Over geschiedenis, star beleid en de onlogica van de sloopvergunning.

Beleid en ekonomie

In de zeventiende eeuw besloot de vroedschap in Haarlem tot een "uitlegging", zoals de stadsuitbreiding werd genoemd. Dat betekende het graven van een gracht. De afmetingen werden ruim gekozen; de doelstelling was grote panden te doen bouwen en de toepasselijke naam was "Heerengracht". Die naam is door de bevolking nimmer gebruikt, het werd de "Nieuwe Gracht" ter onderscheiding van de bestaande gracht, die prompt als de "Oude Gracht" door het leven ging. Haarlem zou thans nog meer een bezoek waard zijn, indien het beleid voor de Oude Gracht en de Nieuwe Gracht ongehavend haar beoogde doelstellingen had bereikt. De Oude Gracht, kleine bouwkavels en beperkte gevelhoogten; de Nieuwe Gracht ruimere kavels en grotere gebouwen. Geen tegenstelling, eerder een verbondenheid, welke treffend door beide namen werd uitgedrukt. Het beleid is echter slechts één van de faktoren, die het resultaat bepaalt.

In 1860 wordt de Oude Gracht gedempt, een beslissing die niet zonder diskussies genomen werd. De visuele afstand tussen de gevels werd daardoor vergroot, hetgeen de verhouding met de gebouwen verstoorde. Een tegenstelling die in de aangepaste naam "Gedempte Oude Gracht" tot uitdrukking komt. Elke gedempte gracht heeft iets onwerkelijks, tenzij er iets anders wordt gedaan dan van trottoir tot trottoir bestraten en de oorspronkelijke bebouwing handhaven. Deze onduidelijke situatie, veroorzaakt door een beleidsmaatregel, leidde tot een minder geslaagde invulling met eigentijdse nieuwbouw in de daaropvolgende tijden. En hoe verging het de Nieuwe Gracht? Het doordachte beleid ten aanzien van deze gracht werd gedwarsboomd door de ekonomische teruggang. De gracht komt gereed, doch er is geen behoefte aan de bouw van de beoogde grotere panden. Er worden kleine kavels uitgegeven voor de bouw van kleinere woningen. Eveneens een verstoring in maatverhoudingen, nu tengevolge van de invloed van de ekonomische omstandigheden. Wederom een lotsverbondenheid tussen de Oude Gracht en de Nieuwe Gracht.

De achttiende eeuw brengt welvaart en bouwlustige kooplieden slopen twee tot vier kleine huizen om grote, voorname huizen op de vrijkomende kavels te kunnen oprichten. Er staan er nu een tiental, gebouwd in de periode van 1730 tot 1770 en één uit het jaar 1803. Een zestal halsgeveltjes zijn mogelijk nog uit de begintijd, de zeventiende eeuw. Het evenwicht is daardoor voor een deel van de Nieuwe Gracht hersteld.

Onvoorziene ontwikkelingen, toenemende eisen

De geschiedenis van beide grachten maakt duidelijk, hoe groot de invloed is van beleid en ekonomische omstandigheden. Aan de recente geschiedenis kan nog een derde, invloedrijke faktor worden ontleend, namelijk de onvoorziene ontwikkeling tengevolge van een bepaald beleid. In de jaren zeventig van onze eeuw werd een verkeerscirkulatieplan vastgesteld, met daarin de Gedempte Oude Gracht als een belangrijke verkeersader. De beschikbare wegbreedte maakt parkeren aan weerszijden mogelijk. Het was niet de bedoeling winkelvestigingen dwars op de bestaande winkelroute te stimuleren. Tengevolge van de gekreëerde bereikbaarheid en parkeerfaciliteit voor auto's, is deze ontwikkeling wel bevorderd. Een niet voorziene ontwikkeling bij het vaststellen van het verkeersbeleid. Het is niet rechtvaardig dit terug te voeren tot de faktor beleid, want al wordt rekening gehouden met ekonomische ontwikkelingen en mogelijke nevengevolgen, niet alles is voorspelbaar.

Beleid, ekonomie en onvoorziene ontwikkelingen zullen de verantwoordelijkheid van de architekt relativeren, als zijn bouwprestatie in de oude stad in het geding is. Bij het oordelen moeten deze faktoren worden meegewogen. Voorts dient er begrip te zijn voor de funktionele, de technische en de ekonomische eisen, die de opdrachtgever aan zijn projekt verbindt. De vorm en de gevels zijn de verpakking voor dat uitgebreide programma van eisen, dat feitelijk alleen past in krimpfolie of in een grote doos. De achttiende eeuw bracht een totaal andere architektuur dan de zestiende eeuw, maar het programma van eisen legde daarbij minder zware belemmeringen op dan nu het geval zou zijn. De twintigste eeuw dient geen imitatie voort te brengen van voorafgaande eeuwen, doch zou het ook niet kunnen met die sterk gewijzigde gebruikseisen voor gebouwen. Naast de drie genoemde externe faktoren aldus nog alle door de opdrachtgever gestelde voorwaarden. Het is dan ook geen eenvoudige opgave de eigentijdse nieuwbouw te doen slagen als verschijnsel in de oude stad. De vraag is op welke wijze kan worden gehandeld, opdat er toch redelijke resultaten worden bereikt.

Eigentijdse nieuwbouw gewenst

In elke tijd moet er nieuwbouw in de oude stad komen. In een museum verdwijnen mooie oudere stukken naar de kelder, teneinde ook uit de jongere geschiedenis iets te tonen. Niet alleen het mooie, ook het tijdsbepalende verdient een plaats. De oude stad is geen gebouwenmuseum, maar brengt wel geschiedenis, waarin ook onze tijd een plaats vraagt. Bovendien is de oude stad groot, te groot om in haar geheel te conserveren, alleen bepaalde delen moeten met zorg worden bewaard en niet aan nieuwbouw worden geofferd.

Zonder eigentijdse nieuwbouw is er geen echt leven in de oude stad. Enerzijds moet worden gestimuleerd dat er relatief veel wordt gebouwd, anderzijds dat er goed wordt gebouwd. Daarvoor is het een vereiste dat de oude stad aantrekkelijk wordt gemaakt voor de vestiging van bedrijven en woonhuisvesting. Dat er teveel hindernissen worden opgeworpen om een bouwvergunning te verkrijgen is al erg genoeg, maar dat die gebouwen dan ook nog moeilijk bereikbaar zijn, heeft tot gevolg, dat uit ekonomische overwegingen investeringen niet meer verantwoord zijn.

Geen star verkeersbeleid

Goede gebouwen vragen hoge investeringen en de gebruiker moet de daaruit voortvloeiende exploitatielasten opbrengen. Een gebouw moet rendabel zijn. Voorwaarden als bereikbaarheid en parkeerfaciliteiten voor onze automobielen hebben daarom te maken met het levend houden van de oude stad. Als daarvoor wordt zorggedragen, kunnen er ook eisen worden gesteld aan de bouwlustigen. Voor wat, hoort wat. Wat gebeurt er echter? Het op zich in de stad passende bedrijf trekt weg, in plaats van nieuwbouw of rekonstruktie te plegen. Het gebouw komt leeg, te koop of te huur, wordt vervolgens gekraakt en de lijdensweg begint. Of de ander neemt het verlies en verkoopt snel voor een lage prijs, waarna de verwerver tracht voor verantwoorde, dus lage investeringskosen er weer een bestemming aan te geven. Maar ook als er een initiatief is, om ondanks de moeilijke bereikbaarheid een projekt te realiseren, wordt het schier onmogelijk gemaakt. Laat ons nageslacht maar beslissen of er wel of niet moet worden gesloopt, voor ons is daardoor een stukje oude stad tot leven gebracht. Het beleid is, in voorzichtige termen uitgedrukt, niet evenwichtig.

In de oude stad, ook in de oudere delen, hoort wonen en werken, niet eén van beide. Daarbij passen verkeers- en parkeerfaciliteiten. De techniek stelt ons in staat om daarvoor aanvaardbare oplossingen te vinden, zodat het de oude stad niet schaadt. Dat is letterlijk een probleem opvangen, hetgeen beter is dan een probleem negeren. Door de veerkracht trotseert de boom de zware wind, niet door starheid. Het starre beleid tegen de auto heeft reeds veel vernield. Als die voorwaarde niet wordt vervuld, zullen wij moeten wachten op de eeuw, waarin het alternatief voor de auto verschijnt. In dat geval is het navolgende een aanbeveling voor de beleidsinstanties van die tijd.

In een oude stad die aantrekkingkracht heeft voor investeerders, kunnen eisen worden gesteld aan het ontwerp. Bouwen in harmonie met de omgeving, in maat en kleur, en als een goede verpakking van het uitgebreide pakket aan eisen van de opdrachtgever.

Stadsbouwmeester

De goede bouwmeester heeft het er moeilijk mee. Velen zullen zich onbewust verliezen in andere zaken en stellen zelfs, dat zij zoveel meer kunnen verzorgen dan het bouwkundige ontwerp. Er blijven altijd enkelen, die wel degelijk in staat zijn iets goeds en mooi tot stand te brengen. Enkelen, want de opgave om, ondanks de genoemde faktoren en voorwaarden te slagen, is niet eenvoudig. Is overigens bewezen dat er thans relatief minder goede bouwmeesters zijn dan in de vorige eeuwen? Het zou een misverstand kunnen zijn. De slechte komponist kan ons niet zo veelvuldig irriteren, want hij blijft niet lang op het repertoire staan. Gebouwen van architekten blijven. Dat is het verschil, waarbij nog komt, dat wij hier kunnen genieten van de muziek van komponisten, die elders werkzaam zijn. Er zijn daarom in relatie tot architekten minder komponisten vereist om veel goede muziek te verkrijgen. Daarom moeten wij met het ongerief van een aantal slechte en lelijke gebouwen leren leven. Die zijn er altijd geweest, ook vroeger. Er worden ook waardeloze boeken geproduceerd en laag te waarderen S.B.K.-produkten. De voorbeelden buiten de kunst zijn in dat opzicht evenzo geldig. Het goed leiden van een bedrijf vereist ook talent. Talent is schaars, in elke tijd en ook voor het maken van goede gebouwen. Mogelijk blijkt uit een vergelijking, dat het niet het slechtste toegaat bij het produceren van gebouwen. Het zal beter gaan indien het stadsbestuur zich voorziet van een respekt afdwingende stadsbouwmeester en aan hem meer bevoegdheden geeft dan aan een kollektief van kritici. De stadsbouwmeester met wie de goede ontwerper enthousiast overlegt. Maar hoe nog meer te bereiken, dat allen aandacht zullen geven aan dat aspekt? En hoe te voorkomen, dat wij langdurig worden geïrriteerd door gebouwen die de oude stad ontsieren?

Sloopplicht invoeren

Het volgende is een kwestie van tijd, maar dan zal het resultaten brengen. Voortaan dient in wetten, voorschriften en bij het verstrekken van vergunningen te worden uitgegaan van de tijdelijkheid van bouwwerken, waarbij ontheffingen mogelijk zijn door het instellen van instandhoudingsvergunningen. Het begrip sloopvergunning vervalt geheel, want na een bepaalde tijd geldt de sloopplicht, welke aan de bouwvergunning is verbonden. Deze eenvoudige maatregel heeft een groot aantal gevolgen. Vergissingen en mislukkingen kunnen ons gedurende het leven irriteren, maar die erfenis blijft het nageslacht bespaard. Omdat de tijd op een periode van 50 tot 70 jaar kan worden gesteld, is het oordeel over wel of niet handhaven aan onze nakomers. Indien de eigenaar wil gaan slopen, kunnen anderen dat trachten te belemmeren door een instandhoudingsvergunning te eisen. Daar dit alleen bereikt kan worden, indien de daarbij behorende procedure leidt tot uitspraken over de waarde van het gebouw voor de samenleving, houdt dit de erkenning in, dat de eigenaar op royale wijze schadeloos kan worden gesteld. De eigenaren die om andere redenen een instandhoudingsvergunning wensen, staan zwak indien het gebouw als verschijnsel in de oude stad matig wordt gewaardeerd. Hij kan de tijd door procedures iets rekken maar na vier of vijf jaar is dat ook bekeken. Kortom, het beeld dat nu aanwezig is, waarbij de bouw wordt opgehouden en zelfs geheel wordt verhinderd, is dan van toepassing op de sloop.

Gevelkonstrukties

Op de vrijkomende plaatsen wordt dankzij het gunstige beleid wederom gebouwd. Mogelijk is het resultaat evenmin waardevol voor eeuwen, maar dat geeft weer de gelegenheid voor eigentijdse invulling in nog verder in het verschiet liggende tijden. De sloopplicht wordt gegeven als een oplossing, maar heeft positieve neveneffekten. De bouw zal zich ~~aanpassen~~ voegen in de maatschappelijke ontwikkeling van de verkorte levensduur van produkten. Daardoor zullen er twee stromingen ontstaan, de eerste richt zich op zodanige kwaliteit in vormgeving, dat een langere levensduur kan worden bereikt, de andere leidt tot een wijziging in alle aspekten van de bouw. In het laatste geval wordt er rekening mee gehouden dat er na de vastgestelde tijd moet worden gesloopt.

Daar dat slopen primair wordt veroorzaakt door het niet voldoen aan waardenormen voor het exterieur, zal een bouwtechniek ontstaan, die de gelegenheid biedt de vorm en de gevels te wijzigen. De bouwtechniek is thans wel zodanig ontwikkeld, dat binnen dak en gevels veel kan worden gewijzigd, hetgeen ook veelvuldig aan de orde is. De dreigende sloopplicht zal voldoende stimulans zijn om de technische ontwikkelingen in de geschetste richting te sturen.

De toenemende vervangingsbouw draagt zorg voor werkgelegenheid in alle sektoren van de bouw. De opleiding zal zich na een herbezinning richten op nog meer aandacht voor specifieke vormgeving en anderzijds op bouwkunde en techniek.

Ir. R.A. Toornend
Bloemendaal 6 februari 1984