lucht in, maar ook de investeringsstromen. Veel rijke Chinezen kopen een huis of appartement in Vancouver zonder (gelijk) te verhuizen. Het is een investering voor later of een 'verzekering' indien men om wat voor reden ook plotseling China moet verlaten. Dit mechanisme wordt nog eens aantrekkelijker gemaakt door het Canadese *Immigrant Investor Program*, dat tussen

2002 en 2014 heeft geleid tot een extra instroom van 110.000, veelal rijke en veelal Chinese, huishoudens. Het kleine Vancouver is verreweg de populairste Canadese bestemming en trok meer migranten dan de grootstedelijke regio's van Toronto (2,7 miljoen stadsinwoners; 5,9 miljoen in de regio) en Montreal (1,7 miljoen stadsinwoners; 4,1 in de regio) tezamen. Dit komt deels door lokaal beleid dat de Chinese stroom van mensen en vooral geld nog eens extra aanmoedigt, maar natuurlijk ook door de nabijheid en bekendheid van Hongcouver in China. Inmiddels bestaat meer dan de helft van de regio Vancouver uit eerste-generatiemigranten.

Terwijl Vancouver lange tijd een kleine provinciestad in het grote, lege Canada was, had Hong Kong zich al lang ontwikkeld tot wereldstad op een beperkt stukje ruimte: eerst een paar eilanden en later kwam daar een stuk vasteland bij, maar ook toen bleef Hong Kong beperkt in haar uitbreidingsruimte. De snelgroeïende stad besloot daarom de hoogte in te gaan. Toen de stad in de jaren vijftig kon uitbreiden op een strook op het vasteland koos de stadstaat voor uitbreiding in hoogbouwtorens op een 'podium', een plint van enkele verdiepingen die de kavel, of zelfs een geheel stadsblok, volledig bedekte. Bovenop het podium werd de toren geplaatst. In de plint werden ondermeer winkels en andere diensten gepland. Door het podium was er op straatniveau sprake van gesloten bouwblokken zonder veel ruimte tussen straat en gevel. Doordat de torens op het midden van het podium werden gebouwd was de afstand tussen de torens dusdanig dat er ruimte was voor licht en lucht.

Het veel minder dicht bebouwde Vancouver bouwde ook een aantal blokken in de podium/toren-combinatie, zoals wel meer steden in de wereld. Vaak wordt Arthur Erickson's Project 56, een visionair maar onuitgevoerd plan uit 1956, gezien als het begin van Vancouverism. Al snel namen de planologen en architecten van Vancouver niet zomaar het Hong-Kongse podium over, maar begonnen ze te experimenteren met verwante vormen. '888 Beach' van architect James J.K. Cheng is in 1993 het eerste project dat slanke woontorens combineert met laagbouw. Het is zo'n succes dat Cheng er niet alleen twee prijzen mee wint, maar ook dat de stadsplanologen graag meer van dit soort projecten willen. Deze staan in Vancouver tegenwoordig nog steeds bekend als podium/toren-combinatie, maar de feitelijke ontwikkeling gaat voorbij aan een podium dat een geheel stadsblok bedekt. In plaats van een podium met in het midden een toren, bestaat Vancouverism als stedenbouwkundige vorm vooral uit een gesloten of halfgesloten bouwblok waarbij torens worden afgewisseld met rijtjeshuizen.

Podia en plinten

Revolutionair klinkt het niet, en toch is de combinatie niet alleen verfrissend maar werkt zij ook erg goed. Wie op straat rondloopt en niet naar boven kijkt, merkt vooral continuïteit: de hoogbouw en laagbouw zijn ontworpen als één geheel. Het zorgt voor een rechte lijn (hoewel geregeld met speelse onderbrekingen) die geheel strookt met het *grid* van de typische Noord-Amerikaanse stad. In dit opzicht lijkt Vancouver een beetje op New York (vooral Manhattan) waar hoog- en laagbouw elkaar ook voortdurend afwisselen, maar de continuïteit zit in het bouwen tot aan de rooilijn, tot aan de stoep. In New York is dit echter door de jaren heen gaandeweg zo gegroeid, terwijl het in Vancouver zorgvuldig is gepland.

Bovendien zijn de torens in Vancouver zo ontworpen dat ze afstand bewaren tot andere torens. De woontorens staan zelden op alle vier de hoeken van twee kruisende straten. Omdat Vancouverism blok-na-blok is uitgerold, moet er voor elk nieuw blok een ingewikkelde berekening en ontwerp worden gemaakt. In de eerste tien jaar van deze eeuw werd 83 hectare van de binnenstad voor nieuwe projecten beschikbaar gesteld. Negentig procent van het gerealiseerde vloeroppervlak bestaat uit appartementen.

De stedenbouwkundige regels zijn in de stad zowel strikt als flexibel. Sinds een wijziging in de lokale planningsregels in 1991 kan er binnen bepaalde randvoorwaarden met de gemeente

onderhandeld worden. Er vindt veel overleg plaats tussen projectontwikkelaars, architecten, bewonerscommissies en stadsplanologen. De uitkomst is vaak een interessante hybride van NIMBY- en toelatingsplanologie. Bewoners zijn over het algemeen niet tegen nieuwe torens, maar willen wel dat ze tot zo weinig mogelijk lichtverlies voor bestaande woningen leiden. Vaak valt dit belang deels samen met dat van de projectontwikkelaar die zijn woontoren niet te dicht op andere torens wil bouwen om zo uitzicht en licht te maximaliseren.

Waar in Hong Kong en Manhattan het podium en de plint vooral worden gebruikt voor commerciële functies en diensten, is dit in Vancouver enkel het geval op de hoofdwegen. Daarbuiten bestaat de laagbouw vooral uit eengezinswoningen. Het creëren van een aantrekkelijke woonbuurt is het hoofddoel in Vancouver; commerciële functies zijn daaraan ondergeschikt. Koffietentjes, restaurants en winkels zijn er volop, maar wel geconcentreerd in enkele straten.

Bovendien wordt niet het gehele stadsblok volgebouwd, maar zijn vooral de randen van elk stadsblok bebouwd. In het midden bevinden zich vaak privé- en groepstuinen. Slechts een enkele keer wordt de open ruimte tussen rijtjeshuizen en torens gebruikt als openbare ruimte. De groepstuinen zijn goed ontworpen en worden hoog gewaardeerd door de bewoners, al is het voor veel van hen vooral kijkgroen. Ook de openbare ruimte aan de straatkant is van hoge kwaliteit. Tot slot is er veel aandacht voor parken en vooral parkjes.

De meeste Chinese miljonairs hebben nog geen woning in Vancouver

Preaching the gospel

Vancouverism lijkt een groot succes, maar is het dat ook? De meeste bewoners zijn dik tevreden. Vancouverse architecten en (voormalige) stadsplanologen trekken de hele wereld over to *preach the gospel of Vancouverism*. Voormalig hoofdplanoloog Larry Beasley verdient er een goed belegde boterham mee en adviseerde in 2015 ondermeer de gemeente Rotterdam. Het model wordt veel gekopieerd – bijvoorbeeld in Dallas, Dubai en Beijing – maar het blijft vaak beperkt tot een enkel stadsblok, terwijl de kracht van Vancouverism vooral zit in de combinatie van architectuur, stedenbouw en planologie. Met één stadsblok à la Vancouver bereik je nog geen stadswijk in een hoge dichtheid met behoud van de menselijke maat.

Maar ook als Vancouverism goed wordt uitgevoerd, is er een en ander op aan te merken. Ten eerste richt de kritiek zich op de vorm. De ontwerpen zouden te veel op elkaar lijken en leiden tot een zee van nauwelijks van elkaar te onderscheiden stadsblokken. Er worden vaak ook vraagtekens gezet bij de zogenaamd hoge dichtheden. Door de combinatie van hoog- met laagbouw valt dit nogal mee voor een hoogstedelijke wijk. Nergens haalt Vancouver dichtheden die bij Hong Kong of Manhattan in de buurt komen.

Een andere kritiek richt zich op de doelgroep en betaalbaarheid van de flats en eengezinswoningen. Beide worden vooral gebouwd voor mensen met een middelhoog tot zeer hoog inkomen en zijn voor het leeuwendeel van de *Vancouverites* niet te betalen. De woningprijzen rijzen de pan uit. In 2016 kostte de gemiddelde vrijstaande woning 1,82 miljoen Canadese dollar (1,2 miljoen euro), bijna twee keer zo veel als in het rijkere en veel grotere Toronto en meer dan vijf keer zo hoog als in de tweede Canadese grootstad, Montreal.



Vancouverism lijkt vooral een goed ontworpen façade

Veel van de woningen in de torens staan leeg. Niet omdat ze niet verkocht of verhuurd raken, maar omdat voornamelijk niet-Canadese rijken ze opkopen zonder ze te betrekken. Dit is een ontwikkeling die zich ook begint te voltrekken in steden als Amsterdam en Lissabon, maar die in wereldsteden als New York en Londen veel prominenter is. Ook in gateway- of aankomststeden als Melbourne, Sydney, Toronto en vooral Vancouver is dit een wijdverbreid fenomeen. Aangezien Vancouver veel kleiner is dan de andere aankomst- en wereldsteden, heeft het een groter effect op de relatief kleine woningvoorraad. Bovendien heeft Vancouver geen erg rijke stadsbevolking, waardoor de gevolgen ernstiger zijn dan in andere steden. Na – wederom – Hong Kong is Vancouver de stad met de grootste kloof tussen inkomen en woonkosten in de wereld. Volgens sommige analisten is de rek er inmiddels uit en zijn de woningen in Vancouver zo duur dat een prijscorrectie onvermijdelijk is. Anderen wijzen erop dat er weliswaar 9.000 Chinese miljonaars per jaar een huis in Vancouver kopen, maar dat de meeste van de binnenkort verwachte één miljoen Chinese miljonaars *nog* geen woning in Vancouver hebben.

The only game in town

Tot slot stuit de focus op Downtown als woongebied op veel kritiek. Hoewel de plannen dikwijls worden gepresenteerd als gemengde stadswijken, is er inmiddels sprake van een woonbuurt met goede voorzieningen in plaats van een centrumwijk met veel banen, winkels en andere voorzieningen waar het ook goed wonen is. Downtown Vancouver verloor tussen 1995 en 2005 een derde van de bestaande kantoorbanen en die banen kwamen er in de rand slechts in kleinere aantallen bij. Er wordt gesproken van *downtownification* en Downtown lijkt volgens sommige criticasters tegenwoordig meer op een deels-verticale suburb waarbij er 's ochtends meer bewoners de wijk verlaten om elders te werken dan er binnenkomen. Aangezien de SkyTrain, de metro van de regio Vancouver, slechts drie lijnen telt en er verder weinig hoogwaardig openbaar vervoer voorhanden is, maken auto's een aanzienlijk deel uit van het verkeer dat Downtown in- en uitgaat.

Was het maar zo, klinkt het bij andere critici: Downtown Vancouver is volgens hen in de eerste plaats een resort voor gepensioneerden en rijken. De idylle van wonen op loopafstand van je werk is voor steeds minder Vancouverites de werkelijkheid. Volgens Howard Rotberg, een uitgever die vroeger betaalbare huisvesting bouwde,

hebben woorden als duurzaamheid, leefbaarheid en betaalbaarheid hun betekenis in Vancouver inmiddels verloren. Volgens Rotberg doet Vancouver zich voor als een progressieve stad, maar negeert de stad zaken als betaalbare huisvesting en sociale ongelijkheid. Wie de verschillende kritieken bij elkaar optelt, komt tot een weinig rooskleurig beeld van Vancouverism. Het lijkt vooral een façade – een goed ontworpen façade weliswaar – van een groeimachine van projectontwikkelaars, architecten, planologen, makelaars, stadspromotors en mondiale adviesbureaus die woningen produceert voor lokale en mondiale rijken. Vancouver is voor het grootste deel van haar bewoners compleet onbetaalbaar geworden. En terwijl Vancouverism op het eerste gezicht tot een herwaardering van Downtown leidt, verdringen de dure appartementen en huizen alle andere functies. Dit resulteert niet alleen in een verschuiving van banen naar de stadsrand, maar zelfs tot een absoluut banenverlies. Ondertussen zet de stad al haar kaarten op de vastgoedsector. Volgens locals wordt de vastgoedsector niet alleen gebruikt voor de groeistrategie van de stad, maar is *real estate the only game in town!*

Literatuurselectie

- Boddy, T. (2014) Gesamtkunstwerk. Vancouver: Westbank.
- Douay, N. (2015) Vancouverism: hybridisation and spread of an urban model. *Metropolitiques*. URL: <http://www.metropolitiques.eu/Vancouverismhybridisation-and.html>.
- Ghizoni, R. (2006). The podium in Hong Kong and Vancouver. Gainesville: University of Florida.
- Ley, D. (2017) Global China and the making of Vancouver's residential property market, *International Journal of Housing Policy* 17, nr. 1, pp. 15-34.
- Rotberg, H. (2008) Exploring Vancouverism: The Political Culture of Canada's Lotus Land. Toronto: Mantua.
- Walsh, R.M. (2013) The Origins of Vancouverism: A Historical Inquiry into the Architecture and Urban Form of Vancouver, British Columbia. PhD thesis, University of Michigan.

Manuel Aalbers (manuel.aalbers@kuleuven.be) is hoogleraar geografie aan de KU Leuven en leider van The Real Estate/Financial Complex-onderzoeksgroep (<http://ees.kuleuven.be/refcom>).

CASUS - Matti Vandemaele

BOTSENDE BELANGEN ACHTER HOOGBOUW

Het West-Vlaamse Kortrijk is een stad in verandering. Na een lange periode in slaapmodus is er sinds een tiental jaar sprake van een *revival* van de stad, haar sociaal weefsel en haar stedenbouwkundige structuur. De nieuwe generatie beleidsmakers, over de partijgrenzen heen, wil af van het oude en achterhaalde patissierestad-imago. Kortrijk is van oudsher een middenstandsstad, en doet het economisch momenteel erg goed. In navolging van grotere steden zoals Gent, Antwerpen en Leuven verschenen ook in Kortrijk al vrij snel de pop-upwinkels, veggie-restaurants en andere zaken die aansluiten bij voorkeuren van jonge hoogopgeleide stedelingen. De eerdere stadsvlucht, die plaatsvond rond de eeuwwisseling, is sinds 2005 dan ook tot stilstand gebracht. Door middel van stadsvernieuwing en nieuwe hoogbouwprojecten probeert de stad nu om extra inwoners aan te trekken, niet in het minst om financieel overeind te blijven.

Een geslaagd voorbeeld hiervan is de in 2015 gerealiseerde K-tower. Deze verrees langs de oevers van de Leie, op de plaats waar vroeger de Sint-Amandstoren stond. Die was gebouwd tussen 1965 en 1971 als internaat voor het Sint-Amandcollege. Het dalende aantal internen en de steeds strengere brandweernormen zorgden ervoor dat de toren, die door haar hoogte van 64m lange tijd een visueel baken in de stad was, in onbruik raakte.

Het stadsontwikkelingsbedrijf Kortrijk (SOK) zette een architectuurwedstrijd op in functie van een herbestemming, die werd gewonnen door de groep Van Roey en architectenbureau Sameyn & Partners. Met zijn 66 meter is de K-tower de vervanger geworden van de vroegere Sint-Amandstoren. De nieuwe toren heeft geen internaatfunctie meer, maar is een woonproject geworden met 68 appartementen. Er zijn verschillende types woningen, en dus ook verschillende prijsklassen.

Door de Leiewerken, in het kader van het Seine-Schelde project, ondergingen de oevers van de Leie en aanpalende straten de laatste decenia sowieso een ware metamorfose. De stad selecteerde 12 locaties langs de Leie waar nieuwe activiteiten mogelijk werden. Gezien de sterk verhoogde attractiviteit van dit deel van de stad, aan de rand van het historische Kortrijk, was er grote eensgezindheid over het kwalitatief invullen van deze sites als nieuwe woonplekken. Dat er een nieuwe hoge toren (toch naar Kortrijkse normen) zou verschijnen die de Sint-Amandstoren zou vervangen, kon rekenen op een breed draagvlak. Op die manier werd de 'skyline' van de stad min of meer bewaard zoals hij voor vele Kortrijkzanen bekend was.

De grote uitdaging zit er echter in om de invulling van de andere 11 sites langs de Leie ook op een dergelijke kwalitatieve manier te ontwikkelen. De schepen (wethouder, red.) voor ruimtelijke ordening verkondigde al eens: "we willen geen Dubai aan de Leie worden". Er moet, met andere woorden, een divers publiek aangetrokken worden en niet enkel de grootverdieners die in luxeflats willen

wonen. Daarnaast is extra retailruimte niet gewenst. En daar knelt het schoentje. Zo is er bijvoorbeeld de locatie Blekerij, waar een ontwikkelaar twee nieuwe grote woontorens wil neerpoten met in de plinten 5000m² extra winkelruimte. Uit zowat elke studie met betrekking tot winkeloppervlakte in Kortrijk blijkt dat er op vandaag reeds sprake is van een overaanbod. De torenhoge leegstandscijfers in de binnenstad onderschrijven die analyse ook in de praktijk. Nog meer winkelruimte bouwen buiten het historische centrum is onverantwoord. Daarbij komt nog dat de omliggende straten nu al te kampen hebben met erg veel verkeer. Extra bewoners- en winkelverkeer aantrekken is dan ook vragen om problemen.

Vast staat dat in Kortrijk wordt vastgehouden aan een erg klassieke manier van wonen, niet in het minst met klassieke verkavelingen. We krijgen een aaneenschakeling van klassieke appartementsbouw langs de vernieuwde Leieboorden. Het klopt dat er iets meer groene ruimte wordt voorzien, en waar mogelijk worden de sites 'doorwaadbaar' om zo extra zachte verbindingen te creëren met de achterliggende straten. Helaas is de winstmaximalisatie van de ontwikkelaars nog steeds het belangrijkste argument om tot finale plannen te komen. En winst kan je maximaliseren met middelmatige architectuur waarbij je zo veel mogelijk inwoners stapelt op elkaar. Je ziet weinig vernieuwende of uitdagende gebouwen verschijnen. Waar blijft de ecologische revolutie in de nieuwe gebouwen? Waarom is de architectuur niet gedurfd? Waarom proberen we geen nieuwe stadsgezichten te creëren?

De pas geïnstalleerde kwaliteitskamer die de beleidsmakers gaat adviseren kan daar hopelijk verandering in brengen. Veelal blijven de nauwe banden tussen stadsbestuur en projectontwikkelaars echter doorslaggevend voor de keuzes die gemaakt worden, alle adviezen ten spijt.

Nieuwe woon- en eigendomsvormen zoals *Community Land Trust* blijven uit en ook een co-housingproject geraakt bij een gebrek aan steun vanuit de stad niet echt van de grond. De Leieboorden zijn bij uitstek een plaats om de vernieuwing te omarmen. Hoogbouw heeft daar zeker zijn plaats in, maar dan graag met architectuur met lef en niet de zoveelste stapeling van witte blokjes met onderaan weer winkels. Het zou de attractiviteit van het gebied en de stad bovendien verhogen als enkele van de 11 voorziene gronden een groene invulling zouden krijgen, want daaraan is een groot tekort in Kortrijk.

Matti Vandemaele (matti.vandemaele@hotmail.com) is gemeenteraadslid in Kortrijk voor Groen en volgt in die hoedanigheid de ruimtelijke ordening van nabij op.



HOGE WOONTORENS ZIJN ECHT DE OPLOSSING NIET!

Woonstorens worden vaak vanuit verkeerde motieven ontwikkeld. Dezelfde dichtheden kunnen bereikt worden met lagere bouwblokken, die bovendien veel meer bijdragen aan de leefbaarheid van een buurt. Imponerende skylines zijn dan ook bepaald geen garantie voor succesvolle steden.

In de Randstad klinkt meer en meer de roep om hoge woonstorens als de beste oplossing voor het na de crisis ontstane tekort aan woningen. Een simpele redenering achter deze roep is dat als je op eenzelfde perceel appartementen op elkaar stapelt, je uiteindelijk eenzelfde veelvoud aan woonruimten zult krijgen, als er verdiepingen in de toren zijn. Hoe hoger, hoe meer! Als je je gedachten beperkt tot één gebouw, heb je nog gelijk ook.

Maar, de stad als één gebouw kennen we eigenlijk alleen in de voorstelling van de Toren van Babel door Breughel. Hoewel steden niet zonder gebouwen bestaan, kan de stad niet gemaakt worden door meerdere torens van Babel naast elkaar te zetten. De samenhang tussen gebouwen en de ruimtes tussen de gebouwen bepaalt het succes of falen van de stedelijke omgeving.

De lucht in

Het "dan maar de lucht in" lijkt net als indertijd bij Jan Van Speijk vooral voort te komen uit een gebrek aan inzicht in verstandige alternatieven. Het hoog willen bouwen is daardoor vooral een wanhoopsdaad voor het halen van een hogere dichtheid.

Echt hoge gebouwen, dat zijn gebouwen van boven de 70 meter, zijn duurder om te bouwen, te exploiteren en te onderhouden en hebben daardoor een hogere vierkante meterprijs. Naarmate de gebouwen hoger worden en vooral als ze naar

boven toe slanker worden, is het ruimtebeslag van techniek en veiligheidsvoorzieningen groter, waardoor de bruto-netto verhouding van het vloeroppervlak daalt van circa 75 procent naar 50 procent. Deze omstandigheden maken deze bouwvorm weinig geschikt voor de nijpende vraag naar woningen in de sociale huursector of in de sector van middeninkomens, zoals die door steden als Amsterdam en Utrecht zijn vastgelegd in 40/40/20-afspraken voor nieuw te bouwen woningbouwprojecten. Op de Amsterdamse Zuidas is de koopprijs per vierkante meter in hoge woongebouwen op dit moment ongeveer € 10.000. Rekent u even uit welke prijs u in deze bouwvorm zou moeten betalen voor uw eigen woonprogramma?

Er is echter nog een ander en veel groter probleem. De woonwensen van het gros van de Nederlanders zouden wel eens helemaal niet kunnen worden gerealiseerd in de vorm van een hoge gestapelde woning in een iconische toren van 135 meter hoog. Het zijn eigenlijk vooral jonge starters en een deel van de 'empty nesters' die er wellicht geen moeite mee hebben om zo gestapeld te wonen. Daar tussenin bevindt zich in de nabije toekomst een leeftijdscategorie van jonge gezinnen die in woonvormen willen leven waarbij het appartement niet te ver van de openbare ruimte ligt en liefst ook nog beschikt over een semi-privaat, gezamenlijk hof waarin jonge kinderen veilig kunnen spelen. Deze stedelijke bouwvorm van appartementsgebouwen in 5 tot 7 lagen, geordend

'De Tour Montparnasse is een voorbeeld van hoe vernietigend de werking van een dergelijke toren is voor het stedelijk weefsel. Sculpturale iconen als deze zijn fenomenen van een pornografische opvatting van architectuur en stedenbouw.' Guilhem Vellut (Flickr).

in perifere blokken, met een gezamenlijke binnentuin, is niet alleen veel geschikter voor een werkelijke mix van alle categorieën stadsbewoners, maar daarnaast ook veel betaalbaarder. Bovendien kan in die bouwvorm zonder probleem eenzelfde dichtheid gehaald worden als in plannen waarin uit skyline-motieven een sterrenrol is toebedeeld aan iconische hoge blikvangers.

Woonomgevingen dienen in de eerste plaats bedacht te worden vanuit leefbaarheid

Vancouver aan het IJ?

Voor de Amsterdamse Sluisbuurt, een voormalig modderdepot tussen de Oranjesluizen en de Piet Hein-tunnel, heeft het gemeentelijk Grondbedrijf een plan laten maken dat geïnspireerd is op het Canadese Vancouver. Of de verantwoordelijke wethouder zijn Davey Crocket bevermuts op had toen hij op Schiphol uit het vliegtuig stapte is een goed bewaard geheim, maar dat het uitgangspunt voor de Sluisbuurt zou zijn dat het een "moderne skyline" aan Amsterdam zou toevoegen om op die manier een 'echte wereldstad' te worden, staat sindsdien als een paal boven water. De skyline van de Sluisbuurt zal bepaald worden door een aantal tot 135 meter hoge woontorens, gepland in een ruimtelijk patroon van een recht maar rafelrandig grid met een bouwhoogte die verder varieert tussen de vier en zeven verdiepingen. Niet alleen de torens staan los in de ruimte 'mooi te zien', ook een groot deel van de lagere bouwvormen staat los. Kennelijk wordt het bouwen op een aaneengesloten rooilijn als te Amsterdams beschouwd. Door de rooilijn niet consequent te bebouwen ontstaan er ruimtelijke verbindingen tussen voor en achterkanten van gebouwen en verdwijnt het onderscheid tussen de ruimten die openbaar en semiopenbaar of privé zijn.

Het kopiëren van vaak verouderde en niet altijd even goed functionerende voorbeelden uit de hele wereld wordt kennelijk als een betere manier gezien om je stad uit te breiden, dan het doorzetten en vermenigvuldigen van je eigen, bewezen en buitengewoon aantrekkelijke, stedelijke kenmerken: de humane stad, met kleinschalige gebouwen en dito openbare ruimten, een maximale mix van functies en bewonerssoorten, openbaar vervoer en vooral voetgangers en fietsers.

Door de al genoemde hoge kosten en huur- en koopprijzen van de extreem hoge woongebouwen zal hier een buurt ontstaan die alleen al door zijn bouwvorm verzuild en gesegregeerd is: de rijken zullen in de hoge torens wonen met licht, lucht en uitzicht, verheven boven de minder rijken die in de schaduw en de windhinder daarbeneden wonen en uitkijken op parkeervoorzieningen en de veelal dode voet van de hoge gebouwen.

"De wens om extreem hoog bouwen komt voort uit winstbejag bij publieke en private partijen, gebrek aan kennis en ijdelheid bij politici en architecten. De iconische hoge gebouwen zijn voor beiden een gemakkelijk publicitair middel.

Het is leuk om behalve in de eigen spiegel naar beneden te kijken in het weefsel van de stad: je hebt de illusie boven het gekrioel en gekrakeel verheven te zijn.

Het stedelijk weefsel lijdt echter onder de brute, wind-, schaduw- en ruimtevtretende verkeerseffecten die de hoge bebouwing genereert.

Rondom, en op respectabele afstand herneemt het echte leven zich in het dichte, functioneel gemixte stedelijk weefsel: daar vindt de intermenselijke interactie plaats waar de mens als sociaal dier bij floreert."

*Fotomodel in de Tour Montparnasse'
Foto: Helmut Newton (deze afbeelding is een bewerking van het origineel).*



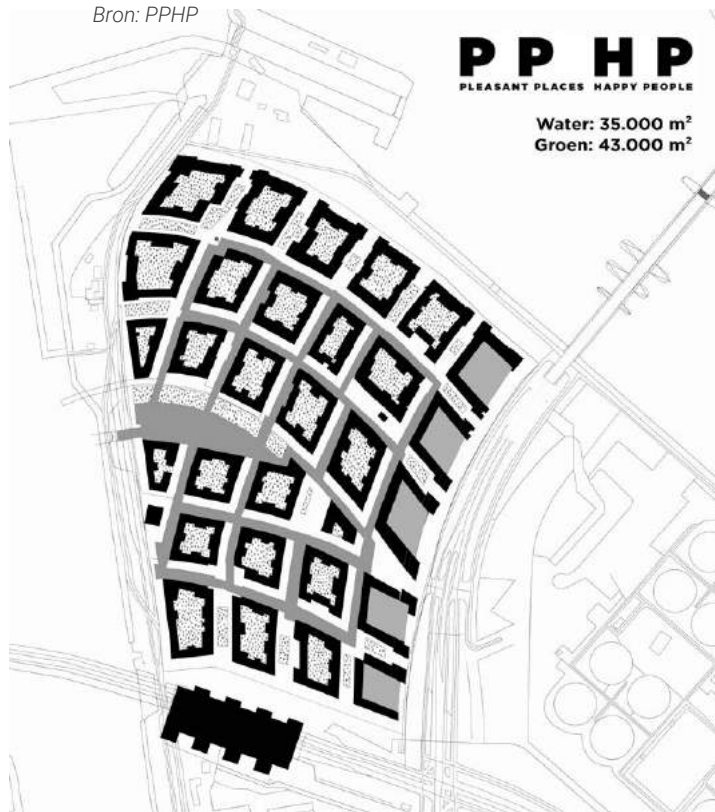
Plattegrond plan Sluisbuurt gemeente Amsterdam

Bron: PPHP



Plattegrond plan Sluisbuurt PPHP

Bron: PPHP



Een alternatief

Om te laten zien dat het argument om de hoogte in te bouwen zorgt voor een hogere woningdichtheid op een valse voorstelling van zaken berust, heeft mijn bureau PPHP (Pleasant Places Happy People) een alternatief plan uitgewerkt. Daarin worden dezelfde woningoppervlakken en andere functies gerealiseerd, echter nu in een patroon van perifere blokbebouwing van 5 tot 7 verdiepingen hoog, rondom gezamenlijke besloten binnentuinen, met alleen een rand van hogere bebouwing van 15 verdiepingen aan de Noord- en Oostzijde, waardoor de schaduwval over water of autoweg valt.

De woonblokken begeleiden de openbare ruimten, die bestaan uit kades en grachten. Doordat de gebouwen over de volle lengte de openbare ruimten begeleiden is er een sterke interactie tussen mensen in de woongebouwen en op de kades. Doordat de openbare ruimte gekrompen is, wordt de kans op ontmoeting tussen mensen in de openbare ruimte vergroot.

Dit laatste wordt nog versterkt door het plaatsen van alle parkeerterreinen langs de randen van het woongebied, in een gestapelde en daardoor zeer goedkope vorm, waardoor de auto's in principe het gebied niet in komen. De openbare ruimte wordt zo primair het domein van voetgangers en fietsers, waar de bewoners maximaal 400 meter wandelen van parkeerplek naar huis en vice versa.

Door te kiezen voor stapeling van parkeren is er geen ondergronds parkeren meer nodig, waardoor het maaiveld tussen de woongebouwen een maaiveld in volle grond is en er ook duurzaam bomen kunnen worden geplant, en regenwater beter ter plaatse in de bodem kan worden opgevangen.

Door te kiezen voor een compleet systeem van waterwegen is het oppervlak aan water een veelvoud ten opzichte van de gemeentelijke plannen, wat van belang is voor hedendaagse stedelijke problemen als hittestress en de opvang van moesson-achtige regenbuien.

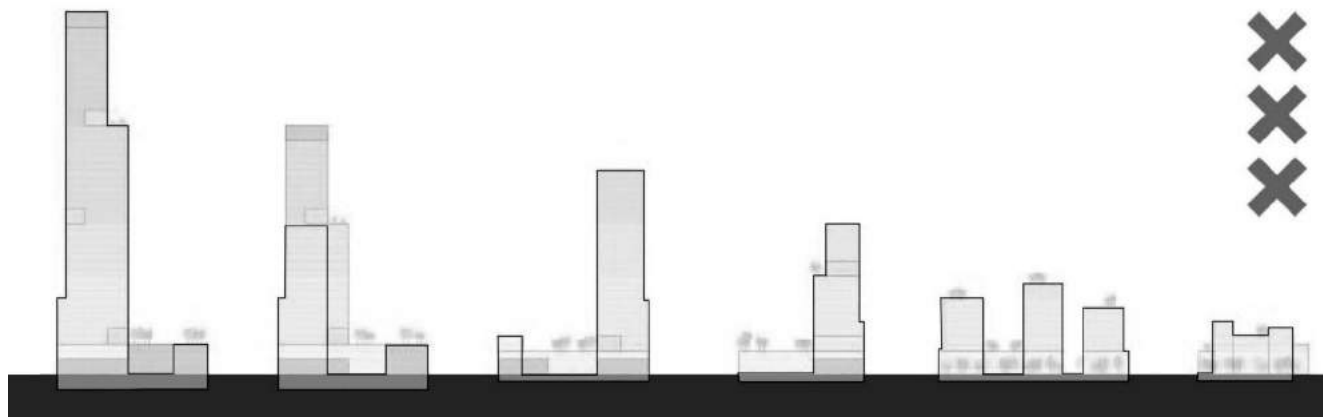
Een succesvolle woonomgeving

Het model dat PPHP heeft getekend als alternatief voor de gemeentelijke Sluisbuurtplannen is gebaseerd op ervaring opgedaan bij het maken van het Java-eiland in de Amsterdamse haven en het project Sluseholmen in de zuidelijke haven van Kopenhagen, waar de bewonerstevredenheid buitengewoon hoog is. Ook het Holland Park in Diemen, een plan voor 2500 appartementen dat op dit moment in aanbouw is, geldt als inspiratiebron. De gezamenlijke kenmerken van deze drie ontwikkelingen zijn: bebouwing in 5 tot 7 lagen, torens niet hoger dan 15 lagen, een intensieve relatie tussen bebouwing en intieme openbare ruimten, verkeersvrije hoven geschikt voor recreatie, spelende kinderen en eventueel collectieve activiteiten vlakbij het eigen appartement.

Er bestaan in feite geen succesvolle ontwikkelingen in Europa die echt hoge woongebouwen als uitgangspunt hebben. Wanneer je op het Internet op zoek gaat naar zogenaamde wijken die volgens die karakteristieken gebouwd zijn, dan ontdek je dat zulke concepten een zeer beperkte levensduur hebben; zie de geschiedenissen van Red Road Flats, Bluevale en Whitevale Towers (in de jaren zestig) in Glasgow en de Gorbals van 1971, Glenalmond, Hermiston and Weir Courts in Edinburgh, Goscote House in Leicester. Maar ook bijvoorbeeld die van de A en B torens in Roubaix, en M.G.Gaillard in Le Havre.

Natuurlijk zullen gretige architecten en bouwers argumenteren dat hun moderne versies van deze monstergebouwen op alle aspecten vele malen beter en toekomstbestendiger zijn, maar uiteindelijk zal ook in de toekomst de levensvatbaarheid van deze bouwvorm

Doorsnede plan Sluisbuurt van de gemeente Amsterdam.
Bron: PPHP



PPHP
PLEASANT PLACES HAPPY PEOPLE

Doorsnede plan Sluisbuurt van PPHP
Bron: PPHP



niet in de eerste plaats worden bepaald door de technische prestaties van architecten, ingenieurs en aannemers, of door de uiterlijke vooruitstrevende vormgeving. Veel beslissender dan dat, wanneer de eerste glans van het nieuwe is verdwenen, zal zijn of er een vorm van wonen kan ontstaan die aantrekkelijk en daarmee stabiel genoeg is om op de lange termijn alle schommelingen in de conjunctuur en alle demografische en sociale bewegingen te overleven.

Door de kosten van hoge woongebouwen zal de buurt alleen al door zijn bouwvorm verzuild en gesegregeerd zijn

Om die reden zou het veel verstandiger zijn om bij het ontwerpen van nieuwe stedelijke gebieden de woonwensen van de stadbewoners als uitgangspunt voor het ontwerp te nemen. Bij het maken van de keuze voor een woning is de woonomgeving immers een van de meest bepalende factoren. Die woonomgeving is veel meer dan het huis of het gebouw. Het is de relatie van de woning tot de openbare en gemeenschappelijke ruimten, de relatie tot en nabijheid van

voorzieningen en openbaar vervoer. Het is de vraag of de kinderen er prettig en veilig kunnen opgroeien en of er mogelijkheden zijn om je thuis te gaan voelen in de samenlevingsvorm die de woonomgeving biedt.

Als woonomgevingen in de eerste plaats bedacht zouden worden vanuit overwegingen van leefbaarheid en niet primair als de resultante van politiek-economische en technisch financiële krachten die met architectonische middelen tot een "nieuwe experimentele aanpak" worden verheven, zou er een meer reële kans ontstaan op een werkelijk duurzame uitbreiding van onze steden. Het is een raadsel waarom architecten, stedenbouwkundigen en politici steeds opnieuw hetzelfde "experiment" willen doen, waar de geschiedenis ons talloze malen heeft laten zien dat dergelijke experimenten falen. In plaats van een stedenbouw gebaseerd op megalomane objecten, moeten we ons richten op stedelijke weefsels met een maximale individuele mix.

Sjoerd Soeters (S.Soeters@pphp.nl) is stedenbouwkundig architect en heeft zijn eigen bureau Pleasant Places Happy People. Hij heeft gewerkt aan verschillende projecten zoals Java-eiland (Amsterdam), Mariënborg (Nijmegen), Sluseholmen (Kopenhagen), Holland Park (Diemen) en gebouwen als de Amsterdam ArenA, het Helicon-gebouw in Den Haag en de Haverleij in Den Bosch.

// IN /
PLAN /
/ NING



InPlanning.eu is het online Platform voor Planologiepublicaties. Het Platform is een initiatief van de gezamenlijke Planologieopleidingen. Met dit Platform geven we gezamenlijk studieboeken, PhD's, tijdschriften en andere publicaties uit over planologische of sociaal-geografische onderwerpen. Digitaal of hard copy.

Planologiepublicaties op je tablet

Ons doel? Zorgen dat kwalitatief hoogwaardige Planologiepublicaties beschikbaar blijven voor een breed publiek van studenten, wetenschappers, professionals en andere geïnteresseerden. Open access of tegen een redelijke vergoeding. Zowel in ons land als internationaal.

Via de InPlanning app koop en lees je de publicaties op je tablet (iOS of Android). Open access-publicaties lees je via onze online reader op je PC, laptop of tablet.

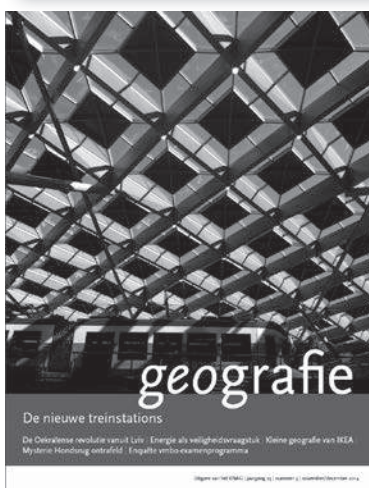
InPlanning wordt gesteund door de Nederlandse Planologie-opleidingen en AESOP, de Association of European Schools of Planning.

Meer informatie?
Jouw boek of proefschrift uitgeven?
Neem contact op via info@inplanning.eu

www.inplanning.eu

geografie

Hèt tijdschrift voor geografen
en studenten geografie



| informatie over actuele ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten | reisverhalen | opinies | achtergrondinformatie | recensies | columns | geografische agenda | interviews | nieuwsberichten | boekbesprekingen | aanbiedingen ...

Geografie verschijnt negen keer per jaar en kost studenten slechts € 35 per jaar, aio's en oio's betalen € 71,50 (normale prijs € 95,50 per jaar). Het lidmaatschap van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAAG), het belangrijkste netwerk voor geografen in Nederland, is bij de prijs inbegrepen.

Kijk op www.geografie.nl of bel
030 7115 110 voor een abonnement.
Een welkomstcadeau ligt klaar!

KNAAG



MEERWAARDE DOOR PPS WELKE MEERWAARDE?

Publiek-Private Samenwerking (PPS) in de transportinfrastructuur is populair vanuit het idee dat samenwerking meerwaarde zou opleveren voor de betrokken partijen. Sterker nog, het zou meerwaarde opleveren die anders niet bereikt kan worden. Maar de wens lijkt de vader van de gedachte. Het bewijs voor meerwaarde door PPS is schaars.

In Publiek-Private Samenwerking werken de overheid en één of meerdere private partijen (zoals bouwbedrijven en ingenieursbureaus) samen in de (her)ontwikkeling van de ruimte. Deze samenwerking wordt doorgaans vastgelegd in een contract, waarin afspraken worden gemaakt over onder andere de doelen die moeten worden gerealiseerd, de verdeling van taken en verantwoordelijkheden en de wijze waarop de private partijen worden beloond voor hun werk. PPS wordt uiteenlopend toegepast. Steeds vaker worden scholen, gevangenissen, overheidsgebouwen, sportfaciliteiten, verzorgingstehuizen, etc. gepland, ontworpen, gebouwd en geëxploiteerd via PPS. Naast deze zogenoemde 'sociale infrastructuur' is PPS vooral te vinden in de ontwikkeling van zogenoemde 'economische infrastructuur' zoals wegen, bruggen, havens, sluisen, energievoorziening en telecommunicatie. De transportinfrastructuur was in 2015 goed voor 60% van de Europese PPS-markt en het is steevast de grootste PPS-sector in Europa, zo blijkt uit de marktanalyses van het Europese PPS Expertise Centrum. Ook in Nederland zijn het vooral de PPS-projecten in de transportinfrastructuur waar grote bedragen mee gemoeid zijn. Denk bijvoorbeeld aan de miljardenprojecten Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) (circa €4,1 miljard) en de A15 Maasvlakte-Vaanplein (circa €1,5 miljard).

De huidige populariteit van PPS hangt samen met de verwachting dat het meerwaarde oplevert ten opzichte van infrastructuurontwikkeling zonder publiek-private samenwerking. De verwachting is dat via PPS, projecten goedkoper, sneller en met hogere kwaliteit kunnen worden ontwikkeld. In een PPS-contract worden namelijk taken en verantwoordelijkheden bij de private partners neergelegd die normaal door de overheid werden gedaan. Denk hierbij aan de ruimtelijke planning (o.a. bestemmingsplannen), het ontwerp en de financiering van de projecten. Door de private partijen integraal verantwoordelijk te maken voor alle aspecten van de projectontwikkeling, van planning en financiering tot aan exploitatie, zouden efficiëntie- en kwaliteitswinsten ontstaan en wordt de markt gestimuleerd haar capaciteiten maximaal aan te wenden. Een voorbeeld: door de integrale verantwoordelijkheid gaat een private partij al bij het ontwerp van een brug of tunnel rekening houden met de duurzaamheid en robuustheid van de infrastructuur. Men gaat slim ontwerpen en misschien duurdere materialen gebruiken, maar het leidt op de langere termijn tot minder buitengebruikstelling, minder hinder en minder beheer- en onderhoudskosten. Daarmee wordt er dus zowel meerwaarde gerealiseerd in termen van kwaliteit als in financiële kosten.

Veranderend debat

Eerder werd PPS vooral gezien als een slimme manier om overheidsuitgaven te kunnen uitspreiden over meerdere jaren. Immers, als je de private partijen verantwoordelijk maakt voor het gehele proces van planning tot en met exploitatie, dan vinden de betalingen van de overheid aan de markt ook over een langere periode plaats. In plaats van grote miljardenuitgaven in één keer, worden overheidsuitgaven aan projecten uitgesmeerd over periodes van 20 of 30 jaar. De markt wordt niet meer beloofd voor het 'bouwen' van een weg, brug of tunnel, maar voor het 'integraal functioneren' van de tunnel voor een langere periode (bijvoorbeeld 30 jaar). Dit wordt in PPS prestatieafhankelijk belonen of betalen genoemd. Doordat de projectkosten per jaar voor de overheid lager zijn, kunnen er meer projecten worden ondernomen.

De laatste 10 jaar heeft deze budgetteringsmotivatie van PPS grotendeels plaatsgemaakt voor de meerwaardemotivatie van PPS. Die meerwaarde is zoals gezegd te behalen via het integraal verantwoordelijk maken van de private partijen. Het idee van de meerwaardedecreatie via PPS is nu de belangrijke drijfveer voor de populariteit van PPS. Zo schreef Rijkswaterstaat in zijn bouwstenen voor de nieuwe Organisatiekoers 2020 dat samenwerking in allianties de partners een unieke meerwaarde biedt "die alléén niet bereikt kan worden" en valt er te lezen in de voortgangsrapportage van het Ministerie van Financiën dat DBFM(O)-projecten – Design-Build-Finance-Maintain-Operate, tegenwoordig de standaardvorm van PPS – geraamde meerwaardes hebben opgeleverd van 10 tot 15%. Ook in de recente Marktvisie van het Rijk samen met organisaties uit de GWW-branche (Grond-, Weg- en Waterbouw) wordt enthousiast gestreefd naar 'toegevoegde waarde' door samenwerking.

Hoewel dit een aanlokkelijk idee is, is er nog maar weinig hard bewijs voor de meerwaarde van PPS. De meerwaardes van het Ministerie van Financiën zijn geen gerealiseerde meerwaardes maar geraamde meerwaardes. Ook lijken de succesverhalen van PPS-projecten onder de voorstanders soms de vaak tegenvallende resultaten te overschaduwen. Samenwerking heeft een positieve connotatie en je kunt het er haast niet mee oneens zijn, maar in de praktijk blijkt het vaak makkelijker gezegd dan gedaan. Het is dus nog maar zeer de vraag of PPS überhaupt meerwaarde oplevert ten opzichte van traditionelere vormen van infrastructuurontwikkeling. Daarbovenop komt nog dat het zeker niet gegeven is dat bereikte meerwaardes ook zijn toe te schrijven aan de samenwerking tussen de partners in de PPS. Dit is een belangrijk punt om bij stil te staan, want het is juist de retoriek van *samenwerking* die het huidige PPS-debat lijkt te domineren. Er volgen nu drie argumenten voor het zwakke bewijs voor de meerwaarde van PPS.

De verwachting is dat via PPS, projecten goedkoper, sneller en met hogere kwaliteit kunnen worden ontwikkeld

Definitie van meerwaarde

Ten eerste bestaat er onduidelijkheid over de definitie van meerwaarde. Er wordt vaak enthousiast aan gerefereerd, maar een concrete definitie blijft dan achterwege. In zowel de literatuur als de praktijk ligt de focus veelal op *value-for-money*, het idee dat er meer kwaliteit voor minder geld en in minder tijd kan worden gerealiseerd. Maar in de beleidsdocumenten, de seminars, de

blogs en de wandelgangen wordt er breder en kleurrijker over gesproken. Hoewel er overeenstemming lijkt te bestaan dat het succes van infrastructuurprojecten moet worden afgemeten aan meer dan alleen tijd, geld en kwaliteit, blijft de vraag 'wat dan wel' of 'wat nog meer' vooralsnog grotendeels onbeantwoord.

In de literatuur groeit wel de consensus dat *value-for-money* een te beperkt beeld geeft van meerwaarde. Zo gaat er in de literatuur over samenwerking en *collaborative advantage* aandacht uit naar de waarde van samenwerking voor mensen en organisaties binnen de PPS. Hierbij kan worden gedacht aan aspecten zoals leren en tevredenheid. Deze literatuur lijkt zich vooral te richten op de 'interne meerwaarde' en mist daarmee aandacht voor de publieke of 'externe meerwaarde' die we juist weer vaker tegenkomen in het PPS-debat. Bij externe meerwaarde gaat het eerder om de waarde die samenwerking oplevert voor mensen en organisaties buiten de PPS. Hierbij valt te denken aan minder hinder en files, schonere leefomgeving en veiligere wegen. In de sociale infrastructuur gaat het dan ook vooral om de betere dienstverlening. De literatuur over publieke waarden en PPS-transportinfrastructuurprojecten besteedt daar wel aandacht aan, maar onderbelicht dan weer dat de samenwerking ook private meerwaarde moet opleveren, meerwaarde voor de private partijen. Kortom, er valt nog werk te verrichten als het gaat om het definiëren van de meerwaarde van PPS.

Er is nog maar weinig hard bewijs voor de meerwaarde van PPS

Implementatie en samenwerking

Ten tweede, een belangrijk punt waar vaak overheen wordt gekeken, is dat gerealiseerde meerwaarde niet zomaar valt toe te schrijven aan de samenwerking. Sterker nog, vaak genoeg is er in PPS-projecten geen of weinig sprake van samenwerking. Tijdens de implementatie van projecten, als de schop de grond is ingegaan en wanneer de druk op de ketel staat en budget- en tijdsoverschrijdingen continu op de loer liggen, ontstaat al snel de neiging van de publieke en private partners om terug te vallen in de oude 'wij-versus-zij' routines. Hierdoor kan de samenwerking onder druk komen te staan en kan voorspelde meerwaarde verdampen. Dit wordt in de literatuur ook wel *collaborative inertia* genoemd.

Een treffend voorbeeld is het DBFM-project A15 Maasvlakte-Vaanplein. In dit PPS-contract tussen Rijkswaterstaat (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) en consortium A-Lanes A15 is de verantwoordelijkheid voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van het bijna 40-kilometer lange wegtraject tussen de Maasvlakte en het Rotterdamse Vaanplein voor een periode van meer dan 20 jaar neergelegd bij de markt. Het project omvat naast de kilometers rijstroken ook de renovatie van zo'n 36 kunstwerken, de bouw van 12 nieuwe, de renovatie van twee grote tunnels en een geheel nieuwe Botlekbrug. De totale waarde van het project is meer dan 1,5 miljard euro. Het project is complex. Naast de vele systemen van kabels en leidingen, bruggen en viaducten moest het worden geïmplementeerd in een sociaal-institutionele omgeving waarin bewoners, bedrijven en (semi-)publieke organisaties, zoals het Havenbedrijf Rotterdam en de Gemeente Rotterdam, in hun belangen door het project werden geraakt.

Het project heeft meermaals de kranten gehaald en dan vooral vanwege de tegenvallende resultaten. Het had te kampen met budgetoverschrijdingen en geruzie tussen Rijkswaterstaat en de aannemers. Uit een analyse van de projectuitvoering, waarbij een vergelijking is gemaakt met het project van de ondertunneling bij de A2 in Maastricht (zie literatuur), bleek dat gebeurtenissen tijdens

de uitvoering, uiteenlopend van tegenvallende grondcondities tot protesterende of tegenwerkende omgevingsstakeholders, eerder werden gemanaged door te wijzen naar de verantwoordelijkheden en verplichtingen van de ander, zoals vastgelegd in het contract, in plaats van door samenwerking. Van het in gezamenlijkheid oplossen van problemen was weinig sprake.

Conditie

Een derde uitdaging ligt erin dat we nog grotendeels in het duister tasten wat betreft de condities waaronder samenwerking in PPS meerwaarde kan creëren. Zoals ik ook heb besproken in een recent boekhoofdstuk (zie literatuur), biedt de literatuur over samenwerking een grote variëteit aan verklaringen voor het wel of niet realiseren van meerwaarde, maar is die vooral gefocust op de relationele, informele samenwerkingsaspecten en minder op de condities waaronder die processen meerwaarde kunnen creëren. De informele, relationele processen zijn zonder meer belangrijk. Een eerste reden hiervoor is dat informaliteit, nabijheid en openheid belangrijk zijn om het hoofd te bieden aan dynamiek en onzekerheid. Onderzoek laat zien dat dergelijke waarden een coöperatieve aanpak in de hand werken. Zo'n aanpak is vervolgens effectiever in het omgaan met dynamiek en onzekerheid. Dit bleek onder andere uit de vergelijkende analyse (zie literatuur) van de A15 Maasvlakte-Vaanplein en A2 Maastricht projecten. Daar waar in de A2 Maastricht publieke en private managers in hetzelfde gebouw waren gehuisvest, was bij de A15 Maasvlakte-Vaanplein juist een zakelijke afstand gecreëerd, zowel geografisch als relationeel. In de A2 Maastricht waren de lijntjes korter en konden opdoemende problemen snel in gezamenlijkheid worden aangepakt. Ten tweede is een goede verstandhouding van belang in het omgaan met omissies in contracten, die er onoverkomelijk zullen zijn. Zeker als het projecten met looptijden van enkele decennia betreft, zoals bij DBFM-projecten als de A15 Maasvlakte-Vaanplein, zullen contracten altijd incompleet zijn. Vertrouwen, solidariteit en interpersoonlijke informatie-uitwisseling kunnen dan

zorgen voor het op constructieve wijze omgaan met omissies. Ten derde bleek uit de vergelijkende analyse dat een samenwerkende stakeholdermanagementbenadering effectief is. In de A2 Maastricht was hiervan sprake en werden implementatieproblemen naar tevredenheid van zowel project als stakeholderomgeving opgelost. Bij het A15 project was er eerst geen sprake van een samenwerkende benadering. De opdrachtnemer A-Lanes A15 werd verantwoordelijk gehouden voor het stakeholdermanagement, waardoor bestaande omgevingskennis van Rijkswaterstaat onderbenut bleef. Mogelijk heeft dit ertoe bijgedragen dat de verstandhouding tussen project en omgeving bij de A15 Maasvlakte-Vaanplein vaak te wensen overliet.

Gerealiseerde meerwaarde valt niet zomaar toe te schrijven aan de samenwerking

De informele, relationele aspecten zijn dus van groot belang voor het creëren van meerwaarde. Maar goede relaties alleen zijn niet genoeg. Contracten conditioneren in belangrijke mate of en hoe samenwerkingsprocessen kunnen ontstaan, gedijen en vervolgens kunnen bijdragen aan meerwaardecreatie. Ten eerste kunnen contracten bijdragen aan het bestrijden van opportunistisch gedrag. De diepgewortelde institutionele verschillen tussen publiek en privaat maken het soms lastig voor de partners om in een gezamenlijk belang te handelen, of om de publieke en private belangen op synergetische wijze met elkaar



*Uitleg tijdens veiligheidsoefening A2 Maastricht
Bron: A2maastricht.nl*



te verknopen. Contracten bevatten afspraken over onder andere outputspecificaties, prestatie monitoring en betalingsmechanismen die de belangen bewaken. Zeker in langetermijncontracten zoals DBFM(O) is dit van groot belang. Ten tweede zorgen contracten voor continuïteit en zekerheid. Het maakt het de partners mogelijk besluiten te nemen zonder daarbij steeds opnieuw te moeten onderhandelen over de principes en regels die hun interacties sturen. Ook maakt dit de opbouw van vertrouwen mogelijk. Hieraan gerelateerd, ten derde, kunnen contracten bijdragen aan efficiënte transacties. Een contract schept duidelijkheid over de taken en verantwoordelijkheden, begrenst daarmee het handelen van de partijen en betuigt zo de transactiekosten. Belangrijk is dan wel dat de contracten helder en simpel zijn; te complexe contracten kunnen de transactiekosten juist verhogen en daarmee de meerwaardecreatie negatief beïnvloeden.

PPS is geen samenwerking

Het conditionerende belang van contracten voor samenwerking wijst op een belangrijk punt waaraan in de gebezigde retoriek vaak voorbij wordt gegaan. Publiek-Private Samenwerking – PPS – is geen samenwerking; het is een organisatievorm. Samenwerking behelst het samen werken van mensen in tweerichtingscommunicatieprocessen. In PPS gaat het dan om de samenwerking 'op de werkvloer' tussen mensen van publieke organisaties, de opdrachtgevers, met private organisaties, de opdrachtnemers. Contracten zijn de financiële en juridische overeenkomsten waarin is bepaald wie met wie mag of moet communiceren, waarover wel en waarover niet, en hoe die communicatie mag of moet plaatsvinden. Contracten conditioneren op die wijze samenwerking. De belangrijke vraag die voorligt, is 'hoe' contracten precies de samenwerking conditioneren. Wat voor configuraties van contractaspecten maken meerwaardecreatie door samenwerking mogelijk?

Bewijs verzamelen

Meerwaarde door publiek-private samenwerking; de wens lijkt vooralsnog grotendeels de vader van de gedachte. Het is ongetwijfeld zo dat PPS-projecten meerwaarde kunnen genereren of dat ook hebben gedaan. Maar om die claim hard en overtuigend te kunnen maken, moeten er een aantal vragen worden opgepakt. Om te beginnen: wat is de meerwaarde die door samenwerking wordt gecreëerd? *Value-for-money* is zeker een van de aspecten, maar de vraag 'wat nog meer' blijft nog grotendeels onbeantwoord,

zeker als het gaat om de meerwaarde voor de private partijen; wat is voor hen de meerwaarde van PPS? Ten tweede, kan de meerwaarde van PPS ook daadwerkelijk worden toegeschreven aan samenwerking? Anders gezegd, is het zo dat PPS-projecten inderdaad worden gekenmerkt door meer samenwerking dan traditionele transportinfrastructuurprojecten en is het vervolgens zo dat projecten met meer samenwerking dan ook meer waarde creëren dan projecten met minder samenwerking? Tot slot, wat zijn de condities waaronder samenwerking ontstaat en kan gedijen en vervolgens meerwaarde kan genereren? Publiek-Private Samenwerking in de transportinfrastructuur is inmiddels geen nieuw thema meer, maar er valt nog een wereld te ontdekken.

Literatuurselectie

- European PPP Expertise Centre (2017) Market Update: Review of the European PPP Market in 2016. Luxembourg: European Investment Bank.
- Ministerie van Financiën (2016) Voortgangsrapportage DBFM(O) 2016/2017. Den Haag: Ministerie van Financiën.
- Rijkswaterstaat (2015) Marktvisie: Meerwaarde Creëer je Samen. Rijkswaterstaat & 01, 1.
- RWS Next (2015) RWS Next Bouwstenen: Inspiratie voor Organisatiekoers 2020. Rijkswaterstaat.
- Verweij, S. (2018) Voorbij de dichotomie: Op zoek naar een succesvolle combinatie van contractuele aspecten en relationele aspecten in publiek-private samenwerking. In: M. Sanders (Red.). Publiek-Private Samenwerking: Kunst van het Evenwicht. Den Haag: Boom-Lemma Uitgevers.
- Verweij, S., Teisman, G.R. & Gerrits, L.M. (2017) Implementing public-private partnerships: How management responses to events produce (un)satisfactory outcomes. *Public Works Management & Policy* 22, nr. 2, pp. 119-139.

Stefan Verweij (s.verweij@rug.nl; www.stefanverweij.eu) is onderzoeker bij de Basiseenheid Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Dit artikel is tot stand gekomen in het kader van het onderzoeksprogramma 'Infrastructuur als Schakel tussen Netwerk en Gebied: Meerwaarde als Driver voor Publiek-Publieke en Publiek-Private Samenwerking' van Rijkswaterstaat en de Rijksuniversiteit Groningen.



WONEN

IN DIVERSITEIT

Dat integratie van vluchtelingen een ruimtelijk thema is wordt niet aangegrepen in het gevoerde asiel- en woonbeleid in België. Zowel het federale asielbeleid dat asielzoekers ruimtelijk en sociaal isoleert als het Vlaamse woonbeleid dat erkende vluchtelingen aan hun lot over laat, ontnemen kansen voor vlotte integratie van nieuwkomers in België. Het is tijd om integratie-, asiel- en woonbeleid beter op elkaar af te stemmen en ruimte te maken voor geïntegreerde projecten waarbij migratie een kans betekent voor de stad.

Hoewel migratie van alle tijden is, kunnen we sinds een aantal jaren veranderende migratiepatronen vaststellen. Zo worden niet langer enkel de centrumsteden in België door migranten als bestemming gezien. Steeds meer stedelijke agglomeraties en kleinere steden krijgen te maken met een toenemende diversiteit in hun bevolkingssamenstelling. Deze 'superdiversiteit' heeft een grote impact op het wonen in de stad. Daarbij zien we wonen niet louter beperkt tot huisvesting, maar als de brede praktijk van samenleven in diversiteit, waartoe ook werken en ontmoeten gerekend kunnen worden.

Migratie als kans voor de stad

Momenteel is sprake van een acute woningnood in veel steden. Deze woningnood is structureel, maar werd in de nasleep van de asielcrisis van 2015-2016 verder aangescherpt. De huisvesting van nieuwkomers verloopt immers in cascade (Fig 1). Na het doorlopen van de asielprocedure in een collectief opvangcentrum van Fedasil, komen erkende vluchtelingen vandaag op de reguliere woningmarkt terecht. Daar stoten ze niet alleen op een chronisch tekort aan sociale woningbouw (met het strak toegepaste criterium 'lokale binding' dat in het nadeel speelt van nieuwkomers) en allerlei vormen van discriminatie op de private huurmarkt. Ook

blijkt een groot gebrek aan duurzame en flexibele oplossingen voor tijdelijke opvang. Dit laatste is bijvoorbeeld van belang in het kader van gezinshereniging. Hierdoor vinden nieuwkomers vaak weinig stabiliteit in hun nieuwe woonomgeving. Bovendien leven velen onder hen zowel tijdens als na hun asielprocedure in betrekkelijk groot isolement. Vaak vinden ze moeilijk aansluiting bij de samenleving waarin ze zijn terecht komen. Als een collectief van architecten en stadsplanners met een sociale missie, heeft HEIM het tot zijn doelstelling gemaakt om, samen met middenveldorganisaties, op zoek te gaan naar innovatieve woonvormen die wonen in diversiteit mogelijk maken en op die manier de stad een nieuwe impuls geven. Of hoe de asielcrisis een opportuniteit biedt om het huidige woonbeleid te herdenken.

Dat steden het potentieel hebben om als emancipatorische motor voor nieuwkomers te functioneren, krijgt ook erkenning in allerlei bewegingen en stedelijke beleidsnetwerken als "*Human rights cities network*", "*Solidarity cities network*" onder de paraplu van Eurocities en de "*Sanctuary cities movement*" in de VS en het VK. De kloof tussen deze stedelijke koplopers in het accommoderen van superdiversiteit en andere beleidsniveaus zoals de federale en de Vlaamse regering is echter groot.

Van isolement naar integratie in het woonbeleid

Vandaag vormen steden de belangrijkste aantrekkingspolen voor migranten. Dit botst met de wijze waarop een groot deel van het officiële opvangnet voor nieuwkomers als vluchtelingen is georganiseerd door Fedasil. Via een spreidingsplan (Fig 2) worden asielcentra over het hele Belgische territorium verspreid. Daardoor zijn deze centra dikwijls ver buiten de stedelijke weefsels met hun bijzondere concentratie van socio-economische, culturele en educatieve activiteiten gesitueerd (bijvoorbeeld in Poelkapelle). Maar zelfs indien ze gelegen zijn in stedelijke kernen, bijvoorbeeld het Klein Kasteeltje in Brussel, zijn de centra meestal georganiseerd als op zichzelf functionerende enclaves. Dit komt omdat de centra zijn ingericht als 'totale instituties' die zich naast de accommodatie van vluchtelingen vooral ook sterk richten op de controle van hun bewoners. De collectieve centra voorzien dan wel in de basisbehoeften van asielzoekers, vaak samengevat als de 3 B's: Bed, Bad en Brood, ze ontmoedigen vaak zelforganisatie, autonomie, ondernemerschap en integratie. Bovendien kregen de meeste collectieve centra hun huidige vorm in momenten van crisis. Vaak gaat het over oude militaire kazernes die weinig zijn aangepast aan de noden van hun nieuwe bewoners. Het zijn veelal noodoplossingen die later een blijvend karakter krijgen. Daardoor worden ze gekenmerkt door een schrale architectuur op basis van normen en een gebrek aan architecturale visie (Fig 3).

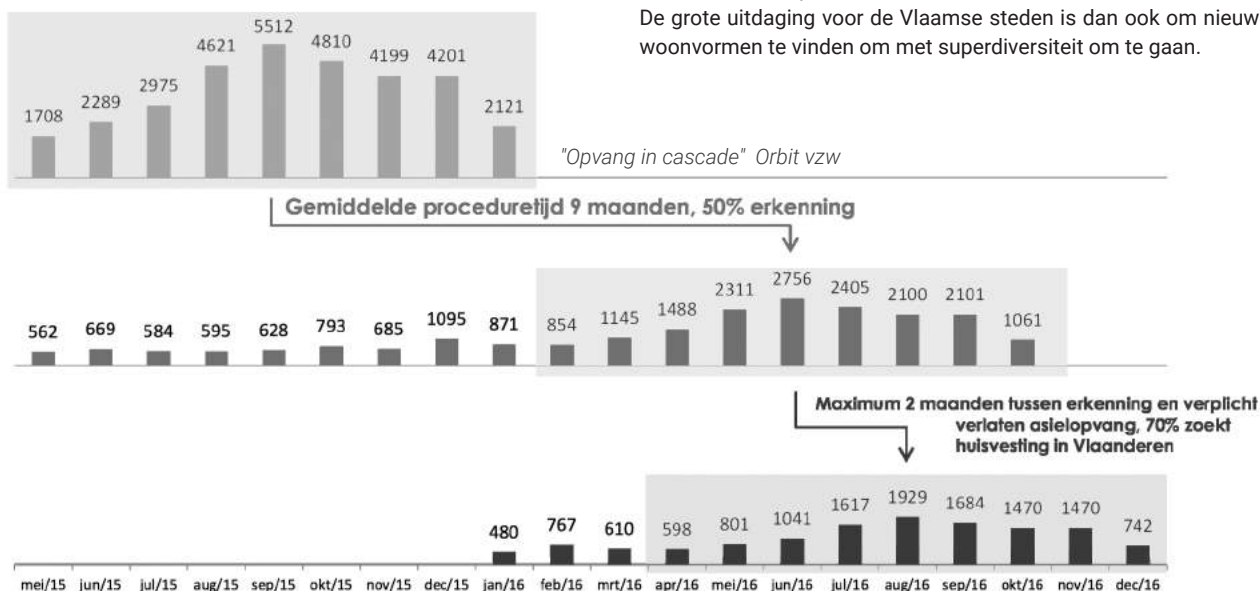
Naast collectieve centra voor de opvang van asielzoekers, bestaan ook lokale opvanginitiatieven (LOI's). Sinds juli 2017 heeft de overheid deze typologie echter grotendeels verlaten. Nochtans waren lokale opvanginitiatieven, ondanks hun kleinschaligheid, economisch voordeliger dan collectieve centra, doordat de bewoners zelf deels instonden voor de maaltijden en het onderhoud. Bovendien zorgt lokale opvang relatief gezien voor minder spanningen tussen de bewoners en voor een betere integratie in de nabije omgeving.

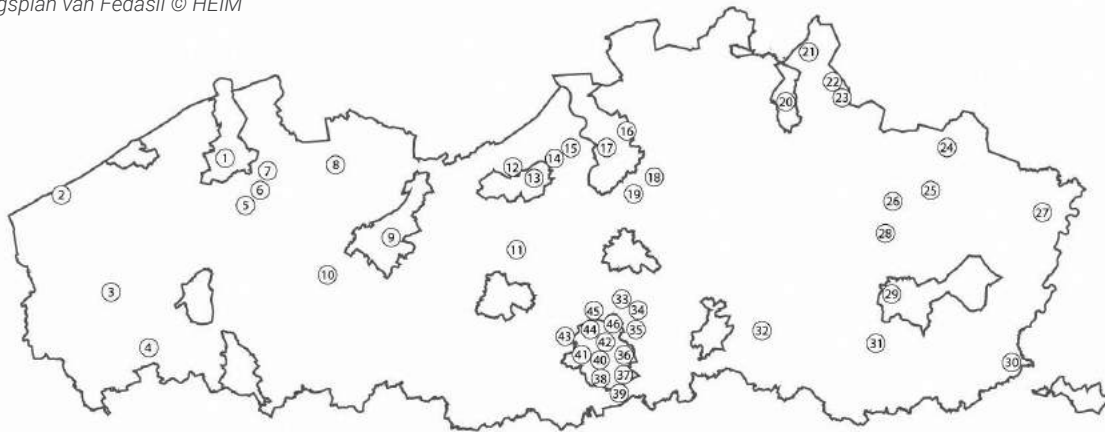
Na de collectieve opvang en/of plaatsing in een Lokaal Opvang Initiatief (LOI), hebben erkende vluchtelingen en subsidiair beschermden twee maanden tijd om een woning te vinden (eventueel verlengbaar met twee maanden). Terwijl de opvang van asielzoekers een federale bevoegdheid is, is wonen een Vlaamse aangelegenheid, en beiden lijken weinig op elkaar afgestemd. Dat de woningmarkt onder verscherpte druk zou komen te staan in de nasleep van de asielcrisis was bijvoorbeeld te voorspellen, maar toch werd er op geen enkele manier op geanticipeerd. Nieuwkomers zijn daardoor veelal op zichzelf aangewezen voor het vinden van een betaalbare woning op de reguliere woningmarkt. Om

die reden verhuizen de meesten naar de steden, waar ze worden aangetrokken door de aanwezige 'infrastructuur van aankomst'. In de aankomstwijken vinden nieuwkomers dynamische sociale organisaties en verenigingen, (transnationale) netwerken van zelforganisatie, informele vormen van werkgelegenheid, sociale netwerken gebaseerd op gedeelde nationaliteit, etniciteit of religie, gespecialiseerde voedingswinkels, lage huurprijzen, etc. Bij gebrek aan betere overheidsinitiatieven bieden die een belangrijk, weliswaar precair, opvangnet. Studies tonen dan ook aan dat er in deze wijken een hoge sociale cohesie en solidariteit bestaat tussen erg diverse groepen die beroep doen op dezelfde private en publieke dienstverlening en op elkaar. Initiatieven van zelfopvang door migranten verdienen dan ook meer steun van overheidswege. Bovendien zijn ze vaak ook innovatief op vlak van ruimtegebruik en culturele toe-eigening, waardoor ze een inspiratie kunnen zijn voor meer geïnstitutionaliseerde opvanginitiatieven.

De collectieve centra voor asielopvang bevorderen de integratie van nieuwkomers niet

Echter, in een oververhitte private huurmarkt, waar de prijzen in het onderste segment onder druk staan en het aanbod beperkt is, is het vinden van een woning zelfs in de aankomstwijken een moeilijke tot onmogelijke opdracht. Door hun kwetsbaarheid en lage financiële draagkracht vallen migranten vaak in de handen van huisjesmelkers en tussenfiguren die hen voor prijzen tussen de 200 en 600 euro leiden naar een huurwoning. Een bijkomend probleem is dat deze aankomstwijken zich bevinden aan de 'achterkant' van de samenleving, gekenmerkt door hoge concentraties kansarmen en etnische minderheden. Daardoor is de interactie met de bredere samenleving beperkt en de kans op opwaartse sociale mobiliteit klein. Vandaag is er dus een urgente nood om een duurzaam antwoord te vinden op het woningvraagstuk voor nieuwkomers, zowel tijdens als na hun asielprocedure (of bijvoorbeeld in het kader van gezinshereniging). Daarbij is het van belang op zoek te gaan naar oplossingen die de integratie van nieuwkomers weten te bevorderen in plaats van hun isolement verder aan te wakkeren. De grote uitdaging voor de Vlaamse steden is dan ook om nieuwe woonvormen te vinden om met superdiversiteit om te gaan.





II. 03-A: Spreiding Vlaamse opvangcentra Fedasil en partners

(1) Brugge	(9) Gent	(17) Linkeroever	(25) Hechtel-Eksel	(33) Vilvoorde	(41) Brussel, 2
(2) Koksijde	(10) Deinze	(18) Broechem	(26) Leopoldsburg	(34) Zaventem	(42) Brussel, 3
(3) Poelkapelle	(11) Dendermonde	(19) Lint	(27) Houthalen-Hechtere	(35) Steenokkerzeel	(43) Berchem
(4) Menen	(12) Sint-Niklaas, 1	(20) Turnhout	(28) Heusden-Zolder	(36) Elsene	(44) Jette
(5) Wingene	(13) Sint-Niklaas, 2	(21) Weelde	(29) Scherpenheuvel	(37) Woluwe	(45) Neder-Over-Heembeek
(6) Knesselare	(14) Zwijndrecht, 1	(22) Arendonk	(30) Lanaken	(38) Ukkel	(46) Neder-Over-Heembeek
(7) Sijsele	(15) Zwijndrecht, 2	(23) Retie	(31) Sint-Truiden	(39) Overijse	
(8) Eeklo	(16) Kapellen	(24) Overpelte	(32) Lubbeek	(40) Brussel, 1	

De asielcrisis als een opportuniteit om het woonbeleid te herdenken

In plaats van de asielcrisis als een verliesverhaal voor de stad te beschouwen, denken we dat de asielcrisis en de daarmee gepaarde acute woonnood een opportuniteit biedt om het huidige woonbeleid te herdenken. We grijpen de noodzaak dus aan om na te denken over het bredere woningvraagstuk in de stad. De crisis van vandaag wordt ingezet als een laboratorium voor nieuwe stedelijke praktijken en innovatieve woonvormen voor de toekomst. Hierbij is de vluchteling of migrant slechts een van de vele personen die baat kan hebben bij een verbeterd en inclusief woonbeleid. Wij geloven dus dat de crisis de potentie heeft om onze blik te verscherpen.

Hiervoor is het van belang de moeilijke relatie tussen architectuur en migratie te herdenken. Waar architectuur staat voor stabiliteit en permanentie, wordt migratie volgens Cairns vooral geassocieerd met vluchtigheid en tijdelijkheid. We zien echter dat veel tijdelijke, en dus vaak weinig kwalitatieve, woonoplossingen voor migranten uiteindelijk van lange duur of zelfs blijvend blijken. Omgekeerd blijkt er een nijpend tekort aan een permanente en kwaliteitsvolle structuur van tijdelijke woonvormen in de stad, en niet uitsluitend voor migranten.

Om tal van redenen, zoals een gebrek aan politieke wil, een tekort aan financiële middelen, de precaire positie van de migranten en de veronderstelde tijdelijkheid van migratie, mist de architectuur voor nieuwkomers vandaag architecturaal opdrachtgeverschap. Als we tot innovatieve woonvormen willen komen, is net dit soort opdrachtgeverschap onontbeerlijk. Daarom nemen wij, als collectief van architecten en stadsplanners, de rol van opdrachtgever even op en beschouwen we het als onze missie om samen met middenveldpartners en stedelijke koplopers in te zetten op het bedenken van nieuwe woonvormen die uitnodigen tot samenleven in diversiteit.

Dit kan door scenario's te bedenken die aansluiting zoeken met de zogenaamde secundaire, socio-economische, culturele, educatieve en religieuze voorzieningen die de stad vandaag al te bieden heeft of waar de stad nog nood aan heeft. Door huisvesting voor nieuwkomers te combineren met voorzieningen voor werken en ontmoeten kunnen er belangrijke kansen voor zowel de stad als voor de nieuwkomer ontstaan. Voor de nieuwkomer zijn de secundaire voorzieningen immers belangrijke hefboomen voor integratie. We spreken dan bijvoorbeeld over mogelijkheden tot

klein ondernemerschap, sociale restaurants, collectieve ateliers, openbare badhuizen, markthallen, sportterreinen, etc. Hier bestaat de kans om de nieuwkomer uit zijn isolement te tillen. De ontwikkeling van dergelijke voorzieningen is echter ook een troef voor de stad. Op die manier gaat het sociaal kapitaal van de nieuwkomers niet verloren en kan er gedacht worden aan andere, meer participatieve, vormen om aan stadsontwikkeling te doen. Deze voorzieningen hebben bovendien ook het potentieel om uit te groeien tot ruimtes voor een nieuwe collectiviteit. Ze voldoen niet alleen aan de acute noden van nieuwkomers. Het zijn ook plekken waar mensen met een verschillende achtergrond elkaar kunnen ontmoeten en in nabijheid kunnen leven. Deze programmavermenging past ook in het bredere verhaal van verdichting en het delen van functies dat als noodzakelijk wordt gezien om de huidige woonstandaard te behouden. Het geeft het echter ook een sociale dimensie. Dit aspect ontbreekt voornamelijk

De architectuur voor nieuwkomers mist vandaag architecturaal opdrachtgeverschap

grotendeels in de praktijk van gedeelde programma's en collectieve woonvormen en co-housing, die momenteel vooral de (opgeleide, blanke) middenklasse aantrekken, maar weinig diversiteit realiseren. Ten slotte kan een doorgedreven programmatorische mix, waarbij we verschillende ruimtelijke aanspraken verenigen, een belangrijke stap zijn om meer verschillende soorten investeerders en beheerders van vacant patrimonium aan te spreken dat tot inclusieve woonvormen kan worden omgebouwd.

Daarnaast is het van belang om scenario's te ontwikkelen die tijdelijk wonen op een meer duurzame en flexibele manier toelaten. Momenteel bestaat het geheel van tijdelijke woonvormen dat voorziet in de opvang van vluchtelingen en andere behoeftigen

uit tijdelijke, in de zin van provisoire en/of weinig kwalitatieve, oplossingen (zoals omgebouwde kazernes, noodwoningen en tentenkampen). Er bestaat echter een reële nood aan permanente en structurele opvangstructuren voor tijdelijk verblijf, zowel voor migranten als voor andere personen die met woononzekerheid te maken krijgen of die in transit zijn ((Erasmus)studenten, toeristen, expats, etc.). Doordat vandaag zo fragmentair en ad-hoc wordt gewerkt, gaan veel investeringen voor noodopvang bij crisis verloren, terwijl een permanente structuur een blijvende waarde zou hebben en daardoor kwalitatief en duurzaam ontwikkeld kan worden. De notie van tijdelijkheid wordt op die manier een troef in de zoektocht naar nieuwe woontypologieën. Daarnaast zijn de huidige infrastructuren te weinig flexibel voor veel nieuwkomers. Migratie daagt dus het huidige woonpatrimonium, dat grotendeels bestaat uit ééngezinswoningen op maat van vier personen, uit. Het gezinsprofiel van vluchtelingen is immers niet alleen anders dan dat van Vlaamse gezinnen, het verandert ook vaak in de tijd, bijvoorbeeld in het kader van gezinshereniging. Atypische gezinssituaties treffen we echter niet alleen onder nieuwkomers aan maar ook steeds meer bij Vlaamse gezinnen waar een gebrek aan aangepaste woonvormen ook tot preciaire situaties leidt. Zo vormt niet alleen de vraag naar meer tijdelijke, maar ook naar meer flexibele woonvormen, de uitdaging voor het ontwerpen van wonen in diversiteit. Tevens vormt het de aanleiding om de tekortkomingen in het huidige woonbeleid te herdenken.

Naar een compleet ontwikkelingsmodel voor inclusief wonen

In de toekomst zien we een grote rol weggelegd voor het maatschappelijk middenveld als opdrachtgever voor de architectuur voor nieuwkomers. Tot op zekere hoogte is dat vandaag reeds het geval. De meest inspirerende initiatieven van samenwonen in diversiteit komen vandaag, in binnen- en buitenland, uit het brede scala van burgerinitiatieven, niet-gouvernementele en non-profit organisaties. In Vlaanderen denken we aan de doorstroomwoningen van Mondiale Werken in Lier, of de SVK-formule van Huizen van Vrede in Brugge. Daarnaast hebben middenveldorganisaties als Vluchtelingenwerk Vlaanderen, Orbit vzw, de sector Samenlevingsopbouw en hun lokale partners reeds interessante structuren opgezet om nieuwkomers te helpen bij het zoeken van een kamer, een woning of een te renoveren pand. Die inspanningen leiden echter niet altijd tot de gewenste resultaten. Vaak omdat het Vlaamse en gemeentelijke woonbeleid

dergelijke innovatieve woonvormen weinig toelaten. Een betere samenwerking tussen middenveld en overheid is dus noodzakelijk. Dat toont Refugio sharehaus in Berlijn aan (Fig. 4). Hier wonen en werken asielzoekers en erkende vluchtelingen samen met Berlijners en vinden activiteiten plaats die nieuwkomers in contact brengen met de bredere samenleving. Het project, dat initieel was opgestart door een vriendengroep, wordt nu beheerd door een christelijke middenveldorganisatie en wordt financieel ondersteund door de stedelijke overheid. Het middenveld slaat zo de brug tussen de overheid en structuren van zelfopvang. Ook in België verdient deze inspanning een veel betere ondersteuning, zowel financieel als beleidsmatig, van de verschillende overheden. Dit is enkel in hun eigen belang. Waar het vandaag ontbreekt aan een geïntegreerde visie rond woon- en integratiebeleid kunnen nieuwe, inclusieve woonvormen een win-win situatie genereren voor steden en gemeenten. Daarnaast zou het Vlaamse woonbeleid zich veel meer moeten focussen op haar kerntaak: het structurele tekort aan sociale woningen wegwerken.

Steden hebben het potentieel om als emancipatorische motor voor nieuwkomers te functioneren

Naast financiële middelen en overheidssteun, ontbreekt het het middenveld vandaag aan verbeeldingskracht om innovatieve woonvormen voor een diverse samenleving te bedenken. We roepen architecten en stadsplanners dan ook op een grotere maatschappelijke engagement op te nemen. HEIM ziet het als haar taak om hiervoor draagvlak te creëren in de wereld van architecten en stadsplanners en een aanspreekpunt te worden voor zij die de ambitie hebben om die rol op te nemen door hen in contact brengen met de juiste partners. Tegelijkertijd wil HEIM een platform worden voor gedeelde ruimtelijke kennis waaruit middenveldorganisaties en geëngageerde particulieren kunnen putten. We zien vandaag



Asielcentrum in Broechem © Marie Hautteqiet



dat middenveldorganisaties en burgerinitiatieven die momenteel aan het werk zijn dit vaak naast elkaar doen, waardoor de opgebouwde kennis rond financiering, sociale omkadering, ontwikkelingsmodellen, vergunningstrajecten, etc. te vaak verloren gaan. Deze kennisuitwisseling zou in de toekomst veel tijd en moeite kunnen besparen en ervoor zorgen dat veel meer projecten in onderlinge afstemming worden uitgevoerd. Door beter en meer gestructureerd samen te werken kan er tevens druk worden uitgeoefend op het beleid om pijnpunten weg te werken.

Vanuit die kennisopbouw willen we complete ontwikkelingsmodellen bedenken: deze bevatten niet alleen innovatieve ruimtelijke typologieën ontwikkeld door architecten en stadplanners, maar ook (investerings)modellen om deze te implementeren. In het voorbije jaar hebben een aantal middenveldorganisaties en structuren die het sociaal investeren en ondernemen promoten (meer bepaald Vluchtelingenwerk Vlaanderen en Samenlevingsopbouw) gesteund door een consulent in coöperatief ondernemen en met HEIM in een voortrekkersrol, de handen in elkaar geslagen om aan een 'missing link' te bouwen. Hier is het de bedoeling om de huidige, versplinterde praktijk van innovatieve woonvormen op te schalen en te faciliteren. Dit soort nieuwe allianties kunnen ervoor zorgen dat projecten niet meer uitsluitend moeten terugvallen op overheidsinstellingen of traditionele commerciële partijen die vaak een doorgedreven privatisering nastreven. Financiële structuren zoals gedeeld eigenaarschap, gedeeld aandeelhouderschap of *Community Landtrust* behoren tot de mogelijkheden. Deze structuren kunnen worden aangevuld met impactgerichte investeringen of crowdfunding. Sociale verhuurkantoren kunnen daarnaast een belangrijk instrument vormen in het beheer van deze nieuwe inclusieve ontwikkelingen. Alleen door krachten te bundelen kunnen we op grotere schaal werk maken van inclusieve woonvormen die diversiteit omarmen.

Een verkorte versie van dit artikel verscheen in het tijdschrift Ruimte 37 (april 2018) - digitaal verkrijgbaar via www.vrp.be

Literatuurselectie

- Cairns, S. (Ed.) (2004) *Drifting. Architecture and Migrancy*. London: Routledge.
- Geldof, D. (2013) *Superdiversiteit: Hoe Migratie Onze Samenleving Verandert*. Leuven: Acco.
- Hauge, A. L.; Støa, E. & Denizou, K. (2017) Framing Outsidedness – Aspects of Housing Quality in Decentralized Reception Centres for Asylum Seekers in Norway, *Housing, Theory and Society*: 34, 1.
- Hauquier, K (2016) *Het asielcentrum: tussen totale institutie en huiselijkheid* [masterproef in de architectuur, promotoren: Els De Vos, Filip Hanjou]. Universiteit Antwerpen.
- Van de Velde, S.; Vanden Eynde, M. (2017) *Verblijf in de transitstad* [masterproef in de ingenieurswetenschappen: architectuur, promotoren: Maarten Van Den Driessche, Luce Beeckmans]. Universiteit Gent.
- Vanden Houte, E. (2017). *Fedasil Bouwt! Onderzoek naar de non-architectuur van Fedasil zoals ontstaan in periodes van vluchtelingencrisis*. [masterproef in de ingenieurswetenschappen: architectuur, promotoren: Maarten Delbeke, Luce Beeckmans] Universiteit Gent.
- Van de Velde, S.; Vanden Eynde, M. (2017) *Verblijf in de transitstad* [masterproef in de ingenieurswetenschappen: architectuur, promotoren: Maarten Van Den Driessche, Luce Beeckmans]. Universiteit Gent.

Luce Beeckmans (luce.beeckmans@ugent.be) is coördinator van HEIM en postdoctoraal onderzoeker UGent (FWO). **Jonas De Maeyer** (jonas@endeavour.eu) is tevens coördinator van HEIM en architect-stadsmaker bij Endeavour. **Pascal Debruyne** is beleidsmedewerker bij Vluchtelingenwerk Vlaanderen en postdoctoraal onderzoeker UGent, en **Charlotte Vanduycke** is directeur van Vluchtelingenwerk Vlaanderen.

HEIM is een collectief van architecten/stadsmakers en onderzoekers in de architectuur/stad dat als doel heeft ruimte te maken voor initiatieven die integratie tussen diverse bevolkingsgroepen bevorderen in de stad. Hierbij grijpt HEIM het migratievraagstuk aan om het huidige woonbeleid in de stad, en de daaraan gekoppelde structurele woonvormen die uitnodigen tot wonen in diversiteit. HEIM staat daarbij een transitie voor waarbij de huidige corporatieve en sterk geprivatiseerde organisatie van de woning- en vastgoedmarkt volgens een meer coöperatieve logica wordt herdacht. Via ontwerpend onderzoek en pilootprojecten, en geïnspireerd door waardevolle initiatieven van middenveldorganisaties in binnen- en buitenland, werkt HEIM aan een permanente, duurzame en flexibele structuur voor tijdelijke woonvormen die de integratie van nieuwkomers kan bewerkstelligen en als een lange-termijn meerwaarde voor de stad kan worden gepercipieerd. Daarmee wil HEIM de huidige praktijk van ad hoc organisatie en blijvende noodoplossingen bij veel van de huidige opvanginitiatieven voor nieuwkomers doorbreken. HEIM cureerde in 2017 de tentoonstelling 'Wonen in Diversiteit' in De Singel, Antwerpen, waarvoor ze het Bouwmeesterlabel ontving. Deze tentoonstelling heropent in oktober 2018 in De Krook, Gent. Vanaf mid-2018 zal HEIM ook bijdragenHeim draagt ook bij aan de Internationale Architectuur Biennale Rotterdam 2018-2020 (IABR).

BRUSSEL

GEPLANDE GESCHIEDENIS

De Brusselse stedenbouwkundige geschiedenis was tot voor kort onontgonnen terrein. Naast een aantal oudere, (populair-) historische werken die over het onderwerp geschreven zijn, werden de laatste jaren een aantal specifieke stedenbouwkundige evoluties onder de loep genomen door historisch-wetenschappelijk onderzoek over o.a. de Wereldtentoonstelling van 1958, de 19de-eeuwse uitbreidingsplannen van de stad Brussel, de contracultuur en burgerparticipatie, de Brusselse verstedelijkingslogica's, etc. Telkens kwam daarbij naar voor dat de regio een soort van stedelijk 'paradigma' is, waar de dialectische opeenvolging van ruimtelijke visies hun uiting vinden in de bebouwde omgeving. Een doorgedreven ruimtelijk-historisch onderzoek zou daarbij de stad en haar complexe stedelijke morfologie kunnen helpen kaderen en verklaren.

Het werk 'Brussel. Geplande Geschiedenis' levert een verdienstelijke bijdrage aan deze ontluikende historiografie. Het project is ronduit ambitieus: de schrijvers, onderzoekers van de Koninklijke Bibliotheek van België en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ambieerden om een geschiedenis te schrijven van alle plannen en planningsinstrumenten die de huidige gewestelijke bestemmingsplannen voorgaan, om op een beter geïnformeerde manier aan gewestplanning te kunnen doen.

Het boek draagt bij tot een beter begrip van de rol van de plannende overheid. Naast een eerder algemene planningsgeschiedenis, waar de grote en tot nog toe onderbelichte zoneringsplannen aan bod komen, lichten de onderzoekers er eveneens een aantal lokale planningscontexten uit. Het boek behandelt de twee laatste eeuwen, met een sterke focus op de 20ste eeuw. In het zeer omvangrijke deel dat de regionale planningsgeschiedenis behandelt, diept bijna elke pagina een nieuw onderdeel van een plan of verordening uit, en ontvouwt zo de enorme hoeveelheid materiaal die er te vinden is over de hoofdstad. De auteurs pakken daarmee uit met ongezien kaartmateriaal over bijvoorbeeld de verschillende voorontwerpen door Groupe Alpha van het sterk bediscussieerde gewestplan, dat pas in 1979 in voege trad. Het feit dat het boek geschreven is door medewerkers van het Gewest, die onbeperkte toegang hebben tot nooit gepubliceerd materiaal, is reden om enthousiast te zijn over de publicatie. Het formaat van het boek laat daarbij toe het gereproduceerd kaartmateriaal verder te lezen en te interpreteren.

In het haast onbeperkte aanbod aan onuitgegeven bronnenmateriaal komt al snel de problematiek van het narratief opduiken. De schrijvers stellen die vraag ook aan zichzelf: "hoe konden we betekenis geven aan al deze versnipperde gegevens, soms zo onbetekenend als eindjes pellicule die toevallig worden geselecteerd uit een film?". Die vraag wordt niet beantwoord. Met als doelstelling een genealogie te schrijven over het huidige planningsbeleid, mist het boek een consistente lijn met duidelijke onderzoeksvragen, en laat dat nu net het bindmiddel zijn dat de

eindjes pellicule aan mekaar had kunnen binden. De vraag naar de rol van de stedenbouwkundige overheid in de veelheid van actoren en instanties die invloed uitoefenden op het ruimtelijke beleid had veel kunnen recht trekken, en tegelijkertijd een kritische reflectie kunnen bieden op de huidige functie van die overheid. Op dit moment lezen we dat verhaal vooral tussen de veelheid aan informatie.



Het boek is niet enkel bedoeld voor experts en onderzoekers, maar ook voor de geïnteresseerde lezer. Voor dit publiek is het werk echter vaak te (vak)technisch en biedt het de lezer te weinig duiding en context om zich een weg te banen doorheen de grote hoeveelheid gegevens en data. De auteurs vragen van de lezer een gedegen kennis over de Brusselse context en een vertrouwde met figuren zoals Karel Buls, Charles Vanderstraeten, Victor Besme of Victor Bure. Het boek lijkt daarom soms eerder een losse verzameling van feiten, gebeurtenissen en citaten te zijn dan een leesbaar en consistent historisch werk. Hier kon een sterkere structurerende rol van het kaartmateriaal in relatie tot de belangrijkste 'personages' en de bebouwde omgeving de veranderende ruimtelijke visies van de overheden duidelijker blootleggen. Een goed voorbeeld daarvan is te vinden in 'Kaarten van Gent, Plannen voor Gent',

waarbij allerhande plannen opeenvolgend besproken worden in hun historische en politieke context, zonder dat de lezer verdwaalt en de complete Gentse geschiedenis moet begrijpen of kennen.

Dit neemt niet weg dat het boek een belangrijke bijdrage levert: het materiaal dat aangeleverd wordt in geplande geschiedenis laat het rijke, onontgonnen terrein zien van de Brusselse stedenbouwkundige geschiedenis. Voor onderzoekers is het daarom in de eerste plaats een kans om te ontdekken welke plannen er bestaan en tot welke institutionele en maatschappelijke discussies deze geleid hebben. Het boek is in die zin een uitnodiging om de Brusselse planningsgeschiedenis verder uit te spitten en te verbinden met zijn lokale, nationale en internationale context, om op die manier de complexe logica's die vandaag spelen in de Belgische hoofdstad beter te begrijpen.

Literatuurselectie

de Beule, M., Périlleux, B. and Silvestre, M. (2017) Brussel: Geplande geschiedenis. Stedenbouw in de 19de en 20ste eeuw. Brussel: Meert.

Koenraad Danneels (koenraad.danneels@uantwerpen.be) is doctoraatsonderzoeker aan de Universiteit Antwerpen, en is opgeleid als historicus en als stedenbouwkundige.

ACHTER DE COULISSEN STAD, GEDRAG EN DE PLANDAG 2018



De stad is uw theater, waar u zich vrij onbewust in beweegt. Het zogenaamde impliciete geheugen stuurt u door de ruimte en afhankelijk van een aantal beelden, stereotypen en gevoelens, beoordeelt u die ruimte. Wat een planoloog of politicus bedoeld heeft bij het inrichten van een plaats, komt daardoor meestal niet tot zijn recht. En dat komt omdat die planologen en politiciers veel te weinig pap gegeten hebben van de psychologie. Kort door de bocht was dit het vrij provocatieve statement waarmee Marina Meeuwisse de Plandag van 2018 opende in Dordrecht. Een studiedag voor Vlaamse en Nederlandse planologen, sociaal geografen, beleidsmakers en andere geïnteresseerden. Jaarlijks handelt deze studiedag over een ander thema en dit jaar luidde het 'Gedrag(en) Ruimte'. Een prikkelende woordspeling die erop wijst dat een plan voor de stad pas gedragen kan zijn als in dit plan ook rekening wordt gehouden met het menselijke gedrag.

De hele studiedag was ingericht rond waarneming, beeldvorming, onderbewuste interpretaties en hoe het maken van ruimtelijke plannen ook moet gebeuren in de hoofden van de gebruikers van die ruimte. In eerste opzicht een abstract thema om mee te nemen in geografische analyses en ruimtelijke plannen. De sessies en gepresenteerde papers boden hierin meer duidelijkheid. Als voorbeeld de sessie rond gedragsverandering en ruimtelijk sentiment. Die begon met met een discussie rond de wil en de onwil van gemeenten, provincies en andere actoren, om mee te werken aan gebiedsoverschrijdende samenwerkingen in het regiodebat. De angst voor het verlies van autonomie blijkt één van de belangrijke factoren te zijn die tegenwerking drijft. De discussie zette verder de stap naar de vraag of het wel zinvol is om te spreken over verschillende administratief afgebakende gebieden in tijden van planetaire verstedelijking. Als de stad overal is (zie AGORA 2016-4, red.), zijn die samenwerkingen al een verdoken feit. Een gedachtegang die zich ontwikkelt in de planologie, maar die toch enige tegenkanting kent vanuit de sociale geografie. Geografen zijn vaak nog van mening dat de centraliteit van steden als Brussel aantoonde dat 'de stad' juist niet overal is.

Een interessant debat, dat zich gedeeltelijk voortzette in een andere sessie rond beeldvorming en cultuur. Architecten en kunstenaars trachten het niet-verstedelijkte gebied - vaak neerbuigend aangeduid als de periferie - te verbeelden in film,

fotografie en andere creatieve ambachten. Voorbeelden die aangehaald worden door onder andere Plandag-deelnemers Tine Segers en Annelies Staessen zijn: 'Countryside', een tentoonstelling van OMA in het Guggenheim omtrent politieke en culturele processen op het platteland, 'Myvillages' van Kathrin Böhm over de artistieke producties in de periferie of de film 'Rijksweg N°1' van Jef Cornelis die de bijna surrealistisch artistieke kant van Vlaamse steenwegen belicht. Inventieve methoden om het sentiment en de perceptie over bepaalde gebieden te onderzoeken en te veranderen.

De vraag luidt dan ook hoe men deze bevindingen om kan zetten in een concrete plan- en beleidspraktijk. Inspirerende antwoorden

als 'Design thinking' en 'de planner als verleider' kwamen naar voor, maar wat door de jury van de PlanDag-prijs als vernieuwend werd benoemd, was de oplossing van Hans Leinfelder tegen de verharding van open ruimte. Hans Leinfelder, die in de inleiding nog op een speelse manier

het sprookje over de kleren van de keizer als metafoor gebruikte om de rol van de ruimtemakers in de maatschappij te bespreken, betoogt in zijn paper voor een dwingende antirookcampagne tegen verharding. "Kom op tegen verharding!" moet het nieuwe ruimtelijke beleid worden tegen urban sprawl.

Zo werd de Plandag een dag die het denken over ruimte deed daveren. De unieke interacties tussen verschillende beroepsgroepen en tussen de Vlaamse en Nederlandse context, hebben geboeid en zijn voor elke ruimtemaker aan te raden. Het doel was dan ook om te leren kijken naar wat er buiten het eigen vakgebied gebeurt en hoe bijvoorbeeld omgevingspsychologie, antropologie of gedragseconomie een meerwaarde kunnen bieden in eigen onderzoek en werk. Ook de locatie voegde toe aan de positieve sfeer. Zo leek het wel of de informele setting tijdens de sessies en in het bespreek-café, een experiment rond gedrag en ruimte *an sich* was.

Simon Lox (simon.lox@outlook.com) is Msc. Ruimtelijke planning (UGent) en redactielid bij AGORA.

HET PLANOLOGISCHE MOMENT

Planologie is een wetenschap die het heden aan de toekomst verbindt. Dat type kennis hebben we nu hard nodig. Nederland gaat ingrijpend veranderen. Om klimaatverandering te beperken moeten we van kolen, olie en gas naar hernieuwbare energie. Nu is het aandeel hernieuwbare energie zo'n 6%. Nog een percentage: in 2050 moeten we 95% minder CO2 uitstoten. Dat betekent anders eten, anders reizen en onze huizen anders verwarmen. Bovendien moeten we nadenken over een nieuwe (economische) toekomst voor het landelijk gebied nu schaalvergroting geen oplossing meer biedt voor de intensieve landbouw. Alsof dat nog niet genoeg is hebben we ook dringend behoefte aan een visie op de nieuwe sociale ongelijkheid: de sociale uitsortering naar wijk; tussen (binnen)stad en regio; en tussen 'het Westen en overig Nederland', zoals dat eens pregnant werd benoemd. Dit zijn zeer grote opgaven. Sommigen menen wellicht dat planologie niet perse aan de lat staat.

Planologie is gewoon een beetje de processen begeleiden. Zorgen dat de zaak ruimtelijk niet in het honderd loopt. Wie stelt dat de planoloog geen te grote broek moet aantrekken stelt direct de meerwaarde van het vak ter discussie.

Ik heb planologie hoger zitten. Voor mij is planologie de som van 'articulatie' en 'coördinatie'. Hierbij is 'coördinatie' het zoeken naar een optimum tussen allerlei ruimtelijke wensen en programma's. De diepe betekenis van de planologie is om die afstemming plaats te laten vinden op basis van 'articulatie': onderzoekend ontwerp op mogelijke, nog ongedachte combinaties of indelingen. Statistiek combineren met ruimtelijke schetsen, participatie benutten voor het zien van nieuwe combinaties. Planologie als het scheppen van nieuwe 'mogelijke werelden' zoals Hans van der Cammen het zo mooi zei.

Eerst moet de planologie uit haar winterslaap worden gewekt. De planologie is intellectueel opgegeten door de bestuurskundige tijdgers met hun nadruk op proces, proces, proces. Ontwerpstudies, ateliers en biënnales worden op afstand getolereerd als onbegrepen artefact uit het verleden. Alles draait nu om 'network governance'. Maar het kwalijke is dat we ons steeds meer verlaten op de netwerken bestaande uit de mensen die eenzelfde taal, en wellicht ook wel dezelfde waarden delen. En daarmee gaan we het niet redden.

Zie hier de paradox: de overheid erkent nu de grote opgaven van deze tijd maar durft tegelijkertijd haar comfortzone niet te verlaten. Dus ondertekenen we steeds meer 'deals' en heffen we het glas op steeds weer nieuwe 'akkoorden' tussen immer stralende bestuurders. Mijn voorspelling: er treden overal pijnlijke knelpunten op en overal ontstaat vertraging en frustratie. En sommige van de grootste vragen worden vakkundig van de agenda

gehouden: de toekomst van de (intensieve) landbouw in Nederland, wat te doen met het wegzinkende veenweide gebied, en bovenal, durven we echt een onderscheid te maken tussen waarom we CO2 produceren? Ofwel: durven we onderscheid te gaan maken in 'who-is-using-what-flows-where-to-do-what', zoals planner Stephanie Pincetl al jarenlang bepleit?

In feite is dit het planologisch moment. Nadenken over onze normatieve uitgangspunten, onze waarden. Praten, studeren, ontwikkelen. Gebruik de kaart om aan te geven waar wat het beste past; maak ontwerpsschetsen voor nieuwe gemengde 'Wijken van de Toekomst', met andere woonmilieus. Start met bouwen opdat mensen zien dat er plannen zijn om hun wereld te verbeteren. Laat zien dat er wat te kiezen valt. We zullen de participatie opnieuw moeten uitvinden. En dat betekent niet: eerst bestuurlijk een akkoord bepalen en het dan de mensen gaan uitleggen.

Ruimtelijk ontwerp kan de samenleving lucht bieden. 'Ja, als het zo zou kunnen, dan wil ik het ook wel!' 'In dit plan is echt rekening gehouden met onze wensen!' Dat zijn de zinnen die de professionele planologen en ruimtelijk ontwerpers moeten zien op te roepen. Laten zien dat de toekomst een verbetering kan zijn.

Mensen worden niet overtuigd door feiten; ze worden verleid door perspectief

Mensen worden niet overtuigd door feiten; ze worden verleid door perspectief. Wat we nodig hebben is een nieuwe, veel intensievere, samenwerking tussen de wereld van onderzoek, onderwijs en ontwerp, de wereld van beleid en bestuur, en de maatschappelijke stakeholders. Op basis van een erkenning van de buitengewone opgaven waarvoor wij nu staan. Door je te schikken en mee te doen aan het grote papier schuiven zijn we mede verantwoordelijk voor dit vacuüm van ideeën voor een betere toekomst.

Dit is een pleidooi voor een nieuwe planologie. Zet de toekomst op de kaart, maak de toekomst beleefbaar, voelbaar. Een experiment voor zo'n planologie staat straks als 'Places of Hope' acht maanden lang opgesteld in de zalen van het voormalig Fries Museum aan de Turfmarkt van Leeuwarden. Planologie als onderdeel van Leeuwarden/Friesland Culturele Hoofdstad van Europa. Ik nodig u graag uit voor een discussie over dit planologisch moment!

Maarten Hajer (m.a.hajer@uu.nl) is als hoogleraar verbonden aan de faculteit Geosciences van de Universiteit Utrecht en is directeur van de Urban Futures Studio. Samen met Michiel van Iersel is hij curator van 'Places of Hope', zie www.placesofhope.nl.



AGORA zoekt een nieuwe
VORMGEVER
Interesse?
mail naar agora.productie@gmail.com



Wil je op de hoogte blijven van actuele sociaal-ruimtelijke thema's? Volg AGORA op Facebook en Twitter!

AGORA - Magazine voor sociaalruimtelijke vraagstukken

2018-3 - jaargang 34

een uitgave van de Stichting Tijdschrift AGORA

ISSN 1380-6319

REDACTIEADRES

Redactie Tijdschrift AGORA
Departement Sociale Geografie en Planologie
Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht
Postbus 80.115
3508 TC Utrecht
[e] agora.secretaris@gmail.com
[i] www.agora-magazine.nl
[IBAN nummer] NL23INGB0006165799

REDACTIE

Marianne de Beer (hoofredactie), Jorn Koelemaij (hoofredactie), Aimee Baars, Wouter Bervoets, Federica Bono, Dieter Bruggeman, Freke Caset, Koenraad Danneels, Peter Davids, Valerie De Craene, Clemens De Olde, Laura Deruytter, Nicolas Dewulf, Elke Dhaenens, Nico Dogterom, Mellanie van Doleweerd, Dorien Frinking (penningmeester), Dylan Jong, Griet Juwet, Lillian van Karnenbeek, Karim van Knippenburg, Simon Lox, Josine Maaskant, Sarah Meire, Emiel Maliepaard, Michiel van Meeteren, Richard Rijnks, Joren Sansen (productie en vormgeving), Imke Sierksma (secretaris) Karin Snel, Sara Smaal, Bianca Szytniewski, Marlou Weber, Demi van Weerdenburg, Lisanne de Wijs, Barend Wind, Egbert van der Zee.

THEMAREDACTIE

Jorn Koelemaij, Barend Wind, Demi van Weerdenburg

REDACTIEADVIEZEN

David Bassens, Justin Beaumont, Marco Bontje, Heidi Hanssens, Henk van Houtum, Ilse van Liempt, Jesper van Loon, Maarten Loopmans, Tineke Lupi, Filip De Maesschalck, Bruno Meeus, Ben de Pater, Peter Pelzer, Nick Schuermans, Bas Spierings, Casper Stelling, Justus Uitermark.

VOLGEND NUMMER... Metabolisme

Het functioneren van ons dagelijks leven is ondenkbaar zonder de circulatie en transformatie van allerhande stromen: water, energie, voedsel, materialen, afval. Daar staan we echter niet altijd bij stil: wanneer we de kraan opendraaien is er immers water; met een druk op de knop is er licht; wanneer we de vuilniszak buiten zetten is even later het afval weg. In het AGORA-nummer 'stedelijk metabolisme' willen we dieper ingaan op het belang van deze processen voor de stad.

Vandaag wordt het denken over de materiaalstromen die de stad mee vormgeven in de plannings- en ontwerp praktijk gezien als een opportuniteit om beschikbare grondstoffen efficiënter te gebruiken, maar het stedelijk metabolisme heeft ook een socio-politieke en culturele dimensie. Want hoe organiseren we immers de toegang tot water, energie of voedsel? Op welke manier kan het ingrijpen op materiaalstromen ongelijkheden de stad uit helpen?

Stedelijk metabolisme gaat over zeer tastbare processen. Vele onderzoekers, beleidsmakers en ontwerpers proberen daardoor om de materiaalstromen te meten, te begrijpen of anders vorm te geven. Deze zeer concrete beschouwingen, observaties en projecten vormen het vertrekpunt van dit nummer. Vanuit diverse perspectieven plaatsen we het stedelijk metabolisme in zijn historische, ruimtelijke, en maatschappelijke context, en tonen op die manier dat het 'stedelijk metabolisme' meer is dan een abstract theoretisch concept: het is een praktijk die ontstaat uit concreet onderzoek en gebruik van de ruimte.

GRAFISCHE VORMGEVING

Joren Sansen

ONTWERP HUISSTIJL

Maarten Mieras & Jeroen Sikma

DRUK

AD Mercurius - Almere

(DIGITALE) VERSPREIDING

Deze uitgave valt onder de Creative Commons BY-NC-ND licentie.

LOSSE BESTELLING

Nummer per stuk € 9,50

ABONNEMENTEN (per jaar, vanaf 1 juni 2012)

Bibliotheken, bedrijven, instellingen	€ 63,00
Studenten	€ 21,00
Overigen	€ 32,00
KNAG-leden krijgen een korting van	€ 5,00

Abonnementen worden verlengd tenzij opgezegd uiterlijk 1 maand voor het verstrijken van de abonnementsperiode.

ARTIKELN/RECENSIES

Artikelen, recensies, mededelingen en reacties kunnen worden aangeboden aan het redactieadres of via agora.secretaris@gmail.com. Dit geldt ook voor mededelingen en aankondigingen met betrekking tot congressen, studiedagen en andere evenementen op het gebied van de sociaalruimtelijke wetenschappen. Auteursrichtlijnen zijn beschikbaar via de website.

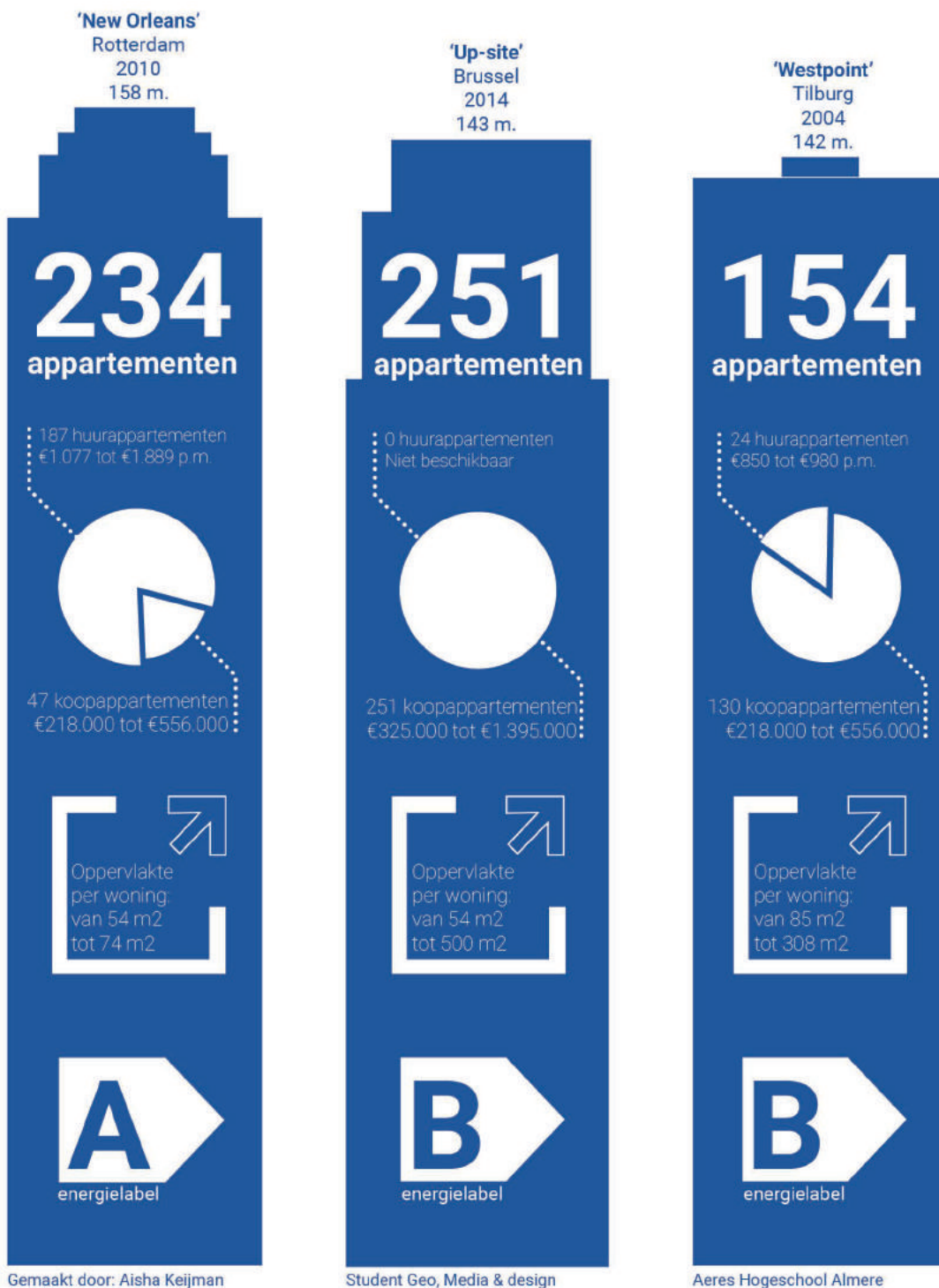
ADVERTENTIES

Informatie via agora.secretaris@gmail.com.

De uitgave van AGORA wordt mede mogelijk gemaakt door steun van het Departement Sociale Geografie & Planologie (UU), de Afdeling Sociale en Economische Geografie (KU Leuven), het departement Geografie van de Vrije Universiteit Brussel (VUB), de Vakgroep Geografie (UGent) en het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG).



TOP 3 hoogste woontorens van de Benelux



Gemaakt door: Aisha Keijman

Student Geo, Media & design

Aeres Hogeschool Almere