

Hoogbouwvisie

Leiden



Dienst Bouwen en Wonen



Leiden

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	3
Inleiding	5
Wat is hoogbouw?	7
De analyse van de bouwhoogtes in Leiden	9
Verschijningsvormen van hoogbouw	13
Motieven voor hoog-bouw I: Schaarse ruimte	17
De ambitie: Leiden stad van ontdekkingen	17
De relatie tussen dichtheid en hoogbouw	17
Economische motieven: bereikbaarheid	19
Ontwikkelingsruimte	21
Motieven voor hoog-bouw II: Zien en gezien worden	23
De stad vanuit het landschap gezien	23
De stad vanaf de snelweg	29
Hoogbouw als oriëntatiepunt in de stad	31
Hoogbouw als nieuwe woonvorm	33
Tot welke hoogte?	39
Kanttekeningen	39
Aandachtspunten voor locatie van hoogbouw	41
Beschermd stadsgezichten	41
straalpaden	46
Eisen aan hoogbouw: hoogbouwtoets	49
Aandachtspunten bij hoogbouw	49
De hoogbouwtoets	50



INLEIDING

INLEIDING

De schaarse ruimte in ons land maakt het nodig om die ruimte efficiënt te gebruiken. De steeds toenemende vraag naar ruimte leidt in stedelijke gebieden, zoals het westen van Nederland, tot een steeds intensiever gebruik van de ruimte en tot een grotere mate van stedelijkheid. Een intensiever gebruik van de ruimte ligt ook in Leiden in het verschiet. Een van de vormen waarin intensivering vorm kan krijgen, is hoogbouw.

Hoogbouw biedt kansen maar ook bedreigingen. Hoogbouw kan een belangrijk middel zijn om de identiteit van een stad te versterken, om letterlijk vorm te geven aan stedelijkheid. Hoogbouw is een verhaal van 'zien' (uitzicht) en 'gezien worden' (het silhouet van de stad). Maar hoogbouw kan ook letterlijk en figuurlijk zijn schaduw op de stad werpen, het uitzicht belemmeren of de horizon vervuilen.

Goede hoogbouw moet een combinatie zijn van goede stedenbouwkunde en goede architectuur. In deze notitie wordt vooral gekeken naar de stedenbouwkundige aspecten van hoogbouw. In de hoogbouwvisie willen we antwoord geven op de volgende vragen:

1. Waar zijn concentraties van hoogbouw wenselijk?
2. Tot welke hoogte mogen we bouwen in Leiden?
3. Hoe garanderen dat die hoogbouw van goede kwaliteit is?

De hoogbouwvisie is opgesteld door de afdeling Stedenbouw en Groen van de dienst Bouwen en Wonen in samenwerking met de stadsbouwmeester.

WAT IS HOOGBOUW?



WAT IS HOOGBOUW?

Hoogbouw is een relatief begrip. De term wordt gebruikt voor gebouwen die beduidend hoger zijn dan de norm. Maar die norm is anders in Roelofarendsveen dan in Manhattan.

Van oudsher waren de kerken de hoge gebouwen van de stad. Roemrucht is de strijd in Amsterdam tussen de burgerij en de geestelijkheid, wat het hoogste gebouw mocht worden, het stadhuis of de naastgelegen Nieuwe Kerk.

Eén van de eerste hoge kantoorgebouwen in Europa is het Witte Huis van Molenbroek in Rotterdam (1898); 43 meter en 10 verdiepingen hoog. In Amsterdam staat één van de eerste hoge woongebouwen in Nederland (1931): De Wolkenkrabber van Staal aan het Victorieplein: 12 verdiepingen en 40 meter hoog. Een jaar later werd in New York het Empire State Building gebouwd: 102 verdiepingen en 381 meter hoog.

Wereldwijd zijn er inmiddels al meer dan 100 gebouwen die hoger zijn dan 250 meter. Gebouwen van 100 tot 150 meter zijn in de grote Nederlandse steden geen uitzondering meer.

Tussen middelgrote steden in Nederland is er een groot verschil in benadering van hoogbouw. Enkele steden profileren zich met hoogbouw. Zo is in Tilburg recentelijk een woontoren gebouwd van 150 meter, terwijl in Leiden het hoogste

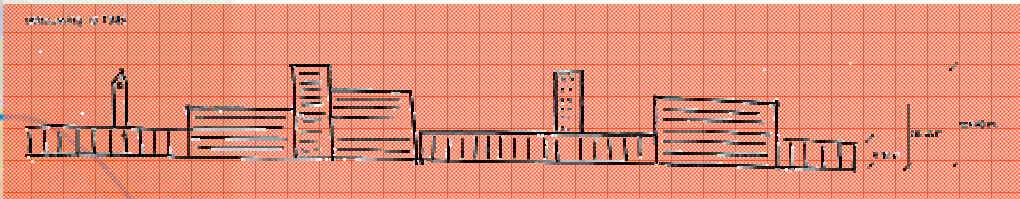
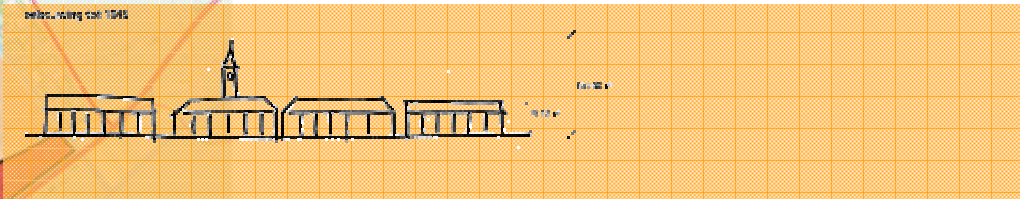
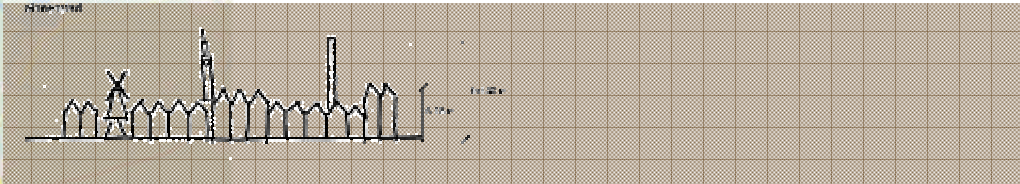
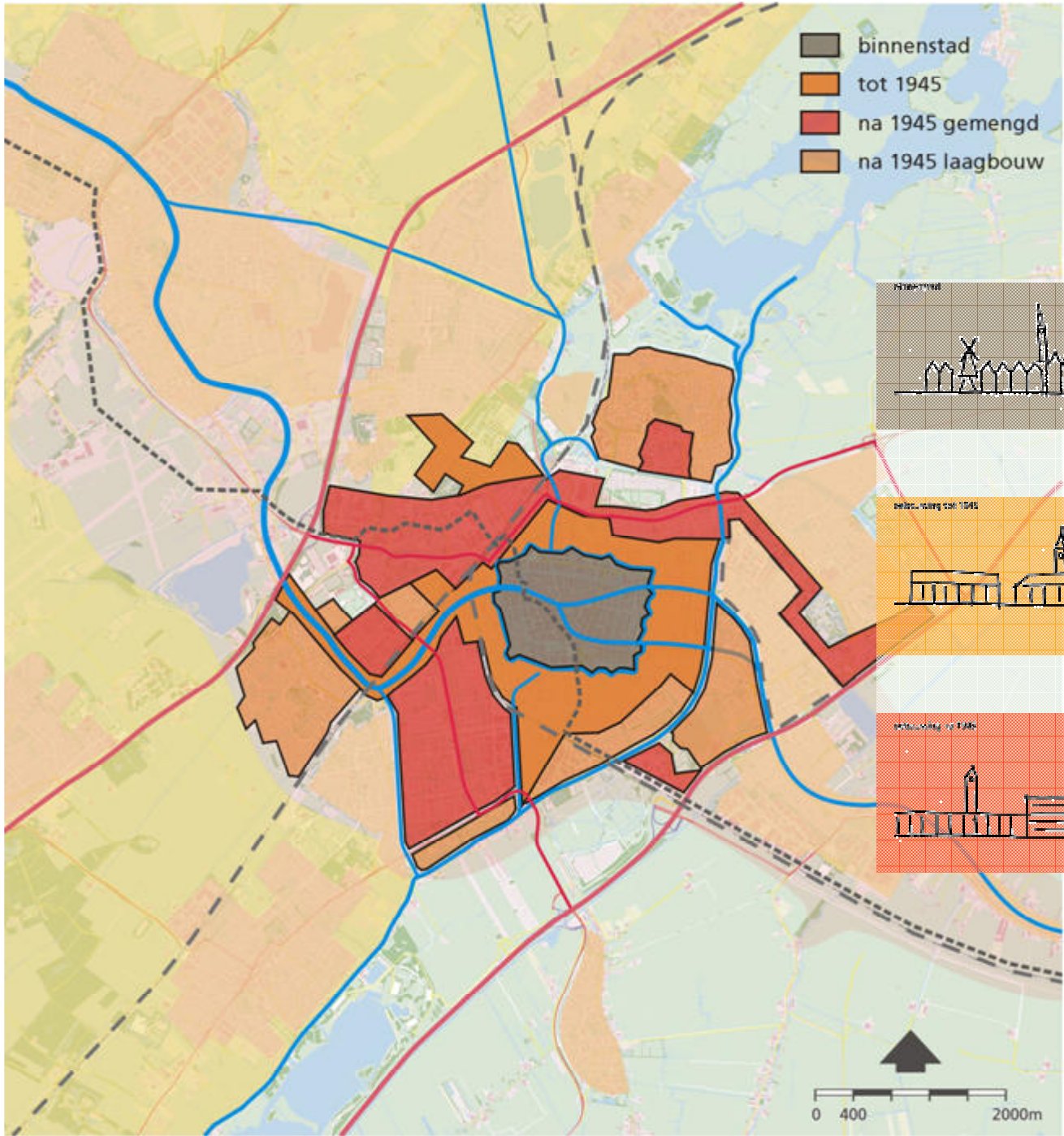
gebouw voorsnog het archief van Naturalis is (65 meter). Een nieuw te bouwen toren bij de Luifelbaan zal een hoogte van 75 meter krijgen.

Als we praten over hoogbouw in de Leidse context hebben we het op dit moment dus over hoogtes van 50 tot 70 meter. Tot nu toe is in Leiden een handvol gebouwen met die hoogte gebouwd. Enkele worden binnenkort nog gebouwd (zie kaart blz.10).

De 10 hoogste gebouwen ter wereld

<i>Gebouw</i>	<i>Plaats</i>	<i>Hoogte</i>	<i>Verd.</i>	<i>Jaar</i>
1. Taipei 101	Taipei	509m	101	2004
2. Petronas Tower 1	Kuala Lumpur	452m	88	1998
3. Petronas Tower 2	Kuala Lumpur	452m	88	1998
4. Sears Tower	Chicago	442m	108	1974
5. Jin Mao Tower	Shanghai	421m	88	1998
6. Two International Finance Centre	Hong Kong	415m	88	2003
7. CITIC Plaza	Guangzhou	391m	80	1997
8. Shun Hing Square	Shenzhen	384m	69	1996
9. Empire State Building	New York	381m	102	1931
10. Central Plaza	Hong Kong	374m	78	1992

Bron: www.emporis.com



DE ANALYSE VAN DE BOUWHOOGTES IN LEIDEN

De ontwikkeling van bouwhoogtes in de stad valt in grote lijnen samen met de historische opbouw van de stad.

De basis voor de ontwikkeling van bouwhoogtes is het traditionele Hollandse huis, met een verdieping en een kap, met een gemiddelde hoogte van 8 tot 10 meter. Variaties hierop zijn al van oudsher aanwezig, zoals de grachtenpanden, die zich kenmerken door meerdere verdiepingen en een hoogte van 12 tot 15 meter. Ook in latere perioden vinden we dergelijke gebouwen in de vorm van appartementengebouwen.

Boven deze basishoogte van 10 tot 15 meter steken slechts enkele accenten uit, meestal in de vorm van kerktorens of schoorsteenpijpen (waarvan er heden nog maar één over is).

Na de Tweede Wereldoorlog doet de flat zijn intrede en verandert de stedenbouwkundige opzet van de wijken. Niet langer is de traditionele grondgebonden woning de norm. De tuinsteden uit die tijd kenmerken zich door een afwisseling van laagbouw (8 tot 10 meter) met middelhoogbouw (20 tot 40 meter, incidenteel ook hoger). Voorbeelden van dergelijke wijken in Leiden zijn Zuidwest, Morskwartier en Slaaghwijk.

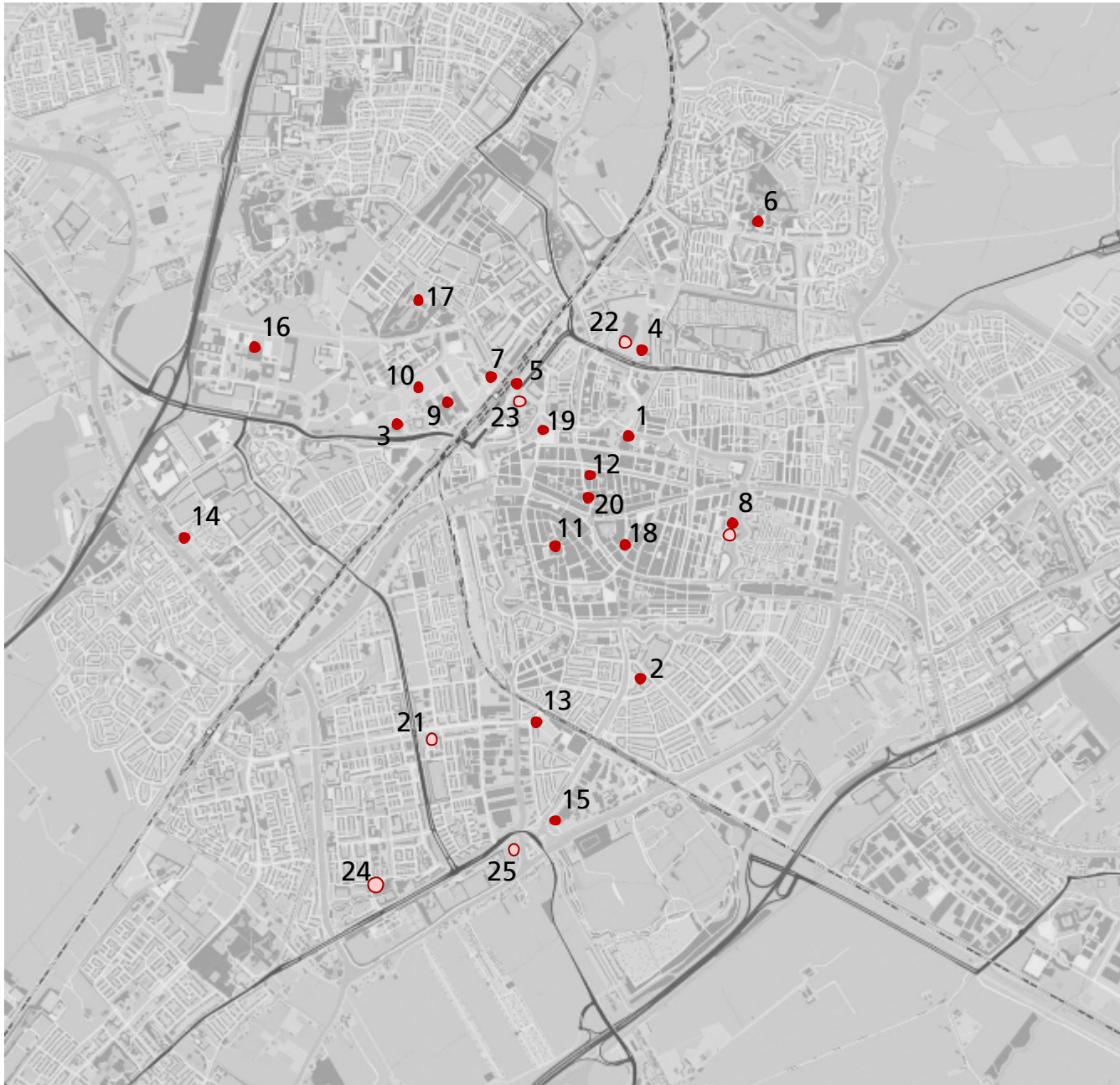
In de jaren '70 komt er een reactie op de tuinsteden en vindt er een herleving plaats van de laagbouwwoongebieden. De grondgebonden woning wordt weer de norm, al is er ruimte voor uitzonderingen in de vorm van torens. Voorbeelden van deze wijken zijn Merenwijk, Stevenshof en Roomburg.



Burgemeesters - professorenwijk



woontorens Roomburg



Bestaande hoogbouw in Leiden

● **Bestaand:**

1. Schoorsteen Nuon (±80m)
2. Petruskerk (±70m)
3. Naturalis (±65m)
4. Eschertoren (±65m)
5. SVB-toren (±55m)
6. Kopermolen (±55m)
7. De Kijker (±50m)
8. Meelfabriek (±50m)
9. LUMC - ziekenhuis (±50m)
10. LUMC- O&O-gebouw (±45m)
11. Pieterskerk (±45m)
12. Marekerk (±45m)
13. Woontoren Vrijheidslaan (±40m)
14. Woontoren Oude Rijn (±40m)
15. Serviceflat Lammenschans (±40m)
16. Huygenslaboratorium (±40m)
17. Leeuwenoord (±40m)
18. Hooglandsekerk (±40m)
19. Molen de Valk (±30m)
20. Hartebrugkerk (±25m)

○ **Gepland en vergund:**

21. Luifelbaan (±75m)
22. Groenord II (±65m)
23. v/d Puttegebouw (±55m)
24. De Lepelaar (±55m)
25. Snoekerhaven (±50m)



Verzorgingsflat Lammenschansplein



Woonflat aan de Oude Rijn



Woontoren Vrijheidslaan



Eschertoren



Schoorsteen Nuon



Luifelbaan



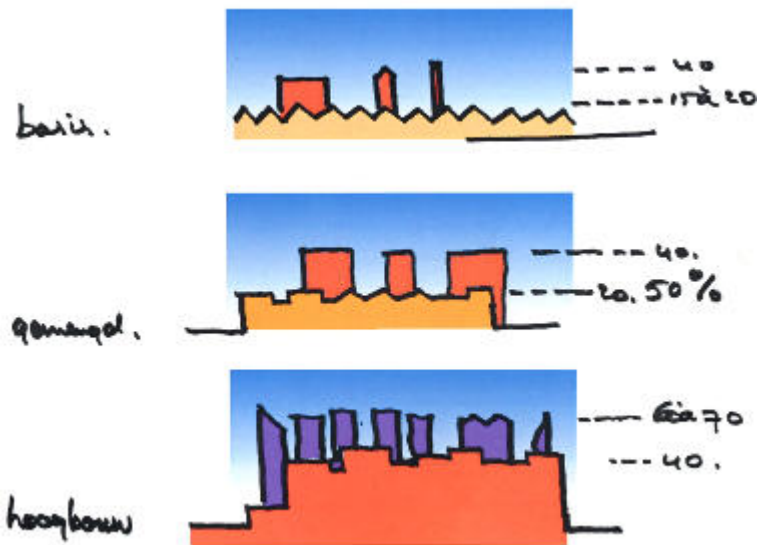
Naturalis



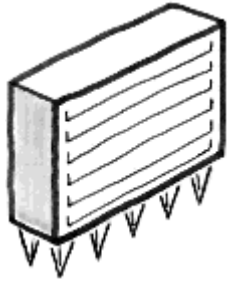
Meelfabriek



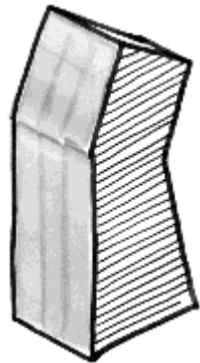
SVB gebouw



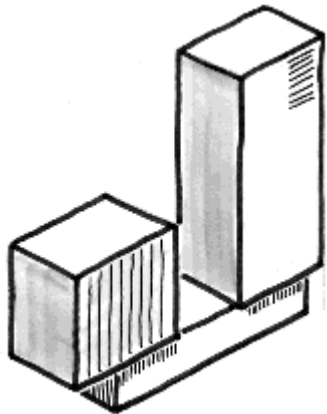
Hoogbouw vindt in al deze gebieden incidenteel plaats. De bestaande hoogbouw die we in Leiden aantreffen is dan ook verspreid over de stad. Een hoogbouwmilieu, waar middelhoogbouw de norm is en meerdere gebouwen aanwezig zijn die hier echt boven uitsteken, kennen we in feite niet in Leiden. Een aanzet hiervoor vinden we rond het station, met de gebouwen van LUMC, de Kijker en de SVB-bank. Met de plannen in de pijplijn (o.a. Trafolocatie, ROC en Stationsplein) zal hier een hoogbouwmilieu ontstaan.



1. de schijf



2. de toren



3. de groundscraper



VERSCIJNINGSVORMEN VAN HOOGBOUW

Behalve de hoogte is ook de massa van hoogbouw belangrijk. Grofweg zijn er drie vormen waarin hoogbouw zich manifesteert:

1. de schijf
2. de toren
3. de groundscraper

De schijf is een vorm die we vooral kennen uit de naoorlogse periode: Een langgerekt gebouw dat minimaal net zo breed is als hoog. Veel woonflats uit de jaren '50, '60 en '70 vallen binnen deze categorie. In Leiden zien we voorbeelden in de naoorlogse wijken Slaaghwijk, Morskwartier en Zuidwest.

Bij de torens kunnen we een onderscheid maken tussen brede torens en smalle torens. Er is een trend om naar steeds slankere torens te gaan, met name als het om woontorens gaat.

Torens kunnen 'los' op de grond staan of deel zijn van een zogenaamde groundscraper. In dat geval is de toren 'op' een plint met een afwijkende vorm gezet. Een groundscraper bestaat in feite uit twee gebouwen: Een basis en een hoogteaccent. De basis kan zich meestal makkelijk voegen in het bestaande stedelijke weefsel.

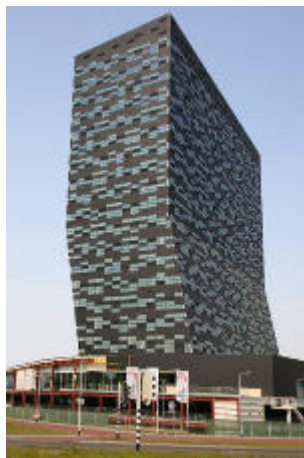
VOORBEELDEN VAN HOOGBOUW



Apeldoorn, Walterboscomplex (66m),
DP6



Den Bosch, Van Lanschottoren (55m),
Derks stevens



Nijmegen, 52 Degrees (89m),
Mecanoo



Breda, Woontorens Chassé terrein (ca. 40m),
De Geyter



Tilburg, Woontorens Cenakel (65m),
Bedaux De Brouwer



Eindhoven, Vestedatoren (90m),
Coenen



MOTIEVEN VOOR HOOGBOUW I

MOTIEVEN VOOR HOOGBOUW I: SCHAARSE RUIMTE

DE AMBITIE: LEIDEN STAD VAN ONTDEKKINGEN

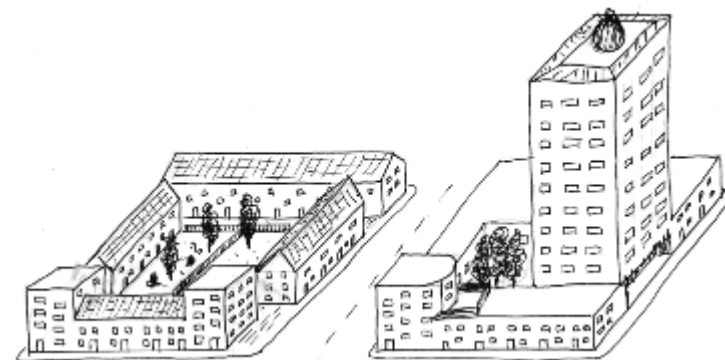
In de Ontwikkelingsvisie 'Leiden, Stad van ontdekkingen' heeft de gemeenteraad gekozen voor een koers van de stad, waarin de begrippen kennis en kwaliteit centraal staan. De stad wil een prominente plek behouden en uitbreiden in de kenniseconomie van de toekomst. Om dit te bereiken zal de stad ook letterlijk ruimte moeten geven aan de kenniswerkers van de toekomst, zowel ruimte om te werken (hoogwaardige kennisintensieve bedrijvigheid) als om te wonen. Dit stelt eisen aan de omvang en kwaliteit van de woningen, de bereikbaarheid en de voorzieningen in de stad. Om dat mogelijk te maken zal de stad gedwongen zijn om op daarvoor geschikte plekken te intensiveren en zo mogelijk meervoudig ruimtegebruik te realiseren

DE RELATIE TUSSEN DICHTHEID EN HOOGBOUW

Intensivering van het ruimtegebruik in de stad leidt tot bebouwing in hoge dichtheden. Dit hoeft niet per se hoogbouw te zijn, het kan zich ook

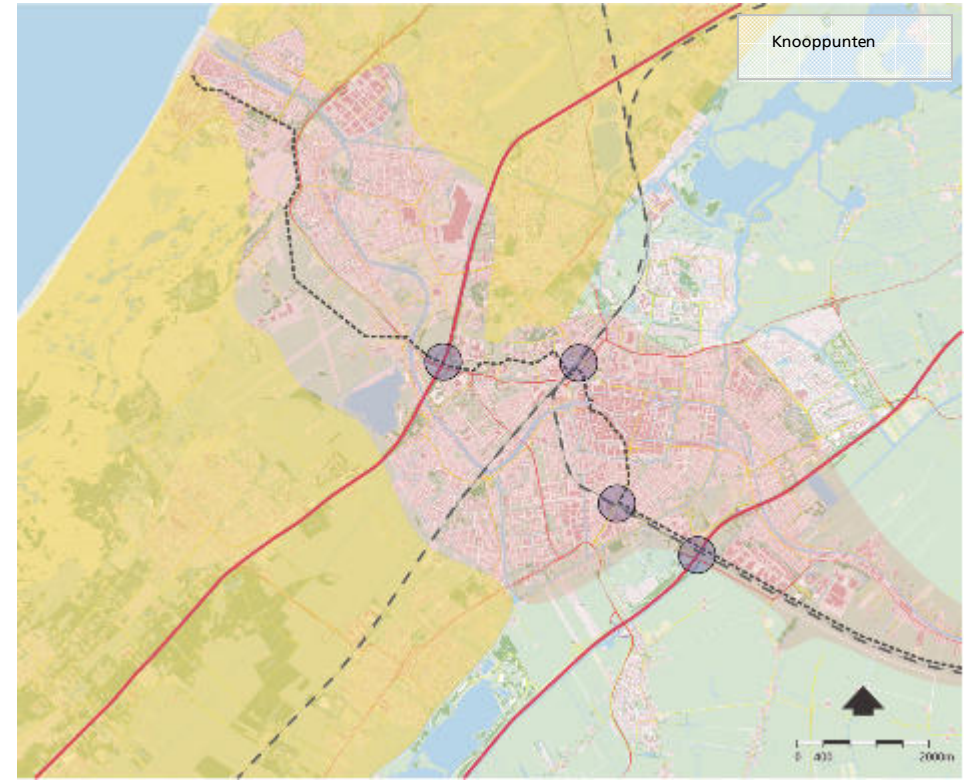
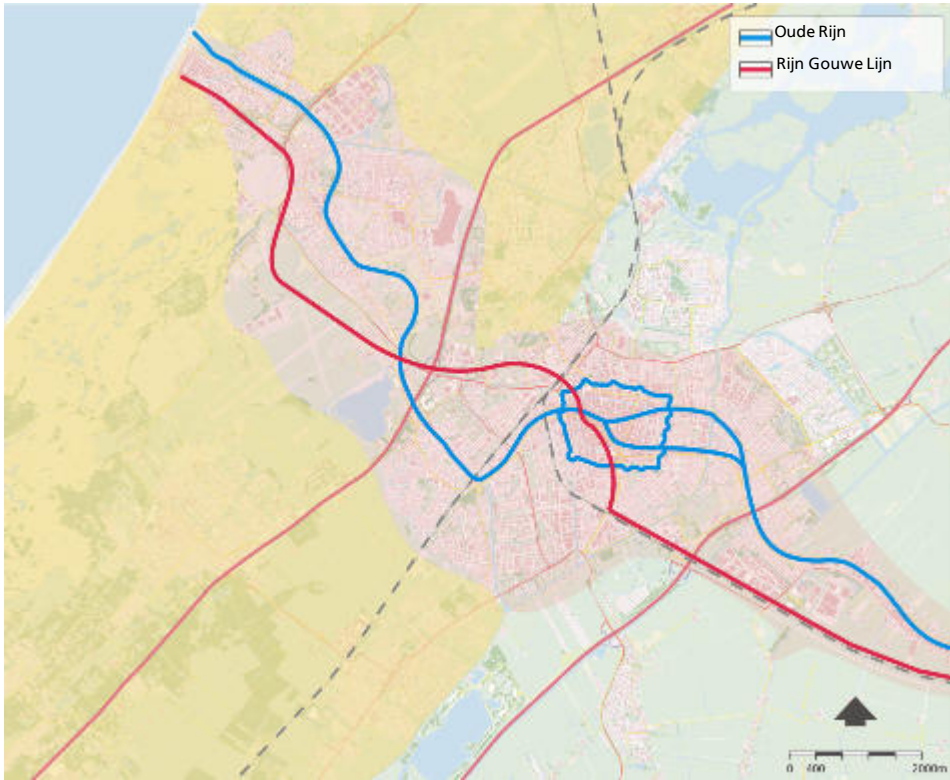
uiten in lagere bebouwing die dicht(er) op elkaar is gebouwd, zoals bijvoorbeeld in Nieuw Leyden. Maar juist in intensief gebruikte gebieden is het nodig om voldoende areaal voor openbare ruimte te bestemmen.

Rond hoogbouw werd over het algemeen op het maaiveld veel ruimte onbebouwd gelaten. Hoogbouw voegde zich in de tuinstadkarakteristiek. Sinds de jaren '90 is in veel Nederlandse steden een veel stedelijkere vorm van hoogbouw ontstaan. Met name de introductie van de groundscraper heeft ertoe geleid dat ook in dichte stedelijke milieus laagbouw en hoogbouw in elkaar worden gepast, waardoor veel hogere bebouwingsdichtheden gehaald kunnen worden.



bouwblok

groundscraper



Toch is het zeker zo dat hoogbouw bijdraagt aan efficiënt ruimtegebruik. Immers door in de hoogte programma toe te voegen, kunnen andere gebieden ontzien worden en een open karakter houden. Met name in en rond de stad, waar de open ruimte schaars is, zeker de groene ruimte, kunnen op die manier gebieden met bijzondere kwaliteit behouden blijven.

ECONOMISCHE MOTIEVEN: BEREIKBAARHEID

De belangrijkste reden voor intensivering is een economisch principe: de wens om te bouwen op plekken waar de vraag groot is en de ruimte schaars.

Ruimte is schaars op plaatsen waar veel activiteiten samenkomen en waar het aantrekkelijk is voor allerlei functies om zich te vestigen. Bereikbaarheid is hierbij een belangrijk criterium. Waren in vroeger tijden de marktplaatsen de brandpunten van economische activiteiten, tegenwoordig is dat meer diffuus. Naast de oude binnensteden zien we nieuwe knooppunten ontstaan op goede bereikbare plaatsen nabij stations en af- en opritten van snelwegen. Vooral de combinatie van openbaar vervoer en autobereikbaarheid is belangrijk.

Oorspronkelijk was de Oude Rijn de levensader van Leiden. Vervoer over water was tot in de 18^{de} eeuw de snelste manier van transport. Sindsdien is

die functie overgenomen door de trein en de auto. De Binnenstad (aan de Oude Rijn) is niet langer het best bereikbare gebied in Leiden. De omgeving van het centraal station (trein) en de op- en afritten van de snelwegen (auto) hebben deze functie overgenomen. Deze verbindingen lopen vooral noord-zuid. In de toekomst zal door de komst van de RijnGouweLijn en de Rijnlandroute ook de oost-westverbinding verbeteren. In de buurt van de snijpunten van snelwegen, NS-spoor en de (toekomstige) RijnGouweLijn ontstaan interessante plekken voor stedelijke ontwikkeling.

ONTWIKKELINGSRUIMTE

De mogelijkheden voor ontwikkeling worden in grote mate bepaald door de beschikbaarheid van grond of de mogelijkheden tot transformatie van bestaand gebruik. In de plankaart zijn de ontwikkelingsgebieden voor de komende jaren aangegeven.

Zoals op de plankaart Ruimtelijke Structuur aangegeven, bieden de Leeuwenhoek, Lammenschans en de kruising N11/A4 mogelijkheden voor vernieuwing en intensivering.



MOTIEVEN VOOR HOOGBOUW II



MOTIEVEN VOOR HOOGBOUW II: ZIEN EN GEZIEN WORDEN

DE STAD VANUIT HET LANDSCHAP GEZIEN

In vroeger tijden waren het vooral de kerktorens die fier boven de stad uittorenend de stad al van verre zichtbaar maakten.

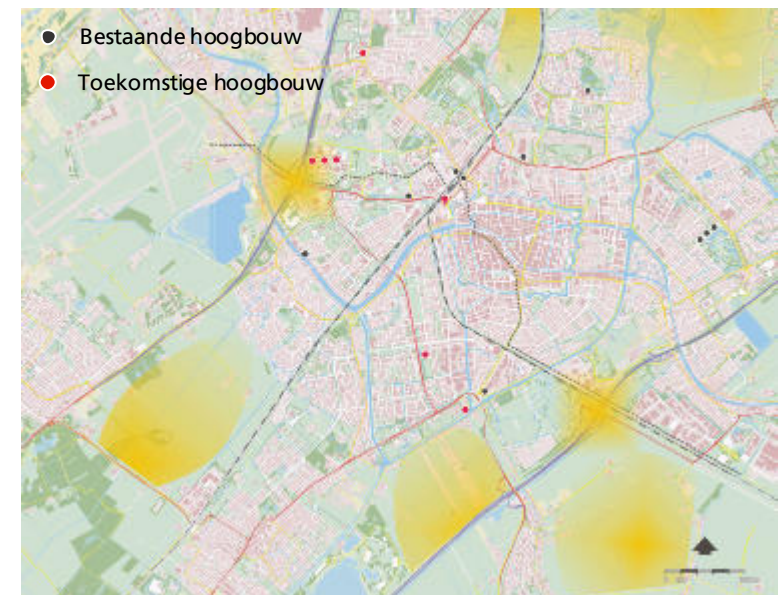


Schilderij van Jan van Goyen, Gezicht op Leiden uit 1650. Van Goyen was onder de indruk van het silhouet van de stad en wilde alle kerken op zijn schilderij weergeven. Daarvoor heeft hij de werkelijkheid wat geweld aan moeten doen, want ze pasten er niet allemaal op. Hij heeft het silhouet dus een beetje 'uitgerekt' om ze er allemaal op te krijgen...

Door de ommuring, de compacte omvang en het nog lege omringende landschap hadden de steden van toen, ook Leiden, een duidelijk stadssilhouet.

Van dat duidelijke silhouet is heden te dagen weinig meer over. Het oude centrum van Leiden is bijna compleet ingebouwd en er zijn nog maar weinig plekken waarvandaan je de oude stad van een grotere afstand kan zien.

Als we een cirkel van drie kilometer rond de Burcht trekken vinden we de volgende uitzichtpunten:



Zicht op de horizon van de stad



Stadsrand zuidwest



Stadsrand zuidoost

- Vanuit het zuidwesten (Wassenaar): Papenweg tussen Wassenaar en Voorschoten: Van hieruit heb je zicht over de Papenwegse polder op stadsrand van de Stevenshof, de hogere accenten in deze wijk en de daarachterliggende hoogbouw, waaronder Naturalis.

- Vanuit het zuidoosten (Groene Hart)
 1. Nieuweweg bij Zoeterwoude-Dorp: vanuit hier heb je zicht over de Grote Polder en Cronesteyn naar Leiden. Eigenlijk is boven de bomen alleen verzorgingsflat Lammeschans zichtbaar. De stad blijft verborgen achter groen.
 2. Bloemenweide/A4 bij Zoeterwoude-Dorp: van hieruit heb je nu nog zicht over de Oostvlietpolder op de stadsrand bij de Voorschoterweg. Enkele flats (waaronder de verzorgingsflat bij Lammenschans) komen voorzichtig boven de bomen uit. De aanleg van een bedrijventerrein hier in de toekomst (max. hoogtes 18 m) zal dit uitzicht veranderen.



Stadsrand noordoost



Stadsrand zuidoost (Zoeterwoude/ Groene Hart)

- Vanuit het noorden (Kagerplassegebied)
 Boterhuispolder/Kagerplassen: zicht over Boterhuispolder en 't Joppe naar de Merenwijk en Leiden-Noord. Alleen de Kopermolen en de Groenordflat steken boven de bomen uit en – het hoogste bouwwerk van Leiden – de oude schoorsteenpijp van Clos & Leembruggen oftewel het EWR.
 Vanuit de trein vanaf het noorden is over de Veerpolder een gezicht op de hoogbouw rond het stationsgebied te zien - als je aan de goed kant in de trein zit.

Vanuit geen van de panorama's is de skyline van Leiden op dit moment als zeer bijzonder aan te merken. In die zin is er geen reden voor een restrictief beleid om het zicht op karakteristieke gebouwen te handhaven, zoals bijvoorbeeld wel het geval is in Utrecht (Domtoren) of Nijmegen (gezicht vanaf de Waal). Anderzijds is er wel een opgave om de Leidse skyline vanuit de grote open landschappelijke eenheden in het Groene Hart en de Kagerplassen zo min mogelijk zichtbaar te maken. In deze gebieden is de beleving van het landschap het belangrijkste.

Het is niet realistisch om een 'ideaal' stadssilhouet te bepalen en op basis daarvan de plekken voor hoogbouw vast te stellen. Het omgekeerde is wel mogelijk: we kunnen toetsen wat een hoogbouw-initiatief betekent voor het stadssilhouet en de

zichtbaarheid vanuit de omgeving (zie ook hoofdstuk 6).

Juist deze gebieden zijn in de visie van de gemeente ook toekomstige ontwikkelingslocaties. Zoals op de plankaart Ruimtelijke Structuur aangegeven bieden de Leeuwenhoek, Lammenschans en de kruising N11/A4 mogelijkheden voor vernieuwing en intensivering.



Knoop Leiden West (A4)



Knoop Oost (A4)

DE STAD VANAF DE SNELWEG

Opvallend is dat de stad zich vanaf de snelwegen (A4 en A44) nauwelijks openbaart.

Vanaf de A44 wordt het zicht grotendeels onttrokken door geluidsschermen, bomen en hagen. Bij de Plesmanlaan/N206 'breekt' de A44 even open en manifesteren de gebouwen van Gorleaus zich en de nieuwbouw langs de Plesmanlaan.

Vanaf de A4 zijn de windmolen bij Zoeterwoude en de reclamezuil bij de afslag met N11 op dit moment de meest beeldbepalende verschijningen. Langs de A4 bij Zoeterwoude-Rijndijk is nieuwbouw gepland van gemiddeld 4-6 lagen. Mogelijk komt hier een accent van ca. 30 meter. De A4 zelf zal vanaf die plek overigens in een tunnel onder de Oude Rijn verdwijnen.

Ter hoogte van de (nog onbebouwde) Oostvlietpolder is wel een zicht op de stad mogelijk, maar er zijn geen spraakmakende gebouwen die boven de boomkruinen uitsteken.

Al met al is Leiden momenteel vanaf de snelwegen nagenoeg 'onzichtbaar'. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het wenselijk het gezicht vanaf de snelweg te verbeteren. Leiden mag gezien worden. Dat kan door bebouwing meer op de snelweg te oriënteren, maar ook door het toepassen van hoogbouw. In dat laatste geval wordt de stad al vanaf een grotere afstand zichtbaar.

Oostvlietpolder

De plannen voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein in de Oostvlietpolder zijn momenteel in een voorbereidende fase. Het is wenselijk dat de bebouwing in de Oostvlietpolder over het algemeen laag en wat ruimt van opzet blijft, zodat achter de Oostvlietpolder het zicht op de stad mogelijk wordt. In het ontwerp van het bedrijventerrein zou rekening gehouden moeten worden met de zichtlijnen op de stad. Bebouwing langs de snelweg in de Oostvlietpolder manifesteert zich dus niet door hoogte, maar kan zich wel presenteren met bijzondere architectuur en landschappelijke inrichting.

N11

De aanleg van de N11 zal ook consequenties hebben voor de oriëntatie van gebieden die nu nog vrij aan de stadsrand liggen. Met name van belang zal zijn waar de entree naar de stad zal liggen vanaf de N11.

De knopen in het landschap

We moeten ons rekenschap geven van het feit dat hoogbouw op de binnenflanken van de A44 en de A4 ook consequenties heeft voor de beleving vanuit de aanliggende landschappen, met name vanuit de omgeving van Zoeterwoude en Oegstgeest.



Woontoren aan de Rijn



Zicht over de Oude Vest

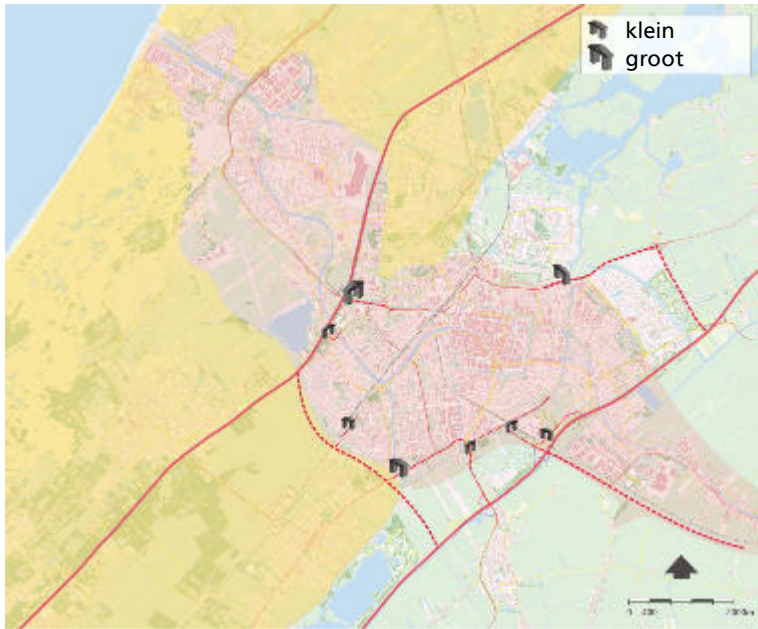
HOOGBOUW ALS ORIËNTATIEPUNT IN DE STAD

Markante gebouwen, waaronder hoogbouw, kunnen helpen bij de leesbaarheid en het oriëntatievermogen in de stad. Dit is met name van belang langs de lange lijnen van de stad: De stadsboulevards en de waterwegen. Daarbij gaat het vooral om de mogelijkheden tot oriëntatie en om de stedenbouwkundige kwaliteit van het profiel. Belangrijke oriëntatiepunten zijn entrees van de stad, snijpunten van belangrijke wegen, beëindiging van (lange) zichtassen.

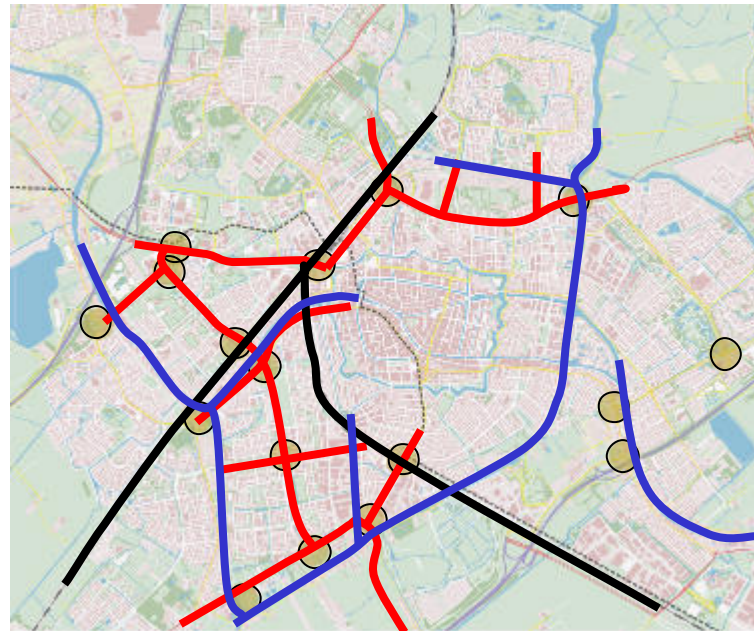
Het is bijna onmogelijk om al deze punten in kaart te brengen. We hebben ons geconcentreerd op de oriëntatiepunten in de gemengde gebieden. De belangrijkste entrees, randen en (kruispunten van) lange lijnen zijn aangegeven op kaart (blz 32).

Hoogbouw kan ook gebruikt worden om een gebied een 'adres' te geven: plotseling wordt achter de bomen of (lage) bebouwing zichtbaar dat er nog méér te beleven is. Zo kan hoogbouw een goed middel zijn om een wijkcentrum te markeren. Bestaande voorbeelden hiervan zijn de Kopermolen en de Luifelbaantoren.

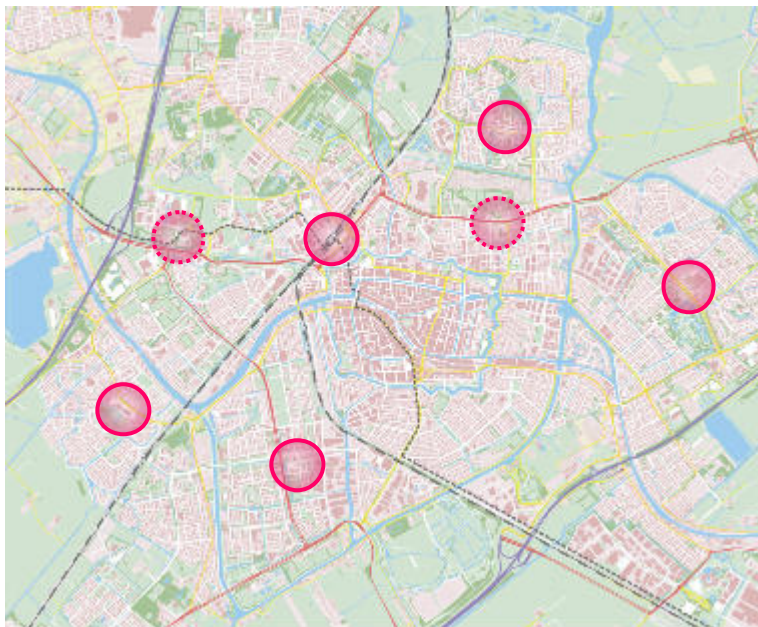
Een markant punt kan natuurlijk bestaan uit één gebouw, maar ook uit een compositie van twee of meerdere gebouwen.



Poorten van de stad



Markante punten (kruispunten van lange lijnen)



Wijkcentra (clusters van voorzieningen)



Randen

HOOGBOUW ALS NIEUWE WOONVORM

Hoogbouw levert een woonvorm op, waarin uitzicht een belangrijk verkoopargument is. Niet voor de traditionele suburbanist, maar wel voor doelgroepen die een meer stedelijke woonvorm wensen, met voorzieningen in de buurt en die het gebrek aan een eigen tuin niet erg vinden. Dit geldt niet alleen voor de stereotype 'young urban professional', maar in toenemende mate ook voor de vergrijzende bevolking. Die kiezen vaak voor de nabijheid van zorgvoorzieningen en voor moderne gelijkvloerse appartementen met lift.



uitzicht vanuit een woontoren

An aerial photograph of a dense urban area, showing a grid of buildings and streets. In the foreground, a construction worker wearing a yellow safety vest and a hard hat is visible, working on a high-rise building. The worker is positioned on a steel framework, and the building's structure is partially completed. The overall scene is overlaid with a semi-transparent blue filter.

HOOGBOUWZONES

HOOGBOUWZONES

Uit het voorafgaande kunnen we de volgende conclusies trekken:

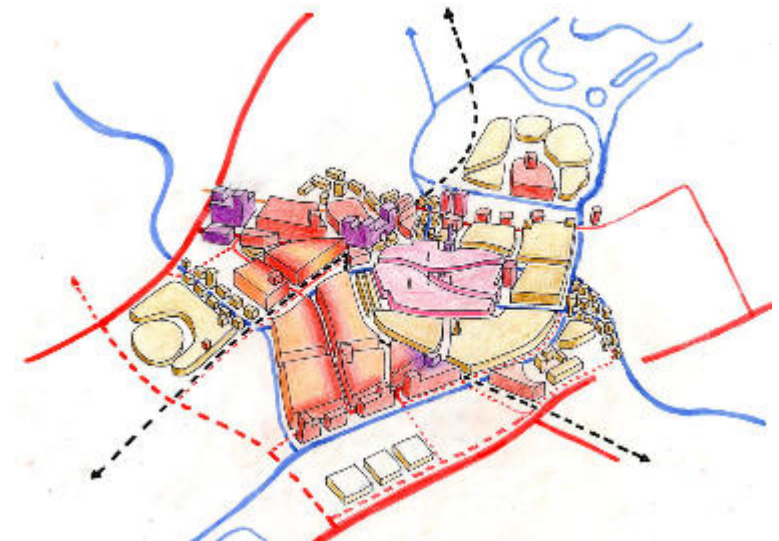
Clustering van hoogbouw is wenselijk in de omgeving van de stations en bij de haltes van de Rijn-Gouwelijn, die het dichtst bij de afslagen van de snelwegen liggen. Deze plekken in Leiden horen tot het nationale netwerk. Omdat de A4 grenst aan het Groene Hart, wordt daar afgezien van hoogbouw. Bebouwing sluit hier qua hoogte aan op de plannen van Zoeterwoude (laagbouw met incidenteel accent tot ca. 30m). Hoogbouw wordt op de andere knopen gecombineerd met de wens tot intensief ruimtegebruik. Dit zijn plekken waar wat gebeurt in Leiden en dat mag gezien worden.

In de tussenliggende gebieden zijn de dynamische lijnen in de stad, de stadsboulevards, een aanleiding voor hoogteaccenten. De overige gebieden zijn voornamelijk woongebieden, en hier wordt geen hoogbouw van betekenis voorzien.

Grofweg kunnen we de stad opdelen in basisgebieden (laagbouwgebied en gemengd gebied) en hoogbouwgebieden (dynamische lijnen en knooppunten).

In de laagbouwgebieden vinden we overwegend laagbouw tot 15 meter en incidenteel een accent tot circa 30 meter.

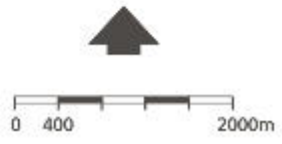
De gemengd gebieden kenmerken zich door een afwisseling van laagbouw (10-15m) en middelhoogbouw (ca 20-30 meter) en incidenteel een accent tot circa 40 meter.



Impressie bouwhoogtes



- Hoogbouwgebied**
 Overwegend middelhoogbouw (20-30m) met meerdere accenten (max. 60-70m)
- Stadsboulevards**
 Overwegend middelhoogbouw (20-30m) met verspreide accenten (40-50m)
- Gemengd gebied**
 Afwisseling van laagbouw (tot ±15m) en middelhoogbouw (20-30m) met incidenteel een accent (tot ±40m)
- Laagbouwgebied**
 Overwegend laagbouw (tot ±15m) met incidenteel een accent (tot ±30m)



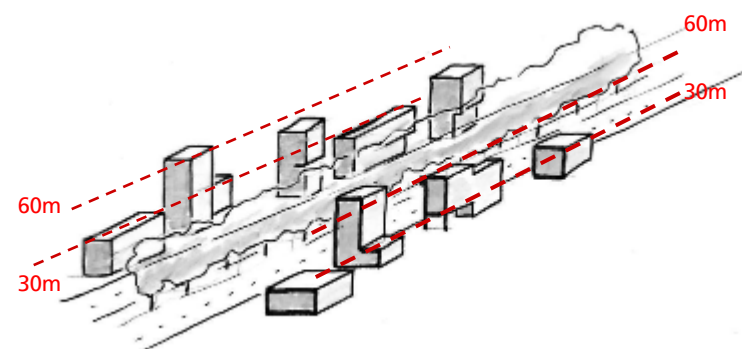
De echte hoogbouw wordt geclusterd in hoogbouwzones. De hoogtes en de dichtheid aan hoogbouw zijn hier het hoogst. Hoogtes van rond de 70 meter zijn hier mogelijk. Ook de basishoogte is hier gemiddeld hoog, voornamelijk middelhoogbouw (circa 20-45 meter). Er is in deze gebieden weinig laagbouw.

De hoogbouwgebieden zullen overigens nogal van karakter kunnen verschillen. In het stationsgebied wordt redelijk veel massa op een klein gebied gerealiseerd. Daar zal de clustering van hoge gebouwen het grootst zijn.

Aan de westkant bij de A44 zal het gaan om enkele torens in een wat ruimere setting en zal naast hoogbouw ook nog lagere (bedrijfs)bebouwing aanwezig zijn.

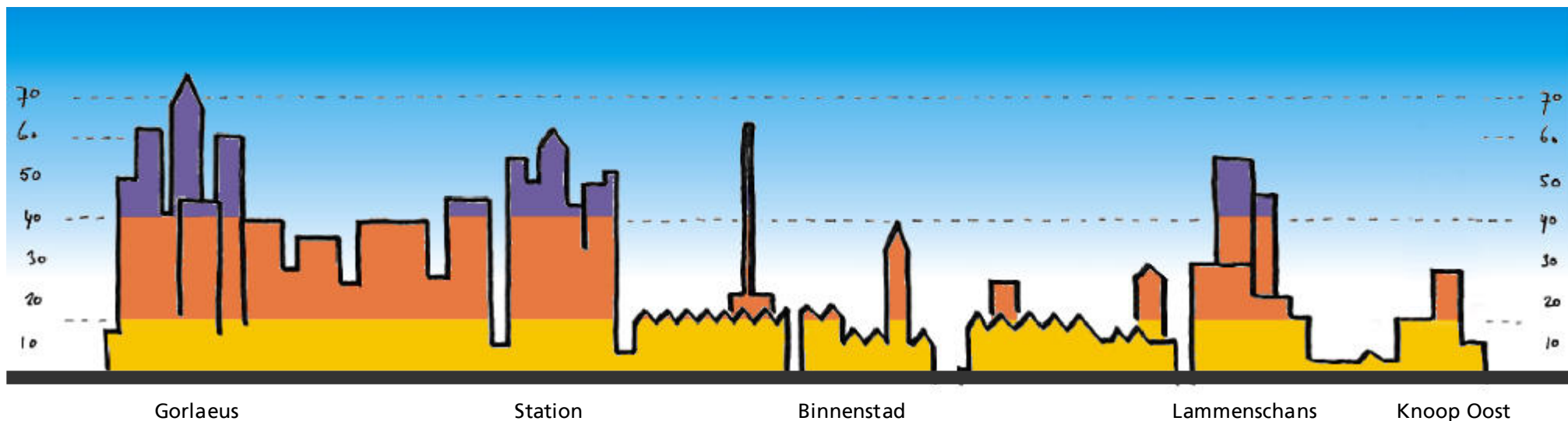
Bij Lammenschans zijn de mogelijkheden meer beperkt, het gaat daar om slechts een of twee accenten.

In een brede zone langs de stadsboulevards zijn wisselende hoogtes gewenst, die afwisselend aan de weg liggen of in de tweede lijn. De bebouwing bestaat voornamelijk uit middelhoogbouw, maar incidenteel ook een hoogbouwaccent. Dosering hiervan is echter wenselijk, zodat de hoogbouwaccenten langs de stadsboulevards niet teveel gaan concurreren met de hoogbouwzones.



Status van de visie

De Hoogbouwvisie is kaderstellend en als zodanig zelfbindend voor de gemeente. De visie heeft geen directe juridische consequenties voor andere overheden, maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven. Er kunnen zich omstandigheden voordoen waarbij afwijking van de Hoogbouwvisie gewenst is. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan gevallen waarbij sprake is van een aantoonbare ruimtelijk kwalitatieve toevoeging van hogere bebouwing dan die in de visie genoemd is. Een eventuele afwijking van de visie dient voldoende onderbouwd te worden.



Bouwhoogte en bouwkosten

In het algemeen geldt: Hoe hoger een gebouw is, hoe hoger ook de bouwkosten zijn. Hoogbouw vergt extra investeringen zoals speciale gevelsystemen, sprinkler installaties, zwaardere fundering en constructie, ingewikkelde bouwlogistiek. Uit een onderzoek van het Amsterdamse ontwikkelingsbedrijf naar de bouwkosten bij woontorens blijkt dat de investeringskosten boven de 70 meter fors stijgen. Dit heeft vooral te maken met een kwaliteitssprong in de uitvoering, zowel aan de buitenkant, als aan de binnenkant. De verkoopprijs wordt bij hogere gebouwen hoger, en om de woningen aantrekkelijk te houden voor potentiële kopers wordt een hoog kwaliteitsniveau gerealiseerd. Ook moet met langere leegstandsperioden

worden gerekend en die moeten ook in de prijs worden verdisconteerd. Daarnaast moet het parkeren veelal inpandig worden opgelost, wat ook kostenverhogend werkt. (bron: Wonen in de Wolken, Amsterdam, 2003)

70 Meter kan als een soort natuurlijke grens worden beschouwd, een volgende stap in het bouwproces gaat al snel naar 90 a 100 meter. In Den Haag is dit aanleiding geweest om geen hoogbouw toe te staan tussen de 70 en 100 meter, om zo een heldere hoogteopbouw te krijgen. De gelaagdheid van Den Haag bestaat uit de plint (tot ongeveer 30 meter), de haagse hoogte (50-70 meter) en de 'buitencategorie' (100-140 meter).

TOT WELKE HOOGTE?

De monumentale binnenstad van Leiden is een kostbaar goed. Dit geeft beperkingen voor de hoogbouw in de gebieden rond Centraal station en Lammenschans, die zeer dicht bij de binnenstad liggen. Om deze reden wordt een maximumhoogte van 60 meter in de stationsgebieden gehanteerd.

Verder naar buiten speelt deze beperking minder, al spelen daar meer landschappelijke overwegingen een rol. Om een evenwicht te houden tussen de hoogbouwclusters bij de stations en die aan de rand van de stad wordt de maximale hoogte bij de snelweglocaties op circa 70 meter gesteld.

KANTTEKENINGEN

1. Uitzonderingen

De gebiedstyperingen geven een maximale hoogte aan, die een leidraad zal zijn bij het maken van nieuwe bestemmingsplannen en artikel 19 procedures. De typering is echter algemeen van aard. Het kan zijn dat een ontwerp voor een specifieke plek aanleiding geeft tot overschrijding van de hoogtegrens. Dit moet dan altijd goed gemotiveerd worden.

De hoogbouwvisie heeft geen consequenties voor bestaande plannen die al in procedure zijn.

2. Beeldkwaliteit

Het is onwenselijk dat in de hoogbouwclusters en langs de stadsboulevards schermen en wanden van hoogbouw ontstaan. Ook is het uitdrukkelijk niet zo dat er geen laagbouw in deze gebieden mogelijk is. Juist hoogbouw is gebaat bij contrasten. De compositie en het samenspel van de hoogbouwaccenten moet voor alle initiatieven goed in beeld worden gebracht. (Dit is ook onderdeel van de hoogbouwtoets, zie 49 e.v.)

AANDACHTSPUNTEN VOOR DE LOCATIE VAN HOOGBOUW

AANDACHTSPUNTEN VOOR LOCATIE VAN HOOGBOUW

BESCHERMDE STADSGEZICHTEN

De Leidse hoogbouwvisie heeft te maken met drie van Rijksweges beschermde 'Gezichten':

1. Leiden binnen de Singels;
2. Leiden Zuidelijke Schil;
3. Oegstgeest Wilhelminapark en Geesten.

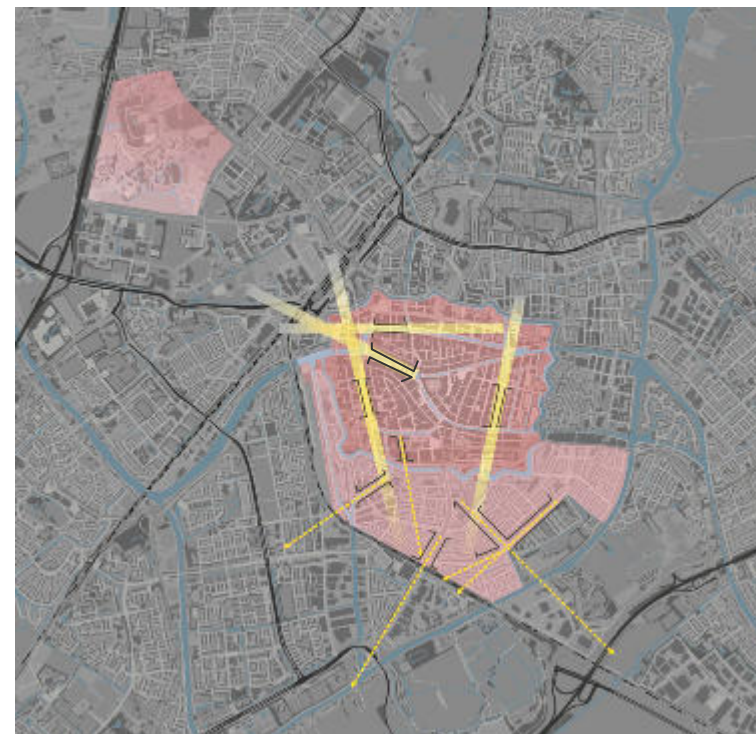
Beschermde stadsgezichten Leiden

Binnen de twee Leidse Gezichten speelt hoogbouw door de aard van de historische bebouwing nauwelijks een rol. In de binnenstad zijn binnen de bestemmingsplannen maximale bouwhoogtes vastgesteld die aansluiten op de omvang van de historische bebouwing.

In het (nog in procedure zijnde) Gezicht Leiden Zuidelijke Schil wordt aangestuurd op het zo gaaf mogelijk houden van de gelijktijdig ontworpen woonhuisblokken uit de periode 1920 – 1960, die qua hoogte consequent zijn beperkt tot twee bouwlagen met hoge kap en vier bouwlagen zonder kap.

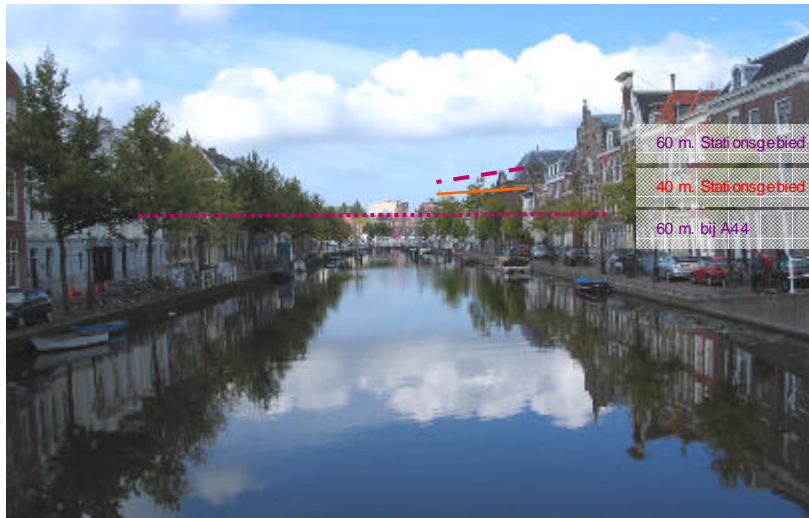
Het beschermd stadsgezicht van de binnenstad kent nog een aantal zeer authentieke zichtlijnen. Deze zijn op kaart aangegeven. De wens is om de impact van verstorende elementen in deze

zichtlijnen te minimaliseren. In sommige lijnen, zoals bijvoorbeeld de Oude Rijn, is hoogbouw (in dit geval Naturalis) al heel prominent aanwezig. Authenticiteit speelt dan geen rol meer. Wel blijft het belangrijk dat de consequenties die hoogbouw heeft voor de beleving van de deze zichtlijnen in beeld worden gebracht.



Zichtassen vanuit Beschermd Gezichten

Vista's



Oude Vest



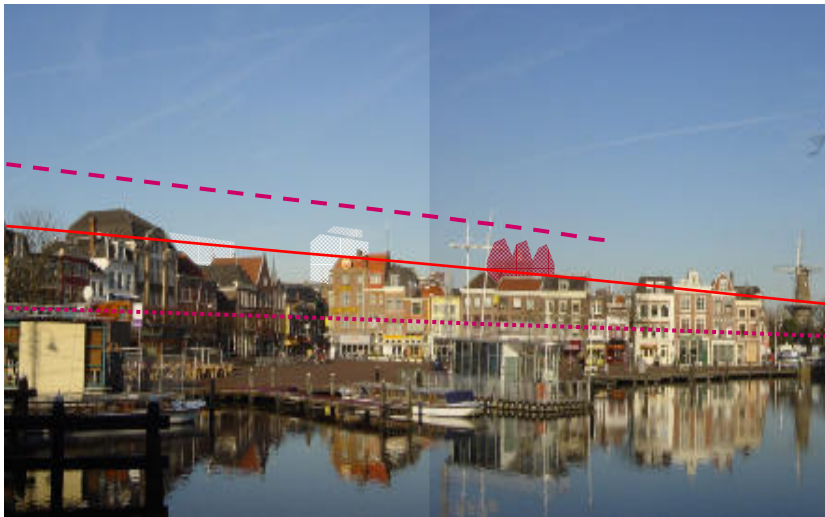
Stille Mare - De Rijn



Gangetje



Rapenburg



60 m. Stationsgebied
40 m. Stationsgebied
60 m. bij A44

Beestenmarkt



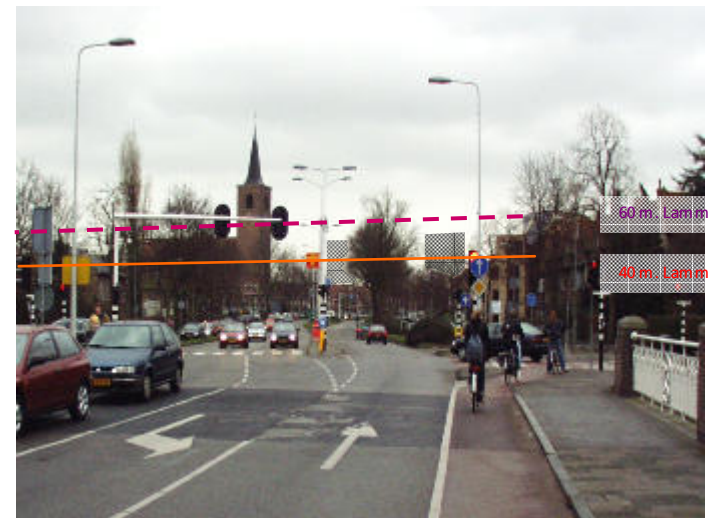
60 m. Stationsgebied
40 m. Stationsgebied

Prinsessekade



60 m. Lammenschans
40 m. Lammenschans

Herengracht



60 m. Lammenschans-A4
40 m. Lammenschans-A4

Lammenschansweg



Beschermde dorpsgezicht Oegstgeest

De bebouwing in Leiden aan de noordwestzijde van de stad (Leeuwenhoek) zal een rol spelen in de beleving van de waarden van het 'Gezicht Oegstgeest'. Belangrijke elementen van die Gezicht zijn de open ruimte van de weilanden aan de zuidzijde en de landgoederen van Endegeest en Rhijngest. Deze landgoederen zijn onderdeel van de oude landgoederenzone en hebben eeuwen een groene en open buffer gevormd tussen het dorp Oegstgeest en de stad Leiden. De ruimte wordt nu begrensd door de bomen van de Wassenaarseweg, waarachter de bebouwing van Gorlaeus nauwelijks boven de boomkruinen uitkomt. Door het Gorlaeus aan te wijzen als

hoogbouwcluster zal dit beeld wijzigen: De stad wordt nadrukkelijker zichtbaar en het landgoed krijgt daardoor meer het karakter van een stadspark.

Door hoogbouw direct aan de rand van grote gebieden te plaatsen kan het effect zijn dat vanuit het landschap gezien de stad plots erg dichtbij komt (het Central Park-effect). Voor de Leidse stadsranden (Leeuwenhoek, Stevenshof, Merenwijk) is dit geen wenselijk effect. Daar kiezen we voor vervlechting met het omringende landschap en een geleidelijke overgang tussen stad en land. Hoogbouw manifesteert zich dan verder van de bebouwingsgrens en vormt zo niet een harde rand.

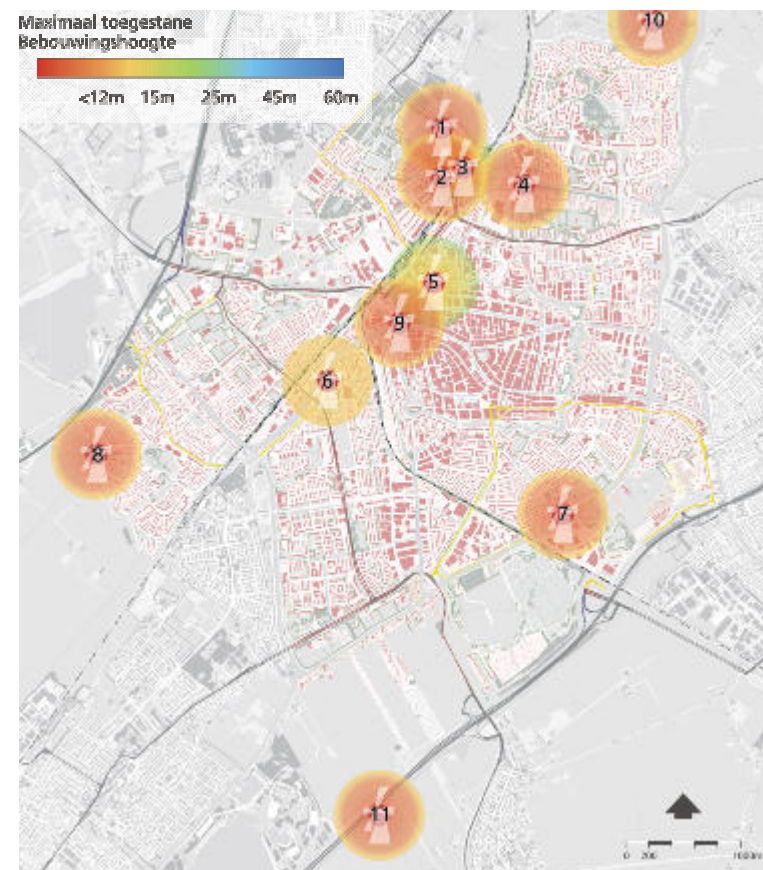
MOLENBIOTOPEN

De molen vormt een onlosmakelijk onderdeel van het Nederlandse historische erfgoed. Bescherming van molens is dan ook gewenst. Om de molen te beschermen is echter niet alleen instandhouding van de molen zelf van belang. De molen moet ook kunnen bewegen, dus draaien, omdat anders het hout gaat rotten. Ook is het gewenst om een vrij zicht op de molen te hebben.

Het Rijk en de Provincie Zuid-Holland stimuleren door het geven van subsidies het restaureren van molens en bevorderen door middel van premies het draaien van molens. Om dit draaien van molens en het zicht op molens mogelijk te maken is de zogenaamde molenbiotoop ingesteld.

In de provinciale Nota *Regels voor Ruimte* is vastgelegd waaraan de molenbiotoop moet voldoen. Hoogbouw rond molens is aan restricties gebonden. Het niet voldoen van een plan aan regels van de molenbiotoop kan reden voor de provincie zijn om geen toestemming te geven voor een bepaalde ontwikkeling, zoals een bouwplan of bestemmingsplan.

In molenbiotopen gelegen op specifieke plaatsen (In Leiden: Leiden-Oost, Leiden-West, Leiden-Centraal, Leiden Lammenschans, Leiden de Vink en Leiden Merenwijk), kunnen op basis van onderling overleg afwijkende afspraken worden gemaakt.



Molenbiotopen in Leiden

In Leiden staan negen molens, waarvan er acht een Rijksmonument zijn. Deze acht hebben dus ook een molenbiotoop.

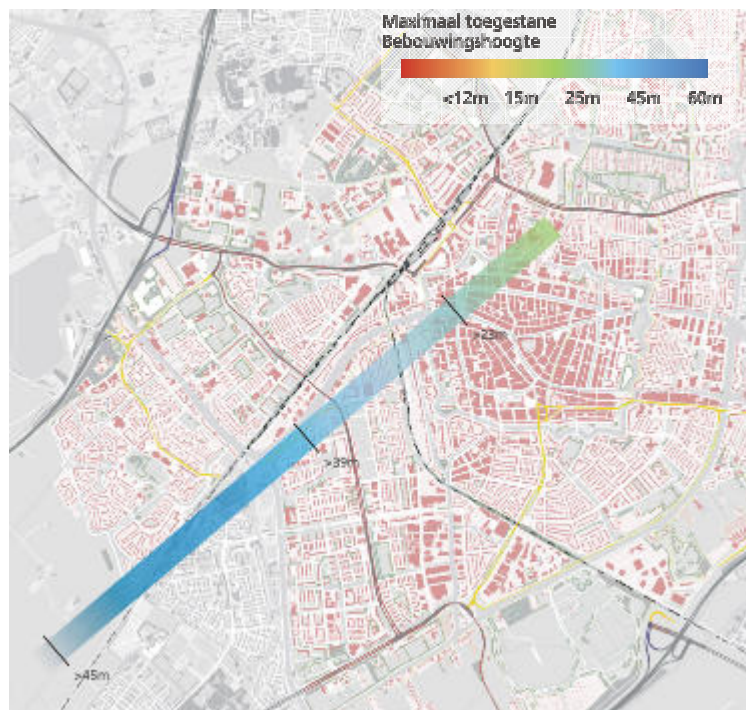
Deze negen Leidse molens zijn:

1. Kikkermolen
2. Maredijkmolen
3. Molen de Herder
4. Stadsmolen
5. De Valk
6. d' Heesterboom
7. Rodenburgermolen
8. Stevenshofjesmolen
9. De Put (replica: geen Rijksmonument)

De technische vereisten in het kader van de Molenbiotoop zijn te lezen in de brochure van de Provincie Zuid-Holland: *De Molenbiotoop van Zuid-Holland* (zie bijlage).

STRAALPADEN

Straalpaden dienen voor het verzenden van grote hoeveelheden dataverkeer tussen de districts-centrales van de KPN. Tussen de zendmasten moet een vrije radioverbinding lopen. In Leiden loopt volgens de meest recente informatie van KPN (juli 2005) één straalverbinding.



Straalpad KPN

EISEN AAN HOOGBOUW: HOOGBOUWTOETS

EISEN AAN HOOGBOUW: HOOGBOUWTOETS

AANDACHTSPUNTEN BIJ HOOGBOUW

In de discussie rond hoogbouw speelt vooral de behoefte aan grip op kwaliteit een rol. Het gaat dan om de impact van hoogbouw op de stad, maar ook om de vormgeving en architectuur van het gebouw zelf en de relatie met de directe omgeving.

Hieronder zijn de belangrijkste aandachtspunten voor een Hoogbouwtoets opgesomd.

A. Betekenis voor de stad

1. Betekenis voor het stadssilhouet (indien van toepassing): in beeld brengen van de betekenis van het nieuwe gebouw vanaf relevante zichtpunten op grote afstand (> 3km; zie kaart).
2. Betekenis voor het stadsbeeld vanaf bijzondere stedelijke zichtlijnen (o.a. beschermde stadsgezichten): effecten voor relevante zichtlijnen in beeld brengen. Met name de hoogte en de architectonische verschijningsvorm zijn hier van belang.
3. Toetsen aan hoogtebeperkingen, zoals straalpaden en molenbiotopen.

B. Impact op omgeving

4. Betekenis voor de directe omgeving (afstand 1-3x hoogte): montage vanuit verschillende hoeken, waarbij m.n. massa-opbouw, verschijningsvorm, materiaalgebruik, kleurgebruik en afronding dak van belang zijn. Bij meerder gebouwen ook de interactie en compositie. Verder aansluiting bij de omgeving, uitzicht.
5. Windhinder: toetsen aan NEN 8100-norm (komt begin 2006). Boven de 30 meter is altijd onderzoek verplicht, tussen 15 en 30 meter wordt een beoordeling gemaakt aan de hand van een windhinderadvies.
6. Schaduwwerking: effecten in beeld brengen via bezonningsstudie op gemiddelde zonnemomenten (21 maart en 21 september).
7. Privacy aandachtspunten: oriëntatie van gebouwen; inkijk op gebouwen omgeving.
8. Planschaderisico-analyse: inventarisatie van welke schadeclaims zijn te verwachten.

C. Maaiveldinrichting

9. Vormgeving entree en plint
Aandachtspunten: heldere ingang, sociale controle mogelijk, voorkomen dode hoeken.
10. Aansluiting gebouw op maaiveld
Aandachtspunten: materiaalgebruik, oplossingen voor containers, fietsen, etc.

11. Verkeersafwikkeling

Aandachtspunten: parkeeroplossing; route parkeren naar entree garage; inpassing entree garage, bevoorrading; fietsenstalling.

12. Bouwlogistiek en overlast: is er voldoende ruimte voor opslag en bouw. Hoe wordt transport geregeld.

13. Groenvoorzieningen

Aandachtspunten: toegankelijk en kwalitatief hoogwaardig groen en bij woningbouw veilige speelplekken.

DE HOOGBOUWTOETS

De in de vorige paragraaf genoemde lijst met aandachtspunten kan worden beschouwd als het toetsingskader voor hoogbouwinitiatieven. In de besluitvorming rond hoogbouwplannen moet deze lijst gehanteerd worden, voor elk gebouw hoger dan 40 meter en in laagbouwgebieden en gemengde gebieden voor gebouwen hoger dan 25 meter. Deze hoogbouwtoets wordt onderdeel van het ruimtelijk beleid en het welstandsbeleid. (De meeste aandachtspunten maken daar overigens nu ook al deel van uit).

Het meest geschikte moment om de toets uit te voeren is het moment dat een concreet bouwplan wordt voorbereid. Alle bouwplannen worden in het kader van het welstandsbeleid getoetst door

de ARK. De Hoogbouwtoets wordt als onderdeel van dit welstandsbeleid door de ARK uitgevoerd.

Onderdeel A van de toets (Betekenis voor de stad) komt in grote lijnen ook al in een eerdere fase van het planproces aan de orde, bij het voorbereiden van een bestemmingsplan of de artikel 19 procedure. De afdelingen Stedenbouw en Ruimtelijk Beleid van de gemeente beoordelen in dat geval of hoogbouw inpasbaar is. De beoordeling van de architectonische uitwerking, waar de Hoogbouwtoets dus een onderdeel van wordt, blijft een verantwoordelijkheid van de ARK.

Colofon

Leiden, april 2007

De Hoogbouwvisie is gemaakt door de afdeling Stedenbouw en Groen van de dienst Bouwen en Wonen en de Stadsbouwmeester.

Informatie: Leon de Laat (tel. 071 516 5947)