

# Waterfronten redder

AUTEUR KEES CHRISTIAANSE FOTOGRAFIE KIAN KIE TAN

De open ruimte, het historische decor en de menging van functies maakt voormalige havengebieden tot een voedingsbodem voor urbaniteit, omdat ze sociale interactie stimuleren in een gefragmenteerde stedelijke samenleving.

**S**tedelijke waterfronten zijn 'in'. In Amsterdam, Rotterdam en Londen zijn de laatste jaren grote, succesvolle woningbouwprojecten gerealiseerd in voormalige havengebieden. Hamburg is bezig met de ontwikkeling van 'Hafen-City' en er liggen plannen klaar voor het oostelijke waterfront van Helsinki en voor Björvika, het waterfront bij het centraal station van Oslo.

Wonen aan het water stond niet altijd hoog op de prioriteitenlijst van het ruimtelijke beleid. Water werd in de stad vooral gebruikt voor afwatering en transport. Stedelijke waterfronten aan meren en rivieren werden bij voorkeur benut als havenlocaties. Die havens werden onder invloed van de industrialisatie steeds grootschaliger, waardoor de stad steeds verder van het water af kwam te liggen.

In Nederland speelde bovendien mee dat open water eeuwenlang een bedreiging vormde. In het boek 'Overvloed en onbehagen' (1988) van Simon Schama wordt de Nederlandse cultuur in haar relatie tot het water beschreven. Schama constateert dat het Nederlandse volk, anders dan het volk van Israël, niet éénmaal maar continu met de zondvloed werd geconfronteerd. Hoezeer water in Nederland werd geassocieerd met straf blijkt onder andere uit het feit dat misdadigers ooit in kerkers werden opgesloten die langzaam vol liepen met water. De gevangenen konden slechts door onophoudelijk pompen aan de verdrinkingsdood ontsnappen.

Feitelijk is het in Nederland pas na de rampzalige overstroming van 1953 gelukt om het water van een vijand in een vriend te veranderen. Door de bouw van de Deltawerken werden de Zeeuwse eilanden van de zee afgesloten, waardoor een reusachtig meren- en lagunengebied ontstond. De hedonistische vrijetijdscultuur die met de opkomst van de welvaartsstaat ontstond kreeg hier alle ruimte. Daarna werden steeds gewaagdere voorstellen ontwikkeld om het land door waterprojecten te veranderen in een kneedbare ondergrond voor de 'leisure'-maatschappij. Deze projecten varieerden van enorme landaanwinningen die een nieuwe duinenrand schiepen, zoals het plan Waterman, tot het opnieuw onder water zetten van overbodige landbouwgebieden en de bouw van nieuwe wijken in voormalige havengebieden. Vooral deze voormalige havengebieden blijken vaak een voedingsbodem te zijn voor urbaniteit, zoals wij het graag interpreteren. We kunnen zelfs beweren dat in deze gebieden het voortbestaan van urbaniteit gered kan worden en van nieuwe betekenissen kan worden voorzien.

## Urbaniteit

Van urbaniteit is sprake wanneer uit de interactie tussen de activiteiten van veel, sterk uiteenlopende sociale netwerken nieuwe typen

activiteiten en netwerken ontstaan. Door de onorthodoxe combinatie van bebouwing, programmering en openbaar gebied hebben voormalige havengebieden bij uitstek de potentie om dit sociale proces op gang te brengen.

Een voormalig havengebied heeft een aantal eigenschappen dat het geschikt maakt als 'redder' van de urbaniteit: nabijheid van het stadscentrum, aanwezigheid van karakteristieke, sculpturale vormen met grote schaalcontrasten, fysieke overgangen door kadeconstructies en een dwingende structuur van havenbekkens. Dit vormt in potentie een decor voor onconventionele combinaties van activiteiten met een katalyserend effect op de interactie tussen sociale groepen.

Een voorbeeld van dit effect is het project 'Pakhuizen' aan de Oostelijke Handelskade in Amsterdam. Nieuwe gebouwen vouwen zich om en over bestaande pakhuizen en scheppen zo intieme tussenruimtes met wisselende transparantie. Hun vorm en textuur refereren aan industriearchitectuur. De programmering varieert van sociale woningbouw en woon-werk lofts tot luxe penthouses en het hoofdkantoor van multinational Ahold.

In een van de pakhuizen is het restaurant van Jamie Oliver gevestigd. Hier krijgen Ahold-managers maaltijden geserveerd door probleemjongeren, die in het kader van een heropvoedingsprogramma tot gourmetchefs worden opgeleid. De wortels van dit project liggen deels in het ontwerp voor de Holzhafen in Hamburg van KCAP-ASTOC. Daar hadden de omgeving en het aan pakhuizen refererende ontwerp een aanwijsbare invloed op het ontstaan van een vergelijkbaar programmamengsel.

Ook in het Lloyd Kwartier in Rotterdam ontstaat een bruisend mengsel door de huisvesting van filmstudio's, theatergroepen en andere creatieve bedrijvigheid in een oude elektriciteitscentrale en naastgelegen havengebouwen. Hieraan worden nieuwe functies toegevoegd, zoals een scheepvaartschool, een sportaccommodatie, bootwerkplaatsen en een groot aantal woningen voor uiteenlopende sociale groepen. De urbaniteitspotentie van waterfrontgebieden is van essentiële betekenis voor de hedendaagse stad, die plaatselijk zo gefragmenteerd en gesegregeerd is dat zij dit vermogen heeft verloren.

## Stadsconcepten

Waterfronten bewegen zich typologisch tussen de extremen 'city-branding' en 'waiting lands'. In de eerste vorm zijn waterfronten representatieve symbolen van de stad. Ze hebben veel winkels, entertainment en gastronomie en voorzien in hoogwaardige combinaties van wonen en werken. 'Waiting lands' liggen te ver van het centrum om een urbaan waterfront te vormen, maar te dichtbij om te worden

# de urbaniteit

overgeleverd aan de periferie. Om de potentie van deze gebieden te realiseren kan men niet volstaan met het waterfrontconcept op zich. Het is dan van belang om de ruimtelijke kwaliteiten in relatie te brengen met een bredere visie voor de hele stad en wel zo dat de uitgangspunten niet na tien jaar weer door de politiek worden verworpen.

Traditionele stadsconcepten, die uitgaan van het ideaal van de stad als harmonische eenheid, bieden hiervoor geen uitkomst. Dit blijkt onder andere uit de recente geschiedenis van Rotterdam, waar het stadsconcept binnen 35 jaar drie keer ingrijpend werd gewijzigd. Na het bombardement door de Nazi's in 1940 werd de structuur van de stad met haar stratenpatroon en eigendomspercelen compleet gewijzigd. De excentrisch gelegen Coolsingel werd ineens de hoofdas van een orthogonaal stratensysteem, die uitmondde in havenbekkens met direct zicht op de rivier. Dit 'venster op de rivier' maakte de haven tot diep in de stad voelbaar en werd een officieel stadsconcept in de volgende decennia.

Eind jaren zestig werd dit vensterconcept echter verlaten en vervangen door het tegendeel: een op de Amsterdamse grachten gebaseerd introvert waterconcept, volgebouwd met apenrotsen van architect Piet Blom en replicascheepswerven uit de Gouden Eeuw.

Midden jaren tachtig besloot Rotterdam opnieuw te veranderen en wel van een stad aan een rivier in een stad waar een rivier doorheen stroomt. De Erasmusbrug werd gebouwd en in de haven op de zuidoever ontstond een nieuwe centrumhelft.

Deze sprong over de rivier - een krachtsinspanning waar Londen eeuwen voor nodig had - was in kort tijdsbestek mogelijk door de traditionele verbondenheid tussen de Nederlandse overheid en het bedrijfsleven. Het hele project werd door private investeerders ontwikkeld met behulp van woningbouwsubsidies en staatshuurgaranties. Dit heeft de ontplooiing het gebied als het ware op de automatische piloot gezet: de kunstmatig gecreëerde kritische massa aan bebouwing en programma trekt vanzelf nieuwe projecten aan.

Het voorbeeld van Rotterdam laat zien dat integrale stadsconcepten tegenwoordig niet meer aansluiten bij de politieke en sociale dynamiek. Ook het debat over authenticiteit en artificialiteit is in Nederland irrelevant. De maakbaarheid van het landschap heeft Nederland tot een cultuurlandschap gemaakt waarin grote ingrepen snel en met weinig bureaucratie realiseerbaar zijn. In landen als Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië ondervinden deze ingrepen meer vertraging door hiërarchische besluitvormingsstructuren. Maar dat wil niet zeggen dat traditionele stadsconcepten daar wel hun waarde hebben behouden. Het betekent eerder dat de ontwikkeling van het stedelijke gebied daar nog meer achterblijft bij sociale veranderingen en dat kansen om gewenste sociale ontwikkelingen via ruimtelijke ingrepen te stimuleren, worden gemist.

## Archipel

De vraag is dus hoe we, naast het schetsen van strategieën en toekomstscenario's voor wisselende omstandigheden, een kader kunnen creëren dat mogelijkheden laat voor verandering en tevens de gewenste ruimtelijke kwaliteit op de langere termijn veiligstelt. KCAP-ASTOC heeft de ervaring dat de meest bruikbare basis

hiervoor het archipel-idee is, zoals onder andere gepresenteerd door Eliel Saarinen.

In Saarinens archipelconcept voor Helsinki uit het begin van de twintigste eeuw wordt een stadsconcept voorgesteld waarin de stad niet als een samenhangende harmonie wordt gezien, maar als een uit heterogene elementen opgebouwd organisme. Dit organisme ontleent samenhang aan de relaties en hiërarchieën tussen de elementen, die zijn ingebed in een unieke topografische context.

Sommigen zien in het schijnbaar antihiërarchische archipel-idee een bevestiging en acceptatie van de desintegratie van de stad ten gunste van Joel Garreau's 'edge cities': een verzameling losse fragmenten die zich onafhankelijk van elkaar ontwikkelen. Bij de archipel gaat het echter niet alleen om de eilanden, maar vooral om de kwaliteit van hun relatiestructuur en hun onderlinge hiërarchieën. Deze maken de archipel tot een organisme met verschillende functies, waarin de historische stad, het waterfront, suburbia en de periferie elkaar in wederzijdse afhankelijkheid ondersteunen.

Saarinen was niet de enige die de stad als een archipel zag. Ook voor Berlijn zijn in de loop der tijd verschillende archipel-achtige concepten bedacht, zoals Schinkels 'Kulturlandschaft', de 'Stadtkrone' en 'Schollen' van Bruno Taut en de 'Groene Archipel' van Oswald Matthias Ungers. In 'Cities within the city' (1982) beschrijft Ungers Berlijn als een federatie van zich van elkaar onderscheidende stedelijke eilanden. Het tussengelegen gebied vormt een stelsel van groene zones waarin infrastructuur, volkstuinen en recreatievoorzieningen moeiteloos worden opgenomen. Deze fysieke archipel is onderdeel van meerdere, elkaar overlappende sociaal-culturele archipels. Analoog aan Middlesborough van Ruth Glass, waar de sociale netwerken zich ver buiten de gebouwde stadsdelen uitstrekken, vormt in Berlijn de zichtbare archipel van de gebouwde structuur de tegenhanger van deze 'onzichtbare' sociale archipels.

Het archipel-idee vormde ook in Amsterdam een bruikbare basis. Het inspireerde het 'Amsterdam Waterfront' uit 1991, ontworpen door OMA, KCAP, West 8, UN-Studio en Neutelings-Riedijk. Dit ambitieuze project, dat Amsterdam in één klap een representatief waterfront à la Baltimore moest bezorgen, bestond uit een keten van eilanden met verschillende stedenbouwkundige concepten. Hoewel dit project politiek in het water viel, werd het achterliggende principe het leidmotief voor de latere ontwikkeling van de IJ-oevers.

## Samenhang

Langs het waterfront van Amsterdam is het archipel-idee tegenwoordig letterlijk zichtbaar door de opeenvolgende projecten in de havens en hun geleidelijke ruimtelijke en sociale differentiatie en integratie in de stad. Aan de Houthavens, de Silodam, de Wester- en Oosterdokseilanden, de Oostelijke Handelskade, het Java-eiland, Borneo-Sporenburg, Zeeburg en IJburg liggen sterk van elkaar verschillende concepten ten grondslag. Hun onderlinge samenhang wordt bepaald door de archetypische vorm van de havenpielen met hun parelsnoerachtige ligging voor de stad.

Uit de samenhang, die de IJ-oevers ondanks hun nadrukkelijke verscheidenheid vertonen, blijkt de geschiktheid van het archipelmodel als ontwerpinstrument voor grotere gebieden, zoals de Ha-

fen-City in Hamburg. Dit gebied heeft een robuuste hoofdstructuur van openbare ruimten, die gebaseerd is op de ligging van de havenbekkens en pieren. Daarbinnen bevinden zich bouwvelden die samenhang ontleen aan een typologische verwantschap en zich tegelijkertijd onderling onderscheiden door ontwerprichtlijnen die variëren naar de context en positie ten opzichte van het geheel.

Het centrum van Hafen-City ontwikkelt zich tot een compact, sterk verdicht urbaan gebied met gemengde functies. De pieren tussen de havenbekkens veranderen voornamelijk in woongebieden met doorzichten. Langs de Elbe ontstaat een hoogbouwzone met een dynamische skyline. Aan de koppen van de havenbekkens bevinden zich 'zenuwcentra' met grote publieke attracties: de onvermijdelijke cruise terminal, een zeeaquarium en de opera bovenop een gigantisch pakhuis, ontworpen door Herzog & De Meuron. Dit structuurconcept beperkt zich niet tot de Hafen-City, maar is gerelateerd aan een bredere visie voor Hamburgs waterfront.

Deze geïntegreerde aanpak is een belangrijke verandering in benaderingswijze ten opzichte van traditionele, uitsluitend op zichzelf betrokken waterfrontconcepten. De traditionele benadering ziet het waterfront als hermetische eenheid, waarvan de relatie tot de stad gedefinieerd wordt door de directe verbindingen. Het archipelconcept gaat er daarentegen van uit dat uit elkaar liggende gebieden gecoördineerd kunnen worden geactiveerd in een 'gecontroleerde laissez-faire'.

Dat maakt het archipel-model tot een geschikt instrument om uitgestrekte, lange waterfronten te beheersen. Het maakt het mogelijk

om de verschillende onderdelen te differentiëren en stedenbouwkundige accenten te zetten. Centraal gelegen delen kunnen zich ontwikkelen tot representatieve waterfronten met centrale voorzieningen, terwijl verder weg liggende delen locatiespecifieke, op de directe context betrokken kenmerken en programma's kunnen krijgen.

**Kees Christiaanse is de oprichter van het bureau KCAP in Rotterdam en ASTOC Architects & Planners in Keulen. Sinds 2003 is hij professor aan de Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich.**

#### Literatuurselectie

- Beenken, H. (1952) Schoepferische Bauten der Deutschen Romantik. Mainz: Grünewald.
- Garreau, J. (1992) Edge city, life on the new frontier. New York: Anchor Books.
- Schama, S. (1988) Overvloed en onbehagen. Amsterdam: Contact.
- Pundt, H.G. (1981) Schinkels Berlin. Frankfurt am Main, Berlin, Wien: Propyläen.
- Taut, B. (1995) Natur und Phantasie. Berlijn: Manfred Speidel, Ernst & Sohn.
- Ungers, O.M. (1982) Cities within the City. Lotus International 19, pp. 82-97.

Oostelijke Handelskade, Amsterdam. ([www.amsterdamstreetside.nl](http://www.amsterdamstreetside.nl))

