

AUTEUR MEREYN GESKUS

Hoogbouw en bereikbaarheid

Mobiliteit als uitgangspunt bij verdichting



De hoogbouwambities van verschillende Nederlandse steden reiken tot in de wolken. Zo wordt in Utrecht ‘eindelijk’ hoger dan de Domtoren (113 meter) gebouwd en is in Den Haag en Eindhoven ruimte voor meerdere torens die de skyline van die steden zal doen veranderen. Het is binnenstedelijke verdichting in de overtreffende trap. Steeds nadrukkelijker dringt de vraag zich op hoe we die sterk verdichte stadsdelen, en in het bijzonder die hoogbouw, bereikbaar houden.

Alle experts zijn het erover eens dat hoogbouw een belangrijke rol kan spelen bij het oplossen van de woningvraag, maar dat mobiliteit het uitgangspunt moet zijn en ‘niet wie de mooiste en hoogste toren kan bouwen’. Hoogbouw lijkt nodig omdat er in ons land een enorme woningopgave ligt. Tot 2025 moeten er zo’n 700.000 woningen worden bijgebouwd, terwijl het niet de bedoeling is dat steden gaan uitdijen. Daarom moet binnen de stadsgrenzen gebouwd worden en niet meer in weilanden. Volgens Emiel Arends, stedenbouwkundige bij de Gemeente Rotterdam, zorgt deze verdichting juist voor oplossingen op het gebied van mobiliteit, in plaats van problemen. Volgens hem moeten we niet spreken van een verdichte, maar van een compacte stad. ‘Hoe compacter een stad, hoe belangrijker nabijheid wordt in vergelijking tot bereikbaarheid. Op het moment dat

jij je kinderen lopend naar school kunt brengen of naar je werk kunt fietsen, is de noodzaak om gemotoriseerd vervoer te gebruiken minder groot’, stelt Arends. ‘En natuurlijk wonen er mensen in torens die in een andere stad aan het werk moeten en dus niet kunnen lopen of fietsen naar hun werk. Voor deze personen is het essentieel dat er goed openbaar vervoer is en dat mensen gebruik kunnen maken van bijvoorbeeld deelauto’s. Als mensen dicht bij een station wonen, dan kunnen ze alsnog te voet of per fiets naar het station.’

Nabijheid

Bij de nieuwste hoogbouwprojecten is een sleutelrol weggelegd voor het stalen ros. Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee, noemt de fiets ‘fantastisch’. ‘De fiets brengt mensen aan het bewegen, houdt de lucht schoon en je bent op de fiets zeer mobiel en flexibel.’ Mark, een ‘verticaal dorp’ in

de Utrechtse nieuwbouwwijk Leidsche Rijn, krijgt drie torens van 80, 100 en 140 meter hoog. Er komt ruimte voor het stallen van zo’n 3000 fietsen, waaronder een aantal elektrische deel-fietsen. ‘Dat is ongeveer drie parkeerplekken per appartement’, rekt Jeroen Messemaeckers van de Graaf, ontwikkelaar bij vastgoedontwikkelaar Stads waarde, voor. Terwijl er bij dit project ruimte is voor een auto per drie appartementen. ‘Door verschillende opties te bieden, gaan mensen bewuster nadenken over mobiliteit’, aldus Messemaeckers van de Graaf.

Hoogleraar Van Wee signaleert dat de auto een steeds minder grote rol gaat spelen in centrale stedelijke gebieden. ‘Dan heb ik het vooral over de auto in de huidige rol, want deelauto’s kunnen heel belangrijk zijn. Hierdoor zijn minder parkeerplekken nodig. Er moet dan wel voor gezorgd worden dat men-



sen lopend of fietsend naar bijvoorbeeld een treinstation kunnen. Anders pakken mensen toch weer makkelijker de auto, met de bijbehorende problemen’, vertelt Van Wee.

Gedagsverandering

In Den Haag zijn concrete plannen om woningen te bouwen rondom drie intercitystations, bevestigt Wilfred Hoogerbrug. Als concept- en gebiedsontwikkelaar van Stadfactor houdt hij zich bezig met de ontwikkeling van de binnenstad van Den Haag, en de gedragsverandering die daarbij nodig is. Het is de bedoeling dat in het Central Innovation District (CID) van Den Haag, het gebied tussen en rondom de stations Den Haag Centraal, Holland Spoor en Laan van NOI, in de toekomst geen auto’s meer rijden. Hoogerbrug: ‘Dit kun je doen door het gebied voor auto’s onaantrekkelijk te maken, zoals ze gedaan hebben bij het Rokin in Amsterdam. Als je daar met een auto rijdt, dan voel je je toch een beetje ongemakkelijk. Toch denk ik dat je gedragsverandering vooral oproept door de kwaliteit van de alternatieven enorm te verhogen. Je hoopt dat mensen, als ze een keer een dag de stad uit willen of moeten, een deelauto pakken die bij een transferium of hub aan de rand van de stad staat. Het verplaatsen binnen

het stedelijke gebied moet dan met het openbaar vervoer, fiets of lopend’.

Klaas de Boer, voorzitter van Stichting Hoogbouw, beaamt dit. ‘De projecten rondom de intercitystations in Den Haag juich ik toe, maar de kwaliteit van de producten moet goed zijn. Zorg voor heel goede fietsenstallingen en zorg ervoor dat er een goed alternatief voor de fiets is als het regent. Niemand wil zeiknat bij het station aankomen.’

Volgens Hoogerbrug moet het openbaar vervoer in de hofstad dan nog wel wat verbeteren. Zo is de maximumcapaciteit van Den Haag Centraal bijna bereikt. Bovendien is nog winst te behalen op de tramverbindingen. ‘Daarbij moeten de buitengebieden zeker niet worden vergeten. Sommige gebieden, die een aantal kilometer van het centraal station liggen, zijn slecht bereikbaar.’

Het CID van Den Haag is volgens Hoogerbrug vergelijkbaar met Schiphol, omdat mensen op de luchthaven ook afstanden te voet afleggen naar de gate. ‘Door de drie intercitystations goed met elkaar te verbinden met hop-on-hop-offvervoer of loopverbindingen, ontlast je het kopstation Den Haag Centraal. Nu rijden er tussen die stations treinen. Dat kost

veel capaciteit op het spoor.’ Dat gedragsverandering mogelijk is, blijkt uit cijfers van de Gemeente Rotterdam. Daar is het aantal rijbewegingen in de binnenstad tussen 2000 en 2016 met de auto met 12 procent teruggebracht. Bovendien is het percentage fietsbewegingen in dezelfde periode met 177 procent toegenomen. Ook wordt significant meer gebruikgemaakt van het openbaar vervoer.

Assenkruis

In Rotterdam mag alleen worden gebouwd bij belangrijke ov-knooppunten. Emiel Arends: ‘We kijken allereerst naar de mobiliteitsvraag en capaciteit ter plekke. Een voordeel is dat de Rotterdamse binnenstad één groot ov-knooppunt is.’ In historische binnensteden als bij Amsterdam en Utrecht ligt dat moeilijker, constateert hij. ‘Ik ben soms echt wel jaloers op hun prachtige grachten, maar voor deze steden is het inpassen van hoogbouw veel moeilijker.’ Dat blijkt ook wel, want Arends vindt dat Mark op een vreemde plek is gepland: ‘Niet op zogenoemde assenkruisen van ov-verbindingen en bovendien is het treinstation in de buurt helemaal geen intercitystation. Op basis van zo’n enkel lijntje zouden wij niet eens beginnen in Rotterdam.’

▲ *De skyline van Rotterdam met de hoogbouw. ‘Je moet geen binnenstad willen maken, maar hoogbouw toevoegen aan iets wat er al staat’ (Emiel Arends). Beeld Stadsontwikkeling, Gemeente Rotterdam*

»



Volgens projectontwikkelaar Messemaeckers van de Graaff is station Leidsche Rijn ingericht om in de toekomst intercity's te laten stoppen. Nu rijden er al vier treinen per uur naar Utrecht Centraal. 'Dat zorgt voor een uitstekende verbinding in mijn ogen.' Arends zegt dat het verder goed is om niet alles via een ov-knooppunt te laten verlopen, zoals een centraal station. 'Door meerdere wegen naar Rome te laten leiden, is het verkeer makkelijker te spreiden.'

Piekmomenten

Met alle verdichtingsplannen, in aanbouw of onderweg in het planstadium, kan de capaciteit van de ov-verbindingen nog wel eens een probleem worden, vreest Bert van Wee. Er bestaat volgens hem een vrij grote kans dat mensen die op dezelfde tijden op pad gaan een te grote belasting zijn voor het openbaar vervoer. 'We moeten erkennen dat de maatschappij voorlopig nog ingericht is op de 9-tot-5-banen. Daarom staan we met z'n allen in de file. Er moeten oplossingen komen om de hyperspits te ontlasten. Dan kunnen de doorgaans lege treinen die overdag rijden ook gevuld worden.'

Van Wee vindt dat het reizen in de hyperspits duurder moet worden. 'Verder moeten er afspraken komen met instanties en bedrijven over werktijden. Zo pasten de Radboud Universiteit, Hogeschool van Arnhem en Nijmegen (HAN) en het ROC Nijmegen de les-tijden aan om voor spreiding te zorgen. Dit zorgde meteen voor een veel minder drukke spits in het openbaar vervoer.' De hoogleraar transportbeleid vindt ook dat rekening gehouden dient worden met de mensen die de hoogbouw gaan betrekken. 'Als bijvoorbeeld ouderen een plek krijgen in de torens, dan heb je minder vraag naar mobiliteit in de piekmomenten. Zeker met de huidige vergrijzing is dat iets om rekening mee te houden.'

In zowel Rotterdam als Den Haag kijken ze goed naar de mensen die de torens gaan bewonen. 'Mensen van diverse pluimage moeten de ruimte krijgen in de binnenstad', meent Wilfred Hoogerbrug, die de Gemeente Den Haag op dit punt adviseert. 'Als een school op loopafstand zit voor het kind van de bewoners, dan is het ook prettig als de juf of meester in of vlak bij deze binnenstad kan wonen. Yuppen willen ook niet met

alleen maar met yuppen wonen.'

De opbrengsten van de duurdere woningen kunnen worden gebruikt voor woningen voor mensen met een lager inkomen, aldus Hoogerbrug. Bovendien moet hoogbouw in zijn ogen meerdere functies krijgen. 'Geef de school of de dokter er ruimte. Zorg dat er veel flexplekken zijn. Mensen hoeven hierdoor minder ver te reizen. Daarom moet zo'n 30 procent voor werken en voorzieningen zijn en ongeveer 15 procent voor openbare ruimte, zoals daktuinen. Op deze manier komt die eerdergenoemde gedragsverandering van de grond.'

Wedstrijdje

Om mensen met verschillende inkomens een plek in de stad te geven, is het volgens Emiel Arends belangrijk dat op verschillende hoogtes gebouwd wordt in steden. 'Hoe hoger een gebouw, hoe duurder een woning. Vanaf een hoogte van ongeveer 70 meter nemen de kosten exponentieel toe. Dit komt door de bouwkosten, die hoog zijn door onder meer de fundering. Als je alleen maar hoge torens bouwt, dan krijg je alleen maar mensen met midden- en hoge inkomens in de binnenstad. Dat is wat niemand wil, denk ik. Hoogbouw moet een middel zijn en geen doel. Dat wordt nog weleens vergeten. Je moet geen binnenstad willen maken, maar hoogbouw toevoegen aan iets wat er al staat. In Rotterdam is het nou eenmaal mogelijk dat we hoge torens bouwen. We hebben echter geen doelstelling dat we bijvoorbeeld als eerste een toren hoger dan 200 meter willen of dat we per se het hoogste gebouw van Nederland in onze stad moeten hebben. Het moet geen wedstrijdje worden wie de hoogste toren heeft.'

Hoogbouw 'Mark', een project aan de A2 bij Leidsche Rijn. Beeld Gemeente Utrecht en A2 Studio