

NAN

magazine voor gebiedsvernieuwers

+
DOSSIER
Duurzame
verstedelijking



De opmars van hoogbouw

Hoogbouw: terug van weggeweest

Hoog, hoger, hoogst. Om de groeiende druk op de woningmarkt op te vangen, komt hoogbouw veelvuldig in beeld als een oplossing. Gemeenten ontwikkelen hoogbouwvisies om goed beslagen ten ijs te komen. Ondertussen worden de woontorens hoger en vindt volop innovatie plaats.

→ Hoogbouw is helemaal terug van weggeweest. Ging het in de jaren negentig van de vorige eeuw vooral om kantoor-torens, deze bouwvorm wordt nu gezien als dé oplossing voor het bouwen in de stad. Dat komt vooral door de forse woningbouwopgave waarvoor veel steden staan. Steeds meer huishoudens willen in de stad wonen, maar de ruimte is daar nu eenmaal beperkt. Een van de oplossingen die dan in beeld komt, is de verticaliteit: de hoogte in. Daar kunnen – zo betogen

althans de voorstanders – op een beperkte oppervlakte veel meer nieuwe woningen aan de stad worden toegevoegd. Daarbij past het woningtype – het appartement in allerlei soorten en maten – goed bij de woningvraag van de een- en tweepersoonshuishoudens die zich voornamelijk in de steden aandienen.

Maximaal 90 meter

De vervolgvraag is: gaat deze herontdekking van de steden voor een doorbraak

zorgen van het hoog wonen in Nederland? De komende jaren staan er ontegenzeggelijk veel hoogbouwplannen op stapel. De woontorens nemen daarbij duidelijk het stokje over van de kantoor-torens. En ze worden ook weer hoger dan de vorige generatie, hoewel ze ten opzichte van de torens in het buitenland nog altijd duidelijk een Nederlandse maat hebben. In Rotterdam is die ontwikkeling duidelijk afleesbaar. Tussen 2017 en 2021 zijn hier vijf nieuwe torens gepland – met een



Stoere chic op de Zuidas

De Amsterdamse Zuidas groeide de laatste jaren uit tot een gewilde woonwijk. Kosmopolitisch, stedelijk en stijlvol, met 'een snufje New York'. Wooncomplex Xavier – een ontwikkeling van Zuidschans C.V., een samenwerking tussen BPD en AM) – sluit hier naadloos op aan. KENK architecten tekende voor het ontwerp van het gebouw dat op dit moment de hoogte in gaat. De verwachte oplevering is in de loop van 2019.

Xavier is stoer, stijlvol en klassiek. Het complex bestaat uit twee gebouwen van zes verdiepingen en een woontoren van 75 meter hoog. In het hoogste gedeelte komen exclusieve appartementen en penthouses tot ruim driehonderd vierkante meter. In de lagere gebouwen komen huurappartementen, variërend in omvang. Op de begane grond is ruimte voor winkels en horeca. Ook krijgt het gebouw een ondergrondse parkeer-

garage. De bijzondere voorbereiding van Xavier is het vermelden waard: vrijwel het hele gebouw staat prefab klaar in een Belgische fabriek. Complete gevelelementen, inclusief baksteen, isolatie en kozijnen, worden in één keer naar Amsterdam vervoerd en ter plekke geconstrueerd. Efficiënter én veiliger.

hoogte tussen 150 en 215 meter. Deze laatste is de Zalmhaventoren die aan de voet van de Erasmusbrug gezelschap krijgt van twee lagere torens van 70 meter – een ensemble derhalve.

Andere steden laten een vergelijkbaar beeld zien. Amsterdam maakt eveneens ruimte voor hoogbouw, maar doet dat meer aan de randen van de binnenstad. Het dichtst bij het centrum – Unesco-erfgoed en daarmee beschermd – komen de torens in het gebied Overhoeks aan de Noordelijke IJ-oever, waar door de gemeente een strip voor torens is gereserveerd met een hoogte tussen 75 en 110 meter. Utrecht kiest juist wel weer voor hoogbouw dicht bij de binnenstad, door torens van maximaal 90 meter hoog toe te staan in onder meer het Beurskwartier. Wat opvalt, is dat de hoogbouwplannen zich niet beperken tot de Randstad. Ook in Emmen worden plannen gemaakt, zoals voor de Manhattan Toren die in het centrum wordt gebouwd. Met een hoogte van 65 meter weliswaar bescheiden, maar op de schaal van Emmen toch een behoorlijke ingreep.

Gestapeld wonen

De *hausse* aan plannen weerspiegelt zich in een verandering in de Nederlandse wooncultuur: gestapeld wonen raakt steeds meer in zwang. Uit het vergelijkende landenonderzoek *Woningmarkten in perspectief* uit 2016 – dat BPD regelmatig houdt – blijkt onder meer dat de vraag naar appartementen in Nederland tussen 2011 en 2016 is gestegen van 33 naar 44 procent. Ook kan maar liefst 38 procent van de ondervraagden zich voorstellen in een appartement in een gebouw van meer dan acht lagen te wonen. Dat laatste percentage ligt fors hoger dan in Duitsland (19%) en Frankrijk (21%) en duidt erop dat het vertrouwde grondgebonden wonen in Nederland niet meer de enige standaard is. De belangstelling voor het wonen op hoogte neemt vanuit de markt dus duidelijk toe en het taboe op hoogbouw mag wellicht

Hoogbouw beperkt zich niet langer tot de Randstad

doorbroken zijn. Het betekent nog niet dat iedereen even enthousiast is over deze hoogbouwkoorts, laat staan wanneer zich een concreet bouwinitiatief aandient. Naast de voordelen van hoogbouw – zoals een beperkt ruimtebeslag, het economische voordeel van verdichting en de veiligheid – zijn er namelijk ook aperte nadelen aan verbonden: windhinder, minder bezonning voor de omgeving, het gebrek aan buitenruimte, de hogere bouwkosten die ermee gepaard gaan, de aantasting van de Hollandse horizon.

En het is met name ook de plint die op het niveau van het maaiveld vaak niet goed wordt uitgewerkt, zoals BNA-directeur Fred Schoorl in een Cobouw-column verwoordde: 'Het gaat niet alleen om skylines creëren, maar om steden levendig en beter, dus ook duurzamer te maken. En dat doe je hoog alleen goed als het laag goed is. Hoe krijg je de plint levendig en kwaliteitsrijk? Kortom, de stedenbouwkundige inpassing is minstens net zo belangrijk als de vormgeving van het gebouw en de iconische werking ervan.'

Verhitte discussies

Vaak leveren hoogbouwplannen hierdoor lokaal – en soms zelfs nationaal – zeer verhitte discussies op. Een belangrijke vraag daarbij die veel terugkomt: lukt het alleen met hoogbouw om de benodigde extra woningen aan de stad toe te voegen? Of is dat bijvoorbeeld ook mogelijk met middelhoogbouw of zelfs laagbouw? De

meningen daarover lopen uiteen, zoals bijvoorbeeld in de zomer van 2017 bleek bij de felle discussie over de hoogbouw in de Amsterdamse Sluisbuurt.

Aanvankelijk alleen onder architecten en stedenbouwkundigen, later mengden ook anderen zich daarin. Allerlei argumenten passeerden over en weer de revue, waarbij het werk van de New Yorkse stedenbouwkundige Jane Jacobs [die er vooral voor pleitte de menselijke schaal de maat te laten zijn in stedelijke ontwikkeling, red.] uit de jaren zestig van de vorige eeuw net zo gemakkelijk door het pro- als het contra-kamp werd gebruikt. In dit geval werd de discussie beslecht door een besluit van de Amsterdamse gemeenteraad om de maximale bouwhoogte van de Sluisbuurt te beperken tot 125 meter – 18 meter minder dan de eerder geplande 143.

Gemeentelijke visies

Juist vanwege de emoties die individuele hoogbouwplannen vaak oproepen, maken sommige gemeenten er werk van een bredere visie op hoogbouw te ontwikkelen. Het voordeel van een dergelijke visie is dat er los van concrete projecten over de voors en tegens van hoogbouw gediscussieerd kan worden. Rotterdam deed ook dit als eerste, door heel gericht begin jaren negentig in het Binnenstadplan 1993-2000 een zone voor hoogbouw (zonder hoogtebeperking) aan te wijzen. Andere steden volgden deze meer gebiedsgerichte werkwijze. Tot aan de randen van het land aan toe. Emmen ontwikkelde bijvoorbeeld een hoogbouwvisie voor de zone grenzend aan de binnenstad en het voormalige dierenpark.

Een goed actueel voorbeeld van een stedelijke visie is de gevolgde aanpak in Den Haag, die heeft geleid tot het opstellen van de hoogbouwnota *Eyeline en Skyline – Ruimte voor de Stad*. Verantwoordelijk wethouder Joris Wijsmuller koos voor een proces waarin inwoners nadrukkelijk over het nieuwe hoogbouwbeleid mochten meedenken. Ook professionals kwamen in



Swingende Sax

Aan de voet van de Rotterdamse Erasmusbrug verrijst de komende jaren De Sax, met haar woontorens Philadelphia (70 meter) en Havana (164 meter). De torens worden verbonden door een luchtbrug, waarin een luxueus hotel in het hoogste segment wordt gevestigd. Ondergronds komt een parkeergarage die wordt verbonden met de garages van de aangrenzende woontorens Boston en Seattle. De namen

van de woontorens zijn niet voor niets gekozen, ze verwijzen naar de vroegere pakhuizen en bestemmingen van de Holland-Amerika Lijn. De Sax – ontworpen door architectenbureau MVRDV – heeft een jazzy en dynamische uitstraling. Door de vele verspringende glazen erkers op de gevel, door de dwarsverbinding tussen beide woontorens en door de verschillen in hoogte. Op het dak van het

hotel – tachtig meter hoog – komt een openbaar terras met een adembenemend uitzicht op een van de mooiste plekken in de stad. De Sax is een ontwikkeling van BPD en Synchron. In het ambitieuze project gaan wonen en publieke functies hand in hand met ongeveer 500 appartementen, 150 hotelkamers en 1.350 m² aan publieke voorzieningen. De bouw start in 2019, realisatie is naar verwachting eind 2022.



De Lunet: eyecatcher van Nijmegen

Aan de Waal is de laatste vier jaar een levendig stuk stad ontstaan nabij de Nijmeegse binnenstad met een mix van sociale en vrijesector huur- en koopappartementen en volop ruimte voor ondernemerschap: Handelskade. Een van de *eyecatchers* van het gebied is de 55 meter hoge woontoren De Lunet naar een ontwerp van architect Vera Yanovshchinsky. In het oog springen

de fraaie, naar boven toe uitragende woonlagen. Behalve De Lunet telt Handelskade nog acht andere woonblokken met een grote variatie aan woningen; van lofts tot starterswoningen. Midden tussen de woonblokken ligt een stadse binnentuin. BPD ontwikkelde dit gebied in samenwerking met de gemeente Nijmegen. De laatste appartementen van Handelskade zijn begin 2018 opgeleverd.

Ten slotte: op de begane grond van De Lunet is dagblad De Gelderlander gehuisvest. Ooit stonden op deze plek de kantoren en drukkerij van de krant, die dus is teruggekeerd naar haar roots. Andere bedrijfsruimten zijn ingevuld met inspirerende bedrijfjes en horeca, waaronder Loetje.

De traditionele woontoren krijgt gezelschap en kent steeds meer variaties

een reeks van debatten aan het woord. Zo was architect Winy Maas (MVRDV) door de gemeente Den Haag gevraagd waar hij de wassende stroom huishoudens tot 2040 in de stad zou willen onderbrengen. Eén van de varianten die hij lanceerde: bouw honderd torens van 120 meter hoog rond het Haagse Bos. Daarmee kan dit groengebied uitgroeien tot het Central Park van de hofstad. 'Maar dan veel spannender, door al die groene verbindingen die de moderne, getrapte torens leggen. Onderling, maar ook met de natuur van het Haagse bos', zo gaf Maas aan tijdens het Congres Ruimte voor de Stad (bron: Cobouw).

Houten toren

Misschien echter nog wel interessanter dan de verhitte discussie tussen voor- en tegenstanders, is de conceptuele ontwikkeling die de woontoren de laatste tijd doormaakt. De maten van de hoogbouw nemen namelijk niet alleen toe, maar dat geldt ook voor de soorten. De traditionele woontoren met redelijk voorspelbare drie- en vierkamerappartementen krijgt gezelschap van steeds meer variaties – ook in het aanzien. Dat leidt tot spannende concepten, zoals het nagenoeg geheel uit hout opgetrokken woongebouw HAUT in Amsterdam (73 meter hoog). Ook in andere steden wordt met dit materiaal gebouwd. In Parijs moet een houten toren CO₂ gaan opnemen en in Bordeaux dragen vier nieuwe torens met beplanting op de gevel bij aan de biodiversiteit. Ook in Londen en Wenen staan houten torens op stapel.

Maar ook achter de gevel vindt vernieuwing plaats. Zo is in de grotere steden het gezinsappartement duidelijk in opkomst. Wat blijkt: niet alleen een- en tweepersoonshuishoudens laten zich goed stapelen, ook gezinnen blijken hierin geïnteresseerd. Maar dan moet het woonproduct hierop wel zijn aangepast. Beter nog: er speciaal voor zijn ontwikkeld. Een voorbeeld is de ontwerpcompetitie die de gemeente Rotterdam hiervoor uitschreef, gekoppeld aan een concrete locatie voor de Lloydpier. Architect Laurens Boodt ontwikkelde hiervoor de Toren van Babel, waarbij flexibel in te richten woningen aan de buitenzijde worden ontsloten met een straat die zich om het gebouw slingert. Deze royale en veilige buitenruimte is geschikt om te spelen, verblijven en recreëren. BPD voerde met ANA architecten een studie uit naar de woonwensen van deze doelgroep en werkte zeven typen stadsappartementen uit voor gezinnen in alle leeftijden.

Diensten doen ertoe

Een andere belangrijke trend is dat functies binnen de torens steeds meer gemixt worden en de *pur sang* woontoren daarmee wat op zijn retour lijkt. Allerlei aanvullende programma's vinden een plek, van werken tot en met sport. Daarmee hangt samen dat diensten steeds belangrijker worden in het totale concept, gericht op het gemak en het ontzorgen van de bewoners. Ook *sharing*-services komen daarbij in beeld. Zo krijgen de bewoners van verschillende nieuwe projecten in Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven gezamenlijk de beschikking over elektrische BMW i3's. Met deze en andere gedeelde functies krijgt ook de hiervoor genoemde probleemplint een impuls. Hier is niet meer alleen de klassieke conciërge te vinden die 's ochtends de krant aanreikt, maar worden ook allerlei andere diensten aangeboden, die ook voor de omgeving een functie kunnen hebben. Het zijn deze en andere innovaties die het interessant maken om de komende tijd de ontwikkeling van hoogbouw in Nederland scherp te blijven volgen. •

Hoogbouw in Nederland

Het is een thema dat met enige regelmaat de kop opsteekt: de zin en onzin van hoog bouwen in het verder zo vlakke Nederlandse land, in steden die vaak niet hoger zijn gebouwd dan enkele verdiepingen. Waarom willen of moeten we dan toch zo nodig de lucht in? Bouwtechnisch was het al langer mogelijk om meerdere verdiepingen op elkaar te stapelen, zo bewezen de eerste voorzichtige pogingen van het Witte Huis van 43 meter in Rotterdam (1898) en de 40 meter hoge Wolkenkrabber van twaalf verdiepingen van architect J.F. Staal uit 1932 in Amsterdam.

Lange tijd zou het daarbij blijven. Weliswaar is veel naoorlogse woningbouw in de vorm van galerijflats gebouwd, maar echt hoog zijn deze niet te noemen. De echte omslag kwam met de stedelijke vernieuwing die in de jaren tachtig in de grotere steden plaatsvond. Rotterdam zette de toon met eerst de toren van het WTC (93 meter) en niet veel later de Delftse Poort (151 meter) aan het Weena – lange tijd het hoogste gebouw van Nederland. Hoogbouw werd in die tijd vooral gezien als middel om de *corporate identity* van steden mee op te poetsen, met het bedrijfsleven als belangrijkste sponsors op de achterbank. Dat gebeurde vaak met blinkende kantoortorens. Zo kon het gebeuren dat zelfs provinciesteden als Leeuwarden (Achmeatorren van 115 meter) en Tilburg (toren Interpolis van 92 meter) op hoogbouw werden getraakteerd.

En passant werd daarmee het taboe doorbroken dat aanvankelijk op deze bouwwijze rustte. Niet voor niets werd in deze tijd de Stichting Hoogbouw opgericht, die ervoor ijverde dat Nederland meer de lucht in zou gaan. Hoogbouw moest mogen en wie hoog bouwde, hoorde erbij.