

**RUIMTELIJKE
ORDENING >**

Steden en dorpen moeten inbreiden, zich verdichten. Omhoog is dan de makkelijkste weg. De gemeente Groningen zette echter een onderzoek naar compacte laagbouw op touw. 'Een stad moet ook herbergzaam zijn.'

1 mei 2009 / week 18



Hoogstedelijk zonder stapelen

CARIEN OVERDIJK

Het wijkje De Linie was voor ons een eye-opener', vindt de Groningse stadsbouwmeester Niek Verdonk. Hij doelt op een nieuwbouwproject dat vlakbij het stadscentrum ligt ingeklemd tussen de ringweg-zuid, het Winschoterdiep en een spoorlijn. 'Het is immens dicht bebouwd. Eengezinswoningen met kleine tuintjes, koopsommen tot 4,5 ton. Parkeren op eigen terrein. Veel mensen hier dachten: dat verkoopt nooit. Maar ze zijn weggevlogen.'

Hij wil maar zeggen: dicht bouwen is niet per definitie

hoog bouwen. De Linie liep vooruit op de manifestatie 'Intense Laagbouw' die momenteel te bezichtigen is in Groningen. Een gemeentelijke oproep van ongeveer een jaar geleden, vergezeld van voorwaarden en instructies, leverde ruim vijftig studies en ontwerpen op voor compacte, grondgebonden woningen.

Achttien plannen zijn gemaakt voor locaties op gemeentegrond, door internationaal aangezochte architecten. De rest van de oogst komt van corporaties, projectontwikkelaars en op initiatief van architecten zelf. Verdonk is tevreden met het resultaat. 'Ik ben enorm

De Groningse wijk De Linie: 'Immens dicht gebouwd, maar een goddelijke plek'

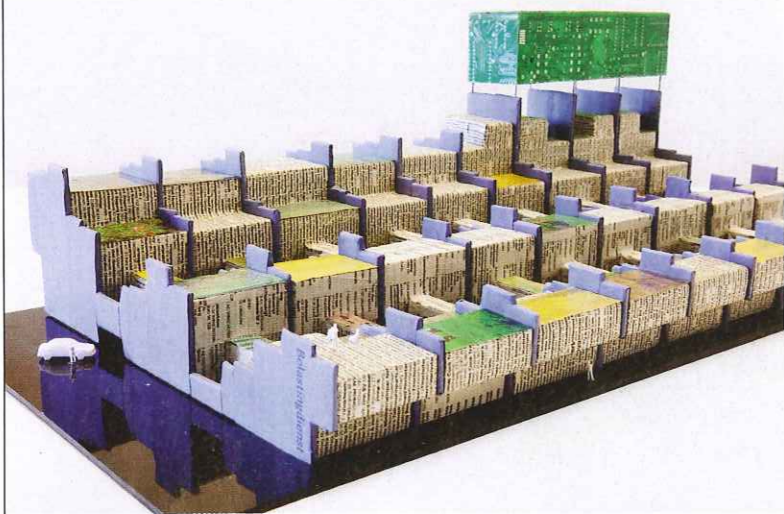
verblijd. Er is hier en daar natuurlijk wel gekopieerd uit het typologieënboek dat we bij de lancering hebben uitgegeven. Compact bouwen is nu eenmaal een oud thema, denk maar aan de eeuwenoude hofjes. Maar er zijn ook nieuwe dingen bedacht.'

Het laagbouw-experiment sluit aan op rijksbeleid. Het kabinet wil 25 tot 40 procent van alle nieuwe woningen binnen de bestaande dorps- en stadscontouren zien verrijzen. Maar de manifestatie is ook een logisch vervolg op het Groningse project 'De Intense stad' van 2004. Ook toen kwamen architectenbureaus met enkele tientallen studies om de stad compacter te maken. De meeste van die ontwerpen gingen flink de hoogte in. Drie van de plannen zijn inmiddels gerealiseerd, zeven zijn er in aanbouw.

Maar je kunt niet blijven stapelen, vinden de

Dé maatstaf voor woningdichtheid: FSI

Zeventig, tachtig woningen per hectare gaat in Nederland al door voor 'hoogstedelijke laagbouw', ongeveer zoals de rijtjesbouw op het Amsterdamse IJburg. Bij maximaal vijfendertig woningen per hectare spreken politici van 'suburbaan.' Dat is de norm voor huizen met tuinen in Vinexwijken. Maar 'aantallen per hectare' vormen een grove maatstaf voor dichtheid, omdat de grootte van de woning niet meetelt. Architecten en stedenbouwers gebruiken liever de term FSI (Floor Space Index), de verhouding tussen het aantal vierkante meters vloeroppervlak en de bouwvlak. Twintig grote woningen kunnen samen een even hoge FSI scoren als veertig kleine rijtjeshuizen op hetzelfde oppervlak. De hoogste FSI's kent Amsterdam: de hoogbouw langs de IJ-oeveren passeert er soms zelfs een extreme FSI van 4. Ter vergelijking: het centrum van Amsterdam haalt gemiddeld 0,8. Buitenwijken zitten meestal onder de 0,4.

Enkele plannen voor intense laagbouw in Groningen

Dit gebied aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal zal worden omgevormd van bedrijventerrein tot stedelijk gebied met vooral woningen. Aan de zuidzijde van het kanaal is hoogbouw toegestaan. Daarom mag een gedeelte van het plan 25 tot 30 meter hoog zijn. De rest van het ontwerp mag maximaal 14 meter hoog zijn. Plan van Architecten 2012



Het voormalige terrein van Gembeton, onderdeel van een langwerpig bedrijventrein waar vooral woningen moeten komen

Ontwerp Architecturbüro Schwalm-Theis & Bresich (A)



De containerterminal ligt in de Eemskanaalzone, een gebied aan weerszijden van het Eemskanaal dat wordt omgevormd van industriegebied naar stedelijk gebied met vooral woningen. Ontwerp: JDS Architects (DK/ B)

Groningers. 'Appartementen zijn vooral geschikt voor mensen zonder kinderen', stelt Verdonk. 'De zogeheten woonmachines van Le Corbusier, die enorme woonflats, die zijn voor gezinnen toch nergens een succes geworden? Met jonge kinderen woon je liever aan een rustige straat, met een eigen voordeur, waar je schoonmoeder kan aanbellen. En graag een tuintje, of in ieder geval meer buitenruimte dan een balkon.'

Naast de wens om gezinnen in de stad te houden, onderkent de gemeente ook andere beperkingen aan hoogbouw. 'Stapeling roept in de directe omgeving soms negatieve emoties op', is Verdonks ervaring. 'Wij zijn hier gewend om intensief met bewonersorganisaties te overleggen over nieuwbouw, we willen de stad voor iedereen prettig houden. We wilden onderzoeken hoe je verder kunt verdichten zonder fors de hoogte in te gaan.'

Relatief De mate van verdichting is in het onderzoek veelal overgelaten aan de indieners van de plannen. 'In dit stadium is de exacte dichtheid niet bepalend. We wilden vooral de creativiteit prikkelen', verklaart Verdonk. Slechts voor enkele locaties gaf de gemeente een streefdichtheid aan.

Stedelijke dichtheid is bovendien een relatief begrip. Tachtig woningen per hectare geldt in Nederland al als 'hoogstedelijk', maar een geliefde 19de-eeuwse woonbuurt als de Amsterdamse Pijp haalt er 140 en de meest recente hoogbouw aan de IJ-oeveren zelfs 175. Het zijn passende dichtheden voor de hoofdstad, die van oudsher compact is en permanent met woningnood kampt. Een metropool als Parijs zit daar trouwens, met haar middel-hoge appartementenblokken, nog ver boven.

De acceptatie van dichtheid hangt samen met het bijbehorende leefklimaat en voorzieningenniveau. Waar Parijsenaars, met een metronet en majestueuze parken onder handbereik, bereid zijn het zonder buitenruimte en parkeerplaats te stellen, en Amsterdamers grif genoeg nemen met een klein balkonnetje, wil het bescheidener geoutilleerde Groningen haar compacte laagbouw tenminste voorzien van grotere buitenruimtes en een eigen parkeerplaats.

'Wij moeten concurreren met de stadsrand', legt Verdonk uit. 'Onze populaire oude buurten, zoals Schilderswijk en Oosterpoort, halen die parkeernorm weliswaar lang niet, maar bij oude huizen accepteren bewoners dat kennelijk als een gegeven. Met nieuwbouw ligt dat helaas anders. Voor een proefgebiedje tegen het centrum aan stelden we bij wijze van uitzondering een parkeernorm van 0,5 vast. Er was geen ontwikkelaar die dat wilde maken. De norm schuift langzaam op.'

Uitschieters Met een parkeernorm van minimaal 1 en grotere buitenruimtes waren van de Groningse manifestatie geen wonderen te verwachten. Toch heeft de oproep een paar opvallende uitschieters opgeleverd, met dichtheden tot 167 woningen per hectare.

Enkele van de dichtste plannen hebben de vorm van een vierkant blok meerlaagse, aaneengeschakelde huizen. Zo'n enorm blok loopt aan de zonzijde getrappt af, waarbij elk huis een patio, terras of daktuin heeft met zon en niet al teveel inkijk. De hoge kant van het blok vormt meestal de afscherming van een drukke verkeersader, zoals de ringweg of de route waar in de toekomst de Groningse tram gaat rijden. Aan die lawaaiige zijde zijn de woningen één, twee of drie lagen opgetild, met een parkeergarage of winkels eronder, soms met nog een tussenlaag voor studentenhuisves-

ting. Aan de luwe kant hebben de gezinswoningen altijd een eigen voordeur aan een van de verhoogde 'woonstraten', die, als openbare voetgangersgebieden, ook een veilige speelruimte vormen.

Over dit type plannen, hoe slim ook, is men in Groningen niet onvoorwaardelijk enthousiast. 'Parkeren is natuurlijk hét thema bij dit soort dichtheden', stelt Verdonk. 'Maar voor een gezin is zo'n collectieve garage al snel *unheimisch*.' Garages op maaiveldniveau tasten bovendien het leefklimaat in de stad aan, terwijl ondergronds parkeren voor het 'middensegment' te duur wordt. De stadsbouwmeester acht daarom individueel parkeren op eigen terrein, al dan niet inpandig, een betere keus.

Rug-aan-rug De vormen waarin je laag en tegelijk dicht kunt bouwen blijken beperkt. Veel plannen uit de manifestatie tonen autovrije steegjes en gemeenschappelijke pleinen en binnenhoven. Ook patio's, dakterrassen en groene daken komen veel terug, net als overbouwde parkeerruimtes. Maar er zijn ook woonblokkjes die, volledig op de begane grond, fijnmazig op elkaar aansluiten als in een kashba.

Het rijtjeshuis lijkt een *evergreen*. 'Leve de rijwoning', schreef een groep ontwerpers zelfs bij hun plan. Zij experimenteerden voor de factoren dichtheid, bezonning en privacy met allerlei modellen en concluderen: 'De traditionele rijwoning komt als absolute winnaar naar voren.'

De lang verguisde rug-aan-rugopstelling is verrassend vaak benut. 'Vroeger was rug-aan-rug speculantenbouw', verklaart Verdonk het aloude taboe op de bouwvorm. 'Maar als de plek en de vorm aantrekkelijk genoeg is, kan het wel.' Zijn typologieënboek toont succesvolle rug-aan-rugvoorbeelden van oude Haagse hofjes en van recente nieuwbouw op de Amsterdamse schiereilanden Borneo en Sporenburg. 'Hier in Groningen bevat de wijk De Linie rug-aan-rugwoningen die goed verkocht zijn. Er zitten smalle straatjes tussen, waar niemand hard durft te rijden. Het is veilig voor kinderen.'

De meeste ontwerpen zijn gemaakt voor braakliggende industrieterreinen die, langs het water liggen. De watervlakte vormt een aangenaam tegenwicht voor de dichte bebouwing. Zónder dat water zouden de plannen sterk aan kwaliteit inboeten, geeft Verdonk toe.

Toch zijn er ook creatieve ideeën voor moeilijke restgebiedjes, zoals een smal parkeerterrein of een stukje grond achter bestaande woonblokken. Er zijn zelfs plannen voor een overtollige ventweg, langs een drukke toeroute tussen twee Vogelarijwijken in. 'Daar liggen nu zeven banen asfalt. Er kan een Boeing 737 landen', merkt Verdonk droogjes op. Hij weet niet zeker of woningen er de beste bestemming zijn, maar 'we hebben ons het plan gegund.'

Hoewel de gemeenteraad zich al op de ontwerpen heeft georiënteerd, moet de echte discussie nog losbranden. 'We gaan kansrijke plannen uiteraard voorleggen aan omwonenden, en uiteindelijk natuurlijk aan B&W.' Wat Verdonk betreft wordt 'zéker de helft' gerealiseerd.

Om niet voor zijn beurt te praten, onthoudt de stadsbouwmeester zich voorlopig van veto's en favorieten. Aan 'de meest originele oplossing' wil hij zich desgevraagd wel wagen. 'Dat is De Vervlechting, een Deens plan voor een voormalige containerterminal. Ze tekenen een futuristisch golvend woonlandschap met promenades en openbare tuinen bovenop de daken. We vroegen woningen, maar we kregen er een park en een jachthaven bij.' (zie foto linksonder)

Krimp en tóch verdichting

De Delftse praktijkhoogleraar woningbouw Rudy Uytenhaak is een warm pleitbezorger van verdichting. In het recent verschenen boek *Steden vol Ruimte/Kwaliteiten van dichtheid* (uitgeverij 010) stelt hij dat de politiek onvoldoende anticipeert op het toenemende ruimtebeslag in Nederland. 'Simpel gezegd wonen nu half zoveel mensen in drie keer zo grote huizen dan in 1900. Wanneer die huizen dan ook nog eens op tweemaal zoveel terrein staan, werkt dat door als een factor 12.' Uytenhaak ziet de behoefte aan woon- en privéwerkruimte nog sterk stijgen in de komende decennia, ondanks de stagnerende en plaatselijk krimpende bevolkingsaantallen.

'Het evenwicht tussen stad en land kantelt door dit alles (...)' We zullen strategieën moeten ontwikkelen om het uitdijende private areaal te herbergen in de stad.' *Steden vol Ruimte* bevat gebouwde en fictieve verdichtingsplannen van Uytenhaak, waaronder ook enkele laagbouwstudies. Bekende oplossingen als overbouwde parkeerruimte, patio's en dakterrassen komen hier terug, maar er zijn ook - meestal locatiegebonden - creatieve vondsten. Daarnaast bevat het boek vormstudies en gedragsobservaties in relatie tot lichttoetreding, privacy en uitzicht, resulterend in negen 'wetten van dichtheid.'

Uytenhaak richt zich in het boek ook rechtstreeks tot de overheid, met negen prikkelende 'maatregelen om steden ruimtelijk te versterken.' Nummer negen: 'neem in je stedenbouwkundige programma van eisen op dat woningen uitbreidbaar moeten zijn.'

Traditie Groningen is al een compacte stad. Op hetzelfde oppervlak als bijvoorbeeld Arnhem herbergt de stad veertigduizend inwoners meer. De stadsbouwmeester refereert graag aan de Groningse traditie in stadsverdichting. 'Die is al in de jaren zeventig begonnen, met Max van den Berg. Wij geloven in de stad. We hebben een prachtig ommeland dat we intact willen laten, en we hangen al decennialang de gedachte aan dat de Grote Markt onze huiskamer is. De stad moet compact zijn én herbergzaam, daar hebben wij meer dan andere Nederlandse steden op ingezet. Alle belangrijke functies moet je er kunnen vinden.'

Groningen is ook een van de weinige steden die het grootste deel van de universiteit in de binnenstad heeft gehouden, vervolgt Verdonk. 'En ook het academisch ziekenhuis en de rechtbank staan nog midden in de stad. Die drie instituten alleen bieden al werkgelegenheid aan zeventien duizend mensen.'

De stadsbouwmeester denkt dat die compacte, multifunctionele binnenstad mede het succes heeft bepaald van het wijkje De Linie. 'Het is gewoon een goddelijke plek. Als het een keertje laat is geworden in een café op de Grote Markt, dan heb je via de mooie oude wijk Oosterpoort een korte looproute naar huis.' ☺

De maquettes en plannen van de manifestatie 'Intense Laagbouw' zijn tot en met 19 juni tijdens kantooruren te bezichtigen in het gebouw van de gemeentelijke dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken in Groningen, Gedempte Zuiderdiep 98. In juni verschijnt er een boek over de manifestatie.

'Traditionele rijwoning is absolute winnaar'