

Expertbijeenkomst

Hoogbouw

Op 3 oktober verzamelden ruim 25 hoogbouw experts uit het hele land zich op de bovenste verdieping van het Tilburgse stadhuis: de locatie bij uitstek om het over hoogbouw te hebben. Experts op het gebied van hoogbouw, waaronder stedenbouwkundig ontwerpers, architecten, ontwikkelaars, medewerkers van woningcorporaties (beheerders van hoogbouw), medewerkers van kennisinstellingen, beleidsmedewerkers van verschillende gemeenten, technici en brandweer in het kader van veiligheid. De gemeente Tilburg legt momenteel de hand aan een hoogbouw visie voor de stad en is benieuwd naar de input van kenners. Hoe gaan ze in andere steden met hoogbouw om? En waar moet je op letten?

‘Het is veel waard voor ons als mensen bereid zijn hun kennis te delen’, opent wethouder Bas van der Pol de ontmoeting. ‘We hebben gemiddeld zo’n 20 woningen per hectare aan de rand van de stad en zo’n 45 woningen per hectare rond het centrum, maar in de toekomst gaan we met ongewoon hoge dichtheden bouwen. Dat schept uitdagingen als het gaat om infrastructuur, kwaliteit, en de stad op ooghoogte. We hebben in Tilburg niet zo’n stedelijke wooncultuur, het is best een uitdaging om draagvlak te vinden en met alle partijen en inwoners in de stad een stedelijke wooncultuur te creëren.’

Stedenbouwkundige bij de gemeente Marc Olthuis vertelt deze middag wat Tilburg momenteel voor hoogbouwstrategie heeft. ‘Er moeten de komende jaren 25.000 woningen bij

in een stad die er nu ongeveer 110.000 heeft. Dat betekent ook dat we af en toe hoogbouw moeten toepassen. We denken nog na over wat de definitie van hoogbouw is: op dit moment hebben we een definitie dat alles boven de vijftien meter hoogbouw is, maar die definitie stamt nog uit een tijd dat een bouwlaag drie meter hoog was.’



Introductie wethouder Bas van der Pol

Het beleid voor hoogbouw is nu overal hetzelfde: hoogbouw is vooral een middel om op bepaalde plekken de stad te intensiveren. ‘De Spoorzone ontwikkelt zich nu op een dynamische manier, daar voegen we hoogbouw toe. We hebben ook winkelcentra in de stad waar we meer draagvlak voor voorzieningen willen. We denken ook na over hoogbouw op bedrijventerreinen. Daar zitten kansen, maar dan moet logistiek en productie wel gecombineerd worden met andere functies op die terreinen.’

De afgelopen jaren zijn de stedenbouwkundigen vooral gaan zoeken naar goede structuurbeelden waar hoogbouw het kan volhouden. Bijvoorbeeld de as langs het spoor, van de universiteit naar het Interpolis-gebouw. 'Langs die as zijn torens ontstaan, waardoor er zich een steeds herkenbaarder structuurbeeld aftekende dat we ook steeds meer zijn gaan waarderen. Het is toevallig ontstaan, maar we willen nu een structuurbeeld voor de hele stad gaan vaststellen. De vraag is of dat het goede uitgangspunt is, of dat we er anders mee moeten omgaan.'

Dat structuurbeeld moet niet voor de hele stad gaan gelden: de linten moeten worden ontzien, zegt Olthuis. 'Die lintstructuur willen we herkenbaar houden. We willen dat daar geen hoogbouw komt. We kwamen in het verleden tot de conclusie dat die linten dichtslibden als er te veel hoge gebouwen kwamen. Ondertussen dreigt er een krans aan hoogbouw rond het centrum te ontstaan. Daar moeten we kritisch op zijn, want we willen Binnenstad-West meer ontzien en herkenbaar houden.'



Tilburg heeft ook solitaire torens, maar is steeds bewuster bezig met de inpassing van hoogbouw in de bestaande stad. In goede Tilburgse traditie noemt Olthuis dat 'verweving':

'Van een afstand ziet iets eruit als een best grote ingreep, maar als je er rondloopt, merk je dat eigenlijk niet. Dat hebben we met de Weverij in de nieuwe winkelpassage gedaan: onder andere door een dubbele hoge plint toe te passen ervaar je de woningen boven de winkels niet, en op de plek waar het hoogste accent staat is een groen plein aangelegd, waardoor je wordt afgeleid door de omgeving.'

Een hoog gebouw is een zelfstandige business case, vindt Olthuis. Hoe ga je bewust om met zaken als eigenaarschap, beheer en kwaliteit? Daar gaat hij graag het gesprek over aan.

Gaat het om de hoogte?

Als eerste opent het gezelschap het gesprek over de typologieën en gebieden: welke soort hoogbouw kun je waar neerzetten? De gemeente Groningen heeft al eerder een hoogbouwvisie op papier gezet waar Tilburg misschien inspiratie uit kan putten. Alhoewel: Ruben Wiersma, stedenbouwkundige bij de gemeente Groningen, vertelt dat Groningen geen hoogbouwstad is. 'We proberen dat ook niet te zijn. We zeggen vooral: je moet het stedelijk milieu van een locatie beschrijven voordat je kunt zeggen welke intensiteit je wilt gaan realiseren. Het gaat om het accommoderen van het stedelijk leven.'

In de stad zijn er misschien tien gebouwen die de titel hoogbouw dragen en daar komen er misschien nog tien bij, dus het heeft geen zin om voor tien extra torens een zeer uitputtelijke hoogbouwvisie te schrijven. 'We gaan geen vuistregels voor hoogbouw opschrijven als we niet eerst weten aan welke milieus we willen werken. Ben ik een stad met één centrum of groei ik door naar een stad met meerdere subcentra? Waar kunnen mensen goed zonder auto leven? We hebben vier type milieus uitgewerkt waar we nog geen keuze in hebben gemaakt.' Aldus Wiersma.

In de gemeente Utrecht vinden ze dat hoogbouw vooral gezien moet worden in de traditie van goede gebouwen, legt stedenbouwkundige Sanneke van Wijk uit. 'Beleid voor hoge gebouwen is leuk, maar je moet eigenlijk kaders opschrijven voor alle gebouwen. Voor alle projecten in de stad hebben we elf stedenbouwkundige



uitgangspunten omschreven: ze moeten goede plinten hebben, bijvoorbeeld.

We hebben nu plekken in de stad aangewezen waar we hoger bouwen en plekken waar we het vooral niet willen doen. Toekomstige hoogbouw is gekoppeld aan huidige of toekomstige knooppunten.'

Dat doet Groningen ook: zij gaan bouwen in de buurt van huidige of toekomstige stations. Rotterdam idem dito, legt stedenbouwkundige Emiel Arends uit. 'Het is een regel die ik kan uitleggen aan burgers. In een straal van 400 meter rondom een HOV-knooppunt staan we hoogbouw toe, daarbuiten niet. Daar wijken we ook niet vanaf.' Arends vindt dat te verantwoorden: mensen in de stad gebruiken gemiddeld één keer per week een auto, het grootste deel van de tijd lopen of fietsen ze. 'En weet wel: hoogbouw is de best gewaardeerde typologie van de stad.'

De stedelijkheid opzoeken waar het kan. Dat is een aanpak die Daan Roggeveen van MORE Architecture ook ziet zitten. 'In kleinere steden zijn mensen gewend om voor het huis te parkeren. Gestapeld leven is een totaal andere manier van leven. In Tilburg is er een soort krankzinnige luxe dat je een overmaat aan parkeren hebt. Hoogbouw koppelen aan het mobiliteitssysteem is hier een grote gamechanger, denk ik.'

Voor de gemeenschap is ook duidelijk dat woonmilieus héél verleidelijk moeten zijn, verwoordt architecte Do Janne Vermeulen van Team V. 'Als je wilt dat mensen doorschuiven is het belangrijk dat ze binnen hun eigen wijk kunnen blijven. Dat pleit er niet voor om een heel nieuw milieu te creëren: mensen willen in de buurt van hun burens en hun eigen winkels blijven.'

Desalniettemin is verdichten lastig als je de stedelijke kwaliteit wilt behouden. 'In de Westelijke Tuinsteden zoals Bos en Lommer ervaren we dat de auto een van de grootste problemen vormt. Als we parkeerplaatsen toevoegen, voegen we ook auto's toe, maar in de Tuinsteden liggen niet de meest optimale vervoersknooppunten.' De kaart van Amsterdam is ingewikkeld en dus is kijken op projectniveau misschien te beperkt: het gaat dan over het laadvermogen van het hele

gebied en het behouden van de identiteit ervan.

Het toeval waarmee in Tilburg torens ontstaan zijn, heeft ook voor geïsoleerde gebouwen in die omgevingen gezorgd, zegt architect Adriaan Mout van LEVS. Op de Koningswei werkt LEVS aan een woontoren waar het stedelijke milieu wél is meegenomen in het ontwerp. 'We begonnen daar sky high, maar daarna zijn we steeds lager gegaan en met blokken gaan werken. Ik denk dat dat goed werkt voor de inpassing in de stad. Je creëert een ander milieu, de anonimiteit wordt minder.'



Dat in tegenstelling tot bijvoorbeeld Westpoint, die in z'n grootsheid helemaal alleen staat en op straatniveau weinig karakter toevoegt. Al is zo'n hoge toren sowieso moeilijk opnieuw te realiseren op een andere plek in de stad, zegt Marc Olthuis. 'We hebben hier nu eenmaal niet de grondopbrengsten van een stad als Amsterdam of Rotterdam.'

Er zijn echter genoeg argumenten om clustering niet te accepteren. 'Beleving is heel belangrijk. Hoe hoog een toren is doet er niet zoveel toe. Ik vind al die torens bij belangrijke vervoersknooppunten vreselijk', zegt Christine de Ruijter van AWG architecten. 'Als ik denk aan de Zuidas, word ik er niet enthousiast van. Ik



vind het juist sterk dat de torens verspreid staan over de stad, dat is ook beter voor de skyline.'

De gemeenschap opgetild

De heilige graal is er niet, maar we kunnen nog wel op hele nieuwe manieren nadenken over hoogbouw, bewijzen de ontwerpen van drie architecten voor European. Zij bedachten een manier om veel woningen toe te voegen aan het Kenniskwartier, de te verdichten wijk in Tilburg tussen Westpoint en de universiteit. 'Het is typisch voor Tilburg dat de stad heel versnipperd is. Wij hebben voorgesteld om woningen toe te voegen door de gebouwen terrassen te geven. Daarmee til je de woningen omhoog en ontstaat op de begane grond een wereld waar je kunt fietsen of waar een zwembad is, en hebben de woningen een soort eigen voortuin.'

Die plekken voor ontmoeting zijn belangrijk, net als sociaalmaatschappelijke invullingen van de plinten. Hoe zorg je ervoor dat een afspraak voor een goede bestemming, voor en door de gemeenschap, blijft staan? 'Ik ben de laatste jaren fan geworden van privaatrechtelijke overeenkomsten', vertelt Arends. 'Bij een blok hebben we opgeschreven dat dertig procent van het hele project een cultuurmaatschappelijke insteek moet hebben.'

Het kost wat overredingskracht, maar het werkt wel. 'Drie maanden voor de oplevering ga je kijken wie erin wil zitten. Bij ons heeft zich een huurder gemeld die een food court wilde maken. Dat is prima, maar dan wél ook voor mensen die er voor vijf euro kunnen eten. Bij grote locaties zoeken we een curator met verstand van stadmaken, die voor de afgesproken periode die maatschappelijke waarde kan handhaven.'

Er zijn modellen waarbij bouwers wel moeten denken aan de maatschappelijke waarde of de publieke ruimte om hun business case rond te krijgen. In New York krijgen nieuwe gebouwen die actief aan de openbare ruimte werken bijvoorbeeld meer vierkante meters daarvoor terug. Carolien Schippers van CAS: 'Daar kun je van alles op aanmerken, maar kwalitatieve eisen verbinden aan kwantitatieve incentives... dat is een interessant model.' Hoe hoger die toren wordt, hoe meer je terug moet geven aan de gemeenschap.

Al kan die gemeenschap ook in de toren worden gerealiseerd, is de overtuiging van Adriaan Mout. Zij ontwierpen de in aanbouw zijnde Binckblocks in Den Haag, waarbij elk blok in het gebouw een eigen buurtje is. 'Elk buurtje van zo'n veertig tot zestig woningen deelt een gemeenschappelijke ontmoetingsplek. Elk buurtje heeft ook een eigen stoffering en kleuren. Over twee jaar gaan we het op z'n merites beoordelen.' Het hele gebouw wordt afgenomen door een sociale huurpartij.



Toch zou je van gemeenten wellicht wat meer toekomstgerichtheid kunnen verwachten. De bouwblokken waar enkele aanwezigen voorstander van zijn, liggen niet per se voor de hand. 'De gemeente geeft een plot uit en de ontwikkelaar realiseert zijn hoogbouwproject erop. Dat helpt niet voor de ontwikkelopgave van verdichting. Je ziet vaak aan de kavels dat ze net te klein zijn om hoogbouw op te realiseren en tegelijkertijd een goede openbare ruimte te maken', zegt Martine Vledder, stedenbouwkundig ontwerper bij SITE. 'Met grotere plots krijg je de kans om iets contextueel te maken, niet alleen een belachelijke stapeling van torens', vult Christine de Ruijter aan.



De prijs van windonderzoek

Uiteindelijk zijn ook de technische eisen van hoogbouw bepalend voor wat er mogelijk is. Marc Olthuis wil graag weten of er ervaringsdeskundigen zijn als het gaat om het aanpassen van ontwerpen naar aanleiding van bezonnings- of windonderzoek. 'We doen dat soort onderzoeken op het moment dat het ontwerp al staat, terwijl je het eigenlijk in de conceptfase zou willen meenemen. Maar dan moet je hetzelfde onderzoek dus twee keer doen, en dat is twee keer zo duur.'

Er is een alternatief voor de windtunnel, weet Emiel Arends. 'We zien dat veel bureaus computersimulatie gebruiken. Er zijn ook bureaus die zeggen dat ze het kunnen, maar het is superlastig te lezen en veel bureaus gebruiken bijvoorbeeld te weinig meetpunten. Vooraf meten is in elk geval het allerbelangrijkst', zegt hij. Martine Vledder vindt het bijzonder dat ontwerpers niet júíst dat geld neerleggen om een goed windonderzoek te laten doen, desnoods twee keer. 'Het is zonde als je duizenden euro's wilt besparen voor een ontwerp dat er misschien wel 200 jaar staat.'

Ja, een studie naar windhinder kost geld, maar dat is een goed stuk stad zeker waard, zegt Lourens Aanen van Peutz, een bureau voor windhinderonderzoek. 'Als je na een windonderzoek een maximaal bouwvolume hebt gedefinieerd en een architect later denkt dat een deel van een plint best weg kan, kun je ineens een veel beroerder windklimaat krijgen. Je kunt als gemeente het best een voorbeeldverkeveling laten doorrekenen en dan zorgen dat het ontwerp daarbinnen blijft. Zo kom je later niet voor verrassingen te staan.'

Het is wel belangrijk om je keuzes goed uit te leggen: dat in gebieden met een hoge dichtheid het windklimaat heel goed is – omdat de wind als het ware wordt opgetild – wil niet zeggen dat dat ook kan bij één kleiner torentje. 'Terwijl andere ontwikkelaars dat nu wel eisen, omdat ze ervaren dat het windklimaat sowieso heel gunstig is bij torens.'

Niet alleen wind brengt technische uitdagingen met zich mee, ook brandveiligheid. Twee brandweermannen vertellen wat zij belangrijk vinden om rekening mee te houden. 'Met onze hoogwerkers kunnen we nog tot 30 meter

komen. Daarboven zouden we graag een voorziening zien tussen de 30 en de 70 meter, zodat wij een veilige inzet kunnen doen: natte stijgleidingen met een drukverhoger, sprinklers of mistinstallaties.' Een bijkomend voordeel: met een goede brandbeheersinstallatie wordt de draagconstructie van het gebouw veel minder snel aangetast.'

Het gesprek levert hoe dan ook genoeg input voor een stevige hoogbouwvisie, vindt Marc Olthuis. En hoewel Tilburg niet dezelfde stad is als Groningen, Rotterdam of Utrecht, zijn er genoeg inspirerende en leerzame voorbeelden om kennis uit te putten.

Verslag door Rens van de Plas

www.castonline.nl

