

HET DRECHTOEVERSPROJECT: "Megaplanning in de marge"

Op dit moment is de aandacht weer een beetje verslapt, maar de grote stedelijke-vernieuwingsprojecten trokken lange tijd veel aandacht van bestuurders, politici en bewoners.

Bekende projecten als de Kop van Zuid in Rotterdam en het IJ-oeverproject in Amsterdam hielden de gemoederen bezig. Wie denkt dat de stroom van stedelijke-vernieuwingsplannen voorbij is, komt bedrogen uit.

Afgelopen januari kwam het masterplan 'Drecht oevers' uit.

Dit omvangrijke plan stelt zich ten doel om de rivieroever van de Drechtsteden ingrijpend te herstructureren en te ontwikkelen om zowel de toegankelijkheid van de oevers als de regionale samenhang te vergroten.



Het drierivieren-punt vormt het hart van het Drecht oeversproject. Bron: auteur

ELGAR VAN DER MEER*

Het Drecht oeversproject is tot stand gekomen door een samenwerkingsverband tussen de provincie Zuid-Holland en de zes Drechtsteden: Alblasserdam, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht.

Aanleiding voor het plan was het integrale milieuzonering- en saneringsproject Drechtsteden (IMZS) waarin een inventarisatie van alle milieuknelpunten in de regio werd gemaakt. Uit de resultaten bleken vooral de rivieroever in het gebied sterk vervuild door industriële activiteiten (met name scheeps-

bouw en sloperijen). Tijdens het zoeken naar een aanpak voor deze milieuproblemen werd het idee opgevat om hieraan een ruimtelijke herontwikkeling van de Drecht oevers te koppelen. Aangezien de samenwerking binnen IMZS goed was verlopen, is besloten op dezelfde basis door te gaan. Een regionale samenwerking is tevens een vereiste om subsidies te krijgen van het Rijk en eventueel de Europese Unie.

GROOTS

Het plangebied heeft een enorme omvang. Het omvat de oevers van de Oude Maas (Dordtse- en Zwijndrechtse zijde), de Noord

(tot aan Alblasterdam) en de Beneden-Merwede (tot aan Sliedrecht). Deze rivieren komen samen in het centrale gedeelte van de Drechtsteden; het drierivieren-punt. Dit knooppunt is één van de drukst bevaren in Europa. Het vormt tevens het hart van het Drechtoeversproject.

Op dit moment zijn de oevers weinig aantrekkelijk en de toegankelijkheid is minimaal. Dit komt onder meer doordat grote delen van de oevers in beslag worden genomen door industriële activiteiten. Met name de van oudsher sterk vertegenwoordigde scheepsindustrie bepaalt het aanzien van de oevers. Het Drechtoeversproject heeft tot doelstelling hierin verandering te brengen. De oevers moeten openbaar en toegankelijk worden gemaakt en ook andere bedrijvigheid dan scheepsindustrie zal aan de oevers worden gevestigd. Hiermee moet worden voorkomen dat opnieuw monofunctionele (industrie-) gebieden ontstaan.

WATERBUS

Een andere doelstelling van het project is het vergroten van de totale ruimtelijke samenhang in het gebied en daarmee de identiteit en het imago van de Drechtsteden meer inhoud te geven. Het gebrek aan samenhang is mede een gevolg van de barrièrewerking van de rivieren. Ondanks de aanleg van tunnels en bruggen zijn bewoners niet snel geneigd de rivier over te steken. Alleen Dordrecht trekt als regionaal voorzieningencentrum veel mensen uit de omliggende gemeenten. Dit heeft tot gevolg dat er nauwelijks gesproken kan worden van een eenheid binnen deze regio van 250.000 inwoners, terwijl de toenemende regionalisering hier wel om vraagt.

De drager van het hele plan, die de samenhang in het gebied moet vergroten, is het waterbusstelsel. Deze nieuwe en vrij onbekende vorm van openbaar vervoer moet de verschillende kernen in het gebied optimaal met elkaar verbinden. Het moet tevens zorgen voor een goede verbinding tussen Kinderdijk en de Biesbosch, de twee grootste toeristische trekpleisters. Het waterbusstelsel wordt aangevuld met een openbaar-vervoerringlijn voor de onderlinge verbindingen over land. De plannenmakers gaan er met deze 'revolutoinaire' plannen van uit dat de barrièrewerking van de rivieren zal worden weggenomen. In het plan wordt niet duidelijk of er voldoende draagvlak bestaat voor een dergelijk openbaar-vervoersysteem en daarmee of het wel financieel haalbaar is. Er is nauwelijks ervaring met dergelijke projecten.

TUNNELMOND

Het plan is veelomvattend. Vrijwel alle sectoren komen aan bod en worden uitvoerig beschreven in kwalitatieve bewoordingen. Zo ziet men grote kansen voor de werkgelegenheid. De zakelijke dienstverlening bijvoorbeeld, zal worden geconcentreerd rond het tunnelmondgebied van de Drechtunnel tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Hier dient een gezichtsbepalend zakencentrum te komen van hoge kwaliteit en met een optimale

bereikbaarheid. Verder vormt woningbouw een van de belangrijkste onderdelen van het plan. Wonen aan het water is een ideale combinatie en dat laten de plannenmakers ook weten. Zij zien mogelijkheden om aan de Drechtoevers tussen de 5000 en 6000 woningen te bouwen tot 2015. Hiervan zou de helft moeten bestaan uit gestapelde bouw (appartementen) en de andere helft uit urban villa's, eengezins- en vrijstaande woningen. De woningbouw richt zich overwegend op de koopsector. De grootste bouwlocatie is de Sophiapolder (1510 woningen), een eiland in de rivierbedding van de Noord. Deze wordt nu niet gebruikt, vanwege de periodieke overstromingen van het eiland. Dit eiland zal worden getransformeerd tot een landelijk woongebied met overwegend grote kavels en een directe verbinding met de oever.

Het Drechtoeversproject bevat verder tal van verschillende deelprojecten. Deze projecten betreffen vooral herinrichting van de omgeving van geplande waterbusstations en de herstructurering van oeverlocaties met een industriële functie (verplaatsing, sanering). Wat het Masterplan en deze deelplannen gemeen hebben, is dat zij overlopen van ambitie en optimisme. Dit is op zijn minst verwonderlijk, gezien de ervaringen met andere stedelijke vernieuwingsprojecten.

ZWAKKE PUNTEN

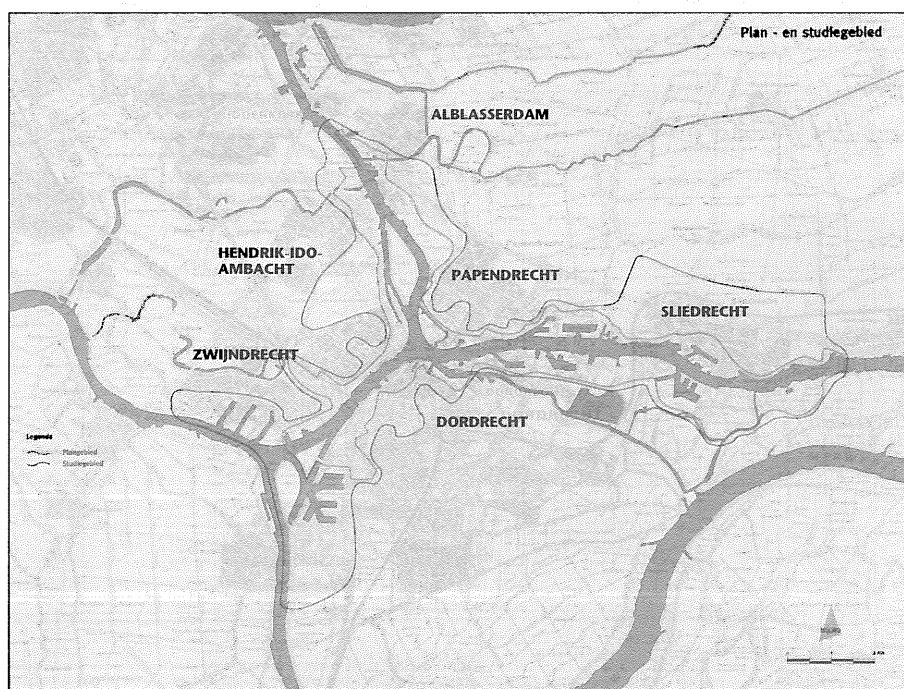
Het Masterplan Drechtoevers beperkt zich tot een kwalitatieve analyse en baseert daarop een ingrijpende herstructurering van de oevers. Het gemak waarmee industrie wordt verplaatst ten behoeve van woningbouw, promenades en kantoren komt ongeloofwaardig over. Niet alleen brengt dit enorme kosten met zich mee, maar het is ook nog onduidelijk of de betreffende bedrijven wel willen verhuizen. In ieder geval zal elke gemeente afzonderlijk niet toestaan dat een bedrijf naar een plek

buiten de gemeentegrenzen zal worden verplaatst, gezien het grote belang voor de lokale werkgelegenheid. Daarnaast is de kwantitatieve en financiële onderbouwing van het plan zeer gering. De plannenmakers vertrouwen op 'creatieve' en 'innovatieve' oplossingen voor eventuele financiële knelpunten, zoals bij milieusanering. Bovendien wordt teveel vertrouwd op een genereuze opstelling van de Provincie, het Rijk en zelfs de Europese Unie, als het gaat om subsidiëring. Geschat wordt dat het totale investeringsvolume 3,3 miljard gulden bedraagt, hoewel in het plan verder nauwelijks cijfers voorkomen. Dit bedrag is erg hoog voor een plan van regionaal belang en zonder enige landelijke status. Dit betekent dat de Drechtsteden financieel meer op zichzelf zijn aangewezen, dan zij misschien zelf willen.

De positieve kant van het Drechtoeversplan moet vooral worden gezocht in de geslaagde regionale samenwerking. De voortvarendheid waarmee het project tot stand is gekomen is uitzonderlijk.

Deze samenwerking kan echter in gevaar komen als het uiteindelijke resultaat, in vergelijking met de zeer hoge ambities, tegen valt. Het idee dat samenhang in het gebied kan worden gecreëerd door het Drechtoeversproject is naïef. Dit is namelijk ook sterk afhankelijk van de behoeften en het gedrag van bijvoorbeeld de bevolking en het bedrijfsleven. Op dit moment bestaat er in ieder geval geen roep vanuit de bevolking om een ambitieus project. Het Drechtoeversproject dreigt te zijn veroordeeld tot megaplanning in de marge.

*De auteur studeert Planologie aan de Universiteit van Amsterdam. Dit artikel is gebaseerd op het Masterplan Drechtoevers. De auteur heeft tevens onderzoek gedaan naar sportvoorzieningen in Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht in relatie tot het Drechtoeversproject.



Bron: auteur