

VERENIGING
"ORDE DER VERDRAAGZAMEN"

Kon. Goedgekeurd d.d. 22 februari 1958, nr. 58

GEVESTIGD TE 'S-GRAVENHAGE

Ereleden: Hr. B. Guys
Hr. en Mevr. P. A. Bosman
Mevr. H. v. d. Linden



Giro no. 468874 t.n.v. de Penningm. der "ODV", DEN HAAG

Uitsl. voor verslagen en Abonn. Dovenetelweg 57a. Den Haag tel. 68.45.41.

Secretariaat: Graaf Willem de Rijkelaan 15 Leidschendam Tel: 01761 - 5154

W E E K B L A D

nadruk verboden

15e jaargang nr. 35

14 mei 1971

x in de kantlijn betekent de vraag

- " " " " het antwoord

Goeden avond, vrienden.

Voor wij beginnen, moet ik U er op wijzen, dat wij, sprekers van deze groep, zeer wel beseffen niet alwetend of onfeilbaar te zijn. Wij zullen het U dus niet euvel duiden, wanneer u zelfstandig nadenkt, maar stellen dit in tegendeel juist zeer op prijs.

Ons onderwerp van hedenavond is. zoals U kunt weten:

MODERNE STEDEBOUW

Wanneer wij de moderne bouw in de grote steden bezien - in uw land kan b.v. het centrum van Rotterdam als voorbeeld gelden - zo zien wij, dat de steden gebouwd worden voor functies, die niet onmiddellijk de mens zelf betreffen. Deze functies zijn b.v. verkeer, huisvesting, openbare diensten, handel enz.

De nadruk ligt dus uitdrukkelijk op dat, wat voor een ieder bestemd heet te zijn. Hierdoor heeft een dergelijke planning een groot nadeel. Een ieder, voor wie dit alles bestemd heet te zijn, moet genoeg nemen met een leefruimte, waarin hij eigenlijk niet geheel prettig en vrij kan leven.

Er zijn natuurlijk heel wat mensen, die het hiermede aardig kunnen redden, vooral zij, die gelukkig genoeg zijn om een vooroorlogse woning te betrekken, of over geld genoeg te beschikken om een werkelijk goed gebouwde woning te kunnen kopen.

Het merendeel van de mensen moet echter nog steeds in een milieu leven, waarin de gemiddelde leefruimte per persoon iets te klein is, waarin de hinderfactor te groot is - als overlast van bedrijven, verkeer, burenhinder enz.

Indien men niet alle noodzakelijk voorzieningen tegelijk kan treffen, zal men een keuze moeten doen en daarbij bij voorkeur moeten bedenken, dat voor alles voor elke mens een woning nodig is. Dit echter brengt nogal eens wat moeilijkheden met zich.

Vandaar dat bij vele moderne stedenbouwers een voorkeur voor grote woonblokken is ontstaan en huizen in hun denken meer en meer plaats moeten maken voor woonmachines. Op zich is tegen hun stellingen niet veel in te brengen, wanneer hun woonmachines t.m. doelmatig zijn. Mogelijk is dit wel degelijk. Wij weten immers, dat De Corbussier in het zuiden van Frankrijk enkele dergelijke woonmachines heeft ontworpen, die tot 1200 gezinnen moeten huisvesten - een klein dorp - toch bevredigend kunnen worden genoemd gezien de gemeenschappelijke diensten, de persoonlijke vrijheid en het isolement van de gezinnen onderling.

Deze bouw was echter kostbaar. Dit betekent ook, dat leefruimte in een dergelijke woonmachine voor velen onbetaalbaar wordt. Navolgers zijn er dan toe over gegaan, goedkope massafabricage versies te bouwen, die echter vele nadelen hebben.

Wij vinden dergelijke ontwerpen o.m. in de voorsteden van Parijs, tussen de gemeenten Brussel en Laeken en nabij de Schelde in Antwerpen. Uiterlijk hebben wij hier inderdaad te maken met woonmachines van het type, dat Corbussier ontwierp, maar de voorzieningen blijken hierin niet voldoende te zijn.

Wanneer je een blok bouwt met 100 of 800 woningen, voorzien van enkele liften, met gemeenschappelijke verwarming e.d. ben je wel op weg naar een goed ontwerp, maar er is meer nodig.

Noodzakelijk is een voldoende geluidsisolatie, goede luchtverversing, voldoende ruimte per wooneenheid, voldoende ontspanningsmogelijkheid in de nabijheid of zeer snel en goed openbaar verkeer, onderwijs in de nabijheid. En indien, zoals b.v. in Antwerpen, een dergelijke woonmachine speciaal voor arbeiders wordt gebouwd, is een reeks van snel bereikbare of zeer nabij gelegen goedkope winkels eveneens een must.

Wanneer dergelijke voorzieningen ontbreken, is hiermede de practische waarde van een dergelijke project veel minder geworden, maar men schijnt al te weinig te beseffen, dat huisvesten van mensen heel wat meer omvat dan het scheppen van berg-ruimte, waarin zij kunnen worden opgeborgen.

Elders zien wij blokken woningen ontstaan volgens een stapelsysteem, waarin inderdaad op een voldoende leefruimte binnen de woning en zelfs voor de toch ook zo noodzakelijke berg-ruimte is gerekend, terwijl in vele gevallen zelfs enige voorzorgen zijn getroffen tegen geluidsoverlast. Maar wat gebeurt er? In de nabijheid liggen of worden gevestigd industrieën, die allerhande vuile dampen afgeven. De gebouwen zijn hierop niet berekend.

Het resultaat is niet alleen een ongezonde atmosfeer, die de gezondheid van de bewoners schaadt, maar daarnaast aantasting van delen van de gebouwen. Corrosie bij stalen raamwerken doet alle isolatie te niet. Aanvreting van de steen veroorzaakt een mistroostig uiterlijk. Etsing van vensters ontnemt uitzicht en licht. Ik spreek nu maar niet eens over de bevuiling en schade t.a.v. de eigendommen van de bewoners.

M.i. is duidelijk, dat ook hier sprake is van ondeugdelijke

planning. Het is onjuist grote woonwijken en grote industrieën in elkanders nabijheid onder te brengen.

Zelfs bij luxere en goed uitgevoerde laagbouw, zoals u inde nabijheid van b.v. Rotterdam en Amsterdam aan kunt treffen, blijkt frequent luchtverkeer in toenemende mate storend te werken. In Londen, Los Angeles en vele andere steden gaan delen van de bevolking gebukt onder een dergelijke, vaak haast ondragelijke overlast. De bouwers stellen: de huizen zijn goed ontworpen, geven voldoende ruimte, hebben zelfs een tuintje. Zij vergeten, dat de bewoners in de praktijk soms zelfs elke 10 minuten een zware sonische klap dienen te verwerken, zodat een dergelijke gebied als woongebied niet aanvaardbaar is.

Men heeft goede woonruimten nodig. Dit is de basis van een stad, daar een stad nu eenmaal een samenleving is van mensen. Laat ons zien, hoe wij misschien dergelijke zaken op zouden kunnen lossen. Wij gaan uit van enkele modernere voorbeelden.

Er is indertijd in Berlijn een tentoonstelling van bouwkunde geweest. Ter gelegenheid hiervan heeft men o.m. enkele flatgebouwen gebouwd, die vreemd genoeg geen garages onder of naast deze gebouwen bezitten. De bewoners wonen hier in een tuinlandschap. Zij kunnen inderdaad per auto hun voordeur bereiken, maar vinden hier geen parkeer~~ruimte~~ en kunnen niet eens doorrijden, maar dienen te toegangsweg terug te volgen om het wooncomplex te kunnen verlaten. Aan de rand van het complex is een parkeergarage gemaakt. Heb je een woning in het complex dan kun je automatisch ook over ruimte hierin beschikken.

Hierdoor is een scheiding tot stand gebracht tussen verkeer en woongebied. Ofschoon men hier, zoals in vele steden, enige overlast ondervindt van luchtverkeer, zo blijkt door deze voorziening de geluidsoverlast aanmerkelijk verminderd te zijn.

In Engeland en Zweden heeft men enkele projecten verwezenlijkt, waarbij een algehele scheiding tot stand is gebracht tussen verkeer en woongebied. De woningen- één per gezin- zijn hierbij op een soort terrassen ondergebracht. Het verkeer kan zich door verdiepte, tunnelachtige wegen ook binnen het woongebied wel bewegen, maar kan de woningen zelf niet bereiken. De woningen zijn gestaffeld gebouwd, zodat zij niet allen in rechte lijnen staan, terwijl zowel de terrassen als de woningen zelf ook hoogteverschillen tonen.

Het resultaat is een aangenaam landschap en voor de bewoners een redelijke leefruimte. Een nadeel is de te goedkope uitvoering van de woningen, die hierdoor nogal gehorig zijn. Dergelijke ontwerpen maken wel duidelijk, dat men het in de moderne stedenbouw vaak in een verkeerde richting zoekt. Men streeft er nog steeds naar, de woonwijk voor alle voertuigen geheel toegankelijk te maken. Men tracht zo goedkoop mogelijke te bouwen, waardoor overlast, gebrek aan bergruimte enz. steeds weer voorkomen. Daarnaast wil men grond sparen en bouwt daardoor vaak zo massaal mogelijk.

Hoogbouw is aanvaardbaar, mits rond dergelijke gebouwen grote open ruimten bestaan. De mens heeft n.l. ruimte nodig om zich te kunnen bewegen, een zekere schoonheid e.d. Deze zaken zijn belangrijk voor zijn psychische gezondheid.

Indien wij hoogbouw afwisselen met laagbouw, zo ontstaat veelal wel een visueel aantrekkelijk geheel, maar voldoet de opzet door gebrek aan ruimte vaak niet aan de eisen, die wij voor een werkelijk goed en gezond wonen zouden moeten stellen.

Ik stel dan ook: de stedenbouw in de toekomst dient gebaseerd te worden op de verschillende elementen, waaruit een samenleving is opgebouwd en dezen moeten zoveel mogelijk gescheiden worden ondergebracht.

Indien ik b.v. Den Haag nieuw zou moeten ontwerpen, zo zou ik stellen: Wij hebben een regeringskwartier nodig. Laat ons een reeks grote, functionele gebouwen bij elkander zetten rond een centrale ontvangst en parkeergelegenheid, waar ook het openbaar vervoer zijn plaats vindt. Iemand, die daarheen gaat, zal dan met een minimum aan moeite alle bevoegde instanties kunnen bereiken. Neem in dit kwartier ook provinciale en gemeentelijke instanties op.

Sluit dit blok verder voor verkeer af: geef het een toegang, die tevens uitgang is, zodat door het kwartier geen verkeer zijn weg zal zoeken. Omring dit geheel met verkeerswegen. Een dergelijk kwartier zal immers snel bereikbaar moeten zijn, terwijl het verkeer uit de aard der zaak ook voldoende bewegingsvrijheid moet hebben.

Bouw een afzonderlijke zakenwijk, waarin winkels, maar ook theaters, bars e.d. samen worden gebracht. Sluit ook deze wijk voor alle doorgaand verkeer af en maak parkeren buiten de hiervoor bestemde ruimten onmogelijk. Schep snelle goederen verbindingen met alle woonwijken, zodat goederen eenvoudig kunnen worden verzonden.

Omgeef ook deze wijk door ruim bemeten wegen en een goed en snel openbaar vervoer, dat echter de wijk niet mag doorsnijden, maar wel geheel omloopt, zodat het mogelijk is middels dit openbaar vervoer alle punten van de wijk te benaderen.

Omring dergelijke wijken door bosstroken, waarin men eventueel ook parkeergarages weg kan werken. Doe dit ook rond de woonwijken. Hiervoor denk ik persoonlijk aan hoogbouw tot rond 14 étages - wat in Nederland te verwezenlijken is. Plaats de woongebouwen b.v. in een cirkel, waarbij steeds lengterichting van een blok staat op de breedte van het volgende gebouw. De - ruime - tussenliggende ruimte kan gebruikt worden voor de aanleg van parken, sportaccommodatie en desnoods zelfs voor tuin of landbouw.

Ook hier zal men in t.m. een richting de gebouwen middels frequent en snel openbaar vervoer moeten kunnen bereiken. De gebouwen onderling zal men desnoods middels tapis roulants kunnen verbinden. Geen mogelijkheid voor particulier verkeer de woonblokken te passeren, geen parkeerruimte bij de blokken, wel een toegangsweg, die tevens uitgang is en parkeergarages in de bosstrook, die het geheel omringt. Eventueel kan men ook de parkeergelegenheid middels tapis roulants met de woonblokken verbinden.

Ik meen, dat voor de persoonlijke vrijheid van de bewoners alle zorg gedragen moet worden. Men dient b.v. niet van buiten af in de woningen binnen te kunnen zien. De plaatsing van de blokken, zowel als b.v. staffeling der woningen zelf binnen het blok dient hiervoor zorg te dragen.

Door het kiezen van een juiste opstelling i.v.m. de voorheersende winden, plus voldoende ruimte tussen de woonblokken,

zal men ongewenste sterke luchtstromingen en vervuilende lucht wervelingen kunnen tegengaan. Bij de nieuwbouw, zoals die nu overal tot stand komt, houdt men m.i. hiermede te weinig rekening.

Voor het openbaar verkeer geef ik de voorkeur aan trams met vrije baan, eventueel halfverzonken, waar dit wenselijk is, zoals dit o.m. in Wenen reeds lang bestaat en b.v. ook zo hier en daar in Brussel toegepast is. Ik meen, dat de ondergrondse door gebrek aan uitzicht en vaak ook frisse lucht minder aantrekkelijk is, terwijl viaductbouw ontsierend is en een veel te grote spreiding van geluid in de omgeving bevordert.

Misschien meent u, dat ook een vliegveld onontbeerlijk is. Een groot vliegveld zou dan op t.m. 30 k.m. afstand van alle grote wooncentra gelegen moeten zijn, maar door snelle openbare verbindingen hiermede verbonden moeten zijn. Hierbij denk ik aan een snelle monorail, waarvan het beginpunt b.v. ligt bij een station buiten de kwartieren en door goed openbaar vervoer hiermede verbonden. De enige woningen, die ik mij nabij het vliegveld kan denken, zouden bestemd moeten zijn voor het daar werkzame personeel. Onder de omschreven omstandigheden meen ik echter, dat ook dezen de voorkeur zullen geven aan een wonen in de stad.

Dit was een plan, gebaseerd op de leefkondities, zoals die rond Den Haag bestaan. U zult begrijpen, dat elk plan geheel zal moeten worden aangepast aan klimaat en omgeving. De stedenbouwer van de toekomst zal zich steeds weer af moeten vragen: Wat hebben de mensen nodig en niet: hoe krijg ik het mooiste ontwerp?

Stel dat een stad zou moeten worden ontworpen ten noorden van Drontheim. Hier zal de mens wel een mogelijkheid zoeken, de vrije natuur te betreden, maar zal aan de andere kant veel beschutting van node hebben. Hier zou ik denken aan tot een soort kunstmatige berg opgestapelde woonruimte, , waarbij zich in de kern alle mogelijkheid voor ontspanning e.d. bevinden zal. Hier in de kern theaters, zwembaden en zelfs winkels, kantoren ook, terwijl aan de buitenkant woningen liggen, voorzien van een loggiasysteem, dat goed afsluitbaar is.

Door de woningen naar boven toe steeds in te laten springen ontstaat een grote vrijheid, terwijl men in de winter, indien men dit wenst, niet naar buiten zal behoeven te gaan en in de algemene ruimten van het bouwsel alles zal aantreffen, wat men van node heeft.

In dit geval kan ik mij een snelle ondergrondse verbinding voorstellen, die voert naar het op enige afstand gelegen werkcentrum. De bedrijven liggen op 5 tot 7 k.m. van het wooncentrum en zijn rond het vervoer zodanig gegroepeerd, dat zij snel en eenvoudig bereikt kunnen worden.

Een dergelijke structuur zal voor niet meer dan 20.000 bewoners geschikt kunnen zijn. Bij grotere aantallen wordt de opzet moeilijk hanteerbaar. Indien sprake is van luchthavens voor grotere vliegtuigen meen ik, dat eveneens een afstand van rond 30 km. opportuun is. Kleinere luchthavens, waar geen supersone vliegtuigen kunnen landen en het aantal landingen tot 15 à 20 per dag beperkt blijft, lijkt mij een afstand van 5 km. voldoende.

Altijd weer zal men gebruik moeten maken van alle

mogelijkheden, die de natuur maar biedt. Ik zou mij voor kunnen stellen, dat men in het noorden diepboringen doet, daar hierdoor temperatuursbeheersing mogelijk wordt. Bij de bouw van een stad in een warm zonnig klimaat zou ik voelen voor daken met warmteopslagmogelijkheid en fotoelectrische cellen, waardoor voor de nacht warmte beschikbaar is en energie ter beschikking komt.

Ik zou daarnaast elke wooneenheid voor t.m. 20.000 mensen willen voorzien van zelfstandige waterwinning of opslag, een eigen elektrische centrale, die t.m. aan de minimumbehoeften tegemoet kan komen en opslag van andere soorten energie - gas b.v. - zodat ook hiervan voortdurend een reserve voorhanden is. Ik zou dit niet afhankelijk willen stellen van b.v. het al dan niet voorhanden zijn van landelijke netten, pijpleidingen e.d., daar vooral bij compacte eenheden de energie voorzieningen voortdurend gewaarborgd moeten zijn.

Persoonlijk zou ik kiezen voor electriciteit als krachtbron voor alles, ook voor verwarming. Het zou dan mogelijk zijn per wooneenheid kleine kernreactors te gebruiken, zodat de eenheid in feite geheel onafhankelijk kan functioneren. De onafhankelijkheid van dergelijke leefeenheden is volgens mij van het grootste belang, terwijl daarnaast de gevarenfactor gering is en door lange afschrijvingsmogelijkheid ook de kosten erg mee zullen vallen.

Zoals u bemerkt, kun je heel wat denkbeelden opperen omtrent de wenselijkheden bij moderne stedenbouw. In de tijd, waarin u leeft, baren dergelijke plannen natuurlijk heel wat moeilijkheden. Alleen reeds de bij een ieder bestaande wens over een persoonlijk voertuig te kunnen beschikken baart vele moeilijkheden. De mens wil zich zelfstandig kunnen bewegen. Ook in de leefeenheden, die ik beschreef, zal een dergelijke wens blijven bestaan en zal persoonlijk verkeer onvermijdelijk blijven.

Voor de oplossing hiervan denk ik aan een systeem, zoals op het ogenblik b.v. in het Pentagon wordt gebruikt. Men gebruikt hier elektrische rollers. Zo nodig zou men dezen van een bescherming tegen het klimaat kunnen voorzien. Deze in het Pentagon voor intern verkeer gebruikte voertuigjes kunnen op bepaalde plaatsen eenvoudig genomen worden en worden na gebruik op de dichtsbijzijnde verzamelplaats achter gelaten, waar zij dan weer voor gebruik door anderen gereed zijn.

Ik zou er voor willen pleiten, dat het persoonlijk vervoer in de grote steden ook nu reeds zoveel mogelijk vervangen wordt door een dergelijk systeem van electrocars of scooters. Zij geven weinig lawaai, zijn schoon enz.

Er heersen op het ogenblik in de wereld inzichten, die ik niet kan onderschrijven. Een daarvan is wel, dat openbaar vervoer zoveel mogelijk rendabel moet zijn. Het is mij niet duidelijk, waarom een ieder wel voor openbaar vervoer de kostprijs dient te betalen, waar dit maar mogelijk is en b.v. voor onderricht, theaterbezoek e.d. niet. Het is mij niet duidelijk, waarom men meent, dat cultureel belangrijke zaken desnoods geheel op kosten van de gemeenschap dienen te worden gehandhaafd, terwijl iets zo belangrijks als openbaar vervoer, verplaatsingsmogelijkheid, wel rendabel zal moeten zijn.

Ik zou stellen: een ieder, die in een stad woont, is hierdoor a.h.w. automatisch abonné op het openbaar vervoer.

Hij betaalt immers belasting? Daarin zit dan zijn bijdrage voor het openbare vervoer inbegrepen. Slechts indien hij gebruik maakt van treinen, vliegtuigen en helicopters - want die zullen er bij een dergelijke stedenbouw ook heel wat komen - is het niet meer dan normaal, dat hij daarvoor betaalt. Zelfs dan zou ik de betaling niet op de werkelijke kosten willen baseren, maar op de belangrijkheid, die de reis voor de gemeenschap heeft. Iemand, die voor zijn plezier reist, zou volgens mij daarvoor meer moeten betalen dan iemand, die dit voor zijn werkzaamheden regelmatig zal moeten doen.

Iemand, die gaat winkelen, . . . voltrekt hiermede een maatschappelijk belangrijke en noodzakelijke functie. Dit is deel van de economische keten in het land. Dus zou vervoer naar de dichtbijgelegen koopgelegenheid gratis moeten zijn. Hierdoor zou een centralisatie in het verdeelsysteem op verantwoorde wijze mogelijk worden.

Wat betreft het vervoer over grotere afstanden, zo ben ik van mening, dat betaling hiervoor gevraagd zal moeten worden, om overbelasting van het vervoerssysteem wat te beperken, maar voel persoonlijk voor een eenheidsprijs, die redelijk blijft.

Ik ga bij mijn denkbeelden uit van het standpunt, dat in de moderne stedenbouw een maximum aan algemene voorzieningen voor een ieder zo voordelig en goed mogelijk bereikbaar dient te zijn. Verder is het noodzakelijk, dat de vrijheid van het individu zoveel mogelijk wordt gehandhaafd en binnen de eigen woning zelfs geheel onaantastbaar is.

Dit laatste zal overigens niet zonder moeilijkheden bereikt kunnen worden, omdat vele mensen van mening zijn, dat bepaalde zaken als drugs, sex, gokken overal en te allen tijde gekonteroleerd zouden moeten worden.

Maar wanneer er een gezond leefklimaat is, zal men niet meer voor de werkelijkheid wegvlugten in een overmatig gebruik van drugs enz. Dit zal voor de leveranciers van dergelijke goederen, de drankhandel e.d., pijnlijk kunnen zijn en zelfs de omzet van bepaalde frisdranken zou onder de gezondheid van milieu en leefklimaat misschien te lijden krijgen. Aan de andere kant zou men veel besparen aan sociale voorzieningen en gezagshandhaving. Want een groot deel van de negatieve verschijnselen in de maatschappij is m.i. minstens voor een groot deel toe te schrijven aan onvoldiend goede huisvesting, ongezond leefklimaat enz.

Er is in uw maatschappij een neiging, die ik eveneens ongezond acht. In Moskou b.v. kunt u de meest luxueuze ondergrondse stations op de wereld aantreffen. Maar in de zelfde wereldstad bestaat zelfs nu nog een krottenwijk, die men veilig met b.v. Harlem zou kunnen vergelijken.

Ik vraag mij af, wat je hebt aan zeer mooie en kostbare openbare gebouwen, kostbaar ingerichte kantoren e.d., wanneer de mensen, die daarvan gebruik zouden moeten maken, geen thuis hebben, waarin zij werkelijk tot rust kunnen komen.

Daarom zou ik in de steden, die ik zou bouwen, zeker de plaats van openbare gebouwen, kantoren e.d. evenmin als hun uitvoering tot een opvallende willen maken. Veel van deze gebouwen behoren voor de mensen in feite tot een noodzakelijk kwaad en vormen zeker niet het meest belangrijke deel van hun leven.

Ik denk verder aan een zou eenvoudig mogelijke inrichting van kantoren e.d. , ook voor de hoger geplaatsten. Geen verschil in beschikbare ruimte, aankleding ,tenzij dit noodzakelijk wordt door de daar te verrichten werkzaamheden. Overigens zou ik dagtaken in werk willen uitdrukken, niet in uren en zeer goed ingerichte kantines in alle kantoren willen inbouwen; degene, die zijn taak verricht heeft, of deze wenst te onderbreken, kan dan rustig en luxueus zijn courant daar gaan lezen of daar zijn gesprekken voeren, zonder anderen hierdoor in hun concentratie op de arbeid te hinderen.

Verder meen ik, dat door het wegvallen van statussymbolen, luxe, mogelijkheid tot onnodig gewichtigdoen, ambtenaren e.d. er toe zullen komen hun zaken vlugger en vooral zakelijker af te doen, wat voor de gehele gemeenschap een niet te onderschatten voordeel kan betekenen.

Bovendien vind ik het eenvoudig belachelijk, dat men uitgaat van het standpunt , dat de aanwezigheid van een persoon op het werk gedurende een bepaalde periode van belang is. Ik dacht, dat het vooral belangrijk was, dat hij per werkdag een bepaalde hoeveelheid arbeid zou verzetten.

Een dergelijke denkwijze zou ik ook willen doorvoeren bij mijn opzet van Striekscentra. Mijn openbaar vervoer zou ik niet willen baseren op enkele vervoerspieken per dag. Dezen zijn kostbaar, ergerlijk , werken vertragend en m.i. vaak ongezond. Zij komen voort uit vastgestelde werktijden, die ik persoonlijk enigszins gevoel als een aantasting van de werkvrijheid van de mens.

Ik zou een grote reeks verschillende arbeidstijden willen zien, zodat elk uur ergens wel een ploeg opkomt. Een ieder zal zo gemakkelijker zijn arbeid in kunnen delen volgens zijn persoonlijke neigingen en wensen, overlast wordt vermeden, een 24 uren werkschema wordt gemakkelijker uitvoerbaar.

Dit laatste betekent optimaal gebruik van werktuimten en apparaturen, bespaart ruimte en kosten en maakt een rendabeler exploitatie mogelijk.

Dit betekent wel, dat de stedenbouwer rekening moet houden met een 24-uurs bedrijf overal. Wanneer iemand in de nachturen werkt en b.v. rond 4 uur zijn arbeid beëindigt, moet er ook voor hem de gelegenheid zijn ergens iets te eten, moet er ook voor hem de mogelijkheid zijn zich in een theater te ontspannen, te gaan zwemmen, iets te kopen in een winkel. Er moet ook voor hem een voldoende en voldoende frequent openbaar vervoer ter beschikking zijn.

Daar dit, wat de winkels betreft, moeilijkheden zou kunnen geven, denk ik aan een automatisering van de verkoop. Mijn winkels zullen bestaan uit een schouwruimte, waarin alle modellen van eventueel te verwerven artikelen duidelijk en goed zichtbaar zijn. Kwaliteiten kunnen eventueel aan de hand van staaltjes worden vastgesteld. Elk artikel heeft een nummer, waardoor men via een kiesschijf, knoppen e.d. zijn bestelling kan plaatsen.

De waren zelf zijn ondergronds opgeslagen. Denk hierbij aan een systeem in het klein, zoals Schiphol bouwde voor automatische goederenomslag. Let wel: alle delen van mijn schema's en voorstellen bestaan reeds nu en worden deels ook al gebruikt.

Om betaling zeker te stellen denk ik aan een automatische

centrale administratie, die middels een in een gleuf gestoken kaart de kredietwaardigheid nagaat, bedragen overboekt en eventueel het nieuwe saldo op de kaart stempelt.

Kopen gaat dan als volgt: U gaat de artikelen na, die u hebben wilt en noteert de nummers. U steekt uw kaart in de gleuf van de bestelmachine en draait of drukt uw nummers. Uit de machine komt een reçu. U begeeft zich naar de wachtruimte, waar na korte tijd uw bestelling zich aanmeldt door oplichten van een nummer. U werpt uw reçu in de daar aangebrachte gleuf, de machine werpt daarop uw bestelling, handzaam verpakt, uit.

De werking van de bestel- en afleverautomaat is gebaseerd op de in de Usa reeds veel in gebruik zijnde bankautomaten, die een credietkaart checken en daarop zelf uitbetalen. Bestellingen aan huis zouden telefonisch kunnen worden opgegeven. U kent de nummers uit het geïllustreerde koopboek, dezelfde automaten maken de bestelling in orde en coderen haar voor het ondergrondse vervoerssysteem, zodat het u in uw woonblok na korte tijd bereikt en daar in ontvangst kan worden genomen.

Ofschoon dit een grote investering vergt, zal een dergelijke opzet het mogelijk maken 24 uur per dag te leveren met dagomzetten als die van V & D of zo, terwijl daarvoor een aantal mensen van rond 50 nodig is. De besparing aan arbeidsloon alleen reeds maakt de investering lonend.

Daar de ruimte voor keuze in verhouding tot de opslagruimten klein is en deze laatsten ondergronds onder andere bedrijven, theaters e.d. kunnen worden ondergebracht, is er een behoorlijke ruimtewinst bovendien.

In mijn beeld voor Den Haag stelde ik een afzonderlijk winkel- en vermaakscentrum. Toelevering kan dan geschieden langs ondergrondse wegen, uitmondende in de verkeerswegen rond het centrum, zodat voortdurende toeleverigsmogelijkheden bestaan zonder hinderlijk verkeer, geluidsoverlast e.d.

In een stadsmodel als voor het noorden voorgesteld kan men eveneens een weg, wegen, of een systeem van banden onder de structuur aanleggen, waardoor op dezelfde wijze voortdurende toeleveringen mogelijk worden zonder geluidshinder of belasting van de voor alle bewoners in het blok bestaande wegen en paden.

En zo volledige mogelijke scheiding van verkeer en werk-, woon- en andere centra schept een ontspannen atmosfeer, de kinderen hebben speelruimte, verfraaiing door planten e.d. is onbeperkt mogelijk.

Uit dit alles blijkt volgens mij wel, dat een juiste stedenbouw aanmerkelijk zal verschillen van alles, wat men op het ogenblik in die richting doet. Ik meen, dat het grootste verschil voortkomt uit 'n andere opvatting omtrent de zin en opzet van de woonunits.

Deze dient volgens mij een geheel eigen wereldje te zijn, een nestje, waarin men geheel afgesloten van de omgeving zal kunnen leven en zelfs frisse lucht zal kunnen scheppen, zonder door kijkers lastig te worden gevallen. In de opzet zou een ieder moeten kunnen beschikken over een terrasje, alle sanitair, beperkte kookgelegenheid. - algemene keukens verzorgen het merendeel van de maaltijden beter en goedkoper - alle gemak, ruime woongelegenheid, voldoende slaapruijnte

en een goed geïsoleerd werk- of studievertrek.

Gemeenschappelijke voorzieningen sparen voldoende ruimte om dit mogelijk te maken: geen grote keukens, geen schoorstenen - gemeenschappelijke verwarming - geen lange gangen. Afwezigheid van schoorstenen, centrale leidingssystemen beperken geluidsoverdracht binnen de woningen. Werkruimten tussen de vloeren geven luchtisolatie en werken als geluidsdempers. Zwevende vloeren kunnen zonder veel extra kosten overal worden aangebracht, dus rust in huis verzekerd.

Het bezwaar tegen dergelijke leefunits van rond 20.000 personen zou kunnen zijn: stel dat de openbare voorzieningen eens uitvallen. Maar wanneer een aardgasbuis op het juiste ogenblik springt of zo, zitten ook nu grote aantallen mensen in de kou, terwijl de fout meestal veel minder gemakkelijk te bereiken en te herstellen zal zijn. Het uitvallen van een elektrische centrale kan een deel van het verkeer in een provincie stil leggen, terwijl gelijktijdig honderduizenden mensen van licht, t.v. enz. verstoken zijn.

Alle fouten, die u voor een dergelijke massale bouwopzet zoudt kunnen bedenken, zijn in feite reeds nu overal aanwezig. Maar daarbij hebt u een verkeer, dat door de woonwijken gaat. Dus weinig ruimte voor de voetgangers, want de wagens moeten geparkeerd worden. Weinig speelruimte voor de kinderen, want de straten zijn gevaarlijk. Stank, luchtverontreiniging.

Verkeersmoeilijkheden zijn uw deel door eenrichtingverkeer en gesloten circuits in woonwijken, waardoor je die alleen aan een punt kunt binnengaan en langs de zelfde weg dient te verlaten. Het dreunen van zware voertuigen maakt uw woningen een minder aangenaam verblijf en veroorzaakt op de duur schade. Bedrijven in de buurt brengen overlast.

Deze nadelen kunnen vermeden worden, wanneer men overgaat tot stadsplanning, zoals ik u die voorstelde. Bij automatisch transport van winkelcentra naar wooncentra geen melkboeren en bakkers of andere straathandelaren meer, maar een keer op de dag, op een ogenblik dat u zelf dit wenst, op de juiste knop drukken, bestellen en na een half uur hebt u alles in huis.

Bij de huidige stadscentra blijken vele punten een bevoorrading te bemoeilijken, blijkt men zeer veel personeel in dienst te moeten houden ondanks beperkte openingsuren. U betaalt de kosten daarvoor. Vele winkelcentra in de hedendaagse steden doen mij denken aan een restaurant op de Euromast: alle voorraden moeten langs een enkele, krappe toegang worden aangevoerd, terwijl die doorgang bovendien nog vele andere functies heeft. Men hindert voortdurend elkaar en verliest onnodig veel tijd en energie.

Toch zou ik Den Haag, waar wij vandaag zijn, niet graag geheel willen zien veranderen. Ik zou de oude stadskern graag willen bewaren, maar dan wel vrij van verkeer en met alleen voor dit doel bestemde aanvoerwegen. Ik zou die oude kern tot een ludiek centrum willen zien worden, dat de plaats in kan nemen van de winkel-vermaaks wijk, waarover ik in mijn opzet sprak.

Maar al die grote kantoren en gewichtige mensen met belangrijke posities zou ik naar een eigen centrum willen wegschuiven, wegmoeffelen in een hoekje, waar zij onder elkaar

kunnen zijn.

Ik zou ook vele ontoereikendheden van het hedendaagse politietoezicht willen vermijden. Ik meen, dat je een beperkt centrum eenvoudig zult kunnen bewaken middels een gesloten t.v.-circuit. Geen patrouillerende agenten meer, waarvan er toch weer te weinig zijn, maar centrale bewaking en voldoende mensen om onmiddellijk in te grijpen, waar dit nodig blijkt. Dit systeem spaart mankracht, is op de duur goedkoper en heeft een sterk preventieve werking, daar men weet voortdurend gezien te kunnen worden. Nu denkt men al snel: geen agent in de buurt, dan zal ik maar eens

Wat verordeningen betreft: in een wooncentrum zullen andere regels moeten gelden dan in een winkelcentrum, daar het verloop der zaken anders ligt. In een wooncentrum kan men regels handhaven die de rust en de persoonlijke sfeer garanderen op een wijze, die bij gemengde functie in een stadswijk nimmer bereikt zal kunnen worden.

Denk eens aan het binnenkijken op de onderste verdiepingen door voorbijgangers en hun opmerkingen: Gunst, die hebben nu de t.v. al aan. Kijk eens wat een rot meubels. Misschien vindt u zo iets niet erg. Maar voor mij is hier sprake van 'n aantasting van de persoonlijke sfeer, die door de geldende bouwwijzen vaak onvermijdelijk wordt.

Ik geloof, dat iemand, die een huis heeft, de zekerheid moet hebben: niemand kan mij hier storen, bekijken, binnentreden dan op mijn eigen wens. Ik meen, dat zo iemand pas werkelijk gelukkig en prettig woont.

Tenslotte nog enkele opmerkingen. In vele van uw steden zijn vele beperkingen van kracht. Zo is, als ik mij niet vergis, in uw stad een verplichte winkelsluiting rond gemiddeld 6 $\frac{1}{4}$ uur van de middag verplicht.

Ik zie dit als onredelijk. Dat het winkelpersoneel niet langer dan een bepaalde tijd wil werken, kan ik mij begrijpen, maar iemand, die wat wil kopen, moet daartoe ook de mogelijkheid hebben. Wanneer het niet mogelijk is alle bedrijven open te houden, zou men er ieder geval kunnen zorgen, dat enkele zaken open blijven, zodat men zakdoeken, w.c. papier, nylons enz. kan krijgen, wanneer men die nodig heeft. Desnoods volgens een roulatiesysteem per wijk in de geest der beurtelingse openstelling van apotheken gedurende de nacht. Of wijs hiervoor speciale zaken aan, die opengaan om - streeks de tijd, dat de anderen sluiten. Dit is ruimteverspilling, maar beter dan een eenvoudig eisen - want dat is het in feite -, dat een ieder zijn inkopen en behoeften regelt volgens een algemene regel, die een ieder in feite onrecht doet.

Ik ben van mening, dat de stad er is voor de mensen en niet de mensen voor de stad. Ik meen, dat een winkel er in de eerste plaats is voor de koper, niet voor de verkoper. Ik meen, dat een kantoor alleen recht van bestaan heeft, wanneer het diensten bewijst, niet wanneer het eisen stelt t.a.v. zijn functie, terwijl die door de meerderheid niet gewenst, gewaardeerd of zelfs maar gekend zijn.

Ik meen, dat alles in een samenleving in de eerste plaats functioneel moet zijn en dienstbaar aan het individu. Geen onnodige massaliteiten. En waar dit onvermijdelijk is, dient er nog steeds de mogelijkheid voor een ieder te bestaan zich uit de massa terug te trekken en eenling, mens, te blijven.

Misschien vraagt u zich af, waar in mijn plannen plaats is voor de kerken. Mijn antwoord luidt: een kerk als een plaats, waar de mens alleen samenkomt om God te ontmoeten, past niet meer in deze gemeenschap, is niet meer goed bruikbaar.

Vele kerken zijn mooie monumenten, maar staan leeg. Men heeft er duizenden zitplaatsen, maar er zijn alleen maar enkele kwezens, die er elke dag een paar minuten doorbrengen. Dit is niet verantwoord. Ik zou de schoonheid van de kerken willen bewaren, maar dan als musea of niet gewijde gemeenschapsruimten.

Wat hun functie betreft: Jezus kwam tot de mensen, het zou de kerk sieren, wanneer zij dit ook zou doen. Laten de gelovigen samenkomen in eenvoudige algemene ruimten, of desnoods in hun huizen samenkomsten houden. Dit is wel mogelijk.

In mijn steden zult u dan ook geen monumentale kerken aantreffen. Wel zult u er vele gelegenheden vinden als zalen en theatertjes, die zo nodig ook als kerk kunnen fungeren voor de korte tijd per week, dat hieraan een werkelijke behoefte bestaat.

Met dit alles meen ik een aardige schets gegeven te hebben over hetgeen ik beschouw als de basis van moderne stedenbouw.

Denken vanuit de mens, niet vanuit de mooie architectonische opzet. Rekening houden met de behoefte van de mens, een eigen plaatsje te hebben in de wereld, een plaats, waar hij vrij is.

Niet denken vanuit een mogelijkheid tot exploitatie, niet uitgaan van het denkbeeld, dat men iets, b.v. het verkeer, eenvoudig moet aanvaarden, maar zeggen: wij moeten alles aanpassen aan de werkelijke noodzaken en hierbij moet de mens voorop staan. Dus geen voorkeur voor het verkeer of industriële belangen, de vormschoonheid en liefhebberij tot knutselen van opvallende zaken bij bepaalde architecten.

Wanneer je begint bij de mens, kun je niet geheel ontkomen aan bevolkingsagglomeraties, grote zelfs. De nog steeds wassende wereldbevolking zal massale samenlevingspatronen de eerste 500 jaren nog wel noodzakelijk maken.

Maar je kunt die agglomeraties dan in ieder geval herleiden tot kleinere, hanteerbare groepen, die, door ruimte van elkaar gescheiden, toch een eigen bestaan kunnen voeren.

Want ook de groep heeft recht op het bewaren van haar individualiteit en mag niet ten ondergaan in een volledig dichtgebouwd land, waarin niemand de ander meer kent dan door toevalligheid.

Ik meen, dat mijn inleiding hiermede voldoende is. Ik besef, dat ik niet aan alle verwachtingen heb kunnen voldoen. Iemand wacht er b.v. nog op, dat ik iets zal zeggen over het slopen.

Ik meen, dat veel van het slopen in deze tijd voortkomt uit een gebrek aan respect voor de bereikingen van het verleden en een grote overschatting van eigen ogenblikkelijke mogelijkheden. Soms is slopen noodzakelijk en nuttig. Maar volgens mij dient het dan altijd te geschieden als deel van een plan en niet, zoals maar al te vaak voorkomt, in een vooruitlopen op mogelijke plannen.

U meent misschien, dat ik te weinig heb gezegd op nu

lopende grote projecten. Ik ben van mening, dat grote projecten nu en in de toekomst onvermijdelijk zullen zijn. Maar zij moeten overlegd en functioneel zijn. Voor een centraalstation Den Haag voel ik wel, niet voor een congresgebouw.

Zekere grote werken zijn onvermijdelijk, ja, onmisbaar. Maar ik zie ook veel grote projecten voltrekken, die eigenlijk niet of nog niet in deze samenleving thuis behoren. Ik vraag mij b.v. af, of het nu werkelijk noodzakelijk was een transitorium te bouwen midden in een oude wijk met een geheel eigen karakter. Ik vraag mij af, of een t.v. toren midden in een stad wel werkelijk thuis behoort. Voor dergelijke zaken kan ik mij, wanneer zij werkelijk noodzakelijk zijn, andere plaatsen denken.

Ik ben er voor het oude inderdaad, zover het schoonheid of een geheel eigen karakter bezit, te handhaven. Maar ik ben er ook van overtuigd, dat men het oude niet zonder meer weer als woonwijk functioneel kan maken. Hiervoor zijn vele oude gebouwen eenvoudig niet meer geschikt, ook al zullen zij in het begin nog voor bepaalde mensen als woning met weinig werkelijk comfort attractief zijn.

Oude stadskernen zou men moeten beschouwen als ludiek middelpunt voor een menigte, die veel moderner woont en juist daarom ook de schoonheid van het oude zal kunnen waarderen.

Wel ben ik er van overtuigd, dat bij het treffen van algemene voorzieningen en het vestigen van zaken, die moderne panden behoeven, te weinig rekening wordt gehouden met het schoonheidsgevoel van de massa, de vreugde, die ook gelegen kan zijn in een bochtige straat en een oud huis, dat niet meer zo mooi is om in te wonen, maar aan de andere kant iets geheel persoonlijks, iets eigens heeft.

Er moet een einde komen aan de ontpersoonlijking van de grote binnensteden, terwijl daarnaast gestreefd moet worden naar afzonderlijke woongebieden, die een maximum aan persoonlijke vrijheid kunnen garanderen.

Daarnaast meen ik, dat er behoefte is aan snelle en zo goedkoop mogelijke verbindingen tussen alle centra van menselijke activiteit. Na de pauze zal ik gaarne vernemen, wat u in dit verband te zeggen hebt.

En indien u vindt, dat dit onderwerp niet geestelijk genoeg was, moet u even nadenken: De mens, die rust heeft om tot zich te komen, zal ook de mogelijkheid vinden in zich de hogere waarden te ontdekken. Maar iemand, die voortdurend gekweld wordt door de stofzuiger van boven, de baby van beneden, de hond van rechts en de radio van links komt hoogstens tot een zenuwkwaaal, die ontaarden kan in een haat voor zijn medemensen.

Tot straks.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

Goeden avond, vrienden.

Ik ben nu bereid op uw vragen in te gaan en uw tegenwerpingen te beantwoorden. Ik begin met de schriftelijk ingekomen vragen.

x Hoe denkt U over het Nervi-plan?

- De naam zegt het al enigszins: Nervi, nerven, zenuwen. Op zich is het architectonisch goed, maar het past niet in de nabijheid van een oude stadskern. Het oorspronkelijke plan was zodanig dominerend, dat het gehele oude Den Haag eigenlijk weg zou vallen tegenover de zuil van de nervitoren.

Beknot was het geheel zijn evenwicht kwijt, want in de architectuur werk je met bepaalde verhoudingen, die je niet zonder meer eenzijdig kunt wijzigen.

Dan heb ik de volgende bezwaren: Het lijkt mij onjuist een dergelijke opzet, waarin voornamelijk kantoren zouden komen, midden in een stad te brengen, zodat vele mensen zich, vaak op ongeveer dezelfde tijd, middels in feite dan toch beperkte afvoerroutes huiswaarts zouden moeten begeven.

In de nabijheid van een levende stad en een station moet je een levende wijk hebben. Kantoren worden op een bepaald uur gesloten. Daarna is de wijk te ongezellig. Je kunt er cafeetjes en promenades maken, maar de gelegenheden zullen er vroeg sluiten, omdat zij kort na het uitgaan van de kantoren geen omzet meer maken.

Ik acht het nerviproject dan ook bouwkundig fraai, maar geheel misplaatst daar, waar het geprojecteerd werd. Verder was in de opzet een vereniging van functie opgenomen, die volgens mij onjuist is: Werk en ontspanning laten zich moeilijk mixen. Men had in deze kantoorwijk gedacht aan theaters enz.

De ontwerpers hebben waarschijnlijk gedacht aan een centrum als radiocity in New York, vergetende, dat dit het centrum vormt van een levende stad, een brandpunt, dat zijn kracht grotendeels ontleent aan zijn omgeving. Het nerviproject zou een dergelijke aantrekkingskracht alleen moeten tonen. Daartoe was de opzet niet toerijkend. De theaters zouden van de loop geïsoleerd komen te liggen en dus niet werkelijk exploitabel zijn.

Ten laatste: rekening houdende met het nu heersende economische opzet lijkt mij het plan te duur voor de exploitatiemogelijkheden, die het biedt.

x De blokken voor rond 20.000 mensen, die u schetste, worden reeds hier en daar als peublowoningen in tekening gebracht. Het bezwaar tegen deze enorme eenheden berust voor Nederland op de kosten enerzijds en gebrek aan ruimte anderzijds. Men zou eerst krotten op moeten ruimen en de bewoners daarvan elders onder moeten brengen om daarna te wooncentra met wegen en voorzieningen op te richten. Waar haalt men het geld en de ruimte vandaan? Ziet u de bouw van deze centra als een reële mogelijkheid binnen afzienbare tijd?

- O ja. Ik zie deze projecten als reële mogelijkheid vanaf het ogenblik, dat men gaat beseffen, dat het leefmilieu van de mens belangrijker is dan kosten en andere belangen. Wij spreken ook over moderne stedenbouw in de toekomst. Het is zeer wel mogelijk, dat het in bepaalde landen nog 100 jaren zal duren, voor men tot de verwerkelijking van dergelijke projecten over zal gaan.

Wat betreft de opzet voor Nederland: ik herinner u aan hetgeen ik heb gezegd over een plan voor den Haag. Wanneer ik nu zie, wat men probeerde te doen in Leidsendam, Zoetermeer, Buitenveldert om een ander te noemen en beseft, dat de opzet

was, daar woonsteden te bouwen, zie ik wel mogelijkheden.

Hier was ruimte voor een ideale opzet in de beschreven stijl. Helaas blijkt, dat de opzet geheel niet aan de eisen beantwoordt. Met dezelfde kosten, die men nu heeft gemaakt voor het opzetten van enorme flatbloks in Leidsendam en Zoetermeer, had men betere woonblokken in de voorgestelde structuursamenhang kunnen plaatsen en zelfs het merendeel van de voorzieningen, die ik als toekomstproject noemde, reeds hebben kunnen aanbrengen.

Ik wil u er verder op wijzen, dat tapisroulants in verschillende steden en instellingen op het ogenblik reeds gebruikt worden, zodat zeker geen sprake van een experimentele opzet zou zijn bij het invoegen hiervan in de plannen. Openbaar verkeer op vrije baan wordt overal nagestreefd en is reeds nu in vele plaatsen in meerdere of mindere mate verwezenlijkt. Afsluiten van wijken voor verkeer en het doen plaats vinden van verzorgend verkeer langs afzonderlijke, voor verder verkeer gesloten routes is eveneens reeds meerdere malen toegepast.

Men had hier dus kennelijke de ruimte en de middelen. Maar men heeft eenvoudig de na de oorlog ontstane neiging tot het in rijen bouwen van blokken gevolgd, zodat in de nieuwe wijken geluidshinder blijft bestaan, de privacy niet is gewaarborgd, grote moeilijkheden ontstaan bij het woon-werk verkeer.

Zo men uit was gegaan van een opzet in units, zoals besproken, zou misvorming van wijken, zoals b.v. op dit ogenblik in b.v. Leidsendam kenbaar is, voorkomen zou zijn, een betere landschappelijke verdeling verkregen zijn en gelijktijdig veel van hetgeen daar nu nog gebouwd moet worden in een velen meer aanvaardbare prijsklasse zou hebben gelegen.

Ik wil er hierbij op wijzen, dat volgens de mij zo juist verstrekte gegevens de flatgebouwen in b.v. Zoetermeer alleen bestemd zijn voor een bepaalde inkomensklasse, terwijl een zelfde neiging bestaat bij de nieuwbouw in b.v. Den Haag en Leidsendam.

In alle gevallen werd een niet werkelijk geheel leefbare omgeving geschapen met te hoge prijzen, te weinig mogelijkheid voor vrijetijdsbesteding, terwijl vele van die nieuwe wijken bovendien geen goede verbinding hebben en mede daardoor reeds kort na ingebruikneming lijden aan een suffocatie door geparkeerde voertuigen.

Met dit alles tracht ik u duidelijk te maken, dat de verwezenlijking van de besproken grote plannen niet zo moeilijk is, als het lijkt. Er moet toch veel gebouwd worden. Begin dan eenvoudig, wat je nieuw bouwt, meteen in te delen en op te zetten op de juiste wijze. Ontwerp geen nieuwe stadswijken, maar vraag je steeds weer af: voor wie bouw ik? Wat zijn de behoeften van de toekomstige bewoners, wat leeft er in de buurten, die ik moet saneren.

Bouw dan in kleinere eenheden, desnoods voor 1000 of 2000 mensen, maar wel zo, dat het in het grotere schema kan worden ingepast en strookt met de werkelijke behoeften en eisen der bewoners.

Bij stadssanering geldt: neem het ter plaatse bestaande sociaal niveau en de eisen en wensen van de nu daar levende bewoners als uitgangspunt voor je project.

Men zou bij het ontwerp verder moeten redeneren: het is nodig, dat ik bouw. Wanneer ik het maar kan financieren; is het voorlopig niet zo belangrijk, of ik uitgaande van de huidige normen misschien niet geheel rendabel bouw.

Er zijn trouwens vele vreemde dingen. Ik vind het eigenaardig, dat men niet betaalt naar de kwaliteit van de woning, die men bewoont, of naar de mogelijkheden van eigen inkomen, maar afhankelijk is van de mogelijkheden, die een ander vindt om iets als vergoeding voor het gebruik van de woning te eisen.

Ik acht het eveneens onjuist, dat iemand met een zeer hoog inkomen zeer voordelig huurt. Het is in uw land nog steeds mogelijk, dat iemand met een inkomen van 35.000 gulden woont in een huisje, dat een jaarhuur van f 800.- doet.

Volgens mij zou het redelijker zijn, wanneer een bepaald deel van het inkomen als huur zou worden gezien. Ik geef toe, dat dit niet zonder meer in de oude steden b.v. is door te voeren. Maar door het gebouwde op die basis te verhuren zou men de situatie op de gehele woningmarkt in korte tijd veranderen en de bouw van kwaliteitswoningen door particulieren bevorderen.

Verder zouden gemeenten hierdoor eenvoudiger en veel goedkoper beschikking kunnen krijgen over die delen van steden, die niet te redden zijn en dus voor sloop in aanmerking komen. Indien men de hierdoor bij onteigeningen bespaarde gelden op rente zou zetten, zou blijken, dat hiermede reeds een groot deel van de exploitatietekorten bij de nieuwbouw gedekt zouden kunnen worden.

Maar om zo te denken moet men eerst leren in grote eenheden te rekenen en niet elk detail van geval tot geval afzonderlijk willen bezien.

Een van de grote moeilijkheden in uw land is het feit, dat men alles te perfect wil doen, terwijl men aan de andere kant te zuinig - ik wil het woord gierig vermijden - doet om werkelijk goede dingen tot stand te brengen. Veel aandacht voor details resulteert in een kostbaar en onbevredigend eindproduct.

Om u een voorbeeld te geven: Een goede geluidsisolatie bij aanbouw in een flat aangebracht vergt rond f 1600.-. Een groter bedrag kan op de bouw worden bespaard, wanneer het inbrengen van alle leidingen in montageelementen voor de wanden worden aangebracht - ingegoten - inplaats van te eisen, dat alle installaties op de oude ambachtelijke wijze zullen worden aangelegd en dezen in de eerste plaats op ambachtelijke aanleg en pas in de tweede plaats op kwaliteit te keuren.

Wat betekent, dat verouderde en onjuist toegepaste voorschriften voor o.m. aanleg van leidingen, verwarmingen enz. enz meer kosten dan het aanbrengen van een goede warmte en geluidsisolatie in de woningen.

Dit brengt mij er toe te stellen, dat niet kosten en ruimte, maar vooral ambtelijk perfectionisme in uw land bepalend is voor het niet beantwoorden van de nieuwbouw aan werkelijke wooneisen. Ik voeg daaraan toe, dat goedkeuring van projecten maar al te vaak in handen is van mensen, die geen enkel of niet voldoende begrip hebben voor de werkelijke noodzaken en mogelijkheden.

Heeft U kommentaar?

- x Verwacht u een mentaliteitsverandering bij het haagse gemeentebestuur, dat zo mooi sloopt?
- De gemeente wil wel bouwen, maar heeft practisch geen eigen, mogelijkheid voldoende inkomen te verwerven. Zij is afhankelijk van de staat, zal veel van haar projecten afhankelijk weten van provinciale staten, die echter weer een geheel eigen visie en eigen belangen hebben.
- Om nu een dergelijke reeks instanties onder druk te zetten begin je eenvoudig te slopen. Dit kan niemand je verbieden. Is er voldoende gesloopt, dan kun je stellen: deze toestand is een schandaal, die toestemming, die gelden moeten nu maar eens komen. Dit is dus een politiek spel, waarbij men andere betrokkenen onder druk probeert te zetten.
- Maar er komt een ogenblik - zoals bij het nerviproject - dat de anderen zich eenvoudig niet meer onder druk willen laten zetten. Zo ontstaan vertragingen. Hierna wordt plan na plan voorgelegd - gemiddelde tijd hiervoor rond 1 jaar - tot provinciale staten enige wijzigingen in een plan aanbrengt en dit dan aanvaardbaar noemt. Maar dan staat het prestige van de gemeente weer op het spel, zodat deze de wijzigingen niet aanvaardbaar vindt.
- In dergelijke politieke steekspelen gaan de werkelijke belangen van de burger maar al te vaak teloor.
- x De beslissingen, die voor de armeren belangrijk zijn moeten genomen worden door mensen, die allen hogere inkomens hebben....
- En hierdoor worden zij vaak niet of niettijdig genomen. U hebt volkomen gelijk. Zoals de maatregelen, die zouden moeten worden genomen om het verkeer weer in redelijke banen te voeren genomen zouden moeten worden door mensen, die zelf gewend zijn voortdurend in auto's te rijden. Met als gevolg, dat de auto werkelijk de heilige koe van de hogere standen dreigt te worden. Het feit, dat steeds meer mensen aan het gemotoriseerde verkeer deel gaan nemen, heeft ondragelijke toestanden veroorzaakt. Maar degene, die beslissen moet, zal een oplossing willen zoeken, waardoor zijn eigen mogelijkheid tot autorijden niet geschaad wordt.
- En zo kun je doorgaan. De grote moeilijkheid is steeds weer, dat beslissingen ofwel door belanghebbenden worden genomen danwel door mensen, die te ver van het probleemgebied af staan. De laatsten zijn wel objectiever, maar hun objectiviteit is veelal het produk van een vervreemding van de gemeenschap, zodat zij grijpen naar oplossingen, die op zich heel mooi en theoretisch wel doelmatig schijnen te zijn, maar door gebrek aan inzicht juist niet het doel verwezenlijken, waartoe zij in feite gecreëerd waren.
- x Maar voor alles, wat u wenselijk acht, heeft men fondsen, heeft men gelden nodig. De overheid zal toch eerst over middelen moeten beschikken om te kunnen gaan bouwen.
- En om dit te kunnen doen zou men dus vele overbodige liefhebberijen en luxe af moeten schaffen. Dat ben ik wel met U eens.
- Je zou, alleen door rationeel maken van de werkingen van het nederlandse leger, na een periode van rond 4 jaren, die een dergelijke herziening zal vragen, rond een milliard jaarlijks besparen.
- Door het veranderen van de nu bestaande subsidiestructuur kun je vanaf het ogenblik, dat je daarmee begint rond

f 400.000.000 per jaar besparen.

Door meer zakelijk te werken en te snoeien in de m.i. vaak veel te topzware onderwijsorganisaties is een werkelijke besparing van rond f 50.000.000 per jaar mogelijk. Ik neem aan, dat de verder besparingen, die tot f 200.000.000 kunnen lopen, gebruikt worden om in plaats van het proberen van modetendenzen nu eens de werkelijk noodzakelijke aanpassingen en vernieuwingen door te voeren.

Kortom, wanneer je overbodigheden af zou . schaffen en rendabeler zou werken in het staatsbestel, zijn er gelden genoeg om te bouwen. Dit drijft mij in de richting van sociaal politieke beschouwing, maar sociaal politiek speelt nu eenmaal een grote rol in de stedenbouw.

Wanneer ik ontdek, dat een bepaalde taak volbracht kan worden door een computer plus 10 ambtenaren, zo dien je niet te zeggen: maar ik heb er 200 zitten, daarvoor zal ik dan maar weer bezigheid zoeken. In de praktijk grijpt men wel naar de computer, maar vermindert men het personeel niet werkelijk. Je zou eenvoudig moeten stellen: dan gaan de overbodige mensen er uit. Geef hen een wachtgeld van rond 60 % plus de kans hier zonder aftrek zelf bij te verdienen. Na die twee jaren moeten zij een nieuwe baan gevonden hebben, of komen zij te staan op 40%, waarbij wel bijverdiensten worden afgetrokken.

Ouderen kun je natuurlijk een, zij het beperkt, pensioen toekennen tot de dag, dat zij hierop werkelijk recht krijgen, de anderen zou je, zoals in een bedrijf, moeten kunnen uitschakelen, zeker wanneer zij op hun waardigheid blijven staan en geen genoeg willen nemen met ander of minder belangrijk werk.

Wanneer een bedrijf een afdeling moet sluiten, is dit natuurlijk voor de arbeiders onaangenaam en dient een regeling te worden getroffen. Maar het bedrijf moet rendabel blijven en een ieder, die er werkt, heeft daarvan de konsekventies te dragen. Maar bij de staat spreekt men over de rechten van de ambtenaar en niet over een zo rendabel mogelijk functioneren van een instantie.

Volgens mij zou een mentaliteitswijziging plaats moeten vinden, zodat men niet langer denkt: werk is mijn recht, maar leert denken, werken is mijn voorrecht. Volgens mij heeft een ieder recht op een minimum inkomen als levensbasis, of hij nu werkt of niet. Wil hij niet werken en leven op deze basis, zo heb ik daar geen bezwaar tegen. Wil hij hoger komen dan dat, zo zal hij moeten werken. Maar dat betekent nog niet, dat je hooggesalarieerde mensen aan het werk moet houden, wanneer zij hun nut verliezen, omdat het zo wreed is hen opzij te zetten.

Indien Nederland alleen in leger, vloot en luchtmacht zou beginnen de overbodige hoge graden officieren terzijde te schuiven en hiervoor geen vervangers te benoemen, tenzij dit werkelijk geheel noodzakelijk is, betekent dit alleen reeds een besparing van miljoenen . Moet je omentwille van een bevorderingsbeleid dit geld dan voor niets uitgeven. Er zijn meer van die dingen.

Je dient de moed te hebben in een sociale structuur de overbodigheden te slopen. Dan ontstaat een doorzichtige maatschappij, waarin een ieder optimaal kan functioneren.

Volgens mij heeft men ook voor ambtelijke structuren architecten nodig, maar dan ook architecten, die uitgaan van

werkelijke behoeften en niet alleen van het theoretisch mooie van een bepaalde opzet.

Maar ik moet langzaamaan af gaan sluiten. Het is hoogste tijd voor een passend slotwoord.

Vreemd genoeg blijkt, dat wij via de stedenbouw op het sociaal milieu kwamen en van daar op bewustwording. Het is ook bijna onvermijdelijk, want de wereld, waarin je leeft, bepaalt voor een belangrijk deel ook de geestelijke mogelijkheden, die je zult vinden. Slechts weinige mensen zijn geestelijk zover gevorderd, dat zij zich aan de invloed van het milieu kunnen onttrekken.

De stad, waarin je woont, zal voor een groot deel mede bepalen, hoe je leeft, hoe je denkt, maar helpt ook je maatstaven en waarderungen bepalen. Juist daarom is een gezonde stedenbouw zo belangrijk, is een gezond leefmilieu zo belangrijk. Daarom is het niet slechts belangrijk, dat de mensheid niet vergiftigd zal worden door kwik en allerlei stoffen, die in de atmosfeer rondwarrelen, maar is het even belangrijk, dat de mens niet voortdurend geestelijk vergiftigd wordt.

De bewustwordingswaarde van het menselijke leven is gelegen in de mogelijkheid tot streven. Hoe meer je gebonden bent aan je omgeving en een zelfstandig streven je onmogelijk wordt gemaakt, zul je minder bewust zijn. Het gebrek aan zelfstandige bestrevingen veroorzaakt in de mens een dermate grote eenzijdigheid, dat de geestelijke waarde van het leven bijna nul wordt.

Juist hierom is een onderwerp als dit niet zo overbodig, als sommigen denken. Het is wel eens goed, dat u gekonfronteerd wordt met denkbeelden over ideale steden, maar evenzeer is het belangrijk, dat u gekonfronteerd wordt met de vele mogelijkheden, die in de huidige ontwikkelingen schuil gaan voor een ondergang van de menselijkheid, het teloor gaan van alle menswaardigheid en het normaliseren van de mens, tot zijn persoonlijke uiting niets meer wordt dan een zich voortbewegen binnen een kunstmatig mechanisme, waarin de eigen inbreng feitelijk tot nul wordt gereduceerd.

U kunt kiezen voor een mieren- of bijenstaat. De huidige flats hebben veel gemeen met een raat: een op zich mooi en doelmatig geheel, dat door gebrek aan variatie geen werkelijke impressies meer geeft en zo de persoonlijke uiting bijna tot een onmogelijkheid maakt.

Indien u uw leefklimaat wilt veranderen, zult u moeten beginnen met uw voornaamste voorzieningen te veranderen. Deze zijn niet in de eerste plaats luxe en zekerheid, maar wel toegankelijkheid, beweeglijkheid.

Niet voor niets heb ik in mijn inleiding steeds weer gepleit voor b.v. kosteloos openbaar vervoer. Dit is een noodzaak in de huidige dichte bevolkingsagglomeraties. Alleen door de mens de mogelijkheid te geven zich naar wens en snel te verplaatsen geef je hem ook de mogelijkheid zich te vestigen, te gaan naar die plaatsen, waar het voor hem op het ogenblik wenselijke leefklimaat zal bestaan. En juist hierdoor geef je ook jezelf de mogelijkheid tot een snelle en redelijke reconstructie van het huidige leefbestel te komen.

Vernieuwing is niet mogelijk, wanneer je de mens, die zich vrijer wenst te bewegen, of verder weg zou willen gaan, grote moeilijkheden in de weg legt.

Het komt nu voor, dat men gehele zustersteden bouwt, zonder dat er voldoende verkeersvoorzieningen zijn getroffen. Toch zou men deze het eerst tot stand moeten brengen. Men zou er toch ook niet aan denken eerst de huizen te bouwen en te zeggen, die riolen komen later wel? De mobiliteit van de moderne mens is zeer belangrijk en speelt bij reconstructie van steden een belangrijke rol.

Men zal ook af moeten van het beperkte werkidee, het werken op vastgestelde tijden, het werken van 9 tot 5 of zo. Gezien de bevolking is het beter te leven in een 24-uursritme, waarbij men elkander bij de arbeid op kan volgen. Dit betekent niet alleen een maximaal exploiteren van alle productie- en verwerkingsmogelijkheden, het garandeert dat minimale plaats nodig is voor het behalen van een maximale productie.

Alles zou ik misschien samen kunnen vatten in een: begrip hebben voor de leefmachine, die nodig is om de mens zijn individualiteit te laten behouden.

Om betere mogelijkheden te verwezenlijken zul je vaak moeten beginnen met kosten te maken. De kost gaat ook hier voor de baat uit. Helaas is men in deze dagen vaak alleen bereid kosten te maken, wanneer men die af kan schrijven, of af kan schuiven.

Veel van de misvormingen van uw moderne steden, veel van de negatieve zijden van het moderne leefpatroon zijn te danken aan een verkeerde gierigheid en een verkeerde royaliteit. Voetballen kun je heus wel op een klein veldje, wanneer je maar 'n goede woning hebt. Maar als je geen goede woning hebt, kunnen de mooiste voetbalstadia in de wereld je niet gezond houden in geestelijk opzicht.

Het beste progressieve toneel is niet in staat u geestelijk een stap verder te brengen, wanneer u niet de mogelijkheid kunt vinden in de maatschappij om eerst eens u zelf te zijn.

Begin daarom, waar het noodzakelijk is. Betaal niet, zoals men heden vaak doet, zeer veel voor luxe, om daarna de noodzaken te kostbaar te noemen. Leer geestelijk gezond leven. En dit is alleen mogelijk, wanneer je uitgaat van de basis-noodzakelijkheden voor een redelijk bestaan: goede huisvesting, goede voeding, vrijheid van beweging.

Leer geestelijk gezond leven. Vindt de ruimte en de rust voor jezelf, zodat je de mogelijkheid weer hebt tot innerlijke erkenningen te komen. Leer je eigen menselijke krachten gebruiken en te ontwikkelen, door je te ontworstelen aan de gewoontepatronen van een niet bepaald ideale maatschappij. Gebruik je eigen leven tot het maximum van je mogelijkheden om vrijheid en een gezonde levensbasis voor een ieder tot stand te brengen.

Dit lijkt mij de les, die u uit dit alles zoudt kunnen putten. Indien ik te geestelijk, te vaag, te politiek, of in deze dingen niet genoeg ben geweest, mijn excuses. Het is in de ste-debouw, zoals in een praatje als dit, niet zo gemakkelijk een ieder geheel tevreden te stellen. Wel kun je proberen vanuit je eigen besef een gezonde opbouw tot stand te brengen onder erkenning van de noden en behoeften van je medemens. Ik heb getracht dit zo populair mogelijk te doen.

Ik dank U voor uw aandacht.

d.d. 7 mei 1971