

Literatuur

Amsterdam



De Hoogbouweffectrapportage. Toepassingsgebieden, criteria, toestingskader voor hoogbouw in Amsterdam. Dienst Ruimtelijke Ordening/SSR i.o.m. Werkgroep Toets. Gemeente Amsterdam, mei 1998.

Metten met twee maten. Referentieplannen bebouwingsintensiteit. Coördinatieteam Optimalisering Grondgebruik, dienst Ruimtelijke Ordening. Gemeente Amsterdam, april 2001.

FSI - GSI - OSR als instrument voor verdichting en verdunning. Case study Nieuw West. Permeta architecten. Uitgave Bureau Parkstad Vernieuwing westelijke tuinsteden. Gemeente Amsterdam, januari 2002.

Wonen in compacte Amsterdamse hoogbouw. Coördinatieteam Optimalisering Grondgebruik i.s.m. Stedelijke Woningdienst. Gemeente Amsterdam, april 2002

Hoogbouw in Amsterdam. Naar een actiever hoogbouwbeleid? Dienst Ruimtelijke Ordening, Planteam Structuur, Stad en Regio. Gemeente Amsterdam, november 2003.



Wonen in de wolken. Handboek woontorens in Amsterdam. Ontwikkelingsbedrijf en dienst Ruimtelijke Ordening. Gemeente Amsterdam, november 2003.

Marjolein Peters, Hoogbouw in Amsterdam, in: PlanAmsterdam nr. 1 2004. Uitgave dienst Ruimtelijke Ordening gemeente Amsterdam.

Rotterdam

Ben Maandag, Rotterdam hoogbouwstad. Uitgave Dienst Stedebouw + Volkshuisvesting en Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam. Rotterdam, december 2001.

Jan Klerks, Torens aan de Maas. Een overzicht van de actuele hoogbouwontwikkelingen in Rotterdam. Uitgave City Informatiecentrum gemeente Rotterdam, 2002.

Werkwijze Hoogbouwteam Rotterdam. Uitgave dienst Stedenbouw + Volkshuisvesting, afdeling RO-Centrum. Gemeente Rotterdam, november 2003.

Hoogbouwnota's overige steden

Hoogbouwvisie Den Haag. Dienst Stedelijke Ontwikkeling. Gemeente Den Haag, september 2001

De stad, hoogbouw en de mensen. Beleidsnota Hoogbouw in Groningen. Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken, afdeling Ruimtelijke Plannen. Gemeente Groningen februari 2002.

Hoogbouw in Veendam? Ontwerp. Kuiper Compagnons, Gemeente Veendam, november 2002.

Nota hoogbouw Heerlen 2003. Gemeente Heerlen, 2003.

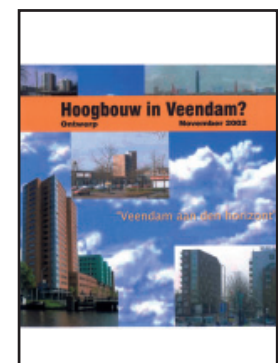
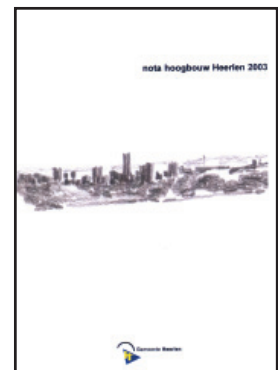
Hoogbouwvisie Zoetermeer. Concept. Stadswerken, afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling. Gemeente Zoetermeer, juli 2003.

Notitie hoogbouw Nijmegen boven de boomgrens. Gemeente Nijmegen, oktober 2003.

Hoogbouwvisie Utrecht. Concept. Dienst Stadsontwikkeling. Gemeente Utrecht, november 2003.

Algemeen

Egbert Koster, Theo van Oeffelt (redactie), Hoogbouw in Nederland 1990-2000, Rotterdam 1997



Artikelen

Jan Klerks, Wie zijn vinger opsteekt moet iets te vertellen hebben, in: NovaTerra nr. 1, november 2001, blz. 22-25.

Jan Klerks, High Society. Over de opkomst van stapelpaleizen, villatoren en woonwolkenkrabbers, in Nova Terra nr. 1, maart 2002, blz. 30-33.

Jan Klerks, Wetten van stedelijkheid. Horizontale functiemenging in verticale structuren, in: NovaTerra nr.2, juni 2002.

Jan Klerks, Kritische hoogbouw, in NovaTerra nr. 4, december 2002, blz. 21-24

Jan klerks, Wat wel, wat niet? Worstelen met hoogbouwkwesties, in: NovaTerra nr. 3 december 2003, blz. 15-19.

Verslagen

Hoog-hoger-hoogst: debat over nut en noodzaak van hoogbouw in Groningen, 22 maart 2001.

www.platformgras.nl/platformgras.php

Dan liever de lucht in? Wat moeten we in Twente wel en niet doen met hoogbouw?

Architectuurcentrum Twente, Hengelo 21 november 2002.

'Het rendement van hoogbouw: Prestige of Performance'

11 september 2003, Den Haag.

www.hoogbouw.nl/hoogbw110903.pdf



Groothandelsgebouw Rotterdam

Bijlage 1

Hoogbouwbeleid in Rotterdam, Den Haag, Zoetermeer

Rotterdam

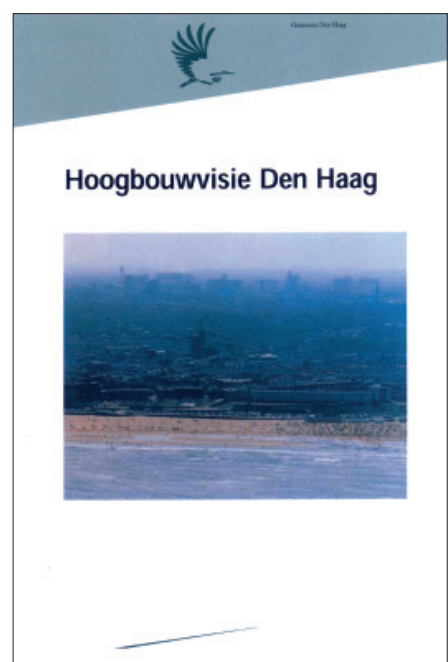
“De skyline van Rotterdam wordt bepaald door hoogbouw. Rotterdam geldt misschien niet als enige hoogbouwstad in Nederland, maar het is wel de stad met de langste hoogbouwtraditie en met de meest tot de verbeelding sprekende hoge gebouwen in ons land. De hoogbouw die de contouren van Rotterdam gestalte geeft, symboliseert al geruime tijd de daadkracht en de moderniteit van de zich telkens vernieuwende stad. Hoogbouw past bij Rotterdam, als centrum van innovatie, als knooppunt van tal van verkeers- en vervoersstromen, als op de toekomst gerichte havenstad.” (Ben Maandag, Rotterdam hoogbouwstad)

In Rotterdam is hoogbouwbeleid, gemeten aan de hoogbouwtraditie, zeer jong. Amerikaanse regels en zoneringswetten, die dateren uit de jaren twintig van de vorige eeuw, waren in Rotterdam met zijn Witte Huis (1898, 42 meter), woongebouw Ungerplein (1935, 43 m), Museum Booymans Van Beuningen (1935, 60 m), GEB toren (1931, 68 m) en de klokkentoren van het stadhuis (1920, 68 m) lange tijd overbodig.

De wederopbouw leverde weliswaar ongekend grote gebouwen op, onder andere het Groothandelsgebouw, maar de hoogte bleef aanvankelijk beperkt tot de zogenoemde ‘Hilton-hoogte’ van 40 meter. Denk aan de Lijnbaanflats, de Maastorenflat en de Zuidpleinflat. De Euromast (1960, 104 m, in 1970 verhoogd tot 185 m) werd het hoogste gebouw.

In de jaren zeventig kondigde zich voorzichtig heuse ‘Rotterdamse’ hoogbouw aan: Akragon (54 m), torenflats in Ommoord (1972, 65 m), Weenapoint (1978, 76m), Europoint (1973, 90 m), Shelltoren (1975, 95 m).

In de jaren tachtig ontdekte het bedrijfsleven het Weena als een uitgelezen stadsboulevard, waarlangs met steun van de gemeente, hoog mocht worden gebouwd. Zo ontstonden bijvoorbeeld langs het Weena: Weenacentre (1990, 104 m), Weenatoren (1990, 106 m) en vooral Delftse Poort (1991, 151 m). De vele hoogbouwinitiatieven, ook in de buurt van de Coolsingel, vereisten enige regulering: er werden hoogbouwzones aangewezen, ‘toplocaties’ waarbinnen op duidelijk gemarkeerde punten hoog kon worden gebouwd. Dit gedoogbeleid hield stand totdat er aan het eind van de vorige eeuw initiatieven voor superhoogbouw werden gelanceerd. Dit viel samen met een verlangen naar meer stedelijkheid in de binnenstad. Dit is onder meer te verwezenlijken door het stadshart nog verder te verdichten met woontorens. De Schielandtoren (1996, 101 m), De Hoge Heren (2000, 102 m), en Hoge Erasmus, 2000, 93 m) bleken een groot succes. Ook langs de Boompjes, op het Wijnhaveneiland en op de Wilhelminapier werd hoogbouw toegestaan en gerealiseerd. Hoogbouw werd uitgeroepen tot trekker in



de ontwikkeling van Rotterdam en juichend vergeleken met wat de grachtenpanden betekenen voor Amsterdam. Om hoogbouw verder te stimuleren is een nieuw hoogbouwbeleid ontwikkeld, dat een integraal onderdeel is van een visie op de stad. Langs Weena/Coolsingel en in een zone ten zuiden van de Kop van Zuid mag (super)hoogbouw (geen hoogtebegrenzing) worden ontwikkeld. Langs de Schiedamsedijk, op het Wijnhaveneiland, de Kop van Zuid en Parkstad is de hoogte maximaal 150 meter. Om de hoogbouwzones liggen 'overgangszones', die een geleidelijke overgang mogelijk maken naar lagere bouwhoogten.

Aan hoogbouw dienen kwalitatieve eisen te worden gesteld. Natuurlijk dient het gebouw oogstrelend te zijn, maar ook het klimaat om het gebouw heen verdient alle aandacht, denk aan windhinder en functionele verrijking. In Rotterdam is een speciale hoogbouwkamer aan de commissie Welstand en Monumenten toegevoegd, waarin specialisten van diverse pluimage zitten. Zij voeren een dialoog met de opdrachtgever over het hele spectrum dat hoogbouw als ingreep in de stad met zich brengt: de impact, de context, place en 'achievability' (hoe te verwezenlijken).

Voor het Centraal Station en omgeving, de zuidzijde van het Hofplein, het Binnenwegplein, de Waterstad langs de rivier, Kop van Zuid en Parkstad (de uiterste punt van de Kop van Zuid) zijn (master)plannen in ontwikkeling en al ontwikkeld, waarin hoogbouw de eerste viool speelt.

Bronnen

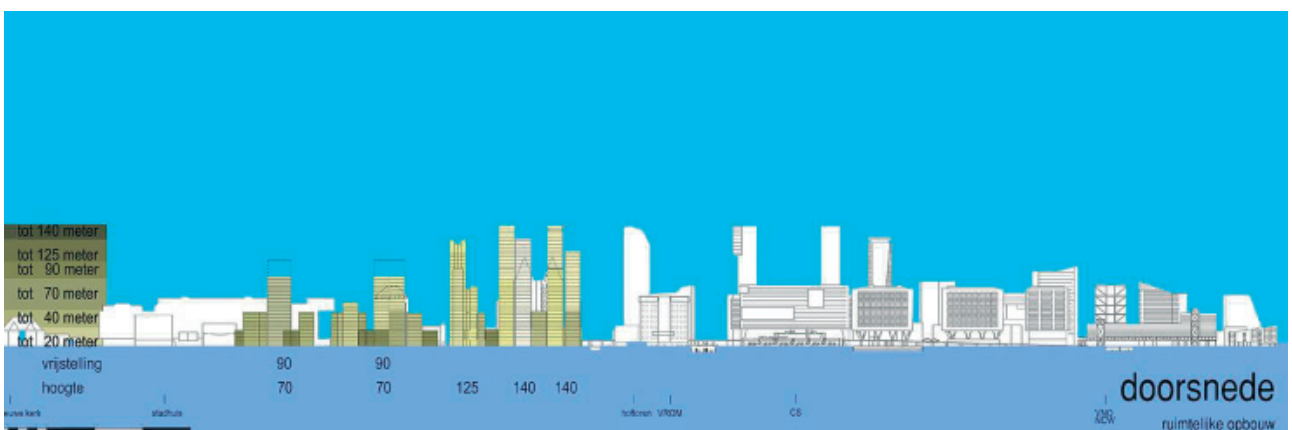
Ben Maandag, Rotterdam hoogbouwstad, december 2001

Jan Klerks, Torens aan de Maas. Een overzicht van actuele hoogbouwontwikkelingen in Rotterdam, City Informatiecentrum Rotterdam, september 2002.

Den Haag

In de nota Hoogbouwvisie Den Haag geeft het gemeentebestuur zijn visie op hoogbouw in de residentie: het stuk gaat over 'of', 'waar' en 'wat'. In aansluiting hierop worden toetsingscriteria opgesteld.

Den Haag is historisch een horizontaal georiënteerde stad, rond een aantal (kerk)torens. Pas in de naoorlogse stadsuitbreidingen verscheen er hoogbouw. In de jaren zeventig kwamen er langs de Utrechtsebaan en in het Spuikwartier hoge kantoren. Met de bouw van het nieuwe stadhuis ging het project Den Haag Nieuw Centrum van start, dat dit jaar zijn vijftiende verjaardag viert. Hoogbouw wordt er structureel ingezet. De overbouw van de Utrechtse Baan, hoogbouw aan de Beatrixlaan en de woontoren Leonardo da Vinci in Scheveningen completeren het nieuwe hoge beeldmerk van Den Haag. De Twin Peaks van het ministerie van VWS symboliseren het eigentijdse dynamische karakter van Den Haag.



Maar de ambities reiken nu verder. Den Haag wil zich in de Deltametropool profileren als knooppunt van besluitvorming, als internationale stad, als comfortabele woonstad en als stad-aan-zee. Binnen Haaglanden wil de stad zich positioneren als hét centrum. Een stad ook waar Hagenaars trots op zijn. Hoogbouw kan hierbij een substantieel rol spelen. En wel volgens twee lijnen: het tegenhouden ervan waar dit niet aansluit bij bestaande en gewenste kwaliteiten (de historische binnenstad en in de 'comfortabele en ontspannen' woonstad) en het stimuleren in gebieden van de 'dynamische werkstad' en in de 'vitale badplaats'.

De leidende principes bij hoogbouwontwikkeling zijn: aansluiten bij de bestaande hoogteopbouw van de stad en beantwoorden aan economische en functionele aspecten.

Ruimtelijk gezien is Den Haag overwegend een 'platte koek' met een gemiddelde hoogte van 12 tot 15 meter, die aan de randen oploopt tot 25 à 30 meter. In de hoogbouwzones bedraagt de hoogte ca. 50 tot 70 meter. Het historische zicht vanaf de Plaats, dat niet aangetast mocht worden, was daarin bepalend. De Resident en de Zùrichtoren mochten hoger worden vanwege Kriers 'needle strategy'. Incidenteel, op bijzondere punten, is er plaats voor een 'hoogtepunt', zoals de Hoftoren van 140 meter. Dit levert een voor Den Haag typische driedeling op : een 'Haagse hoogte' (50-70 m) en een buitencategorie (100-140 m). Gebouwen tussen 70 en 100 meter zijn niet gewenst.

Op deze manier zijn de toeristische trekpleister, het culturele en bestuurlijke centrum en het economische concentratiegebied van Den Haag ontwikkeld. Deze kunnen verder geïntensiveerd worden. Maar ook nieuwe gebieden zijn noodzakelijk en mogelijk, daar waar sprake is van een hoge economische en functionele dynamiek. Goede bereikbaarheid is cruciaal, dus het oog valt dan op belangrijke openbaarvervoerknopen en grote autowegen.

Behalve aan de zuidwest rand van de stad is hoogbouw mogelijk in Hoog Hage plus (een uitbreiding van Nieuw Centrum), uitgezonderd de historische centrumdelen. Met name in de strook Wijnhavenkwartier/Centraal Station/Grotiusplaats is toevoeging van hoogbouw van de 'buitencategorie' mogelijk, maar zal zwaar worden getoetst op architectonische kwaliteit, op invloed op het maaiveld, op het Bescherm Stadsgezicht en op de skyline. Voor de toegangswegen naar hartje stad, zoals Beatrixlaan en Zieken/Spui, wordt het principe van een 'kralensnoer' gehanteerd: een reeks van solitaire accenten gebonden aan de Haagse Hoogte.

Bij de entrees van het hele gebied Hoog Hage plus (Prinses Margriet kavel, Rijswijkseplein) is de buitencategorie mogelijk.

Andere gebieden waar de Haagse Hoogte wordt toegestaan zijn Scheveningenbad en de Binckhorst, dat na aanleg van het Trekvliettracé, zal veranderen van een 'achterkant'-gebied naar een entreegebied, vergelijkbaar met het Beatrixkwartier.

Op de lange termijn voorziet Den Haag hoogbouw in de A4/A12 zone en meer binnenstedelijk in een zone langs de Oude Lijn tussen station Moerwijk en Laan van Nieuw-Oostindië.

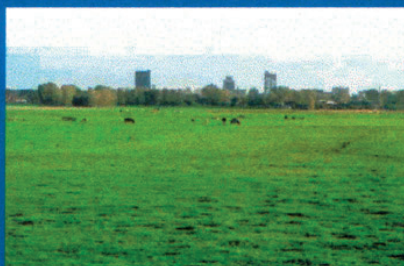


gemeente
Zoetermeer

Stadswerken
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Hoogbouwvisie

Concept juli 2003



Zoetermeer

Zoetermeer heeft een ambitieuze Toekomstvisie 2025 geformuleerd: verdubbeling van de waarde van de stad, groei van 45.000 naar 70.000 arbeidsplaatsen, bij een stabiel inwoneraantal van 130.000 en een reistijd naar grote steden van maximaal 30 minuten. In het Masterplan 2025 is vervolgens richting gegeven aan de bijbehorende ruimtelijke ontwikkeling. Belangrijk hierin is het zogenoemde ladderconcept, een ruimtelijke structuur die de stad houvast geeft voor de organisatie van de bereikbaarheid, zonering van functies, verankering in de regio en overgang naar het land. De knopen, bomen en sporten van de ladder fungeren als ruimtelijke dragers. De binnenzijde van de ladder wordt een stedelijke kernzone, aan de buitenzijde ligt de nadruk op suburbaan wonen.

Voordat Zoetermeer in het begin van de jaren zestig tot groeikern werd gebombardeerd, was het een polderdorp met twee kerken aan de dorpstraat en enkele linten. De eerste nieuwbouwwijken bestaan veelal uit galerijflats en torenflats, maar in het midden van de jaren zeventig vindt ook hier de omslag naar laagbouw en kleinschaligheid plaats. In de jaren negentig steken slanke aantrekkelijke woontorens in het centrum de kop op. Er staan in Zoetermeer meer dan veertig gebouwen hoger dan 30 meter, terwijl er circa 15 gepland zijn waarvan de helft 70 tot 80 meter hoog zal worden en één zelfs 164 meter.

In 2003 legde de gemeente een hoogbouwvisie neer waarin ingegaan wordt op vragen als : waar is hoogbouw mogelijk, wenselijk of juist niet wenselijk. De hoogbouwvisie bevat een zoneringsplan; het is geen locatieonderzoek. Gezien de heldere ladderstructuur zal het niet verbazen dat in de kernzone hoogbouw mogelijk wordt geacht (met uitzondering langs de oude linten), terwijl in de suburbane woongebieden hoogbouw beperkt blijft tot de stationlocaties van de Zoetermeerlijn, wijkwinkelcentra en stadsentrees. In de knooppunten en assen is een hiërarchie aangebracht. Langs de snelweg en hoofdinvallende route is de maximale hoogte 90 meter (assen) en 120 meter (knooppunten), voor secundaire knooppunten en assen is dit respectievelijk 90 en 60 meter. Dezelfde methodiek wordt gehanteerd ten aanzien van de maximale bouwhoogte bij stations, winkelcentra en stadsentrees. In een uitwerking worden de plekken en bijbehorende ambities stuk voor stuk stedenbouwkundig en programmatisch toegelicht.

Interessant is dat in de nota vervolgens de invloed van de toegestane bouwhoogten wordt onderzocht in een computermodel, waarmee een vogelvluchtperspectief en zes stadssilhouetten worden gegenereerd. De conclusie is dat het stadscentrum beter zichtbaar wordt door de clustering van hoogbouw. Langs de A12 zal de stad zich nadrukkelijker manifesteren en markeert de Hollandse Meester (164 meter) de knoop nabij Station Zoetermeer.