

Waterfronten meer dan een leuk visitekaartje

Na 20 jaar plannenmakerij beginnen de Nederlandse waterfronten eindelijk hun contouren te krijgen. Waterfrontontwikkeling is echter meer dan een leuk visitekaartje voor de steden. Het zijn bij uitstek de gebieden waarmee gemeenten nieuwe kapitaalkrachtige groepen stedelingen kunnen trekken of behouden door een mix van wonen, werken en recreatie. De zeebonkenromantiek heeft zijn tijd gehad. Maar stilletjes aan beginnen de waterfronten weer te gonzen van nieuwe activiteiten.



Friso de Zeeuw, directeur Nieuwe Markten en Han Joosten, hoofd Marktonderzoek Bouwfonds Property Development

Voormalige havengebieden hebben de potentie om de stedelijke ontwikkeling een flinke impuls te bezorgen. In de jaren tachtig waren de nieuwe waterfronts van Boston en Baltimore dé grote voorbeelden voor Europa. Later volgde Londen met zijn Docklands en in de jaren negentig werd ook in Nederland een aantal grote projecten in gang gezet. Amsterdam IJ-oeveren en de Kop van Zuid in Rotterdam zijn daarvan de grootste en bekendste, inclusief hun – veelbewogen –

Dat er kansen liggen, staat voor iedereen wel vast. Dat het lastige locaties zijn ook. Door de jarenlange havenactiviteiten is de grond veelal vervuild. De hoge kosten van sanering brengen de noodzaak van een dicht programma met zich mee. De parkeerdruk is vaak groot, omdat het openbaar vervoer vaak slecht is en de kosten voor ondergrondse parkeergarages door de hoge grondwaterstand in havengebieden domweg niet zijn op te brengen. De Zeeuw: 'Als er sprake is

steden met van oudsher een echte werkerspopulatie en een grote voorraad goedkopere woningen. De arbeiderswijken zijn nu in veel steden het toneel van verloedering en sociale onrust, compleet met populistische politieke stromingen. Zo zie je ook in bestuurlijk opzicht in deze steden een verandering optreden. Het aloude 'verbond' tussen havenbaronnen enerzijds en de arbeiderspartijen anderzijds heeft een flinke deuk opgelopen, kijk maar naar Marseille, Antwerpen, Hamburg en Rotterdam. Tegelijkertijd moet je constateren dat er voor die groepen voormalige havenarbeiders en de inmiddels ingestroomde allochtonen naar hun eigen idee niet veel concreets wordt gedaan. Bij de waterfrontprojecten gaat het daarbij toch vaak om 'grootse en meeslepemde' projecten waarvan de mensen in de oude wijken zeggen: 'wat heb ik daaraan, laat ze de troep hier eens aanpakken'. Het zijn in feite twee opgaven: waterfronts OK, maar tegelijk die oude wijken aanpakken.' Han Joosten vult aan: 'Van de verandering van de sociaal-economische structuur van de stad door het aantrekken van hogere inkomens gaat wel een olievlekwerking uit. Op kleine schaal,

mogelijkheden natuurlijk: lekker je eigen bootje voor de deur.' Joosten: 'Hoewel je in de praktijk ziet dat dat laatste maar mondjesmaat gebeurt. Het leuke van de gebieden, de bootjes en het 'rommelige' karakter wordt vaak snel om zeep geholpen door de nieuwe bewoners zelf, die klagen over overlast. Grote kansen liggen er ook in de transportfunctie van water. Die wordt in Nederland nauwelijks benut. Veerboten en pontjes zijn ideale openbaar vervoermiddelen, juist voor deze gebieden waar parkeren een probleem vormt en het aanleggen van ov-infrastructuur zeer kostbaar is. Het water ligt er gewoon, gratis!' Kwalitatief hoogwaardige woonmilieus lijken een 'natuurlijke' functie voor voormalige havengebieden. In veel steden vormt het wonen een trekker voor vernieuwing. Ook dat is niet altijd zo geweest. De eerste waterfrontprojecten in met name de VS zijn primair gericht op leisure en kantoren. Horeca, shoppingmalls, science-centres en aquaria zijn daar de bekende gezichten. In Nederland kwamen leisure en groot-schalige kantoorfuncties niet van de grond, getuige bijvoorbeeld het

'Inmiddels zijn de waterfrontprojecten de kinderschoenen ontstegen'

plangeschiedenis. Inmiddels zijn de waterfrontprojecten de kinderschoenen ontstegen en staan er meer projecten dan ooit op de rails. Op Europees niveau zijn het de Scandinavische en Duitse steden die flink aan de weg timmeren. Maar ook Frankrijk laat zich niet onbetuigd met Euroméditerranée in Marseille en Londen lonkt nog voorbij zijn Eastend naar de oostelijke oeveren van de Thames. Op een ander schaalniveau pakken ook veel Nederlandse steden hun voormalige havens aan. Friso de Zeeuw: 'Veelal gaat het dan niet om zeehavens maar om rivierhavens. Een opgave die de komende jaren nog een enorme impuls te wachten staat vanwege onze waterbergingsproblematiek. In het kader van 'Ruimte voor de rivier' wordt bijvoorbeeld gesproken van complete bypasses van de rivier rondom steden als Deventer en Kampen. Het gaat dus niet alleen om ontwikkelingen als het wegtrekken van havenactiviteiten dat ruimte schept voor nieuwe functies, maar steden krijgen er ook hele nieuwe oevergebieden bij.'

Complexe opgave

Wat valt er na 25 jaar trial and error te zeggen over de herstructurering van havengebieden en waterfronts? Is er zoiets als een ideaal programma, een gouden mix van functies? Of is het zaak om voornamelijk in te zetten op één 'trekkende' functie? Hoe faseer je dergelijke, langlopende projecten in tijd en ruimte, en welke rol speelt een masterplan daarbij? Vormen haventransformaties een anker voor vernieuwing van havensteden als geheel? En hoe verbind je de vaak afgesneden locaties weer met de rest van de stad?

van restanten van havenactiviteiten speelt de milieu- en hinderwetgeving vaak een beperkende rol. Een nieuwe loot aan deze stam is de recente veiligheidshype uit de States om bijvoorbeeld de aanleg van cruiseschepen te verbieden, tenzij allerlei maatregelen worden getroffen om aanslagen vanuit aanpalende gebouwen te verhinderen. Nieuwe waanzin.'

Ook de verwerving van gronden is een lastige: bedrijven moeten worden uitgekocht en verplaatst, een dure en tijdrovende procedure. En als de grond in handen is van het gemeentelijke havenbedrijf, is dat ook niet altijd gunstig; de strijd tussen de stad en de haven wordt hier vaak heel concreet gevoerd. Denkt 'de stad' vanuit het perspectief van de wegtrekkende haven, 'de haven' ziet juist de oprukkende stad op zich af komen. In Kopenhagen lost men dit op door het havenbedrijf in nieuwe vastgoedprojecten risicodragend te laten participeren.

Olievlekwerking

Van welke kant je het ook bekijkt, de transformatie van functies betekent een ingrijpende verandering in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, met grote sociaal-economische en culturele consequenties. Zijn de vaak prestigieuze waterfrontprojecten de toekomst van de stad? De Zeeuw denkt van wel. 'Het is een kans om de meer kapitaalkrachtige groepen voor de stad te behouden, dan wel ze aan te trekken. Voor steden is het van levensbelang om de huidige tendens waarbij de middel en hoge inkomens de stad verlaten, te keren. Dat geldt misschien nog wel sterker voor de havensteden. Het zijn vaak

'De aanwezigheid van water vormt een belangrijke motor voor vernieuwing'

doordat bijvoorbeeld particuliere eigenaren in aangrenzende wijken óók hun stoepje aangeveegd willen hebben. Maar ook het élan van een stad verbeterd, door bijvoorbeeld de komst van nieuwe culturele voorzieningen. Dat straalt uit naar de rest van de stad.'

Trekker voor vernieuwing

De aanwezigheid van water vormt een belangrijke motor voor vernieuwing. Toch is dat niet altijd even vanzelfsprekend geweest. Vijftien jaar geleden wilde men alles nog dempen en dichtgooien of bouwde men met de rug naar het water. Zie Lelystad, Nieuwegein en Amsterdam-Noord. De Zeeuw: 'Nu zien we water als een kans die je moet benutten. Voor mooie woningen met fantastisch uitzicht, bijvoorbeeld. Water schept ruimte en de zekerheid dat er niet voor je neus gebouwd gaat worden. Daarbij beweegt water altijd. Het brengt een prachtige lichtglinstering je huiskamer binnen. Ook brengen activiteiten op het water levendigheid met zich mee. En de recreatieve

Amsterdam Waterfront-debacle in de jaren '80. Joosten: 'De kantorenmarkt heeft zijn eigen wetmatigheden en laat zich niet dwingen. Dit soort gebieden zijn geen A-locaties voor kantoren. Die willen liever aan knooppunten van openbaar vervoer en snelwegen zitten. Bovendien heeft overal in Europa de commerciële vastgoedmarkt last van de recessie. De leisure beperkt zich in Nederland grotendeels tot terrassen en andere horeca. Aan de IJ-oeveren komen nog wel culturele functies en is een uitgaansgelegenheid als Panama een – ongepland – succes. Op de Kop van Zuid komt met het Luxortheater en Hotel New York nu ook wat meer leisure-activiteit op gang.

In Barcelona en Düsseldorf is overigens wél met succes ingezet op leisure. In Düsseldorf is een trendy gebied ontstaan, met een heel nieuw soort entertainment, zoals grootschalige disco's in hallen en bioscopen en restaurants op de kades. Door de overlast die dit geeft zijn er hier trouwens weinig kansen voor wonen.' ➤



Een mix van functies: haard van conflicten of bron van stedelijkheid? Friso de Zeeuw: 'In mijn optiek vormt wonen de primaire trekker. Maar juist voor de stedelijke economie is dat een pluspunt: een aantrekkelijk woonmilieu voor hun werknemers vormt een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Werken volgt steeds meer het wonen, zeker in de dienstverlenende sector.' Maar hoe zit het dan met een menging van wonen en werken in de gebieden zelf? Bieden die niet juist kansen om nieuwe economische dragers te huisvesten, de creatieve zakelijke dienstverlening bijvoorbeeld, bij uitstek bedrijfsvormen waar 'de nieuwe stedelingen' in vertegenwoordigd zijn? Joosten en De Zeeuw zijn het erover eens dat deze menging voor vastgoedontwikkelaars maar tot op zekere hoogte interessant is. Die markt is marginaal. Gebouwen met

dit soort functies en activiteiten in te passen behoudt het gebied zijn eigen karakter. Oude havenrudimenten zoals loodsen en kranen dragen bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid.'

Flexibiliteit

Het plannings- en ontwikkelingsproces van voormalige havengebieden kent ook een aantal specifieke knelpunten. Het zijn vaak grootschalige locaties, die over een lange periode ontwikkeld worden. Vaak heb je te maken met bedrijven die nog volop actief zijn. Een slimme, gefaseerde aanpak, en vroegtijdig inspelen op kansen zoals de wens van bedrijven om te vertrekken, zijn onontbeerlijk. Flexibiliteit lijkt dan ook het toverwoord. Ontwikkelingsstrategieën worden geprefereerd boven een stedenbouwkundig masterplan.

'Als je gaat investeren en uitvoeren is een zekere mate van zekerheid cruciaal'

gemengde functies ontwikkelen is al helemaal moeilijk, menen zij. Een geschikte formule is tot nu toe nog niet gevonden. Wel pleiten zij ervoor om in deze gebieden de milieunormering aan te passen, zodat er in ieder geval vanuit wettelijk oogpunt minder belemmeringen zijn. Voor de Rotterdamse Stadshavens, een groot herstructureringsgebied waar nog veel havengerelateerde bedrijvigheid is gevestigd, is onlangs aangekondigd dat er geëxperimenteerd gaat worden met het versoepelen van de milieuhinderwetgeving. De Zeeuw: 'Nog veel te slap, zo'n experiment. In Velsen-Noord belemmert de milieuregeling, gecombineerd met bestuurlijke starheid van de provincie, een ijzersterk plan met woningen waar de mensen nu al voor in de rij staan.'

Fenomeen

Een ander fenomeen dat vaak in verband wordt gebracht met de voormalige havengebieden, de voormalige randen van de stad, is de culturele voorhoede van kunstenaars en stadsnomaden die zich als eerste op deze plekken vestigden en er broedplaatsen van maakten. De kunstenaars trekken vaak weer door naar de volgende randen van de stad, maar de broedplaatsfunctie moet wel behouden blijven, aldus Han Joosten. 'Het is een gebied waar je kunt experimenteren. Nieuwe ideeën uitproberen. Dat maakt het gebied spannend. Door

Het primaat ligt bij het proces en het programma. Het stedenbouwkundig ontwerp legt vaak alleen de ruimtelijke structuur en bebouwingsvlekken neer, met bijvoorbeeld de openbare ruimte als rode draad, zoals bij de Amsterdamse IJ-oeveren.

Toch is het niet alleen flexibiliteit wat de klok slaat. Friso de Zeeuw: 'Flexibiliteit is met name in het proces heel belangrijk. Maar als je gaat investeren en uitvoeren is een zekere mate van zekerheid cruciaal. Private partijen zullen van gemeenten de zekerheid moeten krijgen van continuïteit en van een uitvoeringstermijn die te overzien is. Ook voor bewoners en bedrijven is het belangrijk om te weten wat er in een gaat gebied gebeuren. Kopers willen weten wat er naast hun balkon komt te staan. Voor een partij als Bouwfonds zijn deze gebieden zeker interessant om te ontwikkelen. Ze vormen een mogelijkheid om marktgeoriënteerde, binnenstedelijke projecten te ontwikkelen, waarbij private partijen samen met de gemeente de regie kunnen voeren. We vinden het belangrijk dat we mee kunnen sturen in het programma.'

De zeebonkenromantiek van weleer is inmiddels overal voorgoed verleden tijd. Over de kades flaneren nu 'de nieuwe stedelingen' langs de nieuwe gebouwen. Eén ding lijkt echter niet veranderd: in de voormalige havengebieden blijft het gonzen van activiteit, zoals dat een stad betaamt. ●

Een parade van waterfrontprojecten

Wie aan waterfrontprojecten denkt, denkt in veel gevallen direct aan vooral die meeslepende grootse ontwikkelingen. In dit deel van het dossier vindt u een ware parade van projecten.

Groots en meeslepend is bij de vraag welke projecten gaan we beschrijven, niet het belangrijkste selectie criterium geweest. Interessant, lastig of met de juiste uitstraling naar aanpalende wijken echter des te meer. Het resultaat: tien waterfrontprojecten uit binnen- en buitenland. Alle tien de ontwikkelingen verschillen qua aanpak en invulling enorm van elkaar. Maar tegelijkertijd delen ze alle tien wel één aspect. En dat is het respect en de liefde voor het water.



Antwerpen 'Eilandje' Een nieuw gezicht naar de Schelde

Door de afwisseling van bouwblokken en dokken lijkt het gebied uit eilanden te bestaan. Vandaar de naam Antwerpen 'Eilandje'. Het havengebied aan de Schelde wordt momenteel nieuw leven ingeblazen en krijgt een binnenstedelijke mix van functies, met behoud van de maritieme sfeer. Verrassend genoeg zijn de historische structuur en de oorspronkelijke bebouwing hier nagenoeg geheel intact gebleven.

Vanuit militaire overwegingen liet Napoleon begin 19e eeuw het Bonapartedok uitgraven in de haven van Antwerpen. Later zijn er nog meer dokken bijgekomen die vele handelsvestigingen aantrokken. Langzamerhand groeide het gebied rond de dokken uit tot een nieuw deel van de binnenstad, waar havenactiviteiten en stedelijk leven zich vermengden. Tot het moment dat de schepen meer noordwaarts gingen aanmeren en de oude dokken verlieten. Na er jarenlang desolaat bij gelegen te hebben, wordt het gebied nu opgewaardeerd tot 'nieuw gezicht naar de Schelde' en tegelijkertijd wordt de relatie met de binnenstad van Antwerpen hersteld. Vergeleken met veel andere havensteden is in Antwerpen de scheiding tussen haven en stad overigens niet groot. De havens maken van oudsher deel uit van de binnenstad. Hierdoor is het mogelijk een echt binnenstedelijk gebied te creëren met een mix van functies: wonen, werken – inclusief mogelijkheden voor thuiswerken – cultuur en vrije tijd.

Identiteit blijft behouden

Antwerpen is altijd zuinig geweest op de havens; de dokken zijn nooit drooggelegd. Ook nu blijven de havens gehandhaafd, ze staan zelfs op de monumentenlijst. Een groot deel van de pakhuizen en andere bestaande gebouwen in het gebied heeft de status van beeldpalend element gekregen en krijgt een nieuwe bestemming. Behalve opwaardering van de meer binnenwaarts gelegen bouwblokken, zal langs de kadezones en de kaaien een omvangrijk nieuwbouwprogramma worden gerealiseerd met ongeveer 200.000 m² woningen en 200.000 m² kantoren en cultureel-recreatieve functies. René Daniëls, projectleider én stadsbouwmeester voor Antwerpen, eerder betrokken bij de ontwikkeling van de Kop van Zuid in Rotterdam, maakte samen met zijn Buro 5 uit Maastricht een masterplan voor het gebied van in totaal 172 hectare. De ontwikkeling vindt plaats in fases. Eerst wordt het gebied rondom de Oude Dokken aangepakt, het dichtst bij de oude stad, en vervolgens de Montevideowijk en de Cadixwijk. Deze drie deelgebieden vormen samen de eerste fase. Later volgt een tweede fase, die naar

verwachting pas over een jaar of 25 afgerond zal zijn. In tegenstelling tot fase 1 bestaat fase 2 grotendeels uit nieuwbouw (1.000.000 m²), met behoud van aanwezige monumenten en groene open ruimte. De plannen voor de eerste fase zitten praktisch in de afrondingsfase. Het masterplan voor het Eilandje is in detail uitgewerkt in beeldkwaliteitplannen voor de buitenruimte en architectuur, een groenplan en een waterplan; een viertal bestemmingsplannen is bijna klaar. Intussen is ook de uitvoering begonnen, met name rond de oude dokken. Los van het masterplan hebben zich hier al enkele bedrijven en culturele instellingen gevestigd, waaronder de regionale zender ATV, modeontwerper Dries van Noten, het Filharmonisch orkest en het Ballet van Vlaanderen.

Culturele as

Buro 5 Maastricht liet zich bij het uitwerken van het masterplan deels inspireren door de ideeën van Manuel de Solà Morales, die tijdens de internationale prijsvraag Stad aan de Stroom een denkbeeldige culturele as van Noord naar Zuid door Antwerpen trok. Langs deze as komt een aantal belangrijke landmarks te liggen, zoals het Museum aan de Stroom (MAS) met het Bonapartedok als openluchtmuseum voor historische schepen. Het museum, een bijzonder ontwerp van Neutelings Riedijk Architecten, waarin de collecties van drie stedelijke musea verenigd worden, moet als ontmoetingsplaats voor de Antwerpenaars gaan dienen. Overal in het gebied blijft het maritieme karakter voelbaar, door de pakhuizen, sluisen, bruggen en kranen. De dokken vormen de pleinen; hier komen onder meer paviljoens voor cafés en winkels. Naast de vaste trekkers is er voldoende gelegenheid voor allerlei festiviteiten en evenementen, bijvoorbeeld op het gebied van theater, dans en sport. Zo biedt de nieuwe passantenhaven het decor voor de Havendagen en de Tall Ships' Race, vergelijkbaar met Sail in Amsterdam. Om bezoekers tussen de verschillende plekken te vervoeren, wordt de watertaxi geïntroduceerd en wellicht ook een waterbus, die net als in Rotterdam de verschillende oevers aandoet. ●



Oslo, Fjord City Grillig waterfront met gevarieerd programma

Van een opera en een cultureel centrum tot pootje baden en de herinrichting van een middeleeuws fort: Oslo's programma voor revitalisering van haar waterfront rijgt als een kralensnoer een diversiteit aan schaalniveaus en opgaven aan elkaar. De schaal wordt echter nergens mega of supergroot. Zelfs Rem Koolhaas hield zich in.

Het havenfrontproject heet Fjord City, naar Noorwegens beroemdste handelsmerk. Ook Oslo ligt aan de grillige fjordenkust, gevormd in de IJstijd toen gletsjerarmen diepe inhammen in het kustgebied uitslepen. De stad ligt geplooid rondom een baai waarin fjordeneilandjes uit zee oprijzen en heeft een havenfront van zo'n twaalf kilometer om te herontwikkelen.

Verbinding maken

Het gebied is opgeknipt in elf deelgebieden, van Frognerstranda in het westen tot Ormsund in het zuidoosten. Voor ieder gebied worden eigen plannen gemaakt, afhankelijk van de functionele behoefte, de interesse van investeerders en ontwikkelaars en de grondposities. De meeste grond is in handen van de stad, waarvoor de gemeentelijke stedenbouwkundige dienst plannen maakt, de infrastructuur verzorgt en vervolgens de nieuwe kavels uitgeeft.

De verbinding van de stad met de zee is het belangrijkste doel van Fjord City, evenals het scheppen van de benodigde ruimte voor wonen, bedrijven, cultuur en recreatie. Het totale plangebied beslaat 225 hectare. Vorig jaar is begonnen met de uitvoering van de eerste projecten.

Het programma loopt uiteen van aantrekkelijk wonen (met zicht op de fjordeneilanden) in het westelijk deel, tot een grote marina en een zesbaans snelweg die dit deel van de stad, voornamelijk woon-

gebieden, met het centrum moet gaan verbinden. Er loopt nu al een snelweg langs de kust, deze zal in de toekomst gedeeltelijk worden ondertunneld.

In de meer centraal gelegen deelgebieden ligt de nadruk op kantoren en culturele functies. Rem Koolhaas ontwierp een cultureel centrum, met onder meer een bibliotheek en galeries. Het ontwerp voegt zich opmerkelijk goed in het stedelijk weefsel, een voornamelijk 'platte koek', waaruit alleen de twee torentjes van het Raadhuis oprijzen.

Vismarkt

Niet bepaald metropolitaan dus en zo afficheert Oslo zich dan ook niet. Op de meest centrale plek, bij het Raadhuis, dat door middel van een plein met het water is verbonden, verkopen de lokale vissers hun dagvangsten en spelen kinderen in het water en dat zal ook in de toekomst zo blijven. De vismarkt wordt zelfs uitgebreid.

Meer naar het oosten toe staat de landschappelijke herinrichting van een middeleeuws fort op het programma. Aan de belendende kades komen terminals voor de (internationale) cruisevaart. In Bjørnvika, nu nog een knooppunt van transport met haar containerterminals, komt de nieuwe nationale opera. Het Noorse architectenbureau Snøhetta ontwierp een opmerkelijk gebouw in het water, waarvan de daken geleidelijk aan toelopen tot een openbaar plein. ●



Hamburg, HafenCity Wonen, werken en flaneren aan de Elbe

Meer dan een eeuw lang was handelsstad Hamburg afgesneden van het water dat haar rijkdom en welvaart bracht. Met het project HafenCity krijgt de stad er niet alleen zo'n veertig procent binnenstad bij, maar ook een nieuwe relatie met de rivier de Elbe.

Aan water is men wel gewend in Hamburg. In het hart van de stad ligt een groot binnenmeer, de Binnenalster, dat via een stelsel van kanalen is verbonden met de Elbe. Maar met de bouw van de inmiddels beroemde en beschermde Speicherstadt (pakhuizenstad), eind 19e eeuw, verloor de stad haar directe relatie met de rivier. Speicherstadt is de voormalige vrijhaven, overslagplaats van koffie, cacao en andere goederen, ingesteld toen de vrije stad Hamburg toetrad tot het Duitse Keizerrijk.

De handel heeft Hamburg door de eeuwen heen groot gemaakt, vanaf de tijd van de Hanze, het middeleeuwse handelsverbond van steden waarvan Hamburg de belangrijkste Noordzee havenstad was. Momenteel is Hamburg, na Rotterdam, de tweede containerhaven

van Europa, hoewel de Noordzee zich 120 kilometer verderop bevindt. De havenactiviteiten zijn steeds meer geconcentreerd op de zuidelijke oever van de Elbe, en schuiven bovendien steeds verder westwaarts, richting zee. Met de val van de muur kreeg de stad haar achterland terug, en begon Hamburg aan een nieuwe bloeiperiode.

Maritiem

Het meest prestigieuze onderdeel van het nieuwe Hamburg is HafenCity. Een plangebied van zo'n 150 hectare, waaronder een strook van tien kilometer kade die wordt herontwikkeld. Aan deze kades, ten zuiden van de Speicherstadt, wordt een binnenstedelijke mix van woningen, cultuur, toerisme, leisure en kantoren ontwikkeld, met een onmiskenbaar maritiem karakter. ➤

Een moderne stad moet hier ontstaan, die 24 uur per etmaal bruist. Er wordt ingezet op 'metropolitane dichtheden' en een mix van functies, waarbij overigens de maat van de bestaande binnenstad niet uit het oog wordt verloren.

Het gebied ligt zeer centraal, op nog geen kilometer afstand van Raadhuis en Centraal Station. Het hart van het plangebied, Uberseequartier, ligt in het verlengde van de centrum-as naar de Binnenalster. De verbindingen met de stad zijn er al, inclusief een spoorverbinding. Alleen in het plangebied zelf zullen nieuwe bruggen worden gelegd tussen de verschillende schiereilanden.

Naast 5.500 woningen en 20.000 arbeidsplaatsen komen er in Hafencity veel leisure-functies die het gebied aantrekkelijk moeten maken. Als onderdeel van het openbare ruimte plan (gemaakt door de Spaanse architect Enric Miralles) wordt één van de havenbekkens omgevormd tot een 'historische' haven met monumentale oude schepen. Een ander bekken krijgt juist de uitstraling en functies van een moderne marina. Terrassen zijn – vooralsnog alleen in de verkoopbrochures – nadrukkelijk aanwezig. De kades worden gezien als ontmoetingsplaatsen en krijgen een openbaar karakter als onderdeel van een stelsel van promenades en parken.

Structuurplan

De planvorming van Hafencity begon in 1997. Twee jaar later won de Nederlandse architect/stedenbouwkundige Kees Christiaanse een

meervoudige prijsvraag voor het stedenbouwkundig masterplan. Het plan is vervolgens in 2000 vastgesteld door de Senaat en vormde het startsein voor de daadwerkelijke ontwikkeling en uitvoering. Het masterplan is een zogenaamd flexibel structuurplan, dat balanciert in het spanningsveld tussen flexibiliteit en duidelijkheid. In een periode van 25 jaar zullen gefaseerd acht deelgebieden aangepakt worden. De richting is daarbij van west naar oost, om te voorkomen dat het gehele gebied een jarenlange bouwput zal zijn. In het masterplan zijn functies, dichtheden, infrastructuur en algemene richtlijnen vastgelegd. Het plan van Christiaanse is verkozen onder meer vanwege de integratie van de Speicherstadt in het nieuwe stadsdeel. Een commissie met onder anderen Kees Christiaanse selecteert ontwerpers en architecten voor de deelplannen. Het stedelijk stedenbouw- en havenontwikkelingsbedrijf GHS is verantwoordelijk voor de uitvoering van Hafencity. De gemeente heeft het overgrote deel van de grond in haar bezit, daarnaast heeft Deutsche Bahn (de spoorwegen) grondposities en een klein aantal particuliere bedrijven. Een aantal spraakmakende projecten staat inmiddels op stapel. Zoals de cruise terminal die uit containers is opgebouwd. Het meest spectaculair is echter het nieuwe muziekcentrum annex plaza met openbare functies: naar ontwerp van de Zwitserse architecten Herzog + De Meuron te bouwen bovenop een oud pakhuis. Opvallend zijn de tent-achtige daken en de transparante liften die bezoekers een schitterend uitzicht bieden over stad en haven. ●



Frankfurt Rivier als drager van een nieuw stadsbeeld

'Zurück zum Fluss' is al enkele decennia het credo van de Frankfurtse stadsplanners, en met succes. De financiële metropool van Duitsland wordt, vanwege de vele wolkenkrabbers (80 maar liefst) in het centrum, in de volksmond liefkozend Mainhattan genoemd. Het plaatje dat de spectaculaire skyline aan de Main oplevert, is inmiddels een succesvol onderdeel van de Frankfurter citymarketing.

Frankfurt is van oudsher het financiële centrum van Duitsland en daarvoor van het Pruisische Rijk. Hier is de aandelenbeurs gevestigd en de Deutsche Bank, samen met nog zo'n 350 andere banken, waaronder uiteraard de Europese Centrale Bank. Het hypermoderne stadsbeeld – binnenkort verrijkt met de hoogste toren van Europa naar ontwerp van Helmut Jahn – moet de economische dynamiek van de stad weerspiegelen; een dynamiek die overigens meer behelst dan alleen de financiële sector. Er is ook flink geïnvesteerd in cultuur, commerciële functies en andere voorzieningen die het leven voor de (internationale) employés van de banken veraangenamen.

Flaneren

'Terug naar de rivier' leverde niet alleen mooie plaatjes van de skyline op, maar betekende ook een veelomvattend programma voor de ontsluiting van de rivieroever. Zo wordt momenteel de Museumufer ontwikkeld: een cultuurwijk aan de Main waarin in tien jaar tijd dertien musea worden gebouwd. Waaronder een filmmuseum, een architectuurmuseum, een Joods museum, een museum voor moderne kunst; alle naar ontwerpen van internationaal vermaarde architecten zoals Richard Meier en Oswald Mathias Ungers. De oevers krijgen een openbare functie, waar gewandeld, geskeelerd en gefietst kan worden. Met de toevoeging van horeca-functies als cocktailbars en 'Gartenrestaurants' – functies die wij in Nederland nagenoeg niet kennen – ontstaat een ware 'Flanierzone'.

Hip

In de oostelijke richting van de Main liggen de voormalige industriële havengebieden, waarvan de oorspronkelijke bedrijven grotendeels zijn weggetrokken. Dit 'Ostend' is nadrukkelijk ingezet om hoogwaardige woonmilieus te creëren, met als doel de hogere inkomens voor de stad te behouden. De voorheen afgesloten oever, waar onder meer de gasfabriek en een scheepswerf waren gevestigd, is grotendeels groen heringericht met een park en een doorgaande boulevard richting het centrum. Ostend is jong en hip, getuige de design-warenhuizen, reclamebureaus, IT-bedrijfjes en lounge-clubs die hier inmiddels zijn neergestreken. Maar ook de representant bij uitstek van de internationale, gevestigde economie laat zich niet onbetuigd. De Europese Centrale Bank zal zijn nieuwe hoofdkantoor vestigen op een locatie grenzend aan Riverside, de voormalige locatie van Europa's grootste markthallen. En ook die verwisseling van functies is veelzeggend voor het nieuwe stadslandschap aan het water.

Riverside

Direct aan het Mainuferpark is het project Riverside gerealiseerd: zes moderne woontorens. De gebouwen die ontwikkeld werden door Bouwfonds Immobiliënentwicklung zijn ontworpen door vier verschillende Duitse architectenbureaus. De luxe-apartementen zijn inmiddels allemaal verkocht, voor het overgrote deel aan één- en tweepersoonshuishoudens. ●



Marseille, Euromediterranéé Mediterrane metropool

Euromediterranéé is een project in de traditie van de Grands Projets waar Franse bestuurders een patent op lijken te hebben. Met dit mega-herstructureringsproject wil burgemeester Gaudin Marseille op de kaart zetten als dé metropool van Zuid-Europa. Een vervallen havenstad krijgt nieuw elan.

Frankrijks tweede stad, met zijn glorieuze geschiedenis als belangrijkste havenstad van de Middellandse Zee, kreeg in de tweede helft van de 20e eeuw nogal wat knauwen te verduren. De handel was van oudsher gericht op de koloniën aan de overkant van de Middellandse Zee. Met de dekolonisatie en de slepende oorlog met Algerije taande de handel en raakte Marseille steeds meer in verval. Niet alleen de stilgevallen havengebieden, maar ook de arbeiderswijken rondom de dokken verloederden in hoog tempo. De werkloosheid liep op tot zo'n 30% in de arbeiderswijken en bedrijven vertrokken.

Troef

Tijd om het tij te keren. Gaudin wist de bestuurders op één lijn te krijgen en in 1995 werd een ontwikkelingscorporatie opgericht, waarin de Franse staat, de gemeente Marseille en een aantal regionale overheden zitten hebben. Euromediterranéé was een feit, en ging voortvarend te werk. Anders dan in andere waterfrontprojecten zijn hier ook de oude arbeiderswijken en een stationsbuurt onderdeel van de plannen. Het gaat dus niet alleen om het creëren van een 'gouden randje', maar de zittende bewoners profiteren direct van het geld dat wordt geïnvesteerd. Zesduizend woningen worden gerenoveerd, tegen vierduizend nieuw te bouwen appartementen. De belangrijkste doelstelling van Euromediterranéé is helder: economisch herstel, banen scheppen. Bedrijven moeten er komen en het profiel moet veranderen. De Marseillaren hebben goed begrepen hoe dat moet en zetten hun belangrijkste troef in: het mediterrane levensgevoel. Driehonderd dagen zon per jaar en de Provence als achterland; een aangenamer klimaat kan een bedrijf zich niet wensen voor zijn werknemers. Het staat onomwonden in de brochures, compleet met tabellen en grafiekjes waarin en passant ook nog uit de doeken

wordt gedaan dat de kostenplaatjes ten opzichte van vestigingsplaatsen als Londen, Amsterdam, Parijs en Barcelona doorslaan in het voordeel van Marseille.

Typisch Frans

Het is duidelijk, Marseille is in een keiharde concurrentiestrijd ontwikkeld en lijkt deze in veel opzichten te gaan winnen. De werkloosheidscijfers zijn het gunstigst van heel Frankrijk; er komen nieuwe bedrijven en bewoners bij. Marseille is populair als vestigingsplaats voor hoofdkantoren van buitenlandse bedrijven. De bedrijvigheid heeft een nieuwe signatuur. Het zijn voornamelijk de zakelijke dienstverlening, nieuwe media en research die zich hier vestigen. Het opleidingsklimaat draagt daar hoogstwaarschijnlijk aan bij. Er is flink geïnvesteerd in universiteiten en hogescholen en de stad heeft momenteel maar liefst 90.000 studenten.

Het programma van Euromediterranéé bestaat voornamelijk uit woningen, kantoren (600.000 m², te ontwikkelen in 15 jaar) en commerciële/publieke functies (200.000 m²). Daarnaast wordt er zo'n 20 hectare openbare ruimte herontwikkeld. De vele auto's die nu het beeld van de kades bepalen, verdwijnen ten gunste van wandelpromenades met typisch Franse, boulevard-achtige allure. Een belangrijke impuls voor Euromediterranéé en de stad als geheel, was de komst van de TGV. Parijs ligt nu maar drie uur verderop. De stationsbuurt Saint Charles, onderdeel van het plangebied, is tegelijkertijd aangepakt. De bereikbaarheid van het Euromediterranéé-gebied is sowieso goed. Hoewel het gebied in het hart van de stad ligt, vormt ze het startpunt van maar liefst drie autosnelwegen: richting Lyon/Parijs, Montpellier/Barcelona en Nice/Italië. Zelfs de infrastructuur is van een dimensie, die wij in onze steden niet kennen. ●



Voorstad St. Jacob Roermond Flexibiliteit is het sleutelwoord

Eind jaren tachtig was Voorstad St. Jacob nog een verouderd bedrijventerrein aan de Maasoever. Sinds 1995 vormt de locatie een waterfront voor Roermond, met koop- en huurwoningen met een moderne uitstraling. Er is wel wat voorafgegaan aan deze revitalisering. Een belangrijke les uit dit complexe project: bouw voldoende flexibiliteit in.

De revitalisering van Voorstad St. Jacob is een publiek-private samenwerking van Bouwfonds en de gemeente Roermond. In totaal zijn hier 273 woningen (koop, huur en sociale huur) en 650 vierkante meter commerciële ruimte gerealiseerd. Voorstad St. Jacob was een van de zes deelgebieden van een groter geheel, de Maasoever, met

in totaal circa duizend woningen. Het imago van het gebied was weinig positief, mede door de geïsoleerde ligging en zware bodemverontreiniging. Bouwfonds was bij dit project verantwoordelijk voor de grondexploitatie, het bouw- en woonrijp maken van de grond en de ontwikkeling van de opstallen. Het resultaat is een mix van huur-

en koopwoningen met een moderne architectuur. Bovendien is de bereikbaarheid verbeterd en de relatie van de binnenstad met de Maas versterkt. Aan het water, langs de jachthaven, ligt een boulevard. Er is gebouwd in hoge dichtheden, maar de doorzichten naar het water zijn gehandhaafd. Auto's staan grotendeels uit het zicht in een half verzonken parkeergarage.

Hoge kosten

In Roermond is een aantal aspecten aan de orde die kenmerkend zijn voor waterfrontprojecten. Om te beginnen het gebied zelf. De ligging, tussen de stad en het water, is heel bepalend. Op deze plekken heeft veelal bedrijvigheid gezeten, met bijbehorende bodemverontreiniging. Er moet dus worden gesaneerd. De kosten hiervan zijn hoog. Een andere reden waarom de kosten kunnen oplopen is verwerving. Bestaande panden en gronden moeten immers worden aangekocht. Gevolg is dat er in een hoge dichtheid gebouwd moet worden. Alleen door een intensief programma neer te zetten is het plan financieel sluitend te maken. Hieruit volgt een derde reden waarom ontwikkeling van deze plekken kostbaar is. Bij een hoge dichtheid heb je te maken met veel auto's op een klein gebied. Een oplossing om parkeeroverlast te beperken is een gebouwde parkeervoorziening, voor zowel bewoners als bezoekers. Daarbij komt nog de procedurele kant, die

behoorlijk lastig kan zijn bij herontwikkeling van bestaand gebied. Voorstad St. Jacob is zo'n project waar tegen al deze punten aangelopen is. Dit vergde een creatieve aanpak bij het zoeken naar oplossingen.

Flexibiliteit

Een belangrijke les die van dit project kan worden geleerd, begint al bij de planopzet. Vanwege de lange looptijd is het belangrijk om flexibiliteit in het programma in te bouwen. In Roermond bleek dat beleggers ten tijde van de realisatie weinig belangstelling hadden voor de dure vrije sector huurwoningen. Achteraf is besloten deze om te zetten in middeldure koopwoningen. Die flexibiliteit geldt overigens niet alleen voor het programma, maar ook voor de stedenbouwkundige kaders. Behalve flexibiliteit vergt een complex revitaliseringsproject in de binnenstad veel inzet van de betrokken partijen. In Roermond is bijvoorbeeld veel aandacht besteed aan inspraak en overleg met buurtbewoners en bedrijven. In dat proces heeft de gemeente een belangrijke rol gespeeld. Alleen op deze manier is het mogelijk om kwaliteit te waarborgen. De huidige bewoners profiteren hier nu van. Ze wonen op een unieke plek, met uitzicht op het water, maar ook vlakbij het centrum van Roermond. ●



Almere-Haven Nieuwe kans voor kustzone

In het Gooimeer spelen zich over niet al te lange tijd oer Hollandse taferelen af. Dan begint het opspuiten van land voor de kust van Almere-Haven en worden nieuwe grachten gegraven. Op en rond de nieuwe eilanden worden zo'n 800 koopwoningen gebouwd, waaronder drijvende woningen. Naast het creëren van nieuwe woonmilieus omvat de integrale ontwikkeling ook de verplaatsing en uitbreiding van de bestaande jachthaven, de vestiging van een recreatieve trekker en een grondige aanpak van het groen.

Een van de aanleidingen voor deze ontwikkeling is het eenzijdige woningaanbod in Almere-Haven. In het oudste stadsdeel van Almere staan relatief veel goedkope (huur)woningen. Bewoners die een beter huis willen, zijn nu nog genooddaakt om te vertrekken. Om deze mensen te behouden, moeten meer koopwoningen gebouwd worden. Een andere aanleiding is de ligging van het stadsdeel aan het Gooimeer. Deze is eigenlijk nooit goed afgerond. Het park en het strand worden op z'n zachtst gezegd niet optimaal gebruikt. Een ruimtelijke ingreep is onontbeerlijk.

Omdat er binnendijks zonder de aantasting van de groenstructuur niet voldoende ruimte is, gaan de plannen uit van zo'n 20 hectare nieuw land. 600 van de in totaal 800 woningen worden buitendijks gebouwd. De woningen, in verschillende prijsklassen, hebben een sterke relatie met het water. Zo is er veelal een aanlegmogelijkheid voor de boot en er komen zelfs drijvende woningen. De nieuwe jachthaven komt op een eiland met aangrenzend ruimte voor natuurontwikkeling. Het bestaande stadspark wordt vergroot, waarbij het strand echt aan het Gooimeer komt te liggen. Tot slot wordt nog gezocht naar toeristisch-recreatieve trekkers met een maritiem karakter om meer bezoekers naar Almere-Haven te krijgen.

Vertraging

De afgelopen jaren heeft het project om meerdere redenen vertraging opgelopen. Voor de uitbreiding van de jachthaven is een Milieu-Effect-Rapportage (MER) verplicht. Omdat het een integraal plan betreft, is er voor gekozen met het hele plan de MER-procedure te

doorlopen. Behalve de lastige en tijdrovende procedures is ook de verwerving een lastig punt. Een derde reden is het nationaal en internationaal toenemende belang van het wateraspect. Zo stelt Rijkswaterstaat nu zwaardere eisen aan buitendijkse bebouwing dan een paar jaar geleden. Het nieuwe land in Almere moet hierdoor hoger komen te liggen dan gepland. Een tegenvaller vanuit ecologisch oogpunt, want de geplande zachte overgangen tussen water en land zijn hierdoor niet meer mogelijk. Een andere nieuwe eis, ruimte voor compenserende waterberging, kwam van het Waterschap. Als gevolg van deze aanvullende en verzwaarde eisen moeten de bestaande plannen worden aangepast.

Primeurs

Voor Almere is ingrijpen in bestaand gebied nog vrij nieuw. Deze zogenaamde 'preventieve sociale vernieuwing' was een van de redenen om te kiezen voor een open planproces. De bewoners worden zoveel mogelijk betrokken bij de ontwikkeling. Zo is bij de opstelling van het ontwikkelingsplan gewerkt met workshops met bewoners en de uitkomsten van een eerste inspraakronde op het voorontwerp bestemmingsplan worden momenteel verwerkt. Ook het creëren van nieuw land is voor de gemeente Almere een primeur. Zo is er een concessie van het Rijk nodig om land op te mogen spuiten. Bouwfonds heeft hier eerder mee te maken gehad bij een vergelijkbaar buitendijks project in Lelystad. De ervaringen die in Almere opgedaan worden, komen in de nabije toekomst weer van pas bij andere plannen met buitendijkse ontwikkeling, zoals Almere Poort en het nieuwe stadsdeel Almere-Pampus. ●



Havenpark Scheldesluis Wemeldinge Wonen op een voormalig sluizencomplex

Alleen al de architectuur van de woningen en de locatie, op een schiereiland met rondom water, maken Havenpark Scheldesluis Wemeldinge tot een bijzonder project. Uniek is echter dat het gaat om de herontwikkeling van een voormalig sluizencomplex. De woningen, elk met een eigen karakter, zijn boven op het sluisplateau gebouwd en deels bestemd voor recreatieve bewoning.

Het dorp Wemeldinge is het decor waartegen deze kleinschalige ontwikkeling met 66 koopwoningen zich afspeelt. Op een schiereiland aan de monding van de Oosterschelde ligt het project met een stedenbouwkundige opzet van een besloten, oud havenplaatsje. De bebouwing is gevarieerd. Elke woning heeft zijn eigen karakter, mede door het kleurgebruik en opvallende details zoals trapjes naar de eerste (woon)verdieping. Het project is in 1998 opgeleverd en ontwikkeld door Proverko Ontwikkeling, een dochter van Bouwfonds, die actief is in Zeeland en Noord-Brabant.

Contingent

Een eerder plan van een andere ontwikkelaar werd niet goed ontvangen door de gemeente Kapelle, waartoe de kern Wemeldinge behoort. Proverko nam de grondposities over en ontwikkelde samen met een Zeeuwse collega-ontwikkelaar en architect Matthijs Zeelenberg een plan waar de gemeente wel enthousiast over was. Het project is vervolgens in hoog tempo gerealiseerd. Omdat het dorp Wemeldinge geen contingent had voor het bouwen van alle 66 woningen, is een deel voor recreatieve bewoning bestemd. Behalve het recreatieve aspect is het project eigenlijk niet vergelijkbaar met andere projecten in Zeeland. Voor Zeeuwse begrippen is er heel dicht bij het water gebouwd. Elders op de Zeeuwse eilanden moet in veel gevallen rekening worden gehouden met het getijdenwater en de wind. Wemeldinge ligt aan de monding van de Oosterschelde, die bij extreme weersomstandigheden door de Oosterscheldekering (een pijlerdam met schuiven) kan worden afgesloten van de open zee.

Beperkingen

Veel obstakels kwam Proverko niet tegen bij deze ontwikkeling. Op z'n hoogst was er een aantal beperkingen. De ligging op een schiereiland maakt dat het gebied slechts ontsloten wordt door een enkele toegangsweg. Dit beperkte de mogelijkheden voor de stedenbouwkundige opzet, maar had ook gevolgen voor de bouwstroom. De aanvoer van zwaar materieel moest zorgvuldig gepland worden. De bouw ging van start in de uiterste hoek van het eiland. Er is vervolgens teruggewerkt naar de toegangsweg. Bij de voorbereidingen voor de bouw liep men nog tegen een ander probleem aan. In de grond zaten stalen drijfpen, die onderdeel waren van de voormalige sluisen. Voordat er begonnen kon worden met heien moest zorgvuldig bepaald worden waar deze pennen zich precies bevonden. Om dit te checken is er eerst een aantal proefpalen geslagen.

Vakantiegevoel

De kwaliteit van de woningen sluit aan op het openbaar gebied. De gemeente heeft veel aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte. Behalve veel groen is er een looppad aangelegd langs het water. Het pad loopt onder meer langs de jachthaven, een particulier initiatief. Een wandeling langs het water geeft een echt vakantiegevoel, mede door de gekozen architectuur met veel kleuren en trapjes. Zo heeft architect Matthijs Zeelenberg, met zijn ontwerpen in Wemeldinge een bijna Caribische sfeer gecreëerd. ●



Stadshavens Rotterdam Havenfunctie blijft behouden

Terwijl de ontwikkeling van de Kop van Zuid van verloederd haventerrein tot modern woon- en werkgebied nog niet eens is afgerond, is in Rotterdam de aandacht alweer gericht op het volgende project. Dit keer gaat het om een havengebied dat nog volop in bedrijf is: de oude stadshavens. Bijzonder is dat een groot deel van de huidige bedrijvigheid gewoon blijft zitten.

Het gebied van de oude stadshavens is 1500 hectare groot en bestaat uit de Waalhaven, de Eemhaven, de Merwedehaven en het Vierhavensgebied. Met zo'n 850 bedrijven is het havengebied nog volop in gebruik. Naar verwachting vertrekt de komende jaren een deel van de huidige bedrijvigheid echter naar locaties met meer ruimte en dieper water, zoals de Eerste en Tweede Maasvlakte.

Met name voor de grote containerbedrijven zijn er nog maar weinig uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie. Om leegstand en verloederding van het gebied te voorkomen, zoals het geval was op de Kop van Zuid, wil Rotterdam nu al inspelen op deze ontwikkeling. Hiervoor is in januari 2004 de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V. opgericht. Deze organisatie, waarvan

de ene helft in handen is van het Havenbedrijf en de andere helft van de gemeente Rotterdam, vormt de verbindende schakel tussen alle partijen die betrokken zijn bij de veranderingen.

Mix

Tijdens de startfase is de N.V. Stadshavens voornamelijk bezig met het in kaart brengen van de kansen. Ook wordt een ontwikkelingsstrategie opgesteld. Het bijzondere van Stadshavens Rotterdam is dat het gebied zijn havenfunctie behoudt. Een groot deel van de huidige bedrijven blijft gewoon zitten. Het karakter van de bedrijvigheid verandert wel. Doel is om uiteindelijk te komen tot een mix van havengebied en nieuwe, stedelijk georiënteerde functies. Langzamerhand zal een gemengd gebied ontstaan, met een combinatie van wonen, werken en recreëren. Het idee hierachter is dat de link tussen de haven en de stad versterkt wordt. Toch zullen er, met name in het begin, geen omvangrijke woningbouwlocaties ontwikkeld worden. De nadruk blijft liggen op versterking van de economische functie. De lawaaiige havenactiviteiten maken functiemenging vrijwel onmogelijk. Met name de grote containerbedrijven veroorzaken veel overlast; zij werken vaak ook 's nachts. Wonen moet dus

kleinschalig en met name geconcentreerd plaatsvinden, zo ver mogelijk van de hindergevendende bedrijven.

Faseren

Door handig te faseren, zijn veel problemen op te lossen, zo ook de planning van woonlocaties. Naar verwachting zijn de grote terminals over tien of vijftien jaar verdwenen uit de Waalhaven. Pas dan zal er weer behoefte zijn aan grote woningbouwlocaties in Rotterdam. Dit biedt tegen die tijd dus volop mogelijkheden. De eerste kans voor woningbouw doet zich voor aan de noordoever, grenzend aan Schiedam. Voorwaarde is dat een groot fruitoverslagbedrijf hier vertrekt. Op nog langere termijn bieden het gebied rondom Heijplaat en de Sluisjesdijk mogelijkheden. Naast geluidshinder is er in dit havengebied ook sprake van bodemvervuiling. Er zijn een paar plekken met historische vervuiling. Deze zou op een strategische plek, bijvoorbeeld onder een park kunnen worden ingepakt. Ook hier is het een kwestie van handig plannen en faseren. Al met al gaat het om een project van de lange adem. Door geduldig af te wachten en snel in te springen als de kans zich voordoet, blijft Stadshavens Rotterdam een dynamisch gebied van grote betekenis voor de stad. ●



Oud-IJmuiden Milieuwetten spelen ontwikkeling parten

Geluidhinder, stankoverlast, bodemvervuiling en hoge kosten door verwerving. Het zijn slechts een paar aspecten die de herontwikkeling van Oud-IJmuiden zeer complex maken. Nadat de afgelopen jaren meerdere ontwikkelaars gestruikeld zijn tijdens de voorbereidingen, krijgt Bouwfonds een nieuwe kans om het project van de grond te tillen.

De oudste woonwijk van IJmuiden werd in 1880 gebouwd, boven op een duintop, in de periode dat ook het Noordzeekanaal werd uitgegraven. In de Tweede Wereldoorlog is een groot deel van de woningen platgegooid. Daarna is het gebied herbouwd als bedrijfsterrein. Wie er nu langsrijdt, ziet een rommelig gebied met grote loodsen en verouderde bedrijfsgebouwen. Ze bewijzen de prachtige ligging van de entree van IJmuiden geen eer: een landtong met aan de ene kant de zeehavens en aan de andere kant het Noordzeekanaal. Bepalend, vooral vanaf zee, is de terminal voor de veerboot naar Newcastle op de kop van de landtong.

Turnkey

Directe aanleiding voor de herontwikkeling van dit gebied is het feit dat veel bedrijven uit hun jas gegroeid zijn. Naar aanleiding hiervan ontstond het idee om het hele gebied te saneren en woningbouw terug te brengen. IJmuiden is al jaren bezig om dit project van de grond te krijgen. Nadat andere ontwikkelaars afhaakten, heeft Bouwfonds de draad opgepakt. In een turnkey-contract wordt de taakverdeling vastgelegd met de gemeente Velsen, waaronder IJmuiden valt. Het stedenbouwkundig plan is deze zomer afgerond en omvat de bouw van een paar honderd eengezinswoningen en appartementen, deels in hoogbouw tot 18 lagen.

Daarnaast werkt Bouwfonds samen met een tweetal corporaties om een paar bestaande bouwblokken uit de jaren '50 neer te halen en opnieuw op te bouwen. In de maximale variant van het plan gaat het om een totaal van 750 woningen. Een aantal oude pandjes uit 1880 worden ingepast in het plan. Ook het Willemsplein, welbekend bij oudere IJmuidenaren, wordt voor de bioscoop Thalia teruggebracht.

Voor de reizigers die moeten wachten op de veerboot komen er restaurants, winkels en recreatieve voorzieningen.

14 milieuwetten

Om dit programma te realiseren, moeten er eerst nog wat forse problemen worden overwonnen. Behalve de hoge verwervingskosten is geluidhinder een van de grootste obstakels. Corus, voorheen Hoogovens, aan de noordzijde en de zeehavens aan de zuidwestzijde geven de meeste overlast. Maar ook de veerboot en de visafslag dragen een steentje bij. Behalve geluidsoverlast zorgt Corus ook voor stof en stank, waar toekomstige bewoners hinder van kunnen ondervinden. Bij de ontwikkeling van Oud-IJmuiden hebben de betrokken partijen te maken met maar liefst veertien verschillende milieuwetten, die elkaar ook nog eens tegenspreken.

Speciaal voor dit soort complexe projecten heeft het Ministerie van VROM eind jaren '90 een experiment opgezet. Het project Stad en Milieu staat een aantal gemeenten ontheffingen toe bij milieuproblemen, waardoor bijvoorbeeld de geluidsnormen iets opgerekt worden. De provincie Noord-Holland heeft hier nog weinig ervaring mee en daarom heeft Bouwfonds een excursie georganiseerd naar Scheveningen en Vlaardingen. Hier is sprake van vergelijkbare projecten: oude bedrijfsterrains met dezelfde problematiek. De provincie Zuid-Holland gaat echter een stuk soepeler om met de milieuregelgeving. In het schemergebied blijkt nog een hoop mogelijk te zijn. Na het zien van deze praktijkvoorbeelden gaat de provincie hopelijk overstag. Alleen op deze manier kan er een nieuwe woonwijk worden gerealiseerd en krijgt IJmuiden weer een aantrekkelijke entree vanaf zee. ●



‘In Amsterdam hebben we nu de grens van de mogelijkheden bereikt’

Hans Gerson, directeur Gemeentelijk Havenbedrijf

Funcziemenging staat vooral leuk op papier

Er is een direct spanningsveld tussen wonen en echte havenactiviteiten. Funcziemenging wordt volgens Hans Gerson, directeur van het Gemeentelijk Havenbedrijf in Amsterdam door beleidsbepalers en plannenmakers dan ook vaak te makkelijk in de mond genomen. ‘Als ik kijk naar de huidige ontwikkelingen met de zuidelijke en noordelijke IJ-oeveren dan denk ik dat we hiermee voorlopig tegen de grenzen van de mogelijkheden aanlopen. De industriële havenactiviteiten verder de stad uitdringen is fysiek en financieel niet haalbaar. Nog afgezien van de regelgeving. Maar wellicht denken wij daar over dertig jaar weer heel anders over.’

De kamer van Hans Gerson op de negende verdieping van het havengebouw biedt een fantastisch uitzicht over de IJ-oeveren in Amsterdam. In de verte is zelfs IJburg te zien met daar weer voor het Java-eiland. Twee binnenvaartschepen varen over het IJ en passeren langzaam de veerboot die Amsterdam Noord en Zuid met elkaar verbindt. De cruiseterminal, de aanlegplaats voor vakantieschuiten, is toevallig vandaag leeg. Bouwwerkzaamheden winnen het op afstand van havenwerkzaamheden. ‘Logisch’, zegt Gerson, ‘de havenactiviteiten vinden nu verder in het westen plaats en zijn dus aan het oog onttrokken.’

De afgelopen drie decennia heeft het Oostelijk Havengebied een ware metamorfose ondergaan. De havenarmen waren er verlaten en dus werkeloos bij komen te liggen. De eens zo stoere en rijk gevulde pakhuizen, het beeld van een voortvarende natie, stonden leeg. Dit had natuurlijk alles te maken met de afsluiting van de Zuiderzee, de oostelijke verbinding van Amsterdam met open zee maar vooral ook met de steeds grotere schepen. Gerson: ‘Die konden er gewoon nauwelijks nog komen. De havenactiviteiten richtten zich door de zeeontsluiting via het Noordzeekanaal in toenemende mate op het westen. Een logische verschuiving. Ooit waren er nog havenactiviteiten in de grachtengordel. Die zijn daar nu ook weg.’

Wonen

Met bebouwing van het voormalige abatoirterrein werden de eerste schreden op weg naar wonen in de haven gezet. ‘Dat is nog door Bouwfonds gedaan. Men wist niet of het zou aanslaan maar het werd een succes.’ Het vervolg is bekend. KNSM-eiland, Java-eiland, Borneo/Sporenburg; ze kregen allemaal een woonfunctie. Gerson: ‘Na de functiewijziging in het Oostelijk Havengebied was de aanpak van de IJ-oeveren eigenlijk een logisch vervolg.’ Als toenmalig directeur van het Grondbedrijf Amsterdam is Gerson nog een tijdlang verantwoordelijk geweest voor de ontwikkeling van de IJ-oeveren. Aanvankelijk zou de metamorfose door middel van een grootschalige Publiek-Private Samenwerking tot stand worden gebracht. Dit avontuur mislukte jammerlijk, waarna Amsterdam midden jaren negentig op de haar zo vertrouwde wijze de aanpak ter hand nam. ‘Grond in handen krijgen en de bebouwing ervan zelf aansturen. Een planningstraditie waar we als stad erg goed in zijn.’ Het resultaat ontvouwt zich nu. ‘Fasegewijs is de vernieuwing nu een eind op streek. En ook met de aanpak van de Noordelijke IJ-oeveren is een begin gemaakt.’

Dilemma

Dat brengt Gerson tot een dilemma. Hij werpt een blik op de forse kaart die een deel van de muur van zijn kantoor beslaat. De bebouwing in Noord komt namelijk akelig dicht in de buurt van de industriële activiteiten in het Westelijk Havengebied. En daar wringt volgens Gerson de schoen. Funcziemenging staat vooral op papier leuk. In de praktijk is het alleen al door de wet- en regelgeving simpelweg onmogelijk. ‘Kijk alleen nog maar naar de milieu- en omgevingseisen,

zoals geluidszonering en reukzones. Deze staan haaks op de wensen van funcziemenging. Te vaak wordt ook door beleidsbepalers en plannenmakers voorbij gegaan aan het feit dat het Noordzeekanaal een hoofdtransportas is. Er gaan boten met gevaarlijke stoffen doorheen. Ook het IJ is natuurlijk een hoofdvaarroute. Jaarlijks varen hier zo’n 150.000 binnenvaartschepen langs. Tot vlak aan de vaargeul bouwen is dus een probleem. De Silodam heeft daar bijvoorbeeld een speciale aanvaringsbescherming voor gekregen.’ Kortom de mogelijkheden voor verdere bebouwing zijn beperkt. Een verruiming van de regelgeving ziet de directeur van het Gemeentelijk Havenbedrijf na rampen als Enschede en Volendam niet zo één twee drie gebeuren. ‘Nog afgezien van de vraag of mensen daar dan nog wel willen wonen. Dan zullen die activiteiten dus moeten worden verplaatst.’

Grenzen

Waar is de grens van de oprukkende stad? Gerson haalt zijn schouders op. ‘Dat kan je niet zo hard stellen. Ik denk dat we voor nu de grens van de mogelijkheden hebben bereikt. Maar er speelt wel een discussie om de ontwikkeling door te zetten. En dan heb ik het over de Coenhaven, de Vlothaven en de Mercuriushaven. Echter, we moeten niet vergeten dat we in dat havenindustriegebied stedelijke functies hebben geconcentreerd, die we nergens anders wilden hebben, zoals de energiecentrale, de afvalverbranding en rioolzuivering. Kijk, in het oostelijk deel had de haven zijn functie verloren. Daar is in dit deel geen sprake van. Dat betekent dat bedrijven zouden moeten worden uitgekocht. Ik denk niet dat daar geld voor is. Daarnaast zijn deze activiteiten natuurlijk van belang voor de werkgelegenheid in Amsterdam en de regio. Want’, benadrukt Gerson, ‘vergis je niet, de markt van overslag en transport van containers groeit jaarlijks nog steeds met zo’n vier à vijf procent.’ Overigens wijst Gerson het nadenken over uitbreidingen van de waterfrontontwikkelingen niet per definitie van de hand. ‘Het is goed om over varianten na te denken. Maar je moet ook kunnen accepteren dat iets pas over twintig of dertig jaar plaats kan hebben. Het is ook belangrijk voor bedrijven dat zij de zekerheid hebben dat zij nog een afzienbare tijd kunnen blijven zitten.’

Trots

Haven en stad. Ze zijn naar zijn mening met elkaar verbonden. Door de ontwikkelingen zijn, zoals gezegd, de echte havenactiviteiten aan het zicht onttrokken. ‘Dat is natuurlijk altijd wel een beetje zo geweest. De algemene mening was toch wel dat achter het centraal station niets te vinden was. Of in het minste geval lastig te bereiken. Winderig, koud, verlaten. Door de IJ-oeveren is het water nu ook veel meer bij de stad getrokken. Maar ik geef toe, de gemiddelde Amsterdammer is nog niet trots op de échte haven. Daar moeten we ook over nadenken. Kijk naar het succes van Sail. Bootjes kijken doet iedereen nu eenmaal graag. Het beeld dat we naast prachtige woon- en werklocaties aan het water ook nog steeds een echte haven hebben, moet naar mijn idee meer gaan leven. Dat men er weer trots op wordt.’ ●



‘Stedelijke allure doortrekken naar de havengebieden, daar gaat het om’

Dick Sikkes, Roeleveld-Sikkes Architects

Transformaties in Centraal-Europa

Ook landen als Hongarije en Slowakije staan, met een voorzichtig begin van de aanpak van havengebieden, aan de vooravond van een grootscheepse herstructureringsopgave. De voormalige Oostbloklanden kampen echter met de nasleep van het communistische verleden: overheidsplanning is er vooralsnog taboe. De Haagse architect Dick Sikkes is betrokken bij een aantal projecten in Budapest en Bratislava. In het kader van het Europese Interreg kennisuitwisselingsprogramma deed hij bovendien onderzoek naar havengebieden in deze steden. ‘Door jarenlange ad hoc ontwikkelingen zijn de Centraal-Europese steden aan de randen dichtgeslibd; de binnenstedelijke havenlocaties zijn dan uitgelezen plekken voor stadsuitbreiding.’

Roeleveld-Sikkes Architects was eigenlijk altijd al internationaal geïntereerd. Door deelname aan een studentenuitwisselingsprogramma werken er zo’n tien nationaliteiten op het bureau. Toen Sikkes samen met de Hongaarse medewerkster Judit Szalai een prijsvraag in Budapest won, begon de bal te rollen. Hij kreeg steeds meer opdrachten in de Hongaarse hoofdstad en opende er met Szalai een vestiging. Dick Sikkes: ‘Budapest is een prachtige stad, met een sterke stedenbouwkundige traditie. De stad ademt de sfeer van het negentiende-eeuwse Parijs, met zijn boulevards, pleinen en elegante gebouwen. In de geschiedenis van de stad zit dus een heel sterke planningstraditie. In de naoorlogse periode is die traditie helemaal verloren gegaan. De Sovjeteconomie werkte met de beruchte vijfjarenplannen, waar nooit iets van terecht kwam. Na de omwenteling, in 1989, is er als reactie sterk geprivatiseerd, in alle sectoren. Van overheidsplanning moest men niets meer hebben.’ Voor de ontwikkeling van een stad als Budapest had dat desastreuze gevolgen. ‘Waar men kansen zag, greep men die. Het gevolg van al die ad hoc ontwikkelingen is dat de randen van de stad volledig dichtgebouwd worden met bedrijfshallen en loodsden. De verkeersafwikkeling wordt steeds chaotischer. Uitbreidingsplannen à la onze Vinexlocaties zijn gewoon niet mogelijk. Bovendien is van die andere grote herstructureringsopgave, de aanpak van de na-oorlogse flatwijken, al helemaal geen sprake. Met de privatiseringen zijn alle bewoners eigenaar geworden, corporaties bestaan er niet meer. Nee, de enige kant die de stad op dit moment op kan, is naar binnen.’ De gedeeltelijk lege havengebieden, die dicht tegen het centrum aanliggen, vormen daarmee een kans voor de stad, zij het geen gemakkelijke kans. Sikkes: ‘De opgave is even gecompliceerd als elders: vervuiling, verwaarloosde gebouwen, milieuhinder door nog werkende bedrijven. Daarbij komt het gemis van een sturende overheid. Hoe zet je zo’n gigantisch project op de rails?’

Trend inzetten

Met het Interreg-onderzoek is een eerste stap richting definiëring van de opgave gemaakt. Het onderzoek bestaat onder meer uit een inventarisatie van karakteristieken van de havengebieden. ‘In Budapest zie je dat de stad zich ontwikkelt in de richting van de haven. Met het stilvallen van de handel naar Rusland zijn de havenactiviteiten grotendeels verdwenen; er zijn gemengde, niet-havengebonden bedrijventerreinen ontstaan en er is sprake van leegstand. Bij de gemeente begint langzamerhand een besef te ontstaan dat er potenties liggen

voor de stad en begint men voorzichtig te sturen. Zo heeft men een groot nieuw theater, dat oorspronkelijk midden in het centrum was gepland, ‘verschoven’ naar een locatie tussen het centrum en het havengebied. Het gebouw staat daar nu nog moederziel alleen, maar de gewenste trend is ingezet’, aldus Sikkes.

‘In Bratislava is de schaal anders, maar de opgave nóg gecompliceerder. De stad ligt met de rug naar de Donau toe. Die rugkant van de stad moet met de rivier en de leegkomende havengebieden worden verknoot. Budapest is al geïntereerd op de rivier – denk aan het parlamentsgebouw pal aan het water – hier is de opgave hoe de haven bij de stad te betrekken.’ ‘Kennisuitwisseling is cruciaal’, vindt Sikkes. Maar zijn de situaties wel vergelijkbaar en zit men wel te wachten op de Nederlandse adviezen? ‘Wij gaan niet zeggen ‘je moet het zó doen’. Het belangrijkste is dat er een besef komt van de eigen, sterke planningstraditie en de breuk in de geschiedenis. Het klimaat is er rijp voor, er heerst een enorme weerstand tegen de huidige, chaotische situatie aan de stadsranden. Juist in deze fase waarin het planmatig denken op gang begint te komen, is kennisuitwisseling belangrijk.’

Recreatief wonen

Het inventariserende onderzoek gaat ook over normering en het stellen van grenzen. Sikkes: ‘Het onderzoek ligt in het verlengde van het Stad en Milieu programma van VROM. Dat stelt dat je in steden verschillende sferen en milieus hebt, waar je ook een verschillende normering op zou moeten toepassen. In havengebieden bijvoorbeeld pragmatisch omgaan met de Hinderwetregelgeving, door meer toe te staan dan in een overwegend groene wijk. De teugels wat laten vieren.’

Het denken over het programma is de volgende stap. Binnen de sterke traditie van stedelijk wonen in Budapest ziet Sikkes zeker vraag naar appartementen in het havengebied. ‘Met de toenemende welvaart zie je ook in de Centraal-Europese steden een vraag naar recreatief wonen. Dat is wonen waarin het gevoel van vrije tijd, van buiten zijn, vermengd is met het comfort van de nabijheid van stedelijke voorzieningen. Het water geeft dan fantastische kansen: ruimte, uitzicht én de mogelijkheid van prachtige buitenruimten in de vorm van terrassen en balkons. De opgave is om het stedelijke klimaat van de stad door te trekken naar de havens. In de menging van de kwaliteiten van het water en van de stedelijke allure ligt de grote aantrekkelijkheid van het toekomstige havengebied.’ ●



‘Wij faciliteren en stimuleren om het waterfront vorm te geven’

Arno Groen en Jan Oosterman, gemeente Rotterdam

Leisurevoorzieningen bepalen de sfeer

‘Het waterfrontgebied heeft in Rotterdam jarenlang een zieltoegend bestaan geleden. Maar sinds we in 1985 zijn begonnen met de ontwikkeling van de Maasoever en de binnenhavens, is het gebied steeds meer bij de stad gaan horen. Leisureontwikkelingen hebben daarop grote invloed gehad. Juist activiteiten als Hotel New York en het strand bij de Boompjes, dat we nu voor het tweede jaar hebben, brengen de loop in het gebied’, hiermee benadrukt Arno Groen het belang van leisurevoorzieningen voor het Rotterdamse waterfront. Groen is programmamanager Waterfront bij de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting van de gemeente Rotterdam.

Het Rotterdamse waterfront is de afgelopen jaren weer duidelijk onderdeel van de binnenstad geworden. Dat was twintig jaar geleden wel anders. De stad had zich, nadat de bedrijvigheid uit de havens verdwenen was, van de rivier afgekeerd. Om het water weer terug te claimen voor de stad, was het stimuleren van vrijetijdsbesteding aan het water in 1985 het belangrijkste speerpunt. ‘De gemeente heeft er toen bewust voor gekozen om op drie punten waar de zogenoemde stadsdriehoek bij het water komt, grote trekkers neer te zetten. Trekkers die zoveel mogelijk watergerelateerd waren: bij het Maritiem museum, het Havenmuseum en Tropicana heeft de ligging aan het water een duidelijke toegevoegde waarde, aldus Jan Oosterman, ontwikkelingsmanager vrijetijdseconomie bij het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam.

Ook in de gebieden die nu volop in ontwikkeling zijn, krijgen leisure-activiteiten veel invloed op de bloei van delocatie. Zo maakte het al eerder genoemde strand bij de Boompjes, de Maasoever weer toegankelijk voor Rotterdammers en is het een groot succes. Maar niet alle voorzieningen zijn geschikt voor vestiging aan het Rotterdamse waterfront. Oosterman: ‘We zien toch vooral graag activiteiten die wat doen met het water, bijvoorbeeld horeca met een terras. Er is natuurlijk ook plek voor voorzieningen die niet direct een band met het water hebben. Die moeten dan wel kwaliteit toevoegen aan het waterfront, denk bijvoorbeeld aan het nieuwe Luxor-theater dat zowel culturele als architectonische kwaliteit toevoegt.’

Clusters creëren

Ondanks dat het huidige college het speerpunt van de waterfront-ontwikkeling heeft verlegd naar woningbouw, zijn nog steeds de leisurevoorzieningen bepalend voor de sfeer van het gebied. Dat is ook te zien in de ‘Toekomstvisie Waterfront’, waarin voor de verschillende delen aan het waterfront een sfeerbeschrijving wordt gegeven. Doel van de sfeerbeschrijvingen is clusters creëren, zodat de verschillende onderdelen van het waterfront voor bezoekers duidelijk herkenbaar zijn. Voor het opstellen van de visie en de sfeerbeschrijvingen zijn zoveel mogelijk betrokken partijen geconsulteerd. De sferen sluiten ook aan bij de autonome ontwikkelingen in een gebied. Groen: ‘Zo zijn het Maritiem museum, het Havenmuseum en, het openluchtmuseum, heel bepalend voor de identiteit van het gebied eromheen. De nostalgische sfeer overheerst. We willen dat verdere ontwikkelingen hierop aansluiten.’ Dat geldt ook voor de andere delen aan het water: de Wilhemina-pier is bijvoorbeeld aangewezen als gebied met ‘cultuur, horeca en moderniteit’ en het motto voor het Entrepotgebied is ‘food en lifestyle’. ‘Wat heel opvallend is, is dat in de praktijk dergelijke clusters ook vanzelf ontstaan’, vertelt Oosterman. ‘Als de identiteit van een gebied duidelijk is en de ontwikkelingen daar eenmaal op gang komen, dan trekken die als vanzelf andere passende, initiatieven aan. Dat hebben we gezien bij het Scheepvaartkwartier, waar

steeds vaker goede restaurants opdoken, passend bij de sfeer van het gebied.’

Faciliteren en stimuleren

De gemeente Rotterdam heeft met de ‘Toekomstvisie Waterfront’ de richting van de waterfront ontwikkeling tot 2020 vastgelegd. ‘We hebben er duidelijk voor gekozen om als gemeente niet teveel te sturen. De ontwikkeling van het waterfront steunt toch vooral op private initiatieven. Faciliteren en stimuleren, dat is het belangrijkste wat wij als gemeente doen om het waterfront van Rotterdam vorm te geven’, vertelt Groen. ‘Dat geldt ook voor de vestiging van leisurevoorzieningen’, benadrukt Oosterman. ‘We ondersteunen ondernemers bij hun plannen en ideeën, maar we gaan niet van tevoren tot op de vierkante meter bedenken wat er precies moet komen. Wel proberen we marktpartijen de eerder genoemde sfeer van een gebied mee te geven en hen uit te dagen.’

Veiligheid

Het grootste struikelblok voor activiteiten aan de Maas is echter het feit dat de rivier ook een belangrijke vervoersroute is. Dat brengt externe veiligheidsrisico’s met zich mee. Het vervoer van gevaarlijke stoffen legt belemmeringen op aan de functies langs de rivier. In een zone van 25 meter mogen eigenlijk geen activiteiten plaatsvinden aan de kade. ‘Dat gebeurt wel, maar dat is dan wel elke keer weer maatwerk. Zeker sinds Enschede en Volendam zijn de regels strikter. Een Tropicana zou nu bijvoorbeeld niet meer op dezelfde wijze gebouwd mogen worden’, aldus Oosterman. ‘Veiligheidseisen werken ook kostenverhogend. Zeker voor leisurevoorzieningen is dat lastig, omdat de exploitatie toch vaak al moeilijker is. We proberen als gemeente zoveel mogelijk mee te denken aan oplossingen en die zijn er vaak wel. Zo is voor bijvoorbeeld het Maastheater, dat in een oud brughoofd is gerealiseerd, een aanvaarbepaling onder water aangelegd en ook het drijvende café bij de watertaxi kon uiteindelijk dankzij allerlei beschermende maatregelen worden gerealiseerd.’

Activiteit op het water

De twee benadrukken ook het belang van activiteiten op het water. Groen: ‘We hadden hier natuurlijk altijd al de rondvaartboten van de Spido, maar de laatste jaren zie je een toename van het aantal recreatieve boten en bootjes op de Maas. Dat was toch lang een braakliggend terrein, terwijl de beide oevers wel bij de stad horen was het water een scheiding. Nu heb je de watertaxi, steigers waar partyboten kunnen aanleggen, de Fast Ferry naar Dordrecht, enzovoort. Die drukte op het water grijpt terug op het verleden: in Rotterdam gebeurt wat op het water. Het is ook aanleiding voor mensen om naar het waterfront te gaan. Vorig jaar trokken twee cruiseboten die tegelijkertijd aan de Wilhelminapier lagen aange-meerd enkele honderduizenden bezoekers!’●



‘Binnensteden gaan steeds meer ten onder aan het shopping-effect’

Kees Christiaanse, KCAP architects and planners

Terugbrengen van stedelijkheid

Plannen voor de havens van Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Berlijn en tegenwoordig ook Helsinki en Oslo: KCAP, het bureau van architect Kees Christiaanse, heeft zijn sporen inmiddels wel verdiend op het gebied van architectuur en stedenbouw bij waterfrontontwikkelingen. Bovendien is Christiaanse hoogleraar in Zürich, waar hij met zijn waterfront-researchstudio studeert op ontwikkelingsmodellen voor havengebieden. In zijn optiek is de menging van functies cruciaal, zelfs op het niveau van gebouwen: ‘Wij willen het verschil tussen wonen en werken opheffen.’

In de voormalige havengebieden liggen volgens Christiaanse kansen om nieuwe combinaties van functies uit te proberen. Kees Christiaanse: ‘De havengebieden liggen vaak tussen wal en schip. Ze liggen te dicht bij het centrum voor de meer industriële havengebonden activiteiten, maar ze liggen vaak te ver weg van de binnenstad voor echte centrumfuncties. Ook al vanwege de schaal lenen deze gebieden zich goed voor nieuwe combinaties. Wonen en grootschalige bedrijvigheid bijvoorbeeld. Niet die cosmetische menging die we nu vaak zien in de vorm van een kroeg op de hoek van een woongebouw. Maar bedrijvigheid in de producerende en distributiesfeer, liefst gebonden aan de haven. Nieuwe, ‘echte’ activiteit laten ontstaan.’

De functiemenging trekt Christiaanse door op het niveau van het gebouw. ‘In veel gevallen was de woonfunctie tot nu toe trekker bij de reactiveringsplannen. Ook al vanwege de verzadigde kantorenmarkt natuurlijk. Wij zetten liever in op de toekomst, en willen wonen en werken combineren in één gebouw of in combinatieprojecten. We ontwikkelen zogenaamde tweespanners, gebouwstructuren die per verdieping zijn in te richten voor wonen of kantoren, al naar gelang.’

Trend

Deze nadruk op de menging van functies heeft alles te maken met het creëren van stedelijkheid. Voormalige industrie- en havengebieden zijn de enige gebieden waar dat nog kan. Christiaanse: ‘Stedelijkheid in de periferie bestaat niet, daar overheerst de monocultuur. De binnensteden gaan steeds meer ten onder aan het shopping-effect, alles wordt vercommercialiseerd.’ Ook de mix van de ‘officiële’ economie en de informele economie van bijvoorbeeld kunstenaars-initiatieven hoort bij dat stedelijke klimaat. Een succesvol voorbeeld daarvan is Loods 6 op het KNSM-eiland in Amsterdam. ‘Toen de huurder van de loods daar galeries en creatieve bedrijfjes in wilde vestigen, geloofde niemand dat in dat concept. Inmiddels heeft zelfs Albert Heijn in het gebouw gezeten, een voorbeeld van de mix van informele en officiële instituties.’

Een voorbeeld ook van de trend dat het ‘oude’ karakter van havengebieden steeds populairder is geworden. Christiaanse: ‘Een aantal jaar geleden wilde men alles nog dempen en platgooien. Inmiddels is iedereen wel overtuigd van de kwaliteit van die historische structuren en gebouwen. Het geeft de gebieden een sterke identiteit, die bepaalde groepen mensen aanspreekt. Samen met het sterke contrast tussen de dichtheid van de stad en de weidsheid van het water, maakt het havengebieden tot zeer aantrekkelijke locaties. Ook voor de meer kapitaalkrachtige groepen, zodat de gebieden interessant zijn voor zowel corporaties als ontwikkelaars.’

Masterplan

Prachtige gebieden met veel kansen voor nieuwe stedelijkheid, maar hoe zorg je ervoor dat deze gebieden tot nieuwe bloei komen? En welke rol speelt het stedenbouwkundig ontwerp daarbij? Kees Christiaanse: ‘De rol van het masterplan hangt af van de grootte van de locatie en de looptijd van het project. Meestal werken wij met duurzame stedenbouwkundige structuren, een soort netwerk waarin met name de openbare ruimte van belang is. Binnen dat netwerk ontwikkel je dan bouwvelden, waarin het programma afhankelijk van de fasering in de tijd wel of niet is vastgelegd. Het plan moet flexibel zijn en bijvoorbeeld ruimte laten voor een mix van tijdelijke en officiële functies. Globale eisen, zoals de afmetingen van gebouwen of de verplichting om openbare functies op te nemen in de plint van de gebouwen, worden in het plan vastgelegd.’ In een aantal gevallen wordt de mate van functiemenging bepaald door afspraken met ontwikkelaars, de zogenaamde bonusregeling. Als een ontwikkelaar een bepaald percentage oppervlak voor culturele functies realiseert, krijgt hij er extra vierkante meters voor wonen of commercie bij.

Cultuurverschil

Komt Christiaanse veel verschillen tegen tussen de buitenlandse planningspraktijk en de Nederlandse? ‘In Duitsland en Scandinavië zie je zo’n beetje een overeenkomstige rol van overheid en overige partijen. De gemeente initieert de transformatie en geeft de grond uit, die vaak vanwege de haven in gemeentehanden is. Via meervoudige opdrachten worden combinaties van ontwikkelaars en ontwerpers aangesteld. Men is net als in Nederland vaak geïnteresseerd in het eigen karakter van de gebieden. In tegenstelling tot Engeland en Amerika, waar veel met privaat geld wordt gefinancierd en waar in het resultaat lelijke commercie en gated communities de overhand hebben.’

Toch ziet Christiaanse duidelijke verschillen tussen bijvoorbeeld Duitsland en Nederland als het gaat om de gewenste functiemenging. Kees Christiaanse: ‘In Duitsland is het veel gemakkelijker om gebouwen te realiseren met een menging van openbare functies en werken en wonen. Vanuit onze Nederlandse traditie zijn de functies gescheiden, wij denken eerder in conflicten tussen functies. Dat is niet alleen een kwestie van regelgeving, maar vooral van cultuurverschillen. In Duitsland heerst een veel sterkere stedelijke cultuur. Men is gewend aan hoge dichtheden, maar men gaat er bijvoorbeeld ook veel meer uit eten dan in Nederland. Restaurants zijn er goedkoop en goed en er worden in de Duitse havengebieden dan ook veel meer restaurants gerealiseerd dan bij ons. Ook in de investmentcultuur zie je dat verschil: men is meer bereid om gebouwen te ontwikkelen met een mix van functies. Je ziet dan hoe zo’n stedelijk cultuurverschil van invloed is op de bouwtypologie.’ ●