



# HOGE WOONTORENS ZIJN ECHT DE OPLOSSING NIET!

**Woonstorens worden vaak vanuit verkeerde motieven ontwikkeld. Dezelfde dichtheden kunnen bereikt worden met lagere bouwblokken, die bovendien veel meer bijdragen aan de leefbaarheid van een buurt. Imponerende skylines zijn dan ook bepaald geen garantie voor succesvolle steden.**

In de Randstad klinkt meer en meer de roep om hoge woonstorens als de beste oplossing voor het na de crisis ontstane tekort aan woningen. Een simpele redenering achter deze roep is dat als je op eenzelfde perceel appartementen op elkaar stapelt, je uiteindelijk eenzelfde veelvoud aan woonruimten zult krijgen, als er verdiepingen in de toren zijn. Hoe hoger, hoe meer! Als je je gedachten beperkt tot één gebouw, heb je nog gelijk ook.

Maar, de stad als één gebouw kennen we eigenlijk alleen in de voorstelling van de Toren van Babel door Breughel. Hoewel steden niet zonder gebouwen bestaan, kan de stad niet gemaakt worden door meerdere torens van Babel naast elkaar te zetten. De samenhang tussen gebouwen en de ruimtes tussen de gebouwen bepaalt het succes of falen van de stedelijke omgeving.

## De lucht in

Het "dan maar de lucht in" lijkt net als indertijd bij Jan Van Speijk vooral voort te komen uit een gebrek aan inzicht in verstandige alternatieven. Het hoog willen bouwen is daardoor vooral een wanhoopsdaad voor het halen van een hogere dichtheid.

Echt hoge gebouwen, dat zijn gebouwen van boven de 70 meter, zijn duurder om te bouwen, te exploiteren en te onderhouden en hebben daardoor een hogere vierkante meterprijs. Naarmate de gebouwen hoger worden en vooral als ze naar

boven toe slanker worden, is het ruimtebeslag van techniek en veiligheidsvoorzieningen groter, waardoor de bruto-netto verhouding van het vloeroppervlak daalt van circa 75 procent naar 50 procent. Deze omstandigheden maken deze bouwvorm weinig geschikt voor de nijpende vraag naar woningen in de sociale huursector of in de sector van middeninkomens, zoals die door steden als Amsterdam en Utrecht zijn vastgelegd in 40/40/20-afspraken voor nieuw te bouwen woningbouwprojecten. Op de Amsterdamse Zuidas is de koopprijs per vierkante meter in hoge woongebouwen op dit moment ongeveer € 10.000. Rekent u even uit welke prijs u in deze bouwvorm zou moeten betalen voor uw eigen woonprogramma?

Er is echter nog een ander en veel groter probleem. De woonwensen van het gros van de Nederlanders zouden wel eens helemaal niet kunnen worden gerealiseerd in de vorm van een hoge gestapelde woning in een iconische toren van 135 meter hoog. Het zijn eigenlijk vooral jonge starters en een deel van de 'empty nesters' die er wellicht geen moeite mee hebben om zo gestapeld te wonen. Daar tussenin bevindt zich in de nabije toekomst een leeftijdscategorie van jonge gezinnen die in woonvormen willen leven waarbij het appartement niet te ver van de openbare ruimte ligt en liefst ook nog beschikt over een semi-privaat, gezamenlijk hof waarin jonge kinderen veilig kunnen spelen. Deze stedelijke bouwvorm van appartementsgebouwen in 5 tot 7 lagen, geordend

*'De Tour Montparnasse is een voorbeeld van hoe vernietigend de werking van een dergelijke toren is voor het stedelijk weefsel. Sculpturale iconen als deze zijn fenomenen van een pornografische opvatting van architectuur en stedenbouw.' Guilhem Vellut (Flickr).*

in perifere blokken, met een gezamenlijke binnentuin, is niet alleen veel geschikter voor een werkelijke mix van alle categorieën stadsbewoners, maar daarnaast ook veel betaalbaarder. Bovendien kan in die bouwvorm zonder probleem eenzelfde dichtheid gehaald worden als in plannen waarin uit skyline-motieven een sterrenrol is toebedeeld aan iconische hoge blikvangers.

## Woonomgevingen dienen in de eerste plaats bedacht te worden vanuit leefbaarheid

### Vancouver aan het IJ?

Voor de Amsterdamse Sluisbuurt, een voormalig modderdepot tussen de Oranjesluizen en de Piet Hein-tunnel, heeft het gemeentelijk Grondbedrijf een plan laten maken dat geïnspireerd is op het Canadese Vancouver. Of de verantwoordelijke wethouder zijn Davey Crocket bevermuts op had toen hij op Schiphol uit het vliegtuig stapte is een goed bewaard geheim, maar dat het uitgangspunt voor de Sluisbuurt zou zijn dat het een "moderne skyline" aan Amsterdam zou toevoegen om op die manier een 'echte wereldstad' te worden, staat sindsdien als een paal boven water. De skyline van de Sluisbuurt zal bepaald worden door een aantal tot 135 meter hoge woontorens, gepland in een ruimtelijk patroon van een recht maar rafelrandig grid met een bouwhoogte die verder varieert tussen de vier en zeven verdiepingen. Niet alleen de torens staan los in de ruimte 'mooi te zien', ook een groot deel van de lagere bouwvormen staat los. Kennelijk wordt het bouwen op een aaneengesloten rooilijn als te Amsterdams beschouwd. Door de rooilijn niet consequent te bebouwen ontstaan er ruimtelijke verbindingen tussen voor en achterkanten van gebouwen en verdwijnt het onderscheid tussen de ruimten die openbaar en semiopenbaar of privé zijn.

Het kopiëren van vaak verouderde en niet altijd even goed functionerende voorbeelden uit de hele wereld wordt kennelijk als een betere manier gezien om je stad uit te breiden, dan het doorzetten en vermenigvuldigen van je eigen, bewezen en buitengewoon aantrekkelijke, stedelijke kenmerken: de humane stad, met kleinschalige gebouwen en dito openbare ruimten, een maximale mix van functies en bewonerssoorten, openbaar vervoer en vooral voetgangers en fietsers.

Door de al genoemde hoge kosten en huur- en koopprijzen van de extreem hoge woongebouwen zal hier een buurt ontstaan die alleen al door zijn bouwvorm verzuild en gesegregeerd is: de rijken zullen in de hoge torens wonen met licht, lucht en uitzicht, verheven boven de minder rijken die in de schaduw en de windhinder daarbeneden wonen en uitkijken op parkeervoorzieningen en de veelal dode voet van de hoge gebouwen.

*"De wens om extreem hoog bouwen komt voort uit winstbejag bij publieke en private partijen, gebrek aan kennis en ijdelheid bij politici en architecten. De iconische hoge gebouwen zijn voor beiden een gemakkelijk publicitair middel.*

*Het is leuk om behalve in de eigen spiegel naar beneden te kijken in het weefsel van de stad: je hebt de illusie boven het gekrioel en gekrakeel verheven te zijn.*

*Het stedelijk weefsel lijdt echter onder de brute, wind-, schaduw- en ruimtevtretende verkeerseffecten die de hoge bebouwing genereert.*

*Rondom, en op respectabele afstand herneemt het echte leven zich in het dichte, functioneel gemixte stedelijk weefsel: daar vindt de intermenselijke interactie plaats waar de mens als sociaal dier bij floreert."*

*Fotomodel in de Tour Montparnasse'  
Foto: Helmut Newton (deze afbeelding is een bewerking van het origineel).*



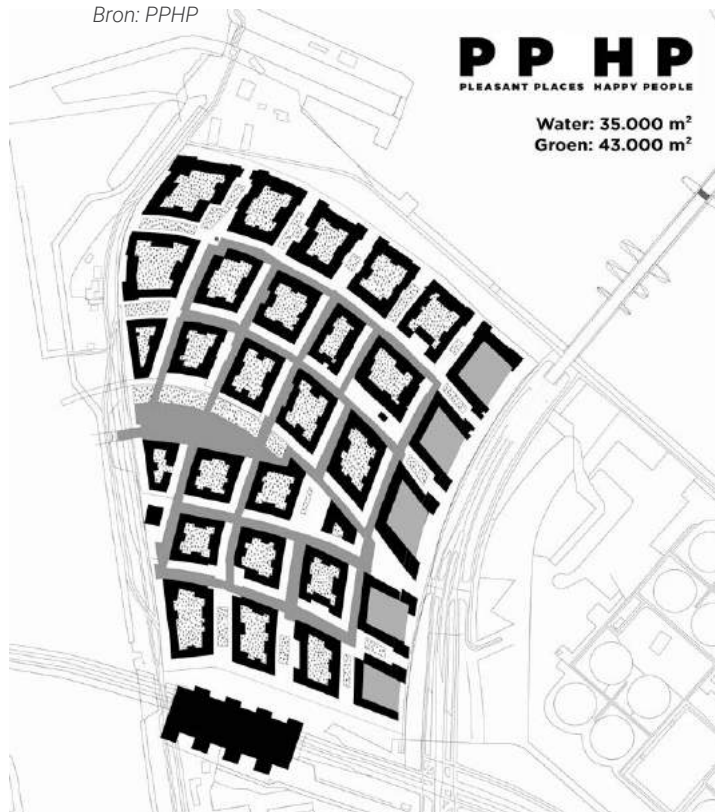
Plattegrond plan Sluisbuurt gemeente Amsterdam

Bron: PPHP



Plattegrond plan Sluisbuurt PPHP

Bron: PPHP



### Een alternatief

Om te laten zien dat het argument om de hoogte in te bouwen zorgt voor een hogere woningdichtheid op een valse voorstelling van zaken berust, heeft mijn bureau PPHP (Pleasant Places Happy People) een alternatief plan uitgewerkt. Daarin worden dezelfde woningoppervlakken en andere functies gerealiseerd, echter nu in een patroon van perifere blokbebouwing van 5 tot 7 verdiepingen hoog, rondom gezamenlijke besloten binnentuinen, met alleen een rand van hogere bebouwing van 15 verdiepingen aan de Noord- en Oostzijde, waardoor de schaduwval over water of autoweg valt.

De woonblokken begeleiden de openbare ruimten, die bestaan uit kades en grachten. Doordat de gebouwen over de volle lengte de openbare ruimten begeleiden is er een sterke interactie tussen mensen in de woongebouwen en op de kades. Doordat de openbare ruimte gekrompen is, wordt de kans op ontmoeting tussen mensen in de openbare ruimte vergroot.

Dit laatste wordt nog versterkt door het plaatsen van alle parkeerterreinen langs de randen van het woongebied, in een gestapelde en daardoor zeer goedkope vorm, waardoor de auto's in principe het gebied niet in komen. De openbare ruimte wordt zo primair het domein van voetgangers en fietsers, waar de bewoners maximaal 400 meter wandelen van parkeerplek naar huis en vice versa.

Door te kiezen voor stapeling van parkeren is er geen ondergronds parkeren meer nodig, waardoor het maaiveld tussen de woongebouwen een maaiveld in volle grond is en er ook duurzaam bomen kunnen worden geplant, en regenwater beter ter plaatse in de bodem kan worden opgevangen.

Door te kiezen voor een compleet systeem van waterwegen is het oppervlak aan water een veelvoud ten opzichte van de gemeentelijke plannen, wat van belang is voor hedendaagse stedelijke problemen als hittestress en de opvang van moesson-achtige regenbuien.

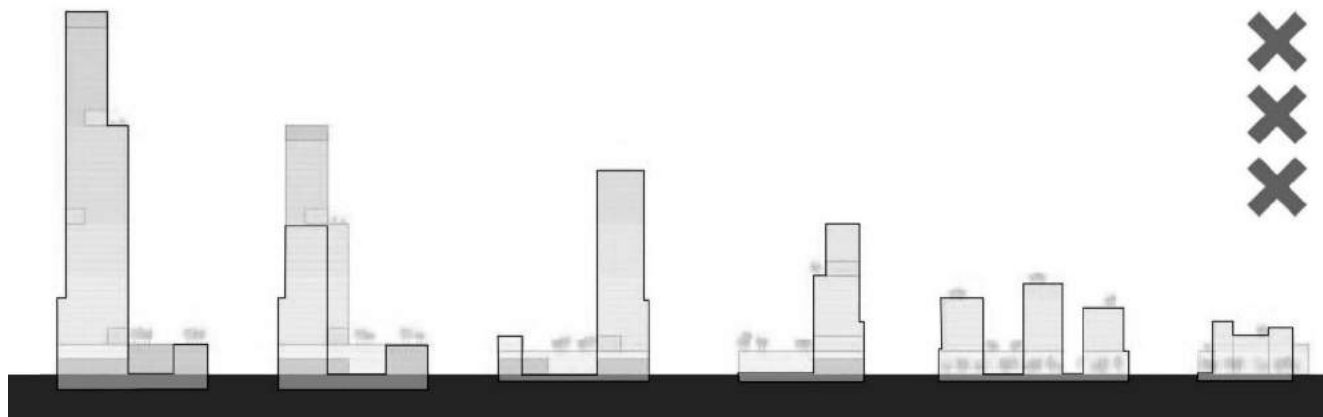
### Een succesvolle woonomgeving

Het model dat PPHP heeft getekend als alternatief voor de gemeentelijke Sluisbuurtplannen is gebaseerd op ervaring opgedaan bij het maken van het Java-eiland in de Amsterdamse haven en het project Sluseholmen in de zuidelijke haven van Kopenhagen, waar de bewonerstevredenheid buitengewoon hoog is. Ook het Holland Park in Diemen, een plan voor 2500 appartementen dat op dit moment in aanbouw is, geldt als inspiratiebron. De gezamenlijke kenmerken van deze drie ontwikkelingen zijn: bebouwing in 5 tot 7 lagen, torens niet hoger dan 15 lagen, een intensieve relatie tussen bebouwing en intieme openbare ruimten, verkeersvrije hoven geschikt voor recreatie, spelende kinderen en eventueel collectieve activiteiten vlakbij het eigen appartement.

Er bestaan in feite geen succesvolle ontwikkelingen in Europa die echt hoge woongebouwen als uitgangspunt hebben. Wanneer je op het Internet op zoek gaat naar zogenaamde wijken die volgens die karakteristieken gebouwd zijn, dan ontdek je dat zulke concepten een zeer beperkte levensduur hebben; zie de geschiedenissen van Red Road Flats, Bluevale en Whitevale Towers (in de jaren zestig) in Glasgow en de Gorbals van 1971, Glenalmond, Hermiston and Weir Courts in Edinburgh, Goscot House in Leicester. Maar ook bijvoorbeeld die van de A en B torens in Roubaix, en M.G. Gaillard in Le Havre.

Natuurlijk zullen gretige architecten en bouwers argumenteren dat hun moderne versies van deze monstergebouwen op alle aspecten vele malen beter en toekomstbestendiger zijn, maar uiteindelijk zal ook in de toekomst de levensvatbaarheid van deze bouwvorm

Doorsnede plan Sluisbuurt van de gemeente Amsterdam.  
Bron: PPHP



**PPHP**  
PLEASANT PLACES HAPPY PEOPLE

Doorsnede plan Sluisbuurt van PPHP  
Bron: PPHP



niet in de eerste plaats worden bepaald door de technische prestaties van architecten, ingenieurs en aannemers, of door de uiterlijke vooruitstrevende vormgeving. Veel beslissender dan dat, wanneer de eerste glans van het nieuwe is verdwenen, zal zijn of er een vorm van wonen kan ontstaan die aantrekkelijk en daarmee stabiel genoeg is om op de lange termijn alle schommelingen in de conjunctuur en alle demografische en sociale bewegingen te overleven.

## *Door de kosten van hoge woongebouwen zal de buurt alleen al door zijn bouwvorm verzuild en gesegregeerd zijn*

Om die reden zou het veel verstandiger zijn om bij het ontwerpen van nieuwe stedelijke gebieden de woonwensen van de stadbewoners als uitgangspunt voor het ontwerp te nemen. Bij het maken van de keuze voor een woning is de woonomgeving immers een van de meest bepalende factoren. Die woonomgeving is veel meer dan het huis of het gebouw. Het is de relatie van de woning tot de openbare en gemeenschappelijke ruimten, de relatie tot en nabijheid van

voorzieningen en openbaar vervoer. Het is de vraag of de kinderen er prettig en veilig kunnen opgroeien en of er mogelijkheden zijn om je thuis te gaan voelen in de samenlevingsvorm die de woonomgeving biedt.

Als woonomgevingen in de eerste plaats bedacht zouden worden vanuit overwegingen van leefbaarheid en niet primair als de resultante van politiek-economische en technisch financiële krachten die met architectonische middelen tot een "nieuwe experimentele aanpak" worden verheven, zou er een meer reële kans ontstaan op een werkelijk duurzame uitbreiding van onze steden. Het is een raadsel waarom architecten, stedenbouwkundigen en politici steeds opnieuw hetzelfde "experiment" willen doen, waar de geschiedenis ons talloze malen heeft laten zien dat dergelijke experimenten falen. In plaats van een stedenbouw gebaseerd op megalomane objecten, moeten we ons richten op stedelijke weefsels met een maximale individuele mix.

**Sjoerd Soeters** (S.Soeters@pphp.nl) is stedenbouwkundig architect en heeft zijn eigen bureau Pleasant Places Happy People. Hij heeft gewerkt aan verschillende projecten zoals Java-eiland (Amsterdam), Mariënborg (Nijmegen), Sluseholmen (Kopenhagen), Holland Park (Diemen) en gebouwen als de Amsterdam ArenA, het Helicon-gebouw in Den Haag en de Haverleij in Den Bosch.