

# Plannen oude havengebieden: investeerders krijgen vrij spel

*Nieuwe steden aan het water alleen voor nieuwe elite?*

Op vele plaatsen in de wereld vinden grootscheepse veranderingen in oude havengebieden plaats. Toenemende schaalvergroting heeft ervoor gezorgd dat buiten de steden nieuwe, moderne havencomplexen verrezen. De oude gebieden kwamen er verlaten bij te liggen. Voor deze gebieden wordt een nieuwe invulling gezocht, die meestal een enorme gedaanteverwisseling met zich mee brengt. Wiebe Oosterhof en Harm Post beschrijven in 'De stad terug naar het water' uitgebreid hoe dit veranderingsproces zich in verschillende steden heeft voltrokken. Zij hebben zich beperkt tot die havengebieden die direct aan de binnenstad grenzen.

## TON HEIJDRÄ\*

Deze oude havengebieden dateren alle uit de tijd van de industriële revolutie. Ook toen was er sprake van schaalvergroting. De opkomst van de spoorwegen en de toenemende grootte van de schepen maakten de bestaande kades, kanalen en dokken ongeschikt voor de goederenoverslag. De oplossing was de constructie van de vingerpier. De kadelengete nam hierdoor enorm toe, terwijl de treinen gerangeerd konden worden zonder andere te hinderen. Deze vingerhavens kan men dan ook overal terugvinden. Per locatie neemt deze constructie wel steeds een eigen vorm aan. Hierdoor hebben alle havens toch een eigen identiteit,

zodat het niet mogelijk is om één totaalconcept voor herstructurering te geven. Wel is het mogelijk om een aantal overeenkomsten en verschillen in de aanpak te geven.

## Binnenstad

Zo is er een aantal overeenkomstige problemen die aanleiding kunnen zijn voor havenherstructurering. Deze hebben vooral betrekking op de situatie waarin veel binnensteden verkeren. Allereerst is er de slechte economische situatie. Met behulp van nieuwe kansrijke bedrijvigheid in de oude havengebieden kan wellicht een *revitaliseringsproces* in de aangrenzende binnenstad op gang gebracht worden. Verder zullen de nieuw ontwikkelde havengebieden

een oplossing moeten vormen voor de afnemende attractiviteit van de binnenstad als verblijfsgebied. Door het creëren van ruimte voor nieuwe functies hoopt men de monofunctionele opbouw van de binnenstad te doorbreken. Met name wordt dan gedacht aan de attractiviteit die een nieuw waterfront de stad zou kunnen geven.

De oude havengebieden waren er na de industriële revolutie de oorzaak van dat de stad van het water was afgesloten. Ze waren veelal verboden terrein en vormden zo een barrière tussen de stad en water. Door herstructurering bestaat echter de mogelijkheid om die relatie tussen stad en water te herstellen.

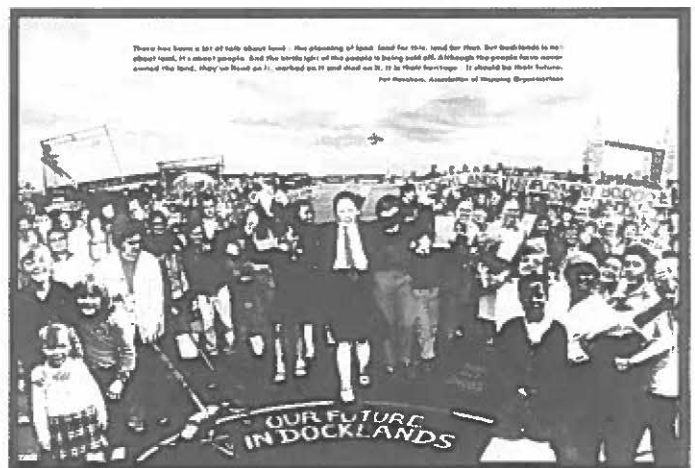
Tijdens het herstructureringsproces zou het imago van dit soort gebieden moeten veranderen. Waren deze plekken eerst de achterkant van de stad, nu moet het de voorkant worden. Dit vereist een integrale aanpak en grote investeringen. Deze aanpak ontbreekt in de meeste steden. Het streven om de stad naar het water te krijgen bestaat dan ook vooral op papier.

In de praktijk worden de havengebieden niet benaderd vanaf het water, maar vanuit de binnenstad. Er is min of meer sprake van





In Londen wordt de herinrichting van oude havengebieden geheel overgelaten aan projectontwikkelaars. Sociale doelstellingen spelen daarbij geen



rol. Het comité 'Joint Docklands Action Groups' protesteert tegen deze gang van zaken, onder andere door middel van het 'Peoples Posters Project'.

een uitbreiding van de binnenstad; een samenhangende benadering van het waterfront ontbreekt. Op dit gebied overheerst de ad-hoc planning, waarbij het vrijgekomen haventerrein naar de op dat moment heersende wensen wordt ingevuld. In de meeste gevallen worden de barrières tussen de stad en het water alleen maar groter doordat de investeerders en projectontwikkelaars voor de nieuwe economische functies grote infrastructurele voorzieningen wensen.

**Overheidscontrole**

Om de oude havengebieden goed te kunnen ontwikkelen is volgens Oosterhof en Post een grote mate van overheidscontrole dan ook essentieel. De rol van de overheid bestaat nu vooral uit promotie. De inspanningen van overheid en bedrijfsleven worden slechts aangewend om op korte termijn winst te maken, het collectieve lange-termijndenken ontbreekt. Het meest schrijnende voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van de Docklands in Londen. Hier ontbreekt ieder planningskader. De overheid heeft de verantwoordelijkheid voor de planning overgedragen aan de London Docklands Development Corporation (LDDC), die de concrete invulling van het gebied overlaat aan het bedrijfsleven. Dit leidt tot een tamelijk chaotische planning, waarbij het kan gebeuren dat een nieuw opgeleverd kantoor onmiddellijk weer gesloopt wordt ten behoeve van een op korte termijn meer winstgevende functie. Zo wordt de verandering van het gebied volkomen bepaald door marktoverwegingen van investeerders en ontwikkelaars. Sociale doelstellingen spelen geen enkele rol. Sinds de oprichting van de LDDC in 1981 heeft dit tot conflicten met de plaatselijke bevolking geleid. Er is een comité gevormd dat de regering en het LDDC wil dwingen ook voor de plaatselijke bevolking wonen en werken aan het water mogelijk te maken. De vercommercialisering van het gebied gaat echter gewoon oor. In snel tempo wordt het gebied volgebouwd met kantoren, moderne industrie en luxe appartementen.

**Vergelijkbaar**

In Nederland lijkt zich een vergelijkbare ontwikkeling te gaan voltrekken in de oude havengebieden rond de binnensteden van Amsterdam en Rotterdam. In Amsterdam wordt met voortvarendheid het gebied rond

de IJ-oevers en het Oosterdok in ontwikkeling gebracht. In Rotterdam bestaan groot-scheepse plannen voor de 'Kop van Zuid' en het 'Waterstad-gebied' aan de Maas. Voor beide steden geldt dat er weliswaar sprake is van een plankader, maar dat de concrete invulling in navolging van Londen voor een belangrijk deel wordt overgelaten aan investeerders. De overheid verzorgt alleen een aantal infrastructurele randvoorwaarden. Zo zal in Rotterdam voor 175 miljoen gulden een nieuwe brug over de Maas worden aangelegd. De Kop van Zuid zal hierdoor duidelijker bij de binnenstad worden betrokken. Dit moet een stimulans vormen voor investeringen die uiteindelijk tot een New Manhattan aan de Maas moeten leiden.

**Al met al verschillen de plannen zoals die in Rotterdam en Amsterdam bestaan niet bijster veel van de plannen zoals die in andere wereldsteden zijn**

**ontwikkeld en uitgevoerd. De investeerders hebben veel invloed en het gevaar is niet denkbeeldig dat dit ten koste gaat van de vele maatschappelijke mogelijkheden die de oude haventerreinen bieden. Niet alleen dreigen deze gebieden gereserveerd te worden voor kapitaalcrachtige groepen, maar ook de ontwikkeling van een nieuw waterfront voor de hele stad komt door de barrièrewerking van infrastructurele projecten niet goed van de grond.**

\* Sociaal-Geograaf en (onder andere als coördinator van de Bewonersgroep) betrokken bij de planvorming in het Oostelijk Havengebied in Amsterdam

Auteurs: Wiebe Oosterhof en Harm Post  
Titel: De stad terug naar het water; de herstructurering van het havenlandschap bekeken in wereldwijd verband.  
Verkrijgbaar: Bibliotheek Planologie, Landbouwuniversiteit Wageningen (te leen).

**Verkeersprobleem**

11 ►

oostelijke richting. Wanneer de ruimtelijke structuur van de regio op deze wijze wordt opgebouwd zal het openbaar vervoer uiteindelijk voor 80% van de Rotterdamse bevolking aan de gestelde kwaliteitseis voldoen. De 20% die dan nog steeds niet binnen de 45 minuten minstens 40% van alle arbeidsplaatsen kan bereiken, betekent in ieder geval een halvering ten opzichte van de huidige situatie.

**Hieruit blijkt dat verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer zeker niet alleen hoeft voort te komen uit wijzigingen in dit vervoer zelf. Wanneer bij stadsuitbreidingen consequent rekening wordt gehouden met bestaande voorzieningen of mogelijkheden voor eenvoudige verbeteringen in het systeem, is minstens eenzelfde resultaat mogelijk als bij het creëren van relatief dure nieuwe vervoersvoorzieningen. Bovendien blijkt dat stadsuitbreidingen langs spoorlijnen in de**

**Randstad mogelijkheden bieden voor beïnvloeding van de modal-split ten gunste van het openbaar vervoer. Als hierdoor een bijdrage wordt geleverd aan een werkelijke oplossing van het fileprobleem, kan in de toekomst mischien met heel wat minder extra wegen, bruggen en tunnels worden volstaan.**

Auteurs: ISP-Delft: Job Birnie, Hans Hilbers, Fred Kuiper en Rene van Rooijen  
Titel: Spoorzoeken in de ruimte..... weg van de snelweg. Een visie op integraal ruimtelijke ordenings- en verkeers- en vervoersbeleid voor Rijnmond en omgeving.  
Verkrijgbaar: Technische Universiteit Delft, Faculteit der Bouwkunde, Interuniversitaire Studiegroep Planologie.

1. Nu er van veel kanten al weer knieliek wordt geleverd op het idee van de compacte stad, doet een pleidooi voor verdere stadsverdichting misschien wat vreemd aan. Natuurlijk zijn er overwegingen, bijvoorbeeld op het gebied van woonwensen, die tot voorkeuren leiden voor andere ruimtelijke structuren. Het kan echter geen kwaad te bedenken dat de oplossing van het verkeersprobleem op de langere termijn een zeer belangrijke opgave is, waarmee in het denken over een 'optimale stedelijke structuur' mede rekening gehouden moet worden. Overigens pleit ook de Commissie Mobiliteitsscenario Randstad voor voortzetting van het compacte-stadsbeleid.