



Ontwerp voor The Grace, de nieuwe hoogbouw bij station Den Haag Hollands Spoor. De terugwijkende bovenverdiepingen, de open plint en het vele groen zorgen voor een plezierig beeld vanaf de straat (beeld: Mecanoo).

We gaan met zijn allen de lucht in!

Hoogbouw verdient een prettige omgeving

Omdat er zo'n miljoen huizen moeten worden bijgebouwd, verandert het aanzicht van onze grote steden de komende decennia drastisch. Het sleutelwoord hierbij is 'verdichting', meer mensen bij elkaar. Dat betekent de hoogte in. Woontorens schieten dan ook als paddenstoelen uit de grond. Hoe creëren we voor al die bewoners een veilige en prettige omgeving?

Amsterdam wil tot 2050 zo'n 150 duizend woningen bijbouwen, Utrecht 60 duizend tot 2040 en in Rotterdam zitten er 38.000 huizen in de pijplijn. Den Haag staat aan de vooravond van een van de grootste bouwprojecten in de recente geschiedenis. Midden in de bestaande stad komen er ruim 20.000 woningen bij in het Central Innovation District, de driehoek tussen de stations Hollands Spoor, CS en Laan van NOI.

Steeds meer hoogbouw

Vroeger werd hoogbouw vooral ingezet voor kantoren, universiteiten en ziekenhuizen. Tegenwoordig moeten stedenbouwers en architecten steeds vaker creatief nadenken over de verdichtingsopgaven van onze binnensteden. Verdichting betekent in de praktijk vaak de hoogte in en dat gebeurt dan ook op grote schaal. In Amsterdam is plaats voor hoogbouw langs spoorwegen en het IJ. Bij de stations Amstel, Zuid en Sloterdijk mag het nóg hoger. In de binnenstad van Utrecht was de Domtoren (112,5 meter) de heilige limiet, maar verder van het centrum mag tegenwoordig meer. Zo komt in Leidsche Rijn een toren van 140 meter hoog.

Hoger dan 70 meter

Er zijn in ons land ruim 220 torens hoger dan zeventig meter gebouwd, de officiële grens voor hoogbouw. Dan staan er ook nog tientallen op stapel. De G4 steden bouwen de komende tien jaar in de hoogte, maar ook in steden, zoals Emmen en Eindhoven, komen woontorens. Rotterdam is vooralsnog koploper. Daar liggen plannen voor verschillende wolkenkrabbers en de woontoren 'Zalmhaven' wordt met 215 meter zelfs de hoogste flat van de Benelux. Volgens de Stichting Hoogbouw¹ ligt een groei naar 350 torens in 2030 en 450 in 2040 in de lijn der verwachting. Hun publicatie 'Hoogbouw in Nederland 2020' leert tegelijkertijd dat lang niet alle plannen worden gerealiseerd. Hoogbouw is een conjunctuurgevoelige ontwikkeling op publiekrechtelijk vaak complexe locaties.

Is hoogbouw de oplossing voor alles?

Zeker niet. De architecten Sjoerd Soeters en Rudy Uytenhaak noemen als alternatief voor de hoge (woon)torens vaak de makkelijkere en goedkopere middelhoogbouw (5 tot 8 verdiepingen). Deze kennen we bijvoorbeeld van Parijs, waar de woningdichtheid het hoogst van de EU is. Ook Daan Zandbelt, voormalig Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving, bevestigt dat hoogbouw niet per definitie meer woningen per hectare heeft dan laagbouw. De Bijlmermeer heeft bijvoorbeeld dezelfde dichtheid als een gemiddelde VINEX-wijk.

¹ www.stichtinghoogbouw.nl/hoogbouw-in-nederland-2020

Voor- en nadelen van hoogbouw

Verdichten is ingewikkeld en hoogbouw kent verschillende uitdagingen, zoals een lange voorbereidingstijd, hoge bouwkosten en daardoor hoge huren of koopkosten, valwinden, schaduwwerking en anonieme openbare ruimte. Maar hoogbouw biedt ook kansen. In de (binnen)steden is een grote vraag naar woningen voor eenpersoonshuishoudens, senioren/empty nesters en jonge professionals. Zij voelen zich over het algemeen senang in hoogbouw. Daarnaast is dicht op elkaar wonen in een stad efficiënt en duurzaam, omdat je voorzieningen van hoge kwaliteit kunt realiseren. De bewoners zorgen voor levendigheid in de relatief dunbevolkte binnensteden. Ze gaan vaak lopend, fietsend of met het OV op pad en hebben daardoor minder behoefte aan een (eigen) auto en daarmee parkeerplaats. Moet er toch geparkeerd worden, dan bevinden de auto's zich bij voorkeur op eigen terrein, ondergronds of in het talud. Op deze manier levert dit de toch al overvolle openbare ruimte zo weinig mogelijk visuele en praktische hinder op. Verder moet zorgvuldig worden gewerkt aan veilige in- en uitritten, ruimte voor laden en lossen, voldoende inpandige fietsparkeerruimtes met daarin ook ruimte voor bakfietsen, scooters en scootmobielen.

Gemeenschappelijk of 'gated'?

In de naoorlogse modernistische hoogbouwblokken zijn geen gezamenlijke ruimtes, behalve de (vaak smoezelige) lift of galerij. Bewoners komen elkaar dus zelden tegen. In de meeste nieuwe – vaak dure – woontorens is dat anders geregeld. Hier wonen tientallen

of zelfs honderden bewoners met elkaar in een soort *gated community*. Zij wonen niet alleen in de toren, maar hebben ook allerlei voorzieningen tot hun beschikking, zoals een gemeenschappelijk dakterras, co-werkplekken, fitness, parkeerplekken en allerlei service- en pakketdiensten. Wel veilig, niet zo sociaal. Participatie kan helpen om sociale cohesie te creëren, een gevoel van eigenaarschap en daarmee ook sociale veiligheid. De kern schuilt hierin, dat huidige of toekomstige bewoners al in een vroeg stadium meedenken over hun woning, het complex of zelfs de stedenbouwkundige plannen voor de hele buurt. Dit vergroot bij bewoners én professionals het besef dat de mensen in de wijk ook de wijk maken. Het brengt een samenwerking tot stand, die ook na oplevering van de nieuwbouw of renovatie stand kan houden. Bij deze vorm van belangencoalitie zijn de bewoners richtinggevend en de gemeente faciliteert de plannen. Dit gebeurde bijvoorbeeld bij het project 'Hart voor de K-buurt' in Amsterdam Zuidoost. Uitgangspunten waren een levendige plint, goed 'rentmeesterschap' en meer zeggenschap voor de bewoners. Het is een vervolg op het project 'Kleiburg'.

Collectieve openbare binnentuinen en autovrije openbare ruimte vergroten de kans dat bewoners en passanten met diverse achtergronden elkaar ontmoeten: kinderen, ouderen, hoog- en laagopgeleiden, alleenstaanden, autochtonen en mensen met een migratieachtergrond. Het 'elkaar kennen', al is het maar van gezicht, vergroot het gevoel van sociale veiligheid. De inrichting van de stad 'op ooghoogte', inclusief de (semi)openbare functies en buitenruimtes, draagt op die manier bij aan de sociale veiligheid en sociale cohesie in een stad.



De open plinten van de Kleiburgflat zorgen voor meer verbinding met en sociale ogen op de omliggende groene openbare ruimte.



Hoogbouw biedt kansen voor een kwalitatief hoogwaardige en integraal ontworpen openbare ruimte.

‘Eyeline en Skyline’

De ‘Hoogbouwvisie Rotterdam 2019’ noemt sociale veiligheid, leefbaarheid en levendigheid belangrijke voorwaarden bij hoogbouwprojecten. En terecht, want een hogere dichtheid als gevolg van hoogbouw heeft een intensiever gebruik van de openbare ruimte tot gevolg. De huidige Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving, Wouter Veldhuis, stelt: “Verdichting is een logische keuze, maar hoe hoogbouw eruit ziet op straatniveau verdient onze aandacht. Je moet voorkomen dat je op de begane grond vooral tegen parkeergarages en bergingen aankijkt.” De gemeente Den Haag heeft een beleid-document voor hoogbouw opgesteld: ‘Eyeline en Skyline’. Daarin worden de plannen voor hoogbouw aan een klimaat-neutrale stad in 2040 gekoppeld. Zo maken een robuuste en aantrekkelijke groene buitenruimte, groen- en natuur-inclusief bouwen, flexibiliteit, functiemenging en overmaat in het ontwerp een gebouw duurzaam en daardoor ook toekomstbestendig(er). Hoogbouw verdient een ontworpen buitenruimte van hoge kwaliteit, die ook bijdraagt aan de interactie tussen het gebouw, zijn gebruikers en de omgeving.

Hoe aangenaam een plek is, hangt af van het microklimaat. Dat wordt bepaald door de aan- of juist afwezigheid van zon, schaduw en wind. Zeker bij hoogbouw moet hiermee bij elk ontwerp rekening gehouden worden. De initiatiefnemer van een hoogbouwproject moet al in de schetsontwerpfase onderzoek (laten) doen naar windhinder en bezonning. Hij moet voorkomen dat intensief gebruikte verblijfsplekken uiteindelijk de hele dag in de schaduw of vol in de wind komen te liggen. Het ‘terugleggen’ van de hogere verdiepingen van een gebouw is een goede bouwkundige ingreep tegen hinderlijke valwinden op maaiveldniveau. Plaatselijk kan windhinder worden beperkt door het plaatsen van windschermen, luifels of het strategisch aanplanten van bomen.

Het belang van een goede plint

Misschien bestaat maar 10% van een gebouw uit de plint, maar deze bepaalt wel voor 90% de beleving vanuit de omgeving. Daarom is een rijke en zorgvuldige detaillering belangrijk. De mens neemt zijn omgeving nou eenmaal vooral visueel waar. Het belang van een goede aansluiting op de straat is groot, omdat het wonen in hoogbouw zich anoniemer, hoog in de lucht, afspeelt. Dat is lastig voor de openbare ruimte. Er moet dus voldoende ‘levendigheid’ in de plint zijn. In binnensteden vult de plint zichzelf snel met winkels en horeca. Wat verder daar buiten kun je denken aan een combinatie van wonen, werken en voorzieningen, zoals een sportschool, atelier of collectieve ruimte. Een goede plint heeft een uitnodigende uitstraling, is bij voorkeur breed, hoog, transparant en waarneembaar vanaf het maaiveld. Hierdoor kan hoogbouw goed aansluiten bij de schaal van de omringende stad en het publieke domein. Zo draagt het bij aan het gevoel van sociale veiligheid.

Een andere mogelijkheid is om woningen voor bijvoorbeeld jongeren of gezinnen in de plint te realiseren. Die moeten wel op enige afstand van het openbaar gebied komen. Bijvoorbeeld door een kleine (semi) privé buitenruimte of geveltuin. Dit voorkomt dat bewoners bijvoorbeeld continu hun gordijnen gesloten houden. Ze worden ook uitgenodigd om op het trottoir of in het voortuintje te verblijven. Om een levendige plint te krijgen én toch het parkeerprobleem op te lossen, wordt soms met parkeren op verdiepingen geëxperimenteerd. Rotterdam kent twee fraaie voorbeelden bij de Erasmusbrug: de Willemstoren (voorheen De Drie Heren) op Noord en De Maastoren op Zuid, waar de geparkeerde auto's boven de plint en eerste verdiepingen staan.



Als de plint van de hoogbouw wel open is, maar er alleen kantoren zitten, voelt de omgeving 's avonds en 's nachts alsnog onveilig.



De nieuwe wijk met veel openbaar groen en voorzieningen langs het Merwedekanaal (beeld: gemeente Utrecht).

Casus Merwedekanaalzone

Utrecht groeit naar 410.000 inwoners in 2030. Zo komen in de vernieuwde Merwedekanaalzone, de grootste binnenstedelijke en autovrije wijk van Nederland, 6.000 nieuwe woningen op ongeveer 65 hectare. Bureau KM heeft, in samenwerking met verschillende gemeentelijke afdelingen en externe stakeholders, voor de Merwedekanaalzone een studie uitgevoerd. Deze studie 'Utrechtse Ontwerpprincipes voor gezonde en veilige verstedelijking' dient als inspiratie bij het uitwerken van stedenbouwkundige plannen. Deze studie is ook meegenomen bij het opstellen van de [Omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone](#). De ontwerpprincipes kunnen uiteraard ook bij andere nieuwe ontwikkelingsgebieden in de stad worden toegepast.

Het onderwerp sociale veiligheid wordt in Nederland zelden standaard meegenomen binnen planvorming. Mogelijk komt dit, doordat de afdeling Openbare Orde en Veiligheid (OOV) niet vanzelfsprekend aan tafel zit bij Ruimtelijke Ordening. Dan komt het onderwerp sociale veiligheid zeker niet aan de orde. Ook lijken verschillende sectoren binnen gemeenten een andere taal te spreken. Soms wordt een extern advies ingewonnen van een CPTED-adviseur² over de te verwachten sociale (on)veiligheid van de voorliggende plannen. Of er wordt een VER-traject³ in gang gezet. Maar dat is zeker niet de norm. En dat is een gemiste kans, want bij sociale veiligheid gaat het erom dat de criminaliteit wordt beperkt. Maar ook dat alle mensen zich in de openbare ruimte prettig voelen en geen angst ervaren. Dat is essentieel voor de vraag of een plek een succes wordt of niet.

Gevoel van sociale veiligheid

Het gevoel van sociale veiligheid heeft vooral te maken met de aanwezigheid van andere mensen, de 'ogen en oren' in de straat. Naast zichtbaarheid zijn toegankelijkheid, eenduidigheid (heldere afbakening mijn en dijn) en aantrekkelijkheid (in

ontwerp én beheer) randvoorwaarden voor sociale veiligheid. Bij verdichting en hoogbouw neemt de sociale veiligheid van de openbare ruimte over het algemeen toe, vooral omdat er meer 'sociale ogen' op straat zijn. Omdat in de Merwedekanaalzone de focus op fietsen en lopen ligt in plaats van op auto's wordt ook de levendigheid op straatniveau vergroot.

De gemeente Utrecht heeft voor sociale veiligheid de volgende ontwerpprincipes benoemd:

- In de plinten van alle bouwblokken is naast voorzieningen een aantal woningen opgenomen.
- Voorzieningen en horeca (met terras) liggen op de hoeken van gebouwblokken, zodat naar minstens twee zijden extra ogen op de openbare ruimte zijn gericht.
- Er is een niet-ingerichte overgangszone van minstens anderhalve meter langs de gevels van woningen, waar iedereen 'zijn ding mag doen', zoals een bankje of plantenbak neerzetten.
- De openbare ruimte mag geen hoeken en nissen hebben, waar vuil zich kan ophopen, wild geplast kan worden of iemand zich kan verstoppen.
- Er moet goede verlichting komen, zodat mensen zich ook 's avonds en 's nachts veilig voelen.
- Een veilig woonblok of -complex heeft maximaal honderd wooneenheden per gebouw en maximaal twintig woningen op een rij (eis uit het Politiekeurmerk Veilig Wonen). Voor bergingen of garageboxen beveelt het PKVW aan om concentraties van maximaal 20 bergingen of 10 garages toe te passen.

Bij het toepassen van maatregelen voor de sociale veiligheid moet voorkomen worden dat de omgeving saai, kil of onaantrekkelijk wordt. Zo zien we bijvoorbeeld steeds vaker parken met alleen maar gras en enkele losse bomen. Een gevarieerde beplanting beperkt het gezicht enigszins, maar kan wel zorgen voor visuele variatie, geborgenheid en verrassende doorkijkjes. De uitdaging is om steeds de balans te vinden.

² CPTED – Crime Prevention Through Environmental Design. Er is een register van erkende CPTED-adviseurs.

³ VER – Veiligheid Effectrapportage

Gezocht: projecten openbare ruimte hoogbouw

Naast succesvolle plintprojecten in bestaande en nieuwbouwprojecten is het CCV geïnteresseerd in projecten voor openbare ruimte rondom hoogbouw, waarbij de opdrachtgever expliciet gevraagd heeft om rekening te houden met:

- sociaal veilig ontwerp en beheer
- inclusiviteit: een aantrekkelijke en sociaal veilige omgeving gericht op de LHBTI gemeenschap
- mensen met mindere mobiliteit
- kwetsbare ouderen
- jeugd (ontmoetingsplekken/hangplekken).

Ben jij bij zo'n project betrokken? Stuur dan een mail naar lilian.tieman@hetccv.nl.

CCV centrum voor
criminaliteitspreventie en
veiligheid

Dit is het tweede artikel uit de serie 'Vijf uitdagingen voor sociaal veilig ontwerp en beheer in de huidige stedenbouw' in opdracht van het CCV.

Auteurs: Tobias Woldendorp ©RCE en Kyra Kuitert ©RCE

Redactie: Lilian Tieman MBA

Eindredactie: Anita Hilhorst

Vormgeving: CO3, Woltera Niemeijer

Overige foto's: Tobias Woldendorp

Publicatiedatum: januari 2022

Rotterdam is op dit moment koploper hoogbouw.

