

Bereikbare appartementen met goede buitenruimte en gedeelde bewonersvoorzieningen, middenin de stadsdrukke. Daar ligt de toekomst van het hoge wonen, stelden experts tijdens de Meeting Hoog | Stedelijk Wonen van 9 april vast. Lastiger te beantwoorden vraag: wat moeten we met al die parkeerplaatsen eronder?

Is hoog bouwen niet mogelijk zónder dat er eerst een peperdure ondergrondse parkeergarage wordt gebouwd? Het leverde een interessante discussie op aan het slot van derde expert meeting van de Stichting Hoogbouw. Die vond plaats in de Pauluskerk, onderdeel van hoogbouwcomplex Calypso, dat op een enorme garage met 500 plaatsen is gebouwd. Deze staat voor een groot deel leeg, wat ook de perceptie is bij de parkeergarages van andere woontorens in de stad.

Volgens de geldende parkeernormen moet parkeren op eigen terrein worden geregeld, zelfs als het een toren betreft in hartje stad. Dat is duur en in de praktijk een van de grootste hindernissen voor verdergaande verdichting van stadscentra. Onterecht, onderstreepte Martin Aerts (Stadsontwikkeling Rotterdam). "Want mensen die in dit soort gebouwen in het stadscentrum gaan wonen, zijn geen mensen die alles met de auto doen." De cijfers wijzen het uit. Volgens onderzoek van TNO neemt het aantal auto's helemaal niet toe als het aantal inwoners in de Rotterdamse binnenstad verdubbelt.

Soortgelijke cijfers presenteerde ook Stefan Klingens (Universiteit Utrecht). Uit zijn onderzoek blijkt dat de Rotterdamse overheid foute, want veel te hoge parkeernormen hanteert. Klingens: "Niet het beleid van de overheid, maar zelfselectie van de bewoners bepaalt het gedrag." Hoogbouwbewoners in het centrum doen aan *car sharing* of gebruiken helemaal geen auto meer. Waarom zou je ook als je, zoals in gebouw Calypso pal naast Rotterdam Centraal woont en alle grootstedelijke voorzieningen en uitgaansgelegenheden naast de deur liggen? Uit zijn onderzoek blijkt dat velen van hen ook in het verleden geen autorijders waren. Bouw dus een fietsenstalling of zwembad in die leegstaande garages, stelt Klingens ludiek.

De aanwezige Astrid Sanson (directeur Binnenstad Rotterdam) bleek wel gevoelig voor argumenten om te sleutelen aan de parkeernorm voor Rotterdam-Centrum. "Want dit is uiteraard nadelig voor iedereen. Maar hoe kom je uit die draaikolk?" Simpel, door de parkeernorm volledig af te schaffen, stelt Ronald Huikeshoven (AM Wonen). "Op voorwaarde dat je dan ook geen parkeervergunningen meer verstrekt voor bewoners." Het zal de levendigheid in stadscentra vergroten, zonder dat die verpest wordt door een verkeersinfarct, straten vol blik en doodse plinten die gereserveerd zijn voor garages.

Dat het in Nederlandse steden best kan zonder parkeergarage, toonde AM in Amsterdam aan met de realisatie van 331 compacte woningen (28-47 m²) in het voormalig GAK-gebouw. Er bleek bij het merendeels jeugdige koperspubliek nauwelijks belangstelling voor parkeerplaatsen, dus die zijn niet gebouwd. Veel interessanter vonden zij het dat ze voor minder dan een ton een hippe nieuwe woning hebben in een gebouw met veel leeftijdsgenoten en gelijkstemden. AM borduurt binnenkort op dat succes voort in de Shell-toren in Amsterdam-Noord. Dat wordt volgens het concept 'Friends' (naar de gelijknamige TV-serie) verbouwd tot appartementengebouw met ruimte voor meerdere huurcontracten per woning. Ook daarmee stevent de ontwikkelaar af op een succes. Alleen het penthouse is AM nog niet kwijt.

Cityscrapers

De succesverhalen lijken erop te wijzen dat de crisis voorbij gaat aan het hoge wonen, mits het concept goed is en de prijzen schappelijk. Appartementencomplex Calypso, dat bij deze bijeenkomst centraal stond, is er een voorbeeld van. De totstandkoming ervan kostte de nodige moeite, maar uiteindelijk waren de 407 appartementen in een mum van tijd bijna allemaal weg. Niet alleen door de scherpe prijzen, maar ook omdat het gebouw alles heeft wat het aantrekkelijk maakt voor de moderne stadsbewoner. Jan Klerks, directeur van stichting Hoogbouw en bewoner van het hoogste appartement in Calypso, heeft niet zomaar een prachtig uitzicht over de stad. Hij heeft, zo zegt hij,

“diepzicht”, “wakkerzicht”, “feestzicht”, “nachtzicht” en “badzicht”. Niet alleen vanuit zijn woonkamer, maar zelfs liggend vanuit zijn bad ziet hij de complete stad. En dat dag en nacht, en ook als het Nieuwjaarsvuurwerk wordt ontstoken. Dat is te danken aan glasgevels die reiken van vloer tot plafond en balkons met glazen balustrades.

Een upgradering van de afwerking en verbetering van plattegronden speelde mede een rol bij de vlot lopende verkoop van Calypso, denkt Jasper Kuijs van Ooms Makelaars, het kantoor dat de verkoop leidde. Heel belangrijk voor het slagen van cityscrapers zijn verder de gezamenlijke functies, zoals de servicebalie en de koffiehoeke. Bewoners van Calypso – opmerkelijk genoeg veel Aziaten – worden bij thuiskomst begroet door een dame bij de ontvangstbalie. Daar kunnen ze ook terecht om een pak naar de stomerij te sturen, de auto naar de wasstraat of met een klacht over een kapotte verlichting. De ‘hostesses’ fungeren als ogen en oren van de beheerder, maar geven het wooncomplex ook iets huiselijks. Dat ‘thuisgevoel’ blijkt een belangrijke rol te spelen in het welbevinden van de bewoners. In de Verenigde Staten is het een beproefd recept en Nederland komt het ook steeds vaker voor.

Calypso-beheerder Verwey Vastgoed heeft het vastgelegd in een ‘hospitality & convenience’-concept. Het Rotterdamse bedrijf zorgt er in de eerste plaats voor dat het gebouw schoon, heel en veilig is. “Want als je dat niet voor elkaar hebt, helpt ook een ‘hospitality’-concept niet meer”, verduidelijkt Wietse Verheul (Verwey Vastgoed). Het vaste ploegje hostesses dat het bedrijf voor de servicebalie rekruteerde bestaat voornamelijk uit oud-stewardessen. De vaste schoonmaker Silvio houdt de entree en gangen bij. Ook dat draagt bij aan een vertrouwd gevoel.

Mede bepalend voor het succes van cityscrapers als Calypso is dat ze verrijzen op plaatsen waar de stad al bruist. Het zeventig meter hoge wooncomplex Calypso staat middenin het culturele hart van Rotterdam, met het Schouwburgplein aan de ene kant en het splinternieuwe Centraal Station tweehonderd meter verderop. Rondom en in de plint kan de stadsbewoner een grote variatie aan winkels en restaurants vinden.

Juist die aanwezigheid van talloze functies maken binnensteden tot de grote trekkers van stedelijke gebieden. Vooral hoog opgeleide jonge mensen willen op plekken wonen waar ze alles binnen handbereik hebben. Stadscentra zijn daarom de plekken bij uitstek voor hoge nieuwe gebouwen. Zeker in het Rotterdamse centrum, waar procentueel half zo veel mensen wonen als in de binnenstad van Amsterdam, Utrecht en Den Haag. Met 30.000 bewoners woont slechts 5 procent van de Rotterdammers in het centrum. Dat moet veranderen, vindt Martin Aerts. Ook omdat iedere nieuwe bewoner een baan naar de binnenstad brengt. Volgens de berekeningen van Aerts heeft Rotterdam 11.050 hoogbouw-woningen nodig. Door optoppen zijn er 1520 te realiseren, door transformaties nog eens 3700. De rest is te realiseren in (middel)hoge woongebouwen.

Verticaal opdrachtgeverschap

Economisch gezien zijn er volop mogelijkheden, constateert Ronald Huikeshoven (AM). “Er is sprake van een tsunami aan beleggers die hun geld willen investeren in woningen – met name in de huursektor.” Probleem met hoogbouw is de lange ontwikkel- en bouwtijd. Dat schrikt kopers af, want die willen na het koopbesluit zo snel mogelijk hun huis in. En dat is uiteraard lastig, zeker wanneer eerste ondergronds een parkeergarage moet worden gebouwd.

Volgens gastspreker Marnix Norder, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling van Den Haag, is daar wel een mouw aan te passen. Wat hem betreft kunnen particulieren in de toekomst een kavel op hoogte snel en naar eigen inzichten bebouwen. Hij presenteerde in de Pauluskerk de publicatie ‘Bouwen op elkaar’. Daarin zette de Haagse dienst Stedelijke Ontwikkeling een aantal plannen op een rijtje voor gestapeld kleinschalig opdrachtgeverschap. “De conclusie: gebouwen van tien, maar ook dertig etages zijn ook te realiseren door een groot aantal verschillende opdrachtgevers”, aldus Norder. “Ook als dat in tien of vijftien jaar langzaam groeit.” Particulier opdrachtgeverschap met gestapelde vrije kavels zou binnenstedelijke verdichting veel dicht bij de wensen van de gebruiker brengen. Technisch kan het. Inzendingen variëren van stapelblokkendozen, ‘Jack Up’ buildings en ‘Bottum Up’ gebouwen tot casco’s

die als bomen groeien met woningen als ingebouwde vogelhuisjes. Bij het 'Baron van Munchhausen'-concept trekt een woontoren zichzelf aan zijn eigen dak uit de drassige Haagse bodem.

Parkeerhoven

Voor de 'lege' Rotterdamse binnenstad studeert Pieter Sprangers ([Stereo Architects](#)) op een concept om postzegellocaties snel met cityscrapers te bebouwen. "We willen verdichten op plekken waar de stad stukt, zoals op de vele parkeerhoven", aldus Sprangers. Eerst een paar zware kolommen op maaiveldniveau en vervolgens de hoogte in stapelen met geprefabriceerde units. Op die manier zouden de torentjes die hij met Stebru Bouw en Morph Real Estate voor ogen heeft in een mum van tijd te bouwen zijn. Goedkoop, maar aantrekkelijk doordat middenin het bruisende stadshart wordt gebouwd. Met minimale overlast op straatniveau, zeker als het ook nog zonder onderliggende parkeergarage mogelijk is.

Eindconclusie van de hoogbouwmeeting: er is reden om voorzichtig optimistisch te zijn. De markt voor cityscrapers is reëel en er zijn beleggers die willen investeren. Nu nog ontwikkelaars die het van de grond krijgen.