

BINNENHAVENS: NIEUW VOER VOOR GEBIEDSONTWIKKELAARS

Let's have(n) fun!

Gebiedsontwikkeling met waterzicht: het is de natte ontwikkelaarsdroom. Voormalige stadshavens veranderen in woon-werkgebied met winkels en terrasjes. Maar eertijds bruisende havenbekkens mogen slechts slaperig verder als 'staarwater' of jachthaven. Echt Hollands havengedruis: kan dat het woongenot niet juist versterken?

Vijfentwintig geweldige initiatieven, zomaar uit de markt. Wie had dat durven voorspellen? Enthousiast verhaalt gemeentelijk projectleider Dennis Laing van de 'Vlaamse' benadering die Hanzestad Deventer hanteert bij het Ontwikkelplan Havenkwartier en van de plannenstroom die daardoor loskomt bij gebruikers.

Het Havenkwartier bevat spannend industrieel erfgoed, maar is verslonsd. Veel staat leeg. Multifunctioneel moet het worden, met, wonen, horeca, meer openbare ruimte en 'herontdekking van de haven'. Maar hoe bereik je dat? Nadat in 2006 een top-down 'Masterplan' sneuvelde, gooide Deventer het roer om. Niet meer alles stedenbouwkundig 'uitontwerpen' en pats-boem realiseren,

maar terughoudend opereren: randvoorwaarden stellen voor een 'organische' stapsgewijze herstructurering, faciliteren van spontane deelinitiatieven, en... er zit geen deadline op!

Recente beleidsnota's ogen bijkans Amsterdams, met termen als 'zelf- en samenbouw', 'stoer wonen' (in een silo) en 'vrijplaats voor ideeën'. Laing: 'Die aanpak prikkelt, is flexibeler en financieel minder riskant voor ons als grondeigenaar en doet meer recht aan de traditie en huidige dynamiek van het havengebied.'

Genegeerd

Nederland waterland, met 389 beroepsbinnenhavens en nog meer jachthavens. Maar in stedelijke ontwikkelings-

Waalhaeve, Nijmegen
Foto: Michel Robles



plannen speelden binnenhavens meestal geen rol. Plannenmakers zijn landrotten. Herstructurering gaat over bouwopgaven, groen en architectuur. Havengebied, dat stond voor: industrielawaai en andere milieucomplicaties. Onverenigbaar, kortom, met woon-werkachtige gentrificatie-projecten.

Neem het Nijmeegse hoogbouwcomplex Waalhaeve uit 2005. Veel pr over 'uitzicht op de rivier', maar met het kleurrijke Waalhaventje had de locatiekeuze niets te maken: toevallig lag daar grond, met perspectief op vervolgonwikkeling. Behoudens de naam, is de ruimtelijke burenelatie feitelijk genegeerd. Sterker: tussen woontorens en kade komt als extra barrière straks een verkeersweg.

Plannenmakers zijn landrotten

Beroepsvaart en stadsbewoner: scheiden of vervlechten? Ook de Drechtsteden worstelen ermee binnen hun 'Shipping Valley'-plan. Gewoonlijk wordt het scheiden. Geen woonfuncties tussen vrachtwagens en fabriekskabaal! Dus zijn de Dordtse Stadswerven geen vrachtkades meer...

Terrasjes

Vreemd, eigenlijk. Van rijkswegen zijn, na een ijverige binnenvaartlobby, miljoenen vrijgespeeld als impuls voor versjofelde, maar kansrijke 'natte' bedrijventerreinen en havenbekkens. Want na de crisisdip wordt groei van de binnenvaart verwacht. Maar zelfs de Nederlandse Vereniging Binnenhavens heeft havens nimmer aangeprezen als stedelijke parels, erkent NVB-secretaris Ton Roos.

'U brengt mij wel op een idee. In stadswater is sowieso meer mogelijk rond distributie'. Roos wijst op de Utrechtse grachtenterrasjes, waar tapas etende dagjesmensen beurteelings gondels, de vuilnispraam en bierboten zien passeren. 'En in Rotterdam zijn alle bouwmaterialen voor het nieuwe 'groene' Feyenoordstadion over water aangevoerd.'

Charmes

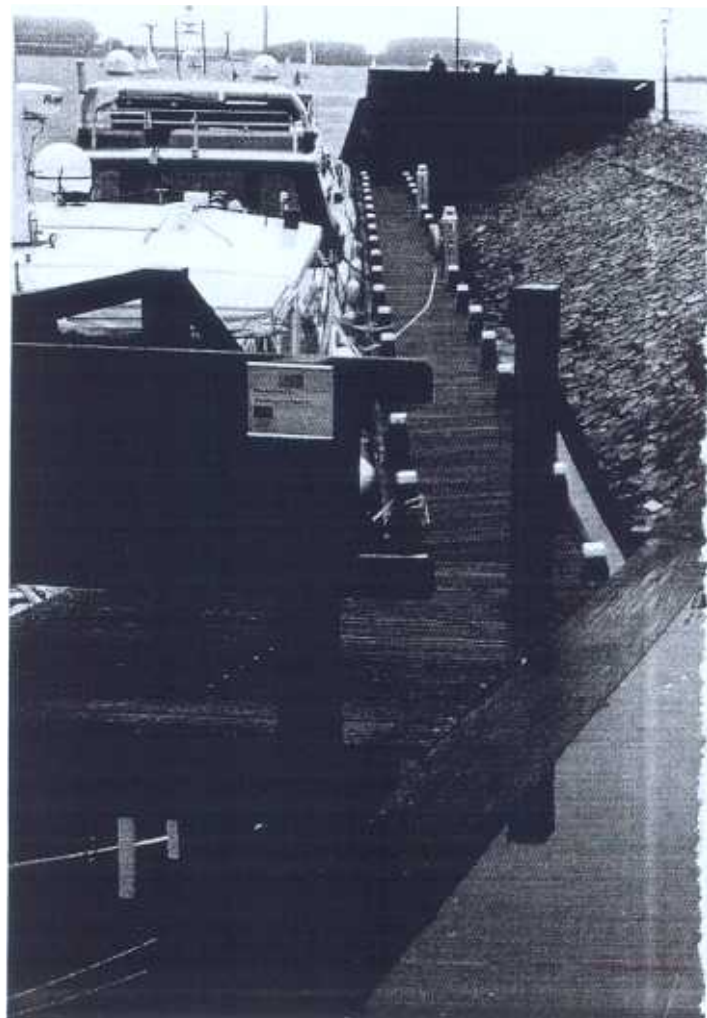
En kan meer. Mét de gelijktijdige vraag naar waterwonen, woon-werklandschappen en 'echt stedelijke' verdichtingslocaties, zijn de charmes van havenreuring herontdekt. Dagdroomwater is niet de enige optie, zo blijkt. Allerwegen worden historische havengebieden opgepoetst, recreatiehavens uitgebreid en commercieel kansarme binnenvaarthavens tot jachthaven omgebouwd. Steden als Breda en Leiden graven gedempte stadshavens en grachten weer uit en richten naar Utrechts voorbeeld horecakades in. Deventer gaat verder, evenals bijvoorbeeld Rotterdam ('Stadshavens'), Vlaardingen en Maasbracht. Omvangrijke binnenvaartgebieden veranderen door nieuwbouw en restauratie in multifunctionele stadzones met een expliciet 'havengerichte' vormgeving, gericht op recreatie en vernieuwende woon-werkgelegenheden.

Uitgesmeerd

Het herinrichtingsontwerp voor het Maasbrachter Havenfront voorziet in woninghoogbouw, aantrekkelijker horeca en nieuwe wandelpaden langs de Maaskade, terwijl de beroepsvaart extra aanlegplaatsen krijgt. Vlakbij bouwt ook Rijkswaterstaat een 'landmark': een ultramoderne regio-centrale. 'Havengericht wonen en recreëren, dat wordt de sfeer', zegt projectmanager Roger Huntjens van gemeente Maasgouw.

Grootscheepser wordt de herstructurering van het overvolle - dolfinarium, parkeerzee - Waterfront in Harderwijk. De stad wil de relatie tussen binnenstad, haven en water herstellen. Het Waterfrontplan omvat onder meer 1600 waterwoningen, een vernieuwde boulevard-met-binnenhaven en 3800 parkeerplaatsen. En iets verderop 22 hectare 'nat' bedrijventerrein, een extra jachthaven en nieuwe natuur.

Maar het blijft oppassen, zeker in crisistijd. Niet alle hooggespannen verwachtingen komen uit. De Bredase statistieken vertonen weliswaar een stijging van het aantal toeristen sinds de stadswateren zijn ontdempt, maar de bezoekersbestedingen zijn juist 11 procent gedaald. Bergen op Zoom is met zijn onverkoopbare woonwijk-cum-jachthaven Bergse Haven voor 50 miljoen het schip in gegaan. Arnhem heeft zijn 'Rijnhaven' visioenen laten varen. En Havenfront Maasbracht is, zegt Roger Huntjens, wijselijk opgeknipt, uitgesmeerd en net als in Deventer van dwingende deadlines ontdaan.



Stad & Milieu

Sommige gemeenten, zoals Zeewolde, zoeken het in rood-voor-blauwe financiering. Maar in Zeewolde gaat het om de bestaande jachthaven Eemhof. Bij functieverbreiding van voormalige natte bedrijventerreinen knellen vooral de milieuregels.

'Vrachtverkeer is de kritische factor', aldus binnenvaartvoorman Roos. Grote bedrijven staan eveneens in de weg. Zoals die betoncentrale in Goes. De gemeente wil het plaatselijke haventerrein omvormen tot 'havengebied met gemengde functies', inclusief 1800 woningen. Maar de betonfabriek vertrekt pas later... Toch loopt het 'Goese Schans' project voorspoedig: onder de interimwet Stad en Milieu.

Van VROM kreeg Goes zelfs een Crisis- en Herstelwet stimuleringsbijdrage. Biedt de CHW misschien nog verdere mogelijkheden? 'Voorlopig onnodig', meent projectdirecteur Hans Veerman: 'We zijn niet overtuigd dat het versnelling zou geven.'

Deventer heeft bij plan Havenkwartier helemaal afgezien van milieuregels omzeilen. Dennis Laing: 'Alles past netjes

Geen woonfuncties tussen vrachtwagens en fabriekskabaal!

bij de wettelijke cirkels. Wel mikken we op een niet-alledaagse creatieve, gebruikers-bewonersgroep, die de bedrijvigheid juist inspirerend vindt.'

↑ **Michel Robles**

Stadshaven en Kaai van het Zeeuwse Veere, waar toerisme, horeca, historie, jachthaven en parkeren dicht bijeen zijn gestopt

Foto: Michel Robles

