



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 voortgedaan. 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.

Voor 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'.

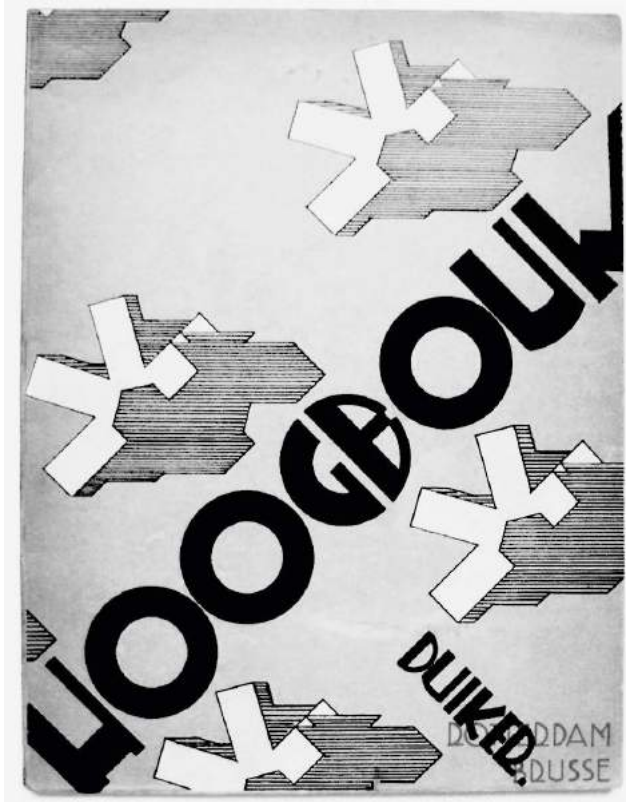
De katholieke architect Alphons Siebers, die het nummer in *De Maasbode* besprak, stond niet onsympathiek tegenover hoogbouw. Hij meende dat het opvoeren van de bouwhoogte soms als natuurlijk kon worden aanvaard, en daarom was het plan van Le Corbusier in het nummer 'niet zoo flagrant in strijd met de 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 langzaamaan 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 'grootheidswaan' 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 'grootheidswaan' 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.