



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 grondprijnsbeleid 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.