

onder de bomen of boven de bomen

Discussienota hoogbouw Apeldoorn
December 2004



E L S B E T
s t e d e b o u w k u n d i g e

Noordeinde 144
2514 GP Den Haag

070 - 3503535
www.elsbet.nl

onder de bomen of boven de bomen

Discussienota hoogbouw
December 2004

In opdracht van de gemeente Apeldoorn

E L S B E T
s t e d e b o u w k u n d i g e

Noordeinde 144
2514 GP Den Haag

070 - 3503535
www.elsbet.nl

*De mens moet kunnen kiezen tussen 'wonen op de grond,
onder de bomen, of boven de bomen aan de horizon'.
Jaap Bakema in 'Van Stoel tot Stad' 1966*

La Tour Schoorsteen Pletterijweg

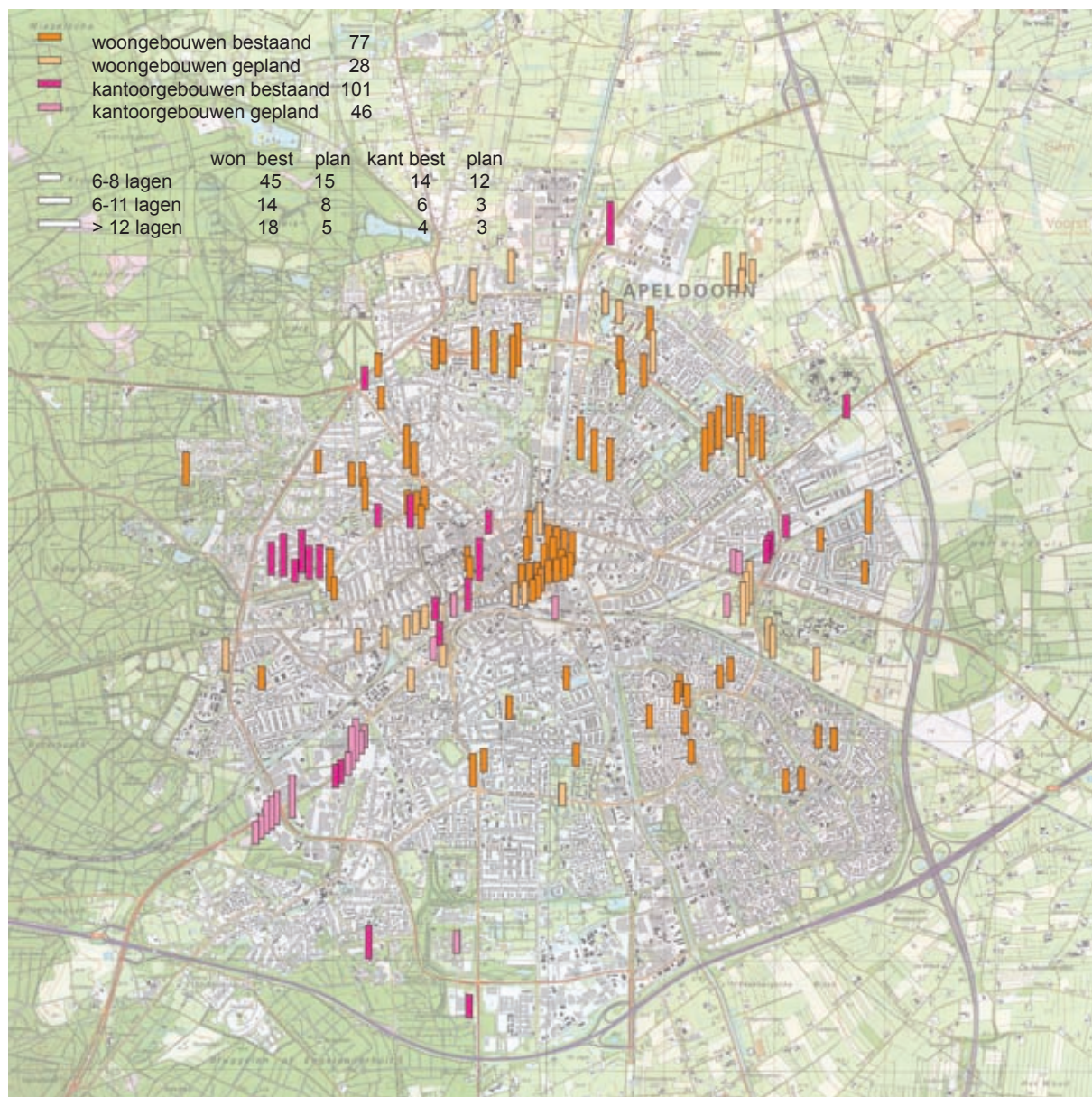
Sluisoord

De Mheen



Inhoud

Inleiding	6
Aanpak	8
Programma	
Omvang van de woningbouwopgave	10
Omvang van de kantorenopgave	12
Aard van de opgave	14
Conclusies	16
Omtrekkende beweging	
Rotterdam, Groningen, Den Helder.	18
Het stad en het landschap	20
De gelaagdheid van de stedelijke structuur	24
Koers	
De Grote Lijn	26
Het Apeldoorns idioom	28
HER	
De ontwerpogave	32
Het gebouw en het maaiveld	34
Het scenario van het thuiskomen	36
Het gebouw en de burens	38
Het ensemble	40
Bijlagen	45
Bronnen, colofon	46



Inleiding

Wie op de vijfde verdieping van het stadhuis naar buiten kijkt vraagt zich af waarom deze stad een Hoogbouwvisie wil. Er zijn niet veel gebouwen die boven de bomen uitkomen, en het Apeldoornse huisje is zo'n sterk beeldmerk en kwaliteitsmerk van de stad dat hoogbouw tot een andere wereld lijkt te horen.. De werkelijkheid is echter anders.

Op de kaart op de linkerbladzijde staan de 'hoge' gebouwen van de stad aangegeven. De bestaande, en de geplande en lopende projecten. Het is meer dan je zou denken. En vooral de geplande toename is opvallend. Voor kantoren is de toename 45% (van 101 naar 147 gebouwen) , voor woongebouwen 35 % (van 77 naar 107 gebouwen). Dat houdt in dat zich in korte tijd een grote toename in hoge gebouwen voordoet. Wat betekent dit voor de stad? Is het een tijdelijk verschijnsel of een onomkeerbare stap in de intensivering van het stedelijk gebied en daarmee een bevestiging van het ingezette beleid om zuinig met de ruimte om te gaan? En gaat die intensivering zich over de gehele stad voltrekken of in specifieke gebieden?

Hoogbouw, of in ieder geval hoger bouwen, leidt voor omwonenden vaak tot pittige discussies. Te hoog, lelijk, het gaat ten koste van privacy en zon, levert windhinder op, groen maakt plaats voor parkeerterreinen; het lijkt een bedreiging van de huidige woonkwaliteit en wordt liever naar elders doorverwezen. Tegelijkertijd begrijpt iedereen dat het noodzakelijk is om de stad te onderhouden en te vernieuwen en te blijven investeren in de wijk en de voorzieningenstructuur.

Het bestuur van de stad wil een debat over dit onderwerp en aan de hand daarvan en standpunt bepalen. Waarom wil je het in deze stad, waar wel en waar niet, hoe veel en hoe hoog, en welke kwaliteitseisen stel je aan de gebouwen.

Deze discussienota ordent de argumenten en zet een koers uit. De nota is daarmee de voorzet voor het debat.

Aanpak

De nota ordent argumenten:

Waarom

Waar wel

Waar niet

Op welke wijze

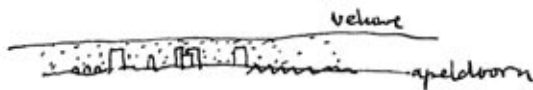
Programmatistische argumenten

De nota is gebaseerd op het bestaande beleid (Structuurvisie, SEBA, Binnenstadsplan, Woningbouwprogramma, Welstandsnota etc).

Het bestaande beleid, de lopende én toekomstige ontwikkelingen worden bijeen gezet, tegen het licht gehouden en in kaart gebracht. De aard van de veranderingen in de stedelijke structuur wordt daardoor afleesbaar en benoembaar. Dan is er nog geen hoogbouwvisie, maar dan is wel duidelijk wat vanuit de stedelijke structuur en het stedelijk programma het gezamenlijk vertrekpunt is

Ruimtelijke argumenten

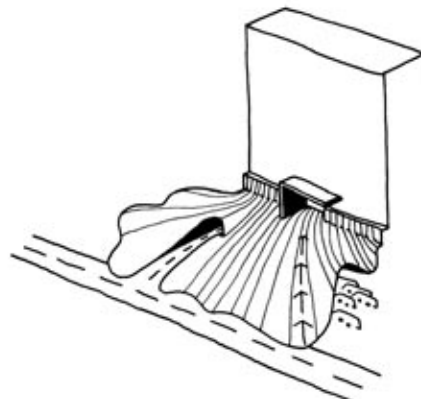
Hoogbouw maakt altijd deel uit van verschillende werelden



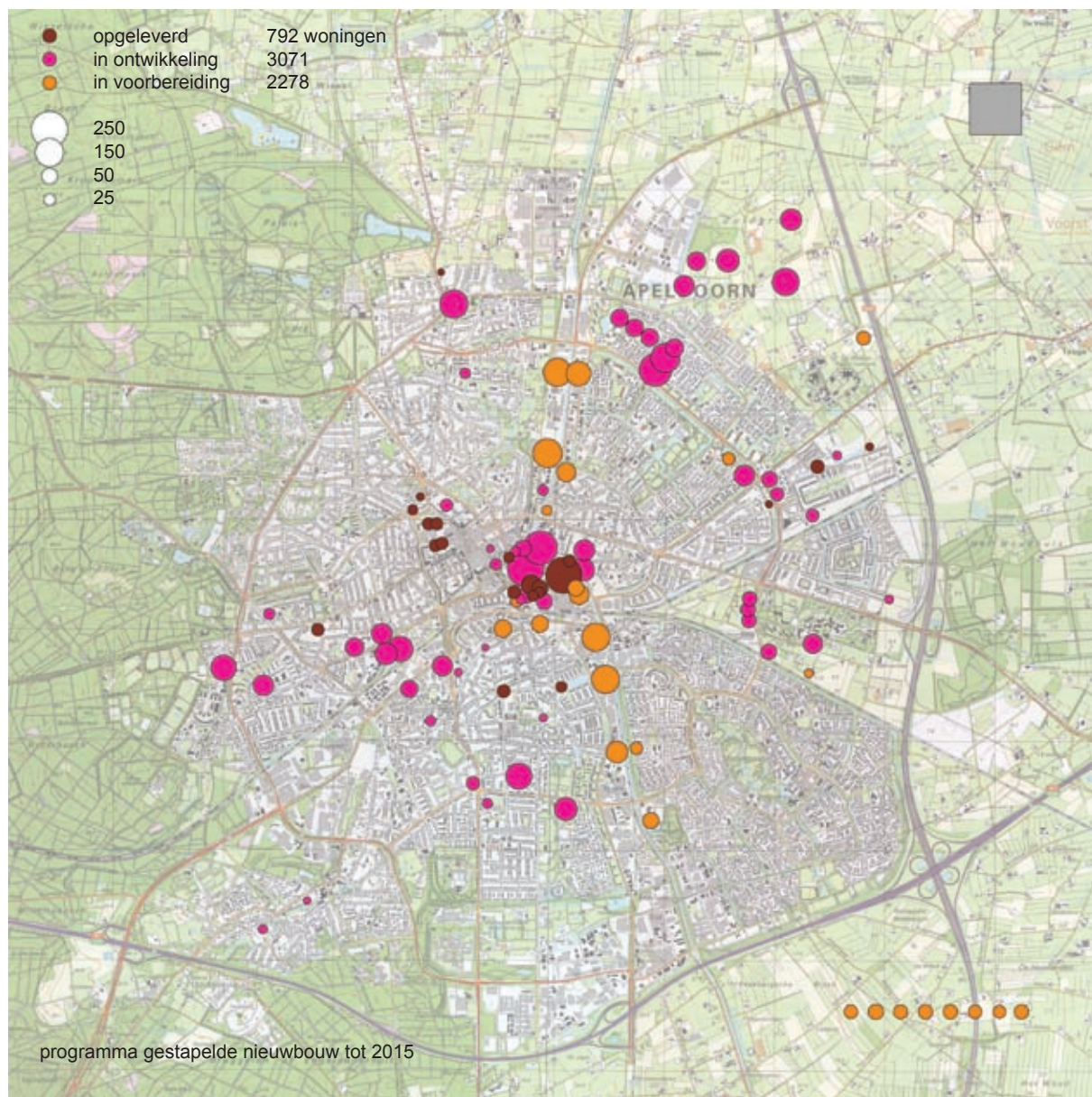
Het gebouw vormt samen met de andere hoge gebouwen de skyline van de stad en is zichtbaar op grote afstand.



Het gebouw is vanuit veel verschillende plekken in de stad zichtbaar en hecht zich daarmee aan een omgeving waar het in feite niet staat. Hoogbouw laat iets zien van de structuur van de stad.



Het gebouw/ensemble neemt hoe dan ook een positie in ten opzichte van de gebouwen daarnaast en organiseert de directe ruimte rondom en onder het gebouw.



Programma

De omvang van het woningprogramma:

Het woningbouwprogramma tot 2020 omvat

15.500 nieuwe woningen

Op basis van de woningvraag zal 40 % daarvan uit appartementen bestaan: 6.220 appartementen

Hoe veel is dat?

Stel dat alle appartementen gerealiseerd worden in woontorens zoals de drie aan de oever van het Apeldoorns kanaal.

Die zijn 11 lagen hoog en bergen ca. 30 appartementen per stuk. Dat zijn

207 torentjes

Bij die 6.220 appartementen horen 1,5 keer zoveel parkeerplaatsen:

9.330 parkeerplaatsen

dat is totaal $9.330 \times 25 \text{ m}^2 = 23,3$ hectare parkeergelegenheid.

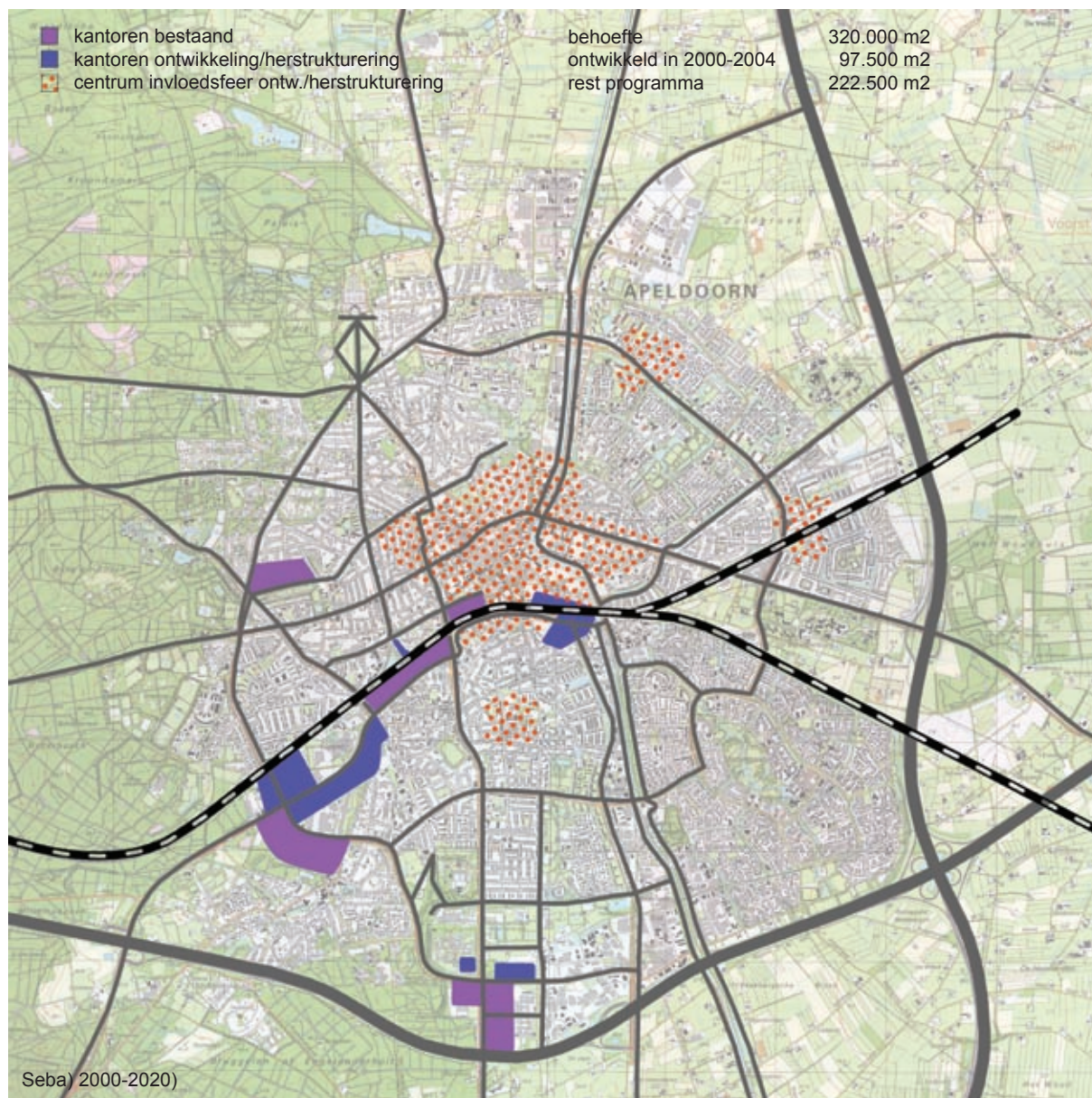
Dat is zoveel als de helft van de binnenstad.

De vergelijking maakt de **omvang** van de opgave zichtbaar.

De mate van intensivering is afleesbaar op de linkerbladzijde: de projecten zijn weergegeven alsof ze een dichtheid hebben van 30 won/ha.



23,3 ha binnenstad



De omvang van het kantorenprogramma:

De geraamde behoefte tot 2020 omvat	320.000 m2 bvo
inmiddels is gerealiseerd:	97.500 m2
nog te realiseren	222.500 m2

La Tour bevat 14.000 m2 bvo.

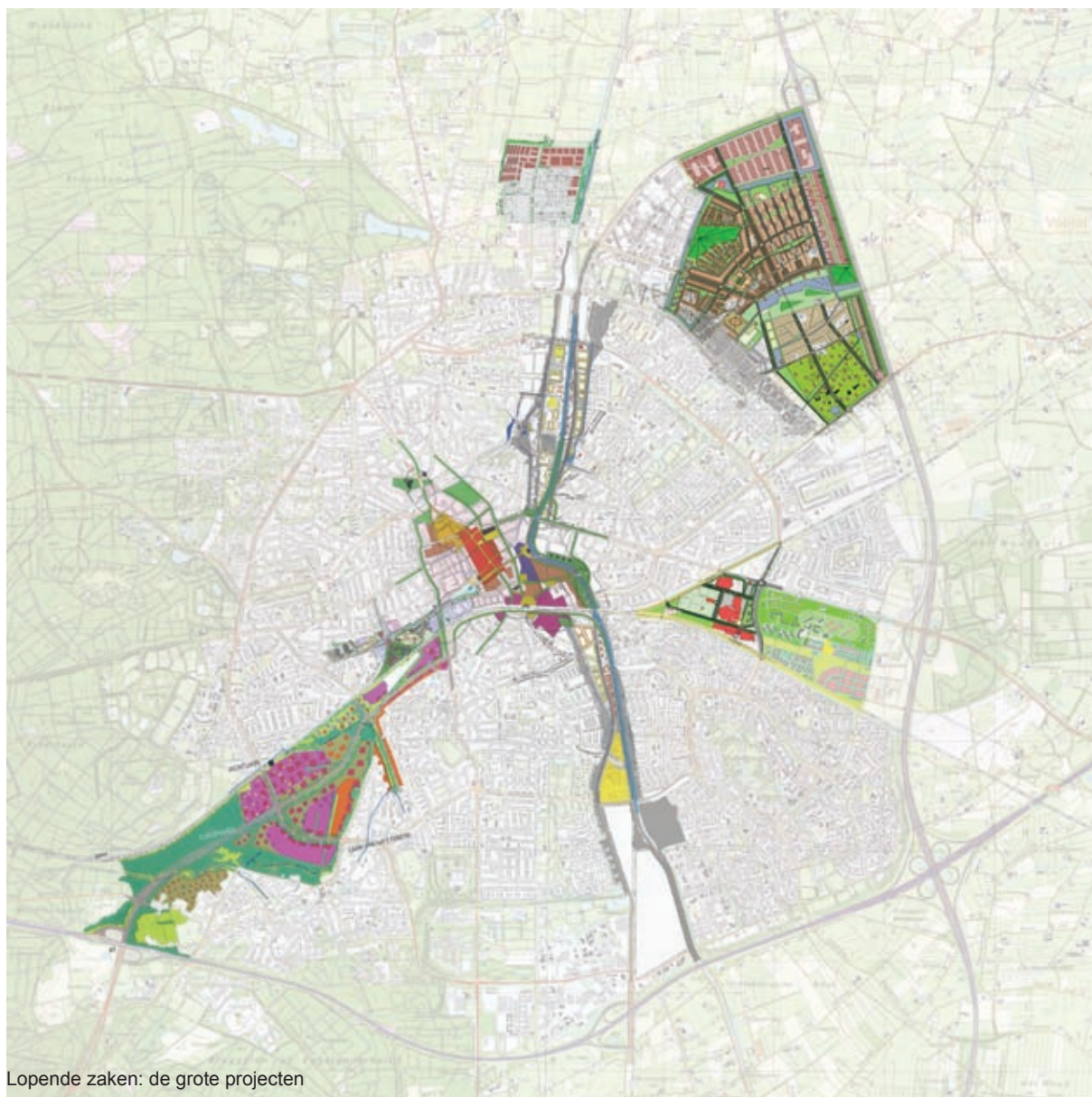
Het nog te realiseren programma is voor te stellen als	16 La Tours
Bij een parkeernorm van 1pp/125 m2: 1780 parkeerplaatsen	4,5 ha. parkeervoorzieningen.

De Apeldoornse markt leert dat de grote meerderheid van de bedrijven de voorkeur heeft voor een eigen gebouw. Grote gebouwen met gebouwde parkeervoorzieningen voor grote gebruikers (verzekeraars, belastingdienst), en het merendeel kleine gebouwen met het parkeren op maaiveld. Weinig risico, maar ook een weinig efficient grondgebruik.

Het programma doorgerekend naar de doorsnee omvang levert :

3 lagen hoog, 3000 m2 bvo	74 gebouwen
---------------------------	-------------

het grondoppervlak van La Tour is 25 x 36 meter = 900 m2	1,44 ha totaal
het grondoppervlak van een doorsnee kantoor is 1000 m2	7,4 ha totaal = 5x zoveel.



Lopende zaken: de grote projecten

De aard van de opgave

Apeldoorn breidt nog steeds uit , maar het eind van de mogelijkheden binnen de fysieke grenzen van de snelwegen is in zicht. Na Zuidbroek is het klaar. Vernieuwing en herstructurering zullen steeds meer de boventoon gaan voeren.

Bij herstructurering op de schaal van de stad, zoals de Kanaalzone en het Stationsgebied en de Zuidwestpoort, worden niet alleen gebouwen vervangen en veranderd en het stedelijk programma geïntensifieerd maar wijzigt ook de structuur van het gebied en de manier waarop het aan de stad vastzit. Dit zijn de grote projecten die de stad in de structuurvisie heeft uitgezet.

Naast de grote herstructureringsopgaves, maar op een veel kleinere schaal, speelt de vernieuwing en uitbreiding van winkelcentra en verzorgingstehuizen en de herontwikkeling van oude bedrijfs- of schoollocaties.

Vernieuwing, hergebruik en herstructurering is ingewikkelder dan bouwen in het weiland. Er moet worden gesloopt, de rommel moet uit de grond, het is duurder en het proces is ingewikkelder; er zijn meer partijen en meer bureaus bij betrokken.

Er wordt ook niet meer een geheel nieuwe wereld gemaakt, maar nieuw staat naast oud. Dat vraagt en ander soort aandacht en precisie.

Intensivering van de stad is niet los te zien van gebouwde parkeervoorzieningen.

In het dubbel grondgebruik schuilt de grote aantrekkingskracht van gestapeld bouwen: parkeren onder de grond en het maaiveld vrijgespeeld voor andere zaken, zoals een plein, winkels, scholen en publieke voorzieningen of een plantsoen of mooie waterkant.

De praktijk van de haalbaarheid is minder zonnig: een ondergrondse parkeerplaats kost ook in Apeldoorn nog altijd meer dan ie opbrengt. Er zit dus altijd verlies op.

De haalbaarheid van dubbel grondgebruik bij hoogbouw vraagt om het inventief combineren van programma's en de mogelijkheden van het terrein.

Het kost meer geld en meer moeite, maar kost minder grond, en levert meer ruimte op.

Het zwaartepunt van de programma's ligt in het Centrum en langs de Zuidwestentree. Het zijn geen nieuwe gegevens, maar het voorstelbaar maken van de omvang van de opgave middels de 'toren-rekensom' laat zien dat de intensivering van de stad geen optie meer is maar een gegeven, en dat het beeld van de stad onherroepelijk gaat veranderen.



Conclusies

De voorgaande bladzijdes hebben de omvang van de bouwopgave en de onomkeerbare intensivering van de stad verduidelijkt, maar er rolt niet vanzelf een hoogbouwprogramma voor de stad uit.

De functionele, programmatische en exploitatieve argumenten op zich bieden niet voldoende 'massa' voor de stap naar hoogbouw. Het hele woon - en kantorenprogramma, inclusief de gebouwde parkeer-voorzieningen kan ook binnen compacte laagbouw (tot 7 lagen) gerealiseerd worden.

Hoogbouw moet niet, het kan.

Hoogbouw is één van de mogelijkheden om het gebruik van de ruimte te intensiveren, om meer mensen op eenzelfde oppervlak te huisvesten, te laten werken, en de stedelijke economie te laten draaien.

In vergelijking met compacte laagbouw is hoogbouw een middel dat de ruimte van de stad kan structureren en wat tot een grotere ruimtelijke diversiteit kan leiden.

Hoogbouw is een sterk middel, dat precies moet worden toegepast.

Het kan even ingrijpend zijn voor de mentale kaart van de stad als een nieuwe verbindingsweg.

Het kan een brug slaan tussen een specifieke plek en de structuur van de stad.

Niet bang zijn voor het beest maar het goed leren kennen en dressereren.

Dat is een verantwoordelijkheid van de overheid, en niet van de markt.

Voor een stad die zuinig met schaarse grond om wil gaan en een breed assortiment woningen wil voeren (Rotterdam vergelijkt de marktpositie van haar hoogbouw met die van de Amsterdamse grachtengordel) is hoogbouw een boeiend programmaonderdeel, waar de stad op kan en wil sturen



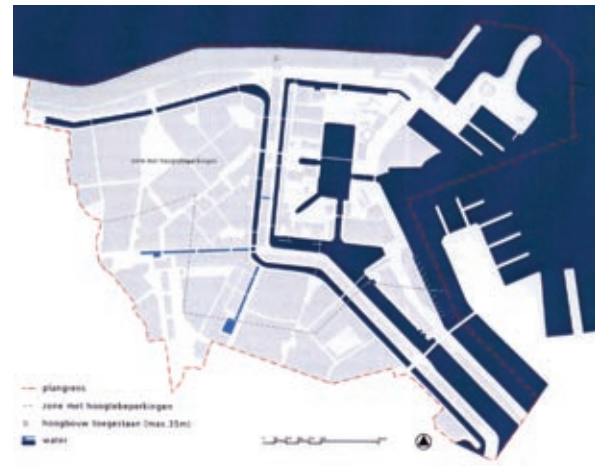
Rotterdam Hoogbouwbeleid 2000-2010



1949-1960	40 -60 m (Hilton, Dijkzigt)
1967-1978	50-95 m (Technikon, Woudestein)
1984-2000	70-151 m (Beurs, Delftse Poort)
2000-2010	70-185-??? m.



Hogbouwbeleidskaart Groningen



Structuurplan binnenstad Den Helder

Omtrekkende beweging

Rotterdam, Groningen en Den Helder; tijd, verantwoording en landschap.

Hoe wordt er in andere steden over hoogbouw gedacht, en welke sturingsmiddelen worden gebruikt? Dat verschilt per stad. Aan de hand van Rotterdam, Groningen en Den Helder worden drie verschillende aspecten naar voren gehaald.

Rotterdam: neem de tijd. (en bouw aan een heel landschap in plaats van alleen de eerste rang)

Rotterdam heeft een indrukwekkende skyline. Die skyline is niet opeens uit de grond geschoten maar is het resultaat van vier generaties her- en verbouw van de verwoeste binnenstad. De open structuur van de naoorlogse stad wordt stap voor stap geïntensiveerd. De voor Rotterdam zo typerende 'tribune' van gebouwen is steeds verder uitgebouwd. En er is bewust op gestuurd dat de hoogste gebouwen niet pal aan de rivier staan maar meer op de achtergrond, zodat de stad vanaf de Maasboulevard werkelijk oprijst achter de bocht in de rivier.

Groningen: projectspecifieke verantwoording

Platte stad in een plat ommeland. Elk hoog gebouw is direct vanaf grote afstand te zien en is bepalend voor het gezicht van de stad. De stad heeft aangegeven waar hoogbouw gewenst is. De bijdrage aan het stadsbeeld en de gevolgen voor de omgeving worden in beeld gebracht met een hoogbouweffectrapportage. Er zijn geen algemene criteria maar elk elk initiatief heeft een specifieke verantwoordingsplicht. (Hoge bomen vangen veel wind, de vervuiler betaalt, wie groot wil zijn moet mooi wezen)

Den Helder: de eerste rang is van de stad en niet van een gebouw.

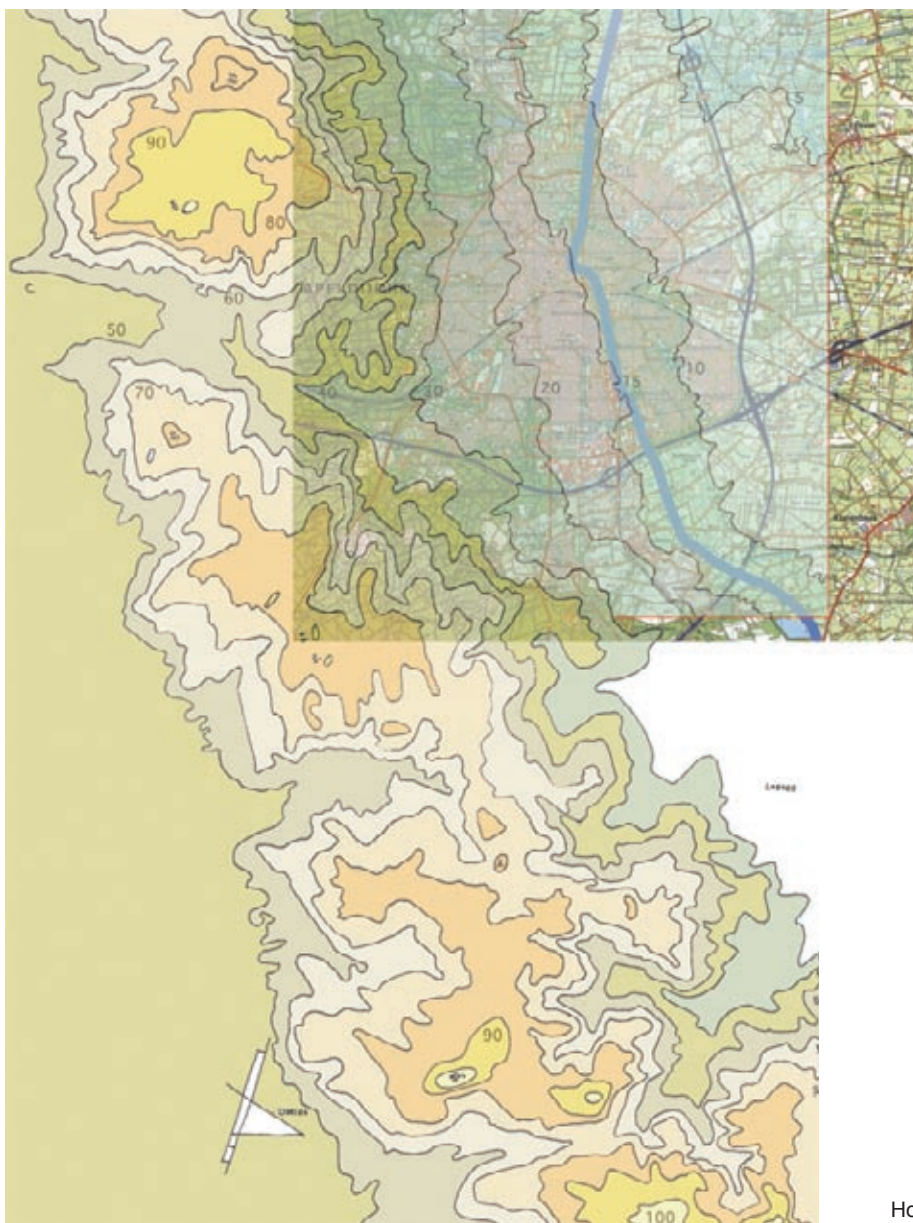
In de structuurvisie voor de Binnenstad is een contourlijn aangegeven: pas achter deze lijn mag er hoger dan 40 meter gebouwd worden. Met deze bijzondere beslissing wordt hoogbouw op afstand van de Dijk langs het Marsdiep gehouden. Zo blijft de maat van het water en de afstand tot Texel onaangetast.

Een gelaagde opbouw, zowel ruimtelijk als in de tijd, een specifieke in plaats van een algemene toets, en het erkennen van wat het grootste moet zijn; Deze thema's zijn voor Apeldoorn interessant.



De Stad en het landschap

Apeldoorn ligt niet aan zee maar aan de voet van de Veluwe. Het is een van de grootste landschappen van Nederland. De stad ligt tegen een lange, noord-zuidgerichte rug met een kimhoogte tussen de 100 en 70 meter. Ten westen van Apeldoorn, waar de spoorlijn en A1 de Veluwe doorsnijden, is het een meter of 60 hoog. Moet er vanaf de Veluwe iets te zien zijn van de stad?



Hoogtelijnen Oostelijke Veluwerug



Uitzicht vanuit La Tour richting Veluwe



Uitzicht vanuit La Tour over de noordelijke Veluwezoom



Uitzicht vanuit La Tour over de stad en het IJsseldal



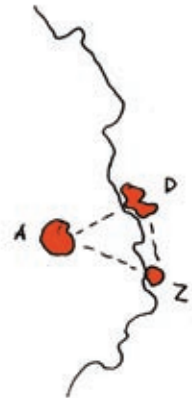
Apeldoorn aan de snelwegen



aan de Veluwe



aan de Veluwezoom



in het IJsseldal

Het zicht op de skyline van een stad ontvouwt zich op afstand; bij de benadering en de omzwerving. Een visie op hoogbouw is ook een visie op de encenering van de benadering en op de verschillende posities van de stad ten opzichte van de omringende landschappen.

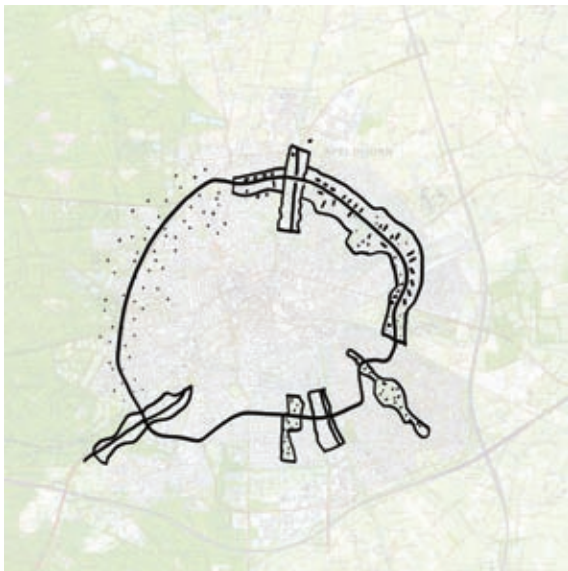
Misschien moet de stad haar mouwen opstropen richting Zutphen en Deventer, zich terughoudend opstellen ten opzichte van de dorpen aan de Veluwezoom, onvindbaar zijn vanaf de Veluwe en langs de snelwegen afwisselend verschijnen en verdwijnen.



Hoofdinvalswegen, spoorlijnen, stadscentrum



Radialen van de stad



Stadsring



'Binnenkamers'



Alle thema's bij elkaar: onleesbaar, ruis.

De gelaagdheid van de stedelijke structuur.

Hoogbouw kan de structuur van de stad versterken en meer leesbaar maken.
Maar waar en hoe? De structuur van Apeldoorn biedt veel aanknopingspunten.

Bijvoorbeeld:

Hoofdinvalswegen, spoorlijnen en stadscentrum

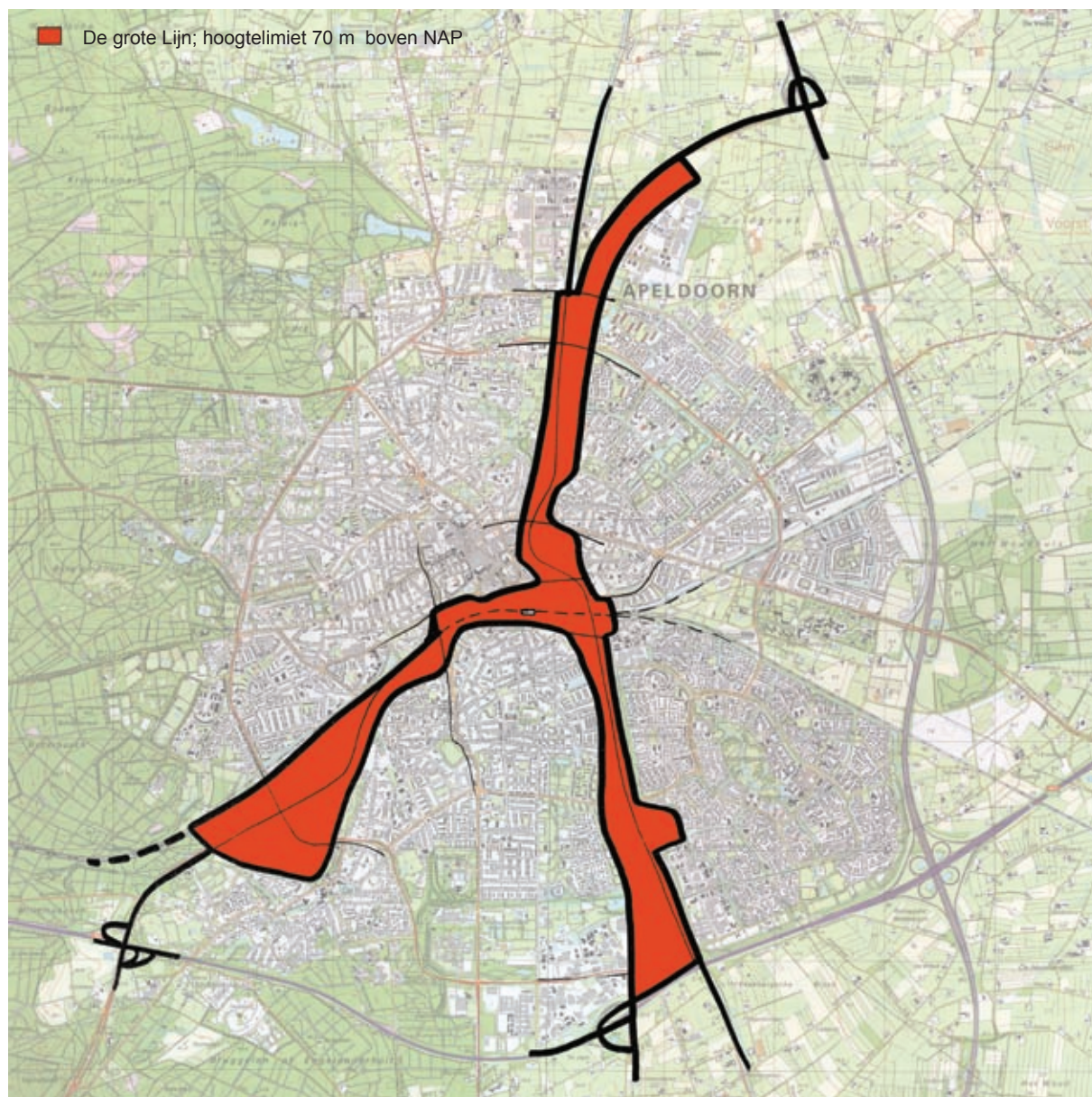
De radialen van de stad

De Stadsring

De 'binnenkamers' van de stad

Allemaal bij elkaar is het te veel. Dat leidt tot ruis in plaats van versterking.

Op deze schaal is het zinvol om structuur, programma en stedelijke dynamiek over elkaar heen te leggen en te zien waar zaken bij elkaar komen en of er een patroon te destilleren valt.



Koers

De Grote Lijn

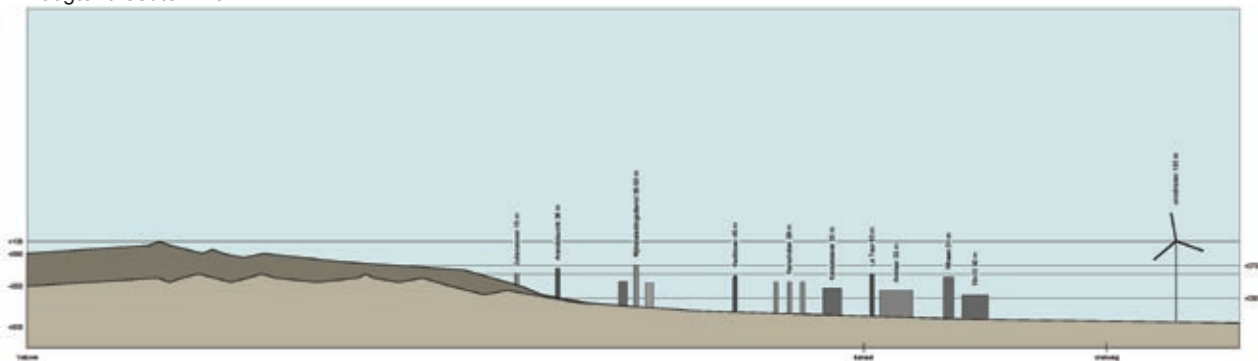
De grote herstructureringsprojecten van de stad liggen aan de grote invalswegen en aan de Zuid- en Oostrand van de Binnenstad: Kanaalzone, Zuid-Westpoort en het Stationsgebied.

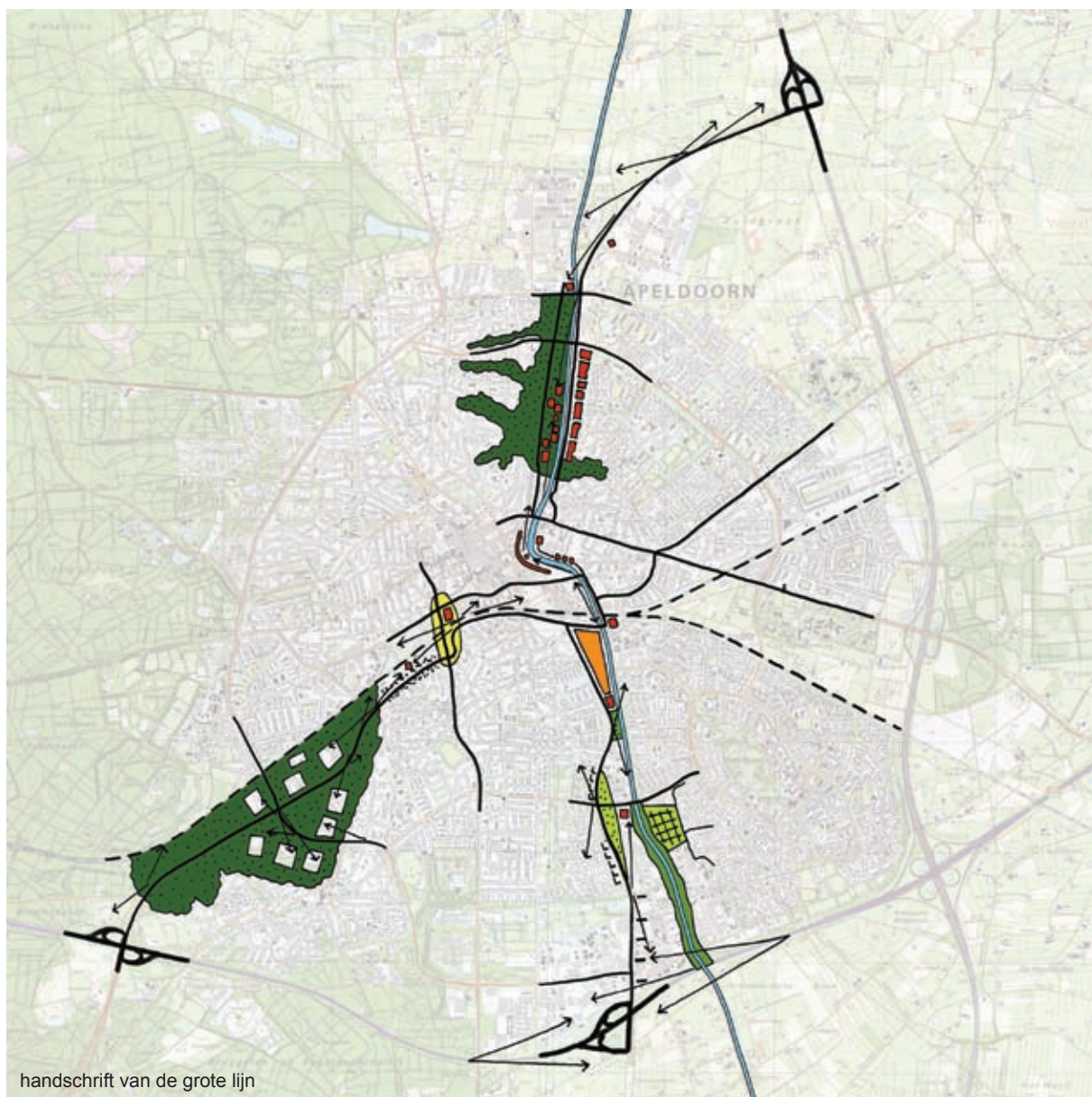
In deze zone wordt het stedelijk programma geïntensiveerd en wijzigt ook de structuur van het gebied en de manier waarop het aan de stad vastzit.

Hier wordt een ander Apeldoorn gemaakt, en een schaa sprong. Dit is de zone waar hoogbouw op zijn plek is. Hier kan stap voor stap aan een Apeldoornse skyline gewerkt worden en aan de nieuwe stadsentrees.

De Grote Lijn maakt zich breed naar het IJsseldal en smal is naar de Veluwezoom. Er geldt wel een hoogtebeperking: niet hoger dan de Veluwe; niet hoger dan 70 meter boven NAP. Zo vormt de Veluwe vanuit het IJsseldal altijd de dominerende achtergrond van de stad.

Doorsnede over de stad en de Veluwe.
hoogte: breedte = 10:1

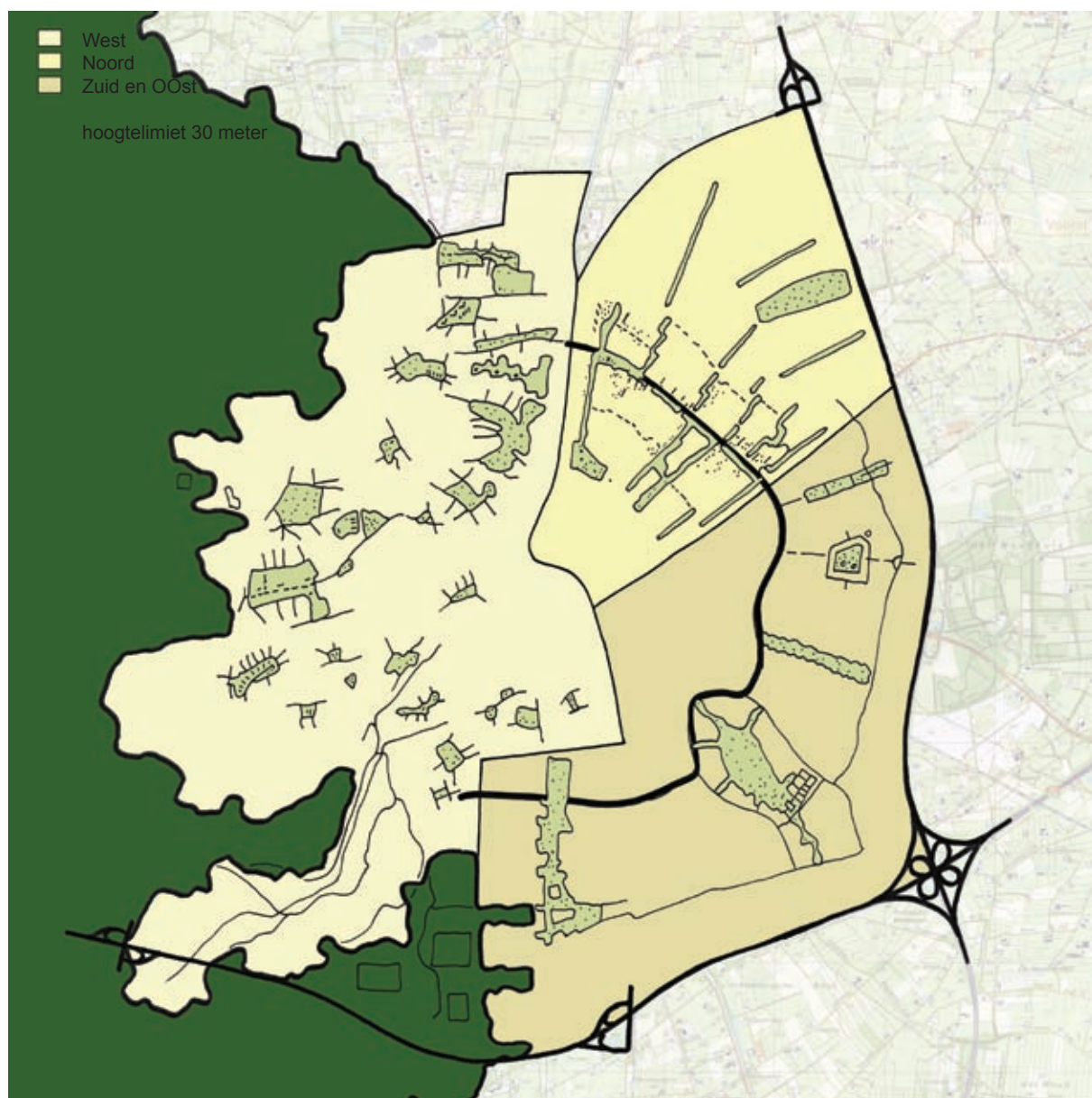




Het handschrift van de Grote Lijn:

In de plannen die er nu liggen voor de grote projecten tekent zich al een eigen handschrift af:

De hoogbouw wordt niet stijf langs de routes geplakt maar landschappelijk precies geplaatst ten opzichte van zichtlijnen, voorgrond en achtergrond, en passend bij de karakteristiek van het specifieke deel.



En Buiten de Grote Lijn?

Daar heeft de stad een andere dynamiek, de fysieke vernieuwing van de stad speelt op een veel incidentelere en kleinere schaal en wordt in de bestaande structuur gepast.

Vernieuwen van winkelcentra, woongebouwen, verzorgingstehuizen, herontwikkeling van voormalige school- en bedrijfslocaties. De intensivering moet meestal binnen een veel fijnmaziger ruimtelijk stelsel worden ingepast.

In deze situaties leidt hoog en hoger bouwen vaak tot hoog oplopende emoties. Te hoog, lelijk, het gaat ten koste van privacy en zon, levert windhinder op, groen maakt plaats voor parkeerterreinen; het lijkt een bedreiging van de huidige woonkwaliteit en wordt liever naar elders doorverwezen.

Maar aan de andere kant begrijpt iedereen dat de vernieuwing van bijvoorbeeld een zorginstelling een maatschappelijk belang dient en dat de buurt baat heeft bij de vernieuwing van een winkelcentrum.

Er moet dus wel degelijk per buurt ruimte zijn voor vernieuwing, maar niet op elke plek en niet op elke manier. Het vraagt om grote precisie. Een vernieuwingsoperatie die alleen de zorginstelling, winkelcentrum of woongebouw bedient maar de omgeving beroofd achterlaat is geen goede ontwikkeling.

Het Apeldoorns idioom

De wijken in Apeldoorn hebben een eigen karakteristiek idioom.

In West wordt 'huisjesland' om de ca. 300 meter afgewisseld met een plantsoen, bosje of landgoed.

Een groene pit met vaak bijzondere bebouwing temidden van de kleine woonstraten.

In Noord vormen plantsoenen en watergangen een samenhangend weefsel dat de wijk structuur en richting geeft. In Zuid en Oost heeft elke wijk een eigen groene kern die langs de stadskant aan de Stadsring grenst en langs de buitenkant aan een verbindende langzaamverkeersroute.

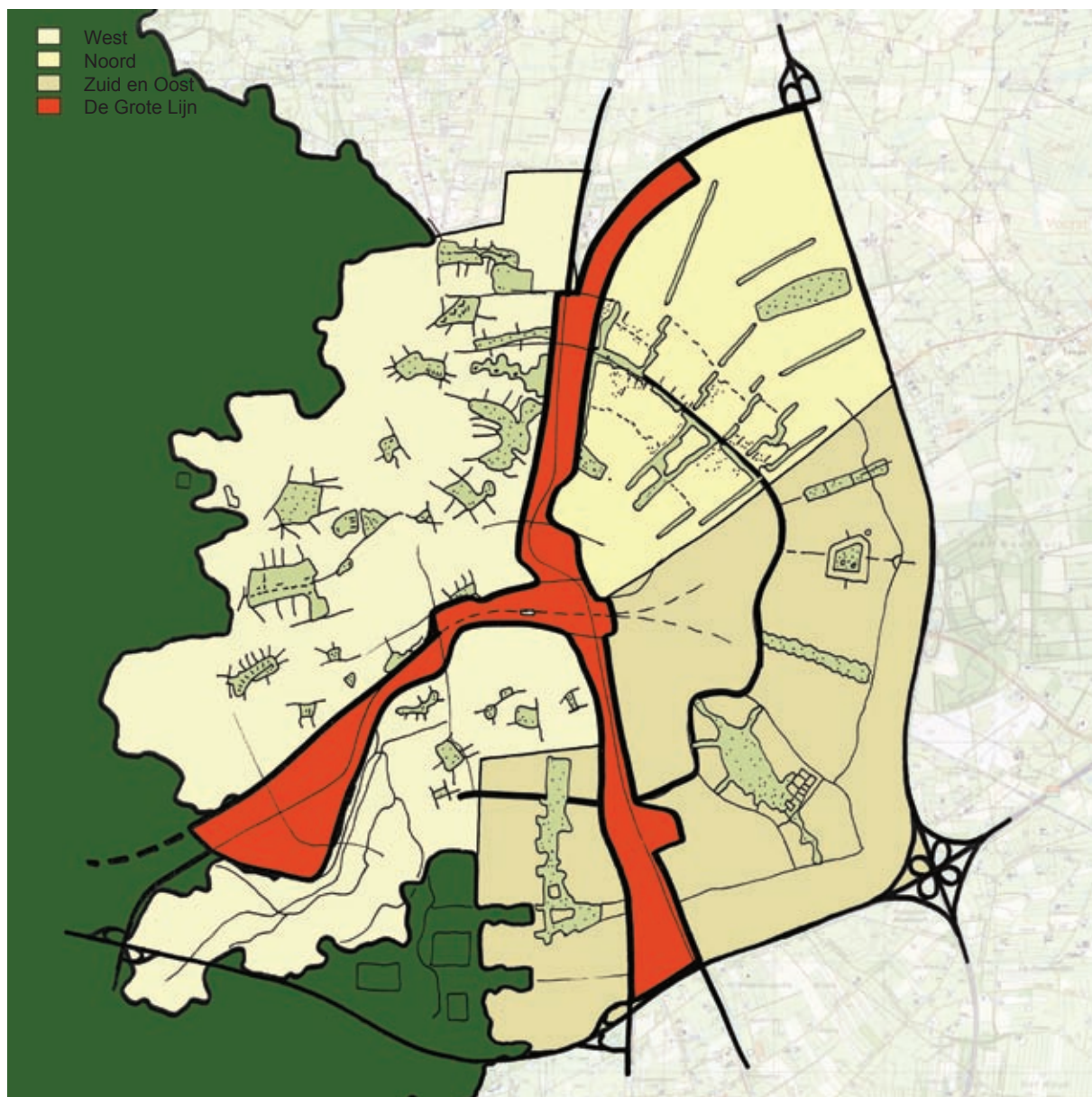
Het landschappelijk verschil tussen Oost en West is mooi zichtbaar: West ligt op de flanken van de Veluwe, de groene pitten liggen verborgen in het interieur van de wijk. De rest van de stad maakt het groen juist onderdeel uit van de hoofdstructuur van de wijk.

Dit karakteristieke idioom maakt de verschillen leesbaar en verzorgt de grotere maat en de oriëntatie in de wijken.

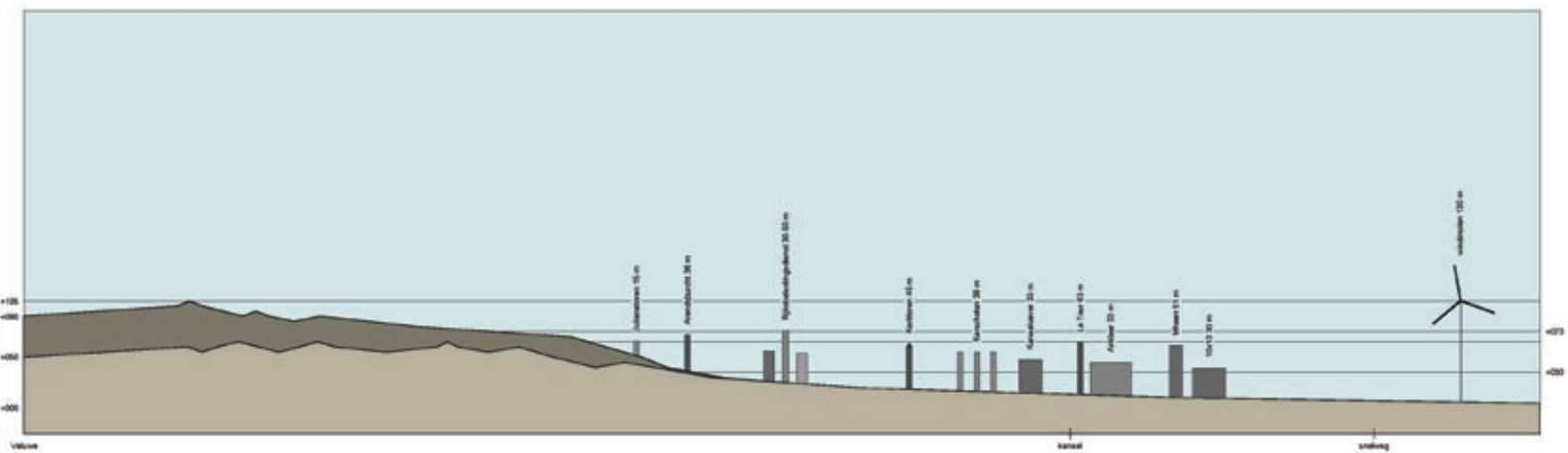
Als er hoogbouw komt buiten de Grote Lijn, dan zoekt het aansluiting bij dit idioom, dan hecht het zich aan die grotere maat (Niet Erin Maar Eraan!). Zorgvuldig, precies en in een goede verhouding tot de omgeving. Als verhelderend accent in de hoofdstructuur in Oost, en als verbijzondering in het groene interieur van West. En ook hier geldt een limiet: niet hoger dan 30 meter.

Op welke manier

De vragen die aan het gebouw en het ensemble moeten worden gesteld zijn verder uitgewerkt in het volgende hoofdstuk.

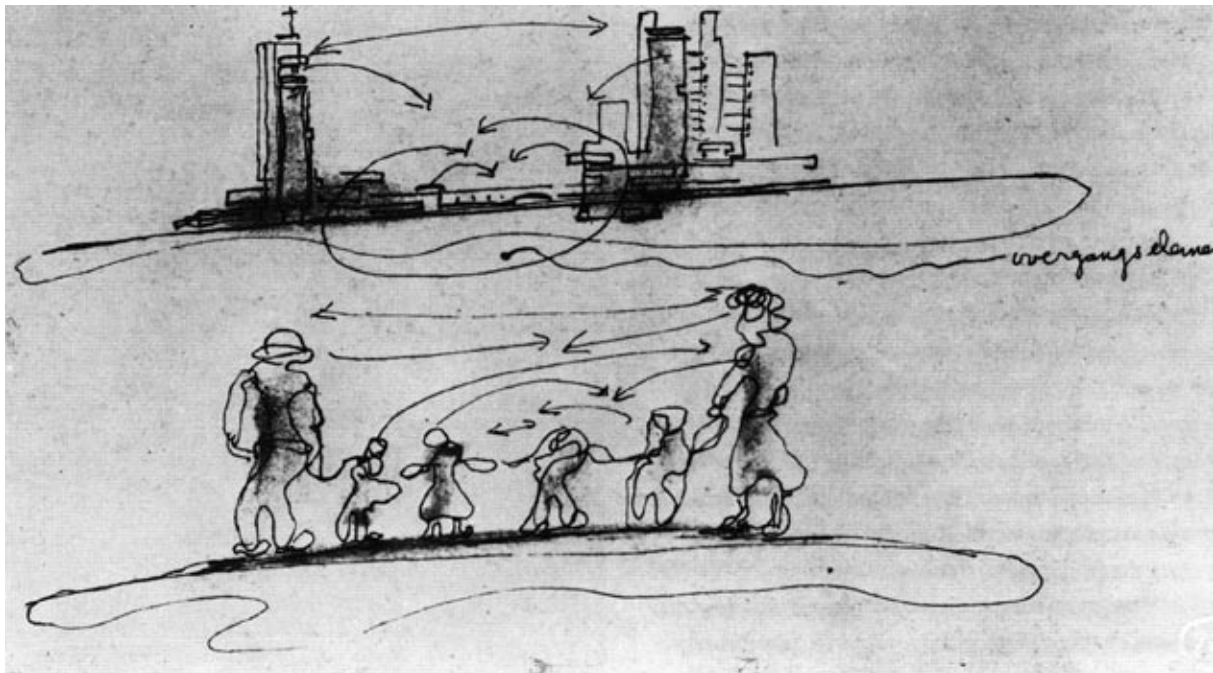


Doorsnede over de stad en de Veluwe met hoogtelimieten van 30 en 70 meter
Hoogte:breedte = 10:1



De mens moet kunnen kiezen tussen
'wonen op de grond, onder de bomen,
of boven de bomen aan de horizon'.
De kleine maat is verbonden met
de grootschalige structuur. En Van
den Broek en Bakema zorgen
in hun ontwerp altijd voor een
'overgangsstuk', een versnellingsbak
tussen klein en groot.

Arie van der Krogt over van den Broek en
Bakema in NRC 25-2-2000



Ontwerpopgaven

De hoogbouweffectsrapportage

Hoe hoger het gebouw, hoe mooier het moet zijn (Welstandsnota Gouda).

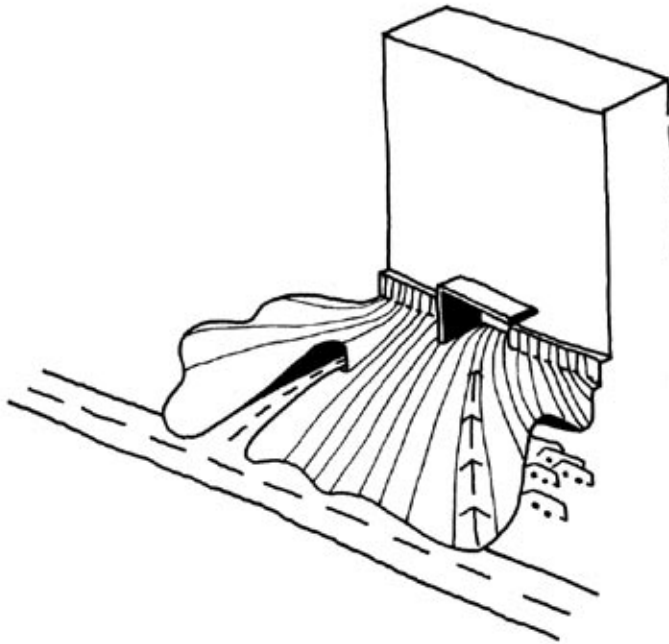
Wat is mooi en wat is mooier?

Het ontwerp van een groot en hoog gebouw vraagt om een bijzondere aandacht omdat het gebouw deel uit zal maken van meerdere, en al bestaande omgevingen.

Het staat niet op zichzelf maar neemt een positie in ten opzichte van de burelen, is op andere plaatsen in het straatbeeld zichtbaar, en werkt mee in de skyline van de stad. Hoogbouw maakt hoe dan ook onderdeel uit van verschillende ensembles die zelden of nooit in een hand ontworpen zijn. De kwaliteit van het gebouw moet ook vanuit die deelname aan verschillende ensembles ondervraagd worden.

Het gebouw en het maaiveld

Parkeren en toegang tot het parkeren
Vormgeving entree
Bergingen, fietsenstalling, vuilopslag
Vormgeving plint
Inrichting maaiveld
Voorkant, zijkant, achterkant
Aansluiting op het openbaar gebied
Benadering van het gebouw
Erfafscheiding
Verlichting





Plint: twee meter brede haag als zoom en afstandhouder



Aandacht voor de ondergrondse wereld: de Haagse tramtunnel is een feestelijke aankomsthal



Parkeergarage als tuinpaviljoen



Hoezo dode plint? Twee verdiepingen parkeren en bergingen en toch een wonderschoon geheel.



Parkeren onder kantoren: half verdiept, als verbindende sokkel onder de drie verschillende gebouwen...



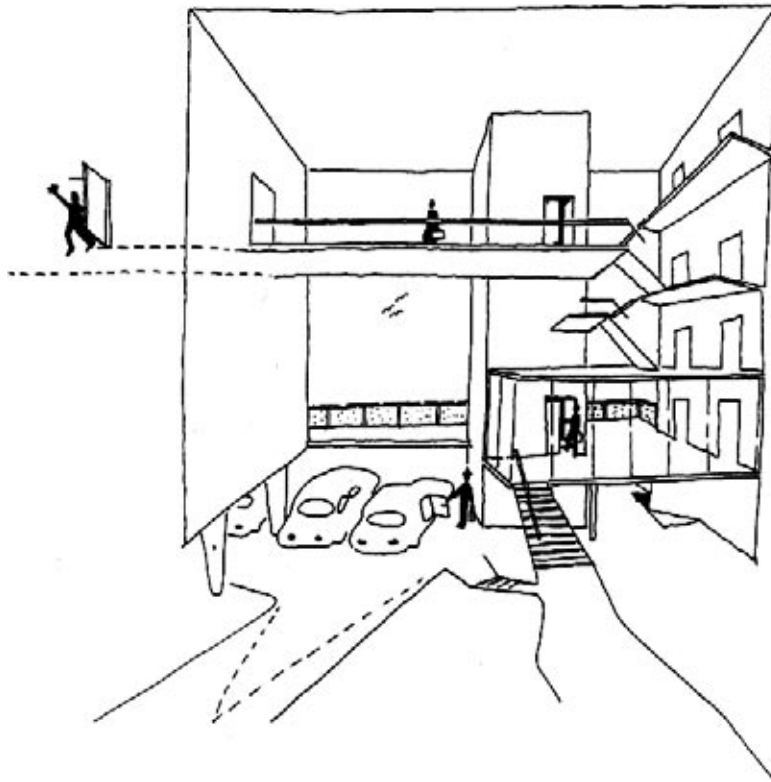
En half opgetild daartussen de entree als balkon aan het park.

'Het scenario van het thuiskomen'

De ruimtelijke kwaliteit van de verkeersruimte in het gebouw.

De ruimtelijke kwaliteit van de plattegrond, het uitzicht en de buitenruimte

Privacy





Het gebouw en de buren

minimaliseren van hinder veroorzaakt door schaduw en wind
waarborgen van voldoende lichtinval en privacy
waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte
vormgeving van de erfgrans





Kersschoten: Het plantsoen vormt de 'bemiddelaar' tussen 12 en 2 lagen. Prachtig ensemble.



De Mheen: barre landing, rommelige ruimte, ruimtelijke structuur valt door herhaald verbouwen uiteen, beeld wordt bepaald door containers en achterkanten



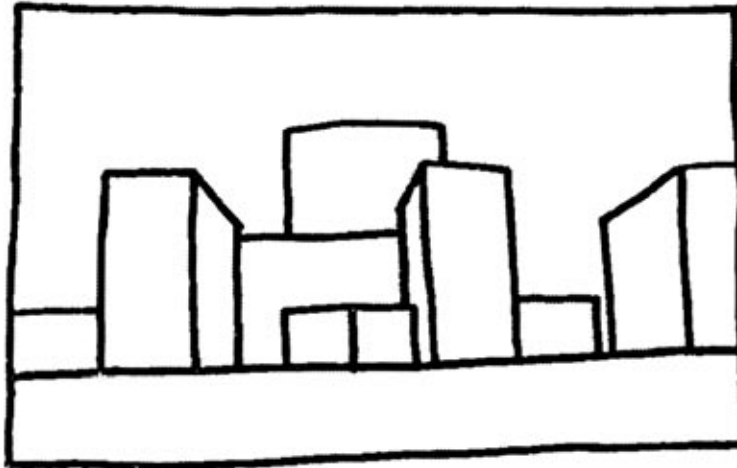
De rij eengezinswoningen kijken tussen de woontorens (scherm/filter) uit over de ruimte van het kanaal.
De opstaande rand van de Parkeergarage zoomt de ruimte mooi af; het kanaal ligt achter en niet aan de straat.

Het ensemble

Samenhang tussen het gebouw en de omgevingen waar het deel van uitmaakt.

Hoogbouw maakt altijd deel uit van verschillende werelden.

Het gebouw vormt samen met andere hoge gebouwen, masten en bomen de skyline van de stad en is zichtbaar op grote afstand. Het gebouw is ook vanuit veel verschillende plekken in de stad te zien en hecht zich daarmee aan een omgeving waartoe het in feite niet staat. En het gebouw neemt een positie in ten opzichte van de gebouwen daarnaast en beïnvloedt de directe omgeving om en onder het gebouw.





Brinkflat vanaf het station



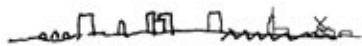
Brinkflat vanaf de markt



Brinkflat vanuit de Kanaalstraat



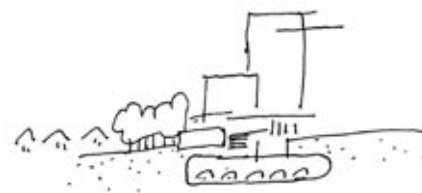
Brinkflat vanuit de Brinklaan



skyline



zicht op de stad



ensemble



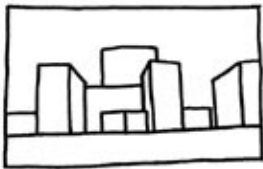
Het 'slechte gebit' rechts en het strenge gebouw van Den Haag CS worden door de gevel van de Hoftoren daarachter tot een prachtig ensemble bijeengebracht.



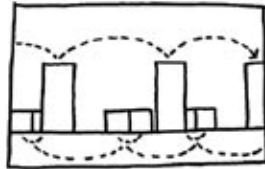
Schouwburgplein Rotterdam: niet de hoogte van de gebouwen is van belang, maar de totale compositie van verschillende volumes, texturen en materialen.



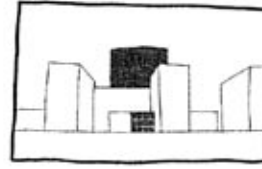
Apeldoornse specialiteit: in het bos.



vorm



serie, regelmaat en herhaling



schaalcontrast en overeenkomst



belijning van gevelconcept

bron: Kleur Rotterdam



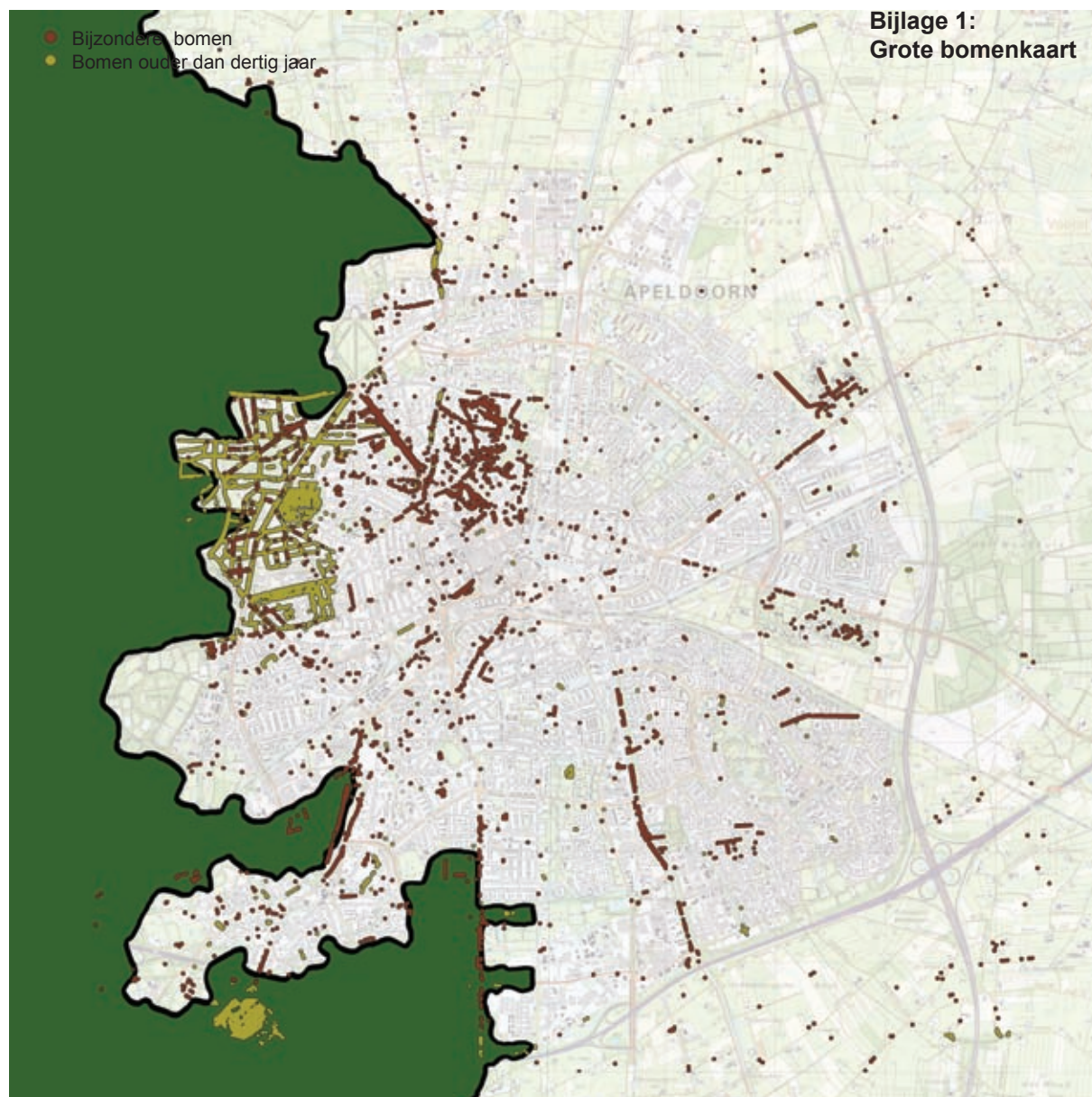
Plantsoen als bemiddelend landschap tussen toren van 12 lagen en woningrijtjes van 2 lagen hoog (Kersschoten Apeldoorn).



Sterk ensemble door herhaling en distantie: vier rode torens aan de rand van het kanaal.



Westewagenstraat Rotterdam: meerdere handschriften uit verschillende periodes; mooie balans tussen verschil en overeenkomst (zie tekeningen hierboven).



Bijlage 2

De kwaliteit van de gestapelde woning

In deze studie wordt getracht de hedendaagse kwaliteiten van het gestapeld wonen te formuleren. Voor een deel wordt deze kwaliteit gevonden in stedenbouwkundige thema's zoals de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer en een landschappelijke situering. Dit beantwoordt echter nog niet de vraag naar de aantrekkingskracht van de gestapelde woning zelf. Waarin schuilt de kracht van het wonen los van de grond? Hoe kan deze woonvorm een volwaardig alternatief vormen voor het gangbare woonideaal van het huis met een tuin en een voordeur aan de straat? Het antwoord op deze vraag is gelegen in een aantal kenmerken van enerzijds de gestapelde woning als individuele wooneenheid en anderzijds de potentiële mogelijkheden die het woongebouw als verzameling woningen biedt voor het creëren van een meerwaarde die de grondgebonden laagbouw woning niet kent. Kenmerken en potenties die mits zij worden herkend en uitgebuit de aantrekkingskracht van deze woonvorm bepalen.

De individuele woning



Privacy

Het betrekkelijke isolement als gevolg van het wonen boven en los van het maaiveld kan tot een kwaliteit worden gemaakt. Los van en hoog boven de wereld geeft dit isolement een gevoel van veiligheid en vrijheid; "je ziet alles maar hebt er geen last van". Dit aspect van hoog wonen is niet absoluut en kent gradaties. Het maakt groot verschil of je onder of boven de boomkruinen woont. In beide gevallen echter kan de romantische privacy van de boomhut in het ontwerp worden geëxploreerd. Essentieel is een vrije situering dawl orientering van het gebouw ten opzichte van de nabijgelegen bebouwing.



Het uitzicht

De meest voor de hand liggende kwaliteit is gelegen in het feit dat een groot deel van de woningen in het meerverdiepingengebouw uitzicht genieten en zich kan oriënteren op de grote schaalementen van het (verstedelichte) landschap. Het uitzicht cq. overzicht op de omringende wereld en de mogelijkheid van een maximale lichttoetreding hebben een grote aantrekkingskracht voor bepaalde bewonerscategorieën.

Het uitzicht is een meerwaarde die in het architectonische ontwerp van de woning ten volle kan worden benut door het situeren van veel verblijfsruimtes aan de gevel en een strategische plaatsing van het glasoppervlakte.



This rock near Rin de Janeiro is famous.



Wild mountains rise up around it, the sea foams over it.



Palm and banana street, the glamour of the tropics brightens the landscape, you place your armchair in position.



Hang! A frame appears. Hang! The four slanting lines of the perspective. Here you have an unimpeded view from your window. The landscape comes right into your room.

De eigen buitenruimte

In het verlengde hiervan is de buitenruimte van de woning van belang. Daar waar de tuin als buitenruimte de belichaming is van het grondgebonden karakter van de laagbouw woning zal het terras van de gestapelde woning de eerdere genoemde vrijheid en privacy vorm moeten geven. Zonder een hoogwaardige en ruime verblijfsruimte op het snijvlak van de intimiteit van het appartement en het uitzicht op de buitenwereld levert de gestapelde woning veel van haar charme in. Het hoog wonen resulteert in dat geval te vaak in een reëel gevoel van isolement.



Het horizontale woonprogramma

Een belangrijk aspect van de gestapelde woning is dat het hele woonprogramma van deze woonvorm op één laag kan worden gesitueerd.

De oppervlakteverhouding tussen de woonvertrekken en de slaapvertrekken is hiermee minder gebonden aan de opdeling in twee ongeveer gelijke verdiepingen. Dat wil zeggen dat er mogelijkheden zijn om slaapvertrekken te koppelen aan de woonkamer. Het woonvertrek of de slaapvertrekken kunnen groter gemaakt worden zonder dat dit beperkt wordt door de omvang van de bovengenoemde verdieping. Deze flexibiliteit in de plattegrond van het appartement maakt het mogelijk het woonprogramma te optimaliseren voor specifieke bewonerscategorieën zoals eenpersoonshuishoudens, alleenwonenden, bejaarden en kleine gezinnen. Het comfort en gemak van alle vertrekken op één laag speelt voor deze doelgroepen een belangrijke rol. Kernbegrippen zijn hierbij het grote woonvertrek, de flexibiliteit van de plattegrond en de uitwisselbaarheid van de woonfuncties over meerdere vertrekken.



Bron: Gestapeld wonen in het groen

Bronnen

Apeldoorn:

Raamnota Apeldoorn.	Raamwerken voor stedelijke kwaliteit. Januari 1998
Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020.	Structuurplan Stedelijk Gebied. 28 februari 2002
Groene Mal van Apeldoorn	Oktober 2002
'Over welstand geschreven'	Bellevue architectuur en welstand Definitieve versie mei 2004
Studie Ring Apeldoorn deel 1,2,3	VHP, Witteveen en Bos, December 2003
Van Raamnota naar Denkraam	Schetsboek voor stedenbouwkundig ontwerpwerk Ed van Gent 1999
Apeldoorn Naoorlogse architectuur	Evelien van Es Apeldoorn 2004
Suburbaan wonen in de stad. Een onderzoek naar de kwaliteit en duurzaamheid van woonmilieus.	Apeldoorn november 1999
Woningbouwprogramma 2004 Vinger aan de pols ROW Apeldoorn	
Visie wonen op hoogbouw in Apeldoorn	Michiel Huizing en Joep Peters 020904
Structuurschets kanaalzone Apeldoorn	Werkversie september 2004
Gebiedsvisie PWA-laan en omgeving	Mei 2003
Bos in Zuid.	VO 2002
Binnenstadsvisie 2010	Oktober 2001
Zuid-Westpoort Apeldoorn	MTD landschapsarchitecten December 2001

Hoogbouwvisies:

Hoogbouwvisie Tiel
Hoogbouwvisie Utrecht
Hoogbouwvisie Zoetermeer
Beleidsnota hoogbouw in Groningen. 12 februari 2002
Hoe hoger het gebouw hoe mooier het moet zijn. Discussienota Hoogbouw gemeente Gouda. November 2004
Rotterdam hoogbouwstad Traditie en beleid DS+V/OBR, Ben Maandag. December 2001
Hoogwaardig Enschede. Augustus 2003
Hoogbouwvisie Den Haag November 2001
Hoogbouw in Amsterdam. 2004

Overige bronnen:

Gestapeld wonen in het groen Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer. November 1995
Koepelnota Welstand Rotterdam, welstandsbeleid en welstandstoets Gemeente Rotterdam 2002
Kleur Rotterdam Over de stedenbouwkundige dimensie van kleur in Rotterdam Els Bet, Heide Hinterthür November 2003
Wonen in de Deltametropool. Een studie naar stedelijke diversiteit. G.B Uhrhahn en L. Vrolijk. Uitg. Thoth 2000
De wederopbouw. Haagse gids voor architectuur en stedenbouw in de periode 1945-1965. VOM reeks 2002.
www.ArievanderKrogt.nl
www.google.nl
Topografische kaart 1:25.000. Topografische Dienst Kadaster, Emmen

Colofon:

Onder de bomen of boven de bomen
Discussienota Hoogbouw Apeldoorn.

In opdracht van de Gemeente Apeldoorn

Consultronde 23 augustus:

Seline Geijskens, Theo Straatsma ,Gert Donderwinkel, Frank Hermse, Jeroen Baeten, Gerrit Vosselman, Ed van Gent, Michiel Huizingh, Henri Huiskamp over ZuidPoort, Linda Hooijer.

Klankbordgroep (27 augustus, 20 september, 2 december)

Rijkent Lamain, Linda Hooijer, Albert Fien, Michiel Huizingh, Hendrieke Rossingh, Gert Donderwinkel, Christien Bensink.

Productie: Els Bet, Maarten Wamsteker, Carin Jannink

Apeldoorn, Den Haag. December 2004

