



Beschouwingen > Een rustig mens

Peter Drijver over Spreadsheet-stedenbouw

Willem Minderhout

Peter Drijver: de stedenbouwkundige ontwikkeling van Den Haag zit klem tussen onaantrekkelijke gemeentelijke voorstellen en Nimby-geroep: is er een derde weg?

Begin januari sprak ik de Haagse architect Peter Drijver tijdens een discussieavond over 'De Haagse Verdichting' in het gebouw van de kunst- en architectuurstichting 'Stroom'. Den Haag heeft zich voor de opgave gesteld 30.000 woningen binnen de bestaande stad te realiseren. Als aftrap publiceerde de gemeente een plaatjesboek met een aantal vlekken waar die verdichting, een 'Agenda', vooral in de vorm van hoogbouw, gerealiseerd zou kunnen worden. De aanwezigen, onder wie een groot aantal architecten, stedenbouwkundigen, woningcorporatiemedewerkers en vastgoeddeskundigen, waren niet bijzonder onder de indruk van deze studie. Niet alleen werd er getwijfeld of zo'n groot aantal woningen realiseerbaar is, maar vooral miste men een stedenbouwkundige visie met betrekking tot de manier waarop die verdichting zou kunnen plaatsvinden. Stroom en het Haags Monumentenplatform, waarbinnen Drijver actief is, hadden E19 architecten de opdracht gegeven om te onderzoeken hoe verdichting tot nu toe in Den Haag tot stand is gekomen. Nieuwe opgaven zouden, om het Haagse karakter te bewaren, zoveel mogelijk op die oude 'typologieën' moeten aansluiten. Voor De Leunstoel zocht ik Peter op om dat onderwerp eens dieper uit te spitten.



Peter Drijver is samen met Mieke Bosse de drijvende kracht achter Scala-architecten. Hun kantoor bevindt zich midden in de Haagse binnenstad in een voormalige R.K. Kweekschool voor Meisjes in de Oude Molstraat. Ik was daar al ontelbare malen langs gefietst, zonder dat me was opgevallen dat daar een architectenbureau gevestigd was. Slechts een discreet aangebracht naambordje bij de bel verraadde dat er inderdaad iets met de naam 'Scala' gevestigd is. Als ik word binnengelaten bevind ik me in een prachtige entreehal met uitzicht op het trappenhuis. Er is wel het een en ander gebeurd sinds ik Peter voor het laatst sprak. Toen, begin jaren tachtig, woonde hij als beginnend architect in het kraakpand de Blauwe Aanslag. In het imposante zeventiende-eeuwse pand zijn zeventien architecten werkzaam.

'De huidige crisis doet me aan onze beginjaren denken', zegt Peter als ik hem vraag of de kredietcrisis ook zijn kantoor heeft getroffen. 'Toen wij afgestudeerd waren was er ook geen werk voor architecten. We hebben dat indertijd min of meer zelf gecreëerd door met een plan voor het gekraakte Panderkomplex - een voormalige Haagse meubelfabriek - te komen. Het toenmalige gemeentebestuur pikte dat op en het resultaat was een prachtig visitekaartje voor ons bureau. We wonnen er de Stadsvernieuingsprijs en de Nationale Renovatieprijs mee.'

'De crisis heeft ons vooralsnog niet hard getroffen. Als die crisis een einde maakt aan de veel te hoge grondopbrengsten die ontwikkelaars tot voor kort incasseerden en perverse praktijken bij de woningcorporaties, zoals bij Rochdale, dan heeft het misschien ook nog een goede kant. Ikzelf ben momenteel supervisor van de Hanzelijn tussen Lelystad en Kampen. We proberen alle fouten die bij de HSL gemaakt zijn te vermijden en tot nu toe lukt dat goed. Het door Joris van Casteren beroemd geworden station in Lelystad dat nooit in bedrijf is genomen krijgt nu ook eindelijk zijn functie. Er omheen wordt een woonwijk gebouwd.'

'Den Haag blijft mijn speciale belangstelling houden. Met het Monumentenplatform, een samenwerkingsverband van zeer uiteenlopende clubs die zich op een of andere manier bij Den Haag betrokken voelen, volgen we het gemeentelijk beleid daarom op de voet. En dat valt niet mee. We zien een zeer ambitieuze wethouder het ene plan na het andere lanceren, maar de kwaliteit van die plannen is af en toe bedroevend. Er komt geen duidelijk beeld uit naar voren over de vorm van de stad en dan bouw je geen vertrouwen op bij Hagenaars. De focus ligt teveel op de kwantiteit. Het is spreadsheet stedenbouw. Een heleboel 'visie' op losse plekken, maar een visie is geen plan voor een stad, laat staan een ontwerp. Over ruimtelijke kwaliteit wordt niet nagedacht en dat was in de tijd van Berlage en Dudok wel anders. Uit heel veel beleidsstukken spreekt wel duidelijkheid: denk aan het Welstandsbeleid, de beschermde stadsgezichten, ecologie en parken, maar een min of meer duidelijke stedenbouwkundige opvatting ontbreekt. Maarten Schmitt, de huidige stadsstedenbouwer, heeft dat - al dan niet noodgedwongen - laten lieren. De Dienst Stedelijke Ontwikkeling zwalkt door gebrek aan sturing en produceert daardoor nogal wat troep.'

'Natuurlijk kan ik dat onderbouwen. Kijk maar naar het door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde ontwerp bestemmingsplan Westeinde. Dat moet volgens de inleidende notitie een zogenaamd 'conserverend' bestemmingsplan zijn, maar het bestemmingsplan hanteert voor grote aaneengesloten huizenreeksen één gothoogte en één maximale bouwhoogte. Dat betekent dat de karakteristiek van panden van verschillende schaal en status op termijn zou kunnen verdwijnen. Eigenaren hebben op grond van zo'n bestemmingsplan immers het recht om hoger te bouwen en dat is een premie om kleine huisjes te slopen! In plaats van dit broddelwerk hadden ze de gevelwanden moeten inventariseren en vastleggen. Ik verwacht echt niet dat de wethouder en de gemeenteraadsleden al die bestemmingsplanmaten gaan narekenen. Nu komt er gelukkig een nieuw stuk, maar die hele gang van zaken betekent wel gezichtsverlies voor het stadsbestuur. De politiek moet gewoon blind kunnen varen op ambtenaren die leveren wat ze gevraagd is: een conserverend bestemmingsplan.'

'Soms gebeurt dat oprekken van bestemmingsplannen bewust. Er is afgesproken dat er langs de lange doorgaande assen, zoals de Laan van Meerdervoort, hoger gebouwd mag gaan worden. In principe ben ik het daar wel mee eens, maar ook dan met oog voor de plek, met oog voor de jaarringen van de stad. Op sommige plaatsen kan er fors hoger gebouwd worden, maar soms is de weg gewoon te smal. Het is overal maatwerk en dan vind ik het idioot om de toegestane bouwhoogte in de bestemmingsplannen generiek naar boven te schroeven. Er liggen ook opportunistische plannen rond verhoging van gebouwen tegenover Hollands Spoor: ontwerpers bij DSO hebben zich daarvoor verontschuldigd want het deugt ruimtelijk gewoon niet. En daar moet het bestuur de ontwerpers ook op hun verantwoordelijkheid aanspreken.'

'Soms word ik hels van het gebrek aan liefde voor de stad van die ambtenaren. Er is heibel geweest over het Couperusplein van Brandes. Volgens ambtenaren zou dat geen waarde hebben voor het beschermd stadsgezicht. Weten die mensen wel iets van Den Haag en de sentimenten van de Hagenaar? Soms is sprake van stedenbouwkundig onvermogen. Er is nu een plan voor Laakhavens West dat niet aansluit op de ontwikkelingen rond station Moerwijk. Ook daar is het stadsbestuur slecht bediend.'

'Er gaan natuurlijk ook een heleboel dingen goed. De gebouwen van Krier en Vandenhove in het Haagse centrum worden door iedereen enorm gewaardeerd. De nota dakopbouwen, om een ander voorbeeld te geven, zorgt er voor dat veel mensen hun woning op een verantwoorde manier kunnen vergroten en dus niet voor een grotere woning de stad uit hoeven. Dat beleid is gebaseerd op pionierswerk van ons in de wijk Rustenburg-Oostbroek en daar zijn we trots op. Wat nu echter gebeurt is dat de gemeente een enorme oppositie in het leven roept door die nadruk op kwantiteit, zonder dat ze de kwaliteit zichtbaar maken. Je kunt de stad maar een keer verpesten, want dan zit je er minstens een halve eeuw aan vast. Kijk maar naar monsters als het Prins Bernhard-viaduct en de ministeries uit de jaren zestig en zeventig.'

'Die studie van E-19 laat heel goed zien hoe onze stad in elkaar zit en waar je rekening mee kunt houden bij verdere verdichting. Je zou er een soort staalkaart van bebouwingstypes aan kunnen ontlenen en voortborduren op oplossingen die zich - elk op hun eigen plek in de stad - bewezen hebben. De typisch Haagse 'woonhotels' bijvoorbeeld, zou je in een hedendaagse uitvoering kunnen bouwen. Dat is nog steeds een heel populaire woonvorm met hoge dichtheden en veel groen en actueel als je zorg- en seniorenhuisvesting bekijkt. We moeten daarvoor terugrijpen op de Nieuwe Haagse School van architecten als Wils en Brandes.'

'Ik zeg niet dat de stad geruïneerd wordt, maar die kans is wel groot als je geen kwalitatief verhaal hebt. Ik ben architect, dus ik ben voor bouwen en ik ben niet per definitie tegen hoogbouw. En een wethouder is meer dan een locatiemanager of kwartiermaker van een ontwikkelingsbedrijf. Den Haag is een geweldige stad. Waarin voor heel veel zaken op consensus gestuurd kan worden. Wethouder Norder zit nu in de klem tussen zelf

opgeroepen Nimby-geroep aan de ene kant en onaantrekkelijke voorstellen anderzijds: dat levert alleen maar weerstand.'

'Mijns inziens moet de politiek ingrijpen en de eigen dienst Stadsontwikkeling inhoudelijk duidelijker sturen en laten leiden. Er zal in het management het een en ander moeten veranderen, want nu ontbreekt daar iedere stedenbouwkundige kennis. Hans Kuiper, die halverwege dit jaar Maarten Schmitt als stadsstedenbouwer zal opvolgen, heeft alleen beleidsruimte als hij het vertrouwen krijgt en dat weet te verzilveren door de Haagse kwaliteit opnieuw te definiëren. Voor het bestuur, voor de Hagenaars en voor de markt.'

Scala-architecten: www.scala-architecten.nl/

Meer lezen:

E19 architecten (2009), *Haagse Verdichting. Onderzoek naar typologieën en strategieën voor binnenstedelijke verdichting, aan de hand van karakteristieke Haagse voorbeelden*, Den Haag, Stroom. www.stroom.nl

Marcel Teunissen en Victor Freijser, (2009) *Schoone Eenheid. Stedenbouw en architectuur van de Nieuwe Haagsche School*, Den Haag, De Nieuwe Haagsche.

De Leunstoel is gebouwd door Pepered.

Ga voor informatie over dat bureau naar www.pepered.nl

© 2009 Willem Minderhout

powered by Pepered