

Van woonboot naar waterwijk

AUTEUR & FOTOGRAFIE TIES RIJCKEN

Drijvend wonen als antwoord op de klimaatverandering: het lijkt logisch, maar de praktijk is weerbarstig en complex.

In het jaar 2000 gaf de Commissie Waterbeheer 21ste Eeuw een advies aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat: geef water meer ruimte in ruimtelijke ontwikkelingen. Dit leidde tot een stortvloed aan ideeën over drijvend wonen. Stedenbouwkundigen, planologen en landschapsarchitecten bogen zich over de gevolgen van de waterbergingsopgave. Architecten grepen de kans aan om een vernieuwende richting in te slaan en ontwierpen futuristische concept-waterwijken. De media omarmden het tot de verbeelding sprekende onderwerp. We zijn nu vijf jaar verder en de vraag rijst waarom drijvend wonen niet zo'n vlucht heeft genomen als werd verwacht. Een reden lijkt het verwateren van de aandacht voor een slimmer watermanagement zoals die er was na de overstromingen van eind jaren negentig. Toch is dit niet de belangrijkste oorzaak. Het antwoord is te vinden in het ingewikkelde samenspel tussen de procesproblemen van meervoudig ruimtegebruik, de technische nieuwheid en complexiteit van de drijftechnologie en het gebrek aan ervaring met bewonerswensen.

Een extra complicerende factor zijn de woonboten die we nu in de grachten zien liggen. Ze zijn op een organische manier ontstaan door het opvullen van gaatjes in het Nederlandse landschap en hebben hierdoor een alternatief imago. De drijvende woonwijken van de toekomst daarentegen zullen echter veel meer op een gereguleerde manier tot stand komen. Zoals de gemiddelde nieuwe wijk in Nederland zullen de waterwoningen onderdeel zijn van bestemmingsplannen en stedenbouwkundige ontwerpen die aan het bouwbesluit dienen te voldoen. Ook zijn de bewoners geen lastige waterzigeuners of moderne hippies, maar gewone burgers uit de middenklasse die goed willen wonen. De transitie van woonboten naar waterwijken verloopt echter niet vlekkeloos. De associatie met de huidige boten en arken belemmert het ontstaan van nieuwe ideeën. Ook hebben veel bestuurders een afwijzende houding door problemen met huidige woonbootbewoners over ligplaatsen en belastingen.

Drijvende bouwvormen kunnen een waardevolle aanvulling zijn op het stedenbouwkundige instrumentarium, allereerst in Nederland maar ook in andere delen van de wereld. Maar wetenschappers, ontwerpers en journalisten moeten meer doen dan sensationeel stellen dat drijvend wonen een antwoord is op de stijgende zeespie-

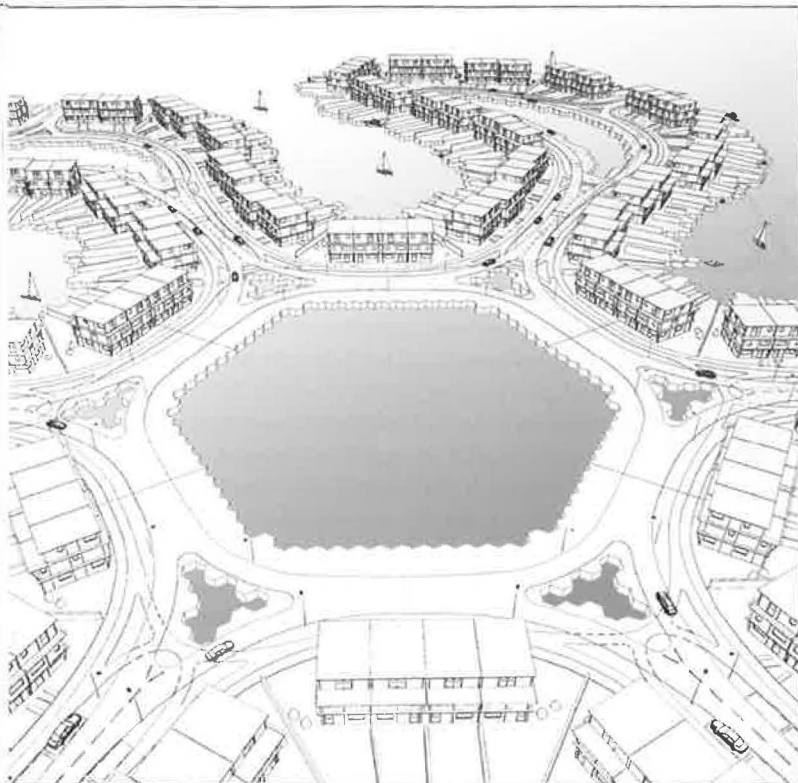
gel. Om de relatie tussen drijvend wonen en de klimaatverandering te verdiepen is er eerst inzicht nodig in de nieuwe context én in de geschiedenis. Daarnaast moeten we ervaring opdoen in projecten. Hiervoor dienen we ons af te vragen op welk soort locaties drijvend wonen en bouwen daadwerkelijk een oplossing is. Onder welke waterhuishoudkundige, planologische en sociaal-culturele omstandigheden is een drijvende woonwijk een gunstig alternatief?

Woonbootgeuzen en wateryuppen

Het drijvend wonen zoals we dat tot nu toe kenden is een uitvloeisel van persoonlijke en locatiespecifieke omstandigheden die mensen deed besluiten in plaats van een huisje op het droge te kiezen voor een woonboot. Vrijwel overal ter wereld begon drijvend wonen met alternatievelingen, kunstenaars of gewoonweg armoedzaaiers, die handig genoeg waren om hun eigen huis te bouwen op een vlot, een boot of een casco. Sommige bewoners wilden met hun werk mee kunnen trekken, zoals vissers in Cambodja en houthakkers in Canada. In woeste gebieden was het vaak eenvoudiger en goedkoper om op water te bouwen: water is van nature vlak en laag gelegen en het hoeft niet bouwrijp gemaakt te worden. Voor Nederlandse woonbootbewoners was het vaak ook een goedkope oplossing. Een tweedehands schip kostte veel minder dan een vaste woning, zeker toen het oprukkende wegtransport de binnenvaart verdrong. Bijkomend voordeel was de mogelijkheid aan te leggen op schilderachtige locaties langs oevers van kanalen en meren.

De legale status was in eerste instantie vrijwel altijd vaag. Vele avontuurlijke geesten deden hier (tijdelijk tenminste) hun voordeel mee. Onroerende zaak belastingen werden niet geheven, het bouwbesluit gold niet en welstandscommissies kregen geen poot aan de grond. De meeste wateren waren niet in het bezit of onder het beheer van privé-eigenaren, maar van verschillende overheidsinstanties. Vaak werd de situatie gedoogd, uit sympathie of verwarring. En zo niet, dan werd een woonboot eerder weggesleept dan afgebroken. Kortom, als je tijdelijk goedkope woonruimte op een mooie plek zocht en je van een onduidelijke juridische status durfde te profiteren was een woonboot dé uitkomst.

In Nederland en Noord-Amerika vond deze ontwikkeling plaats vanaf het eind van de negentiende eeuw tot in de jaren tachtig van



Concept waterwoonwijk - ontwerp Ties Rijken

de twintigste. De verhoudingen veranderden toen verstedelijking en economische ontwikkeling de geografisch en juridisch afgelegen drijvende woningen opslokten. Veel ligplaatsen verdwenen. Aan de andere kant trad er een professionalisering op. Er werden belangenorganisaties gevormd die regelingen troffen met overheden, onder andere over de status van de ligplaatsen. Tegelijkertijd werden welgestelde en invloedrijke alternatieve burgers aangetrokken door de bohémiaanse levensstijl en de rust en stilte van de ligplaatsen, dikwijls in de nabijheid van grote steden.

Ze verbeterden riolering, verlichting en veiligheid. Luxueuze arken vervingen oude schuiten. De wisselwerking tussen juridische stabiliteit, verbeteringen in de techniek en toegankelijkheid van hypotheeken en verzekeringen brachten drijvend wonen in een opwaartse spiraal. In steden als Amsterdam en Parijs wonen sommige goudvinken op hun

woonboot nog steeds met veel ruimte voor weinig geld in het hart van de stad. In de Verenigde Staten zijn de 'houseboats' van Lake Union (Seattle) en San Sausalito (ten noorden van de Golden Gate bridge) inmiddels legendarisch. De wijken hebben een haast mythisch karakter waardoor de marktprijzen vele malen de bouwkosten overstijgen.

Inmiddels zijn er verspreid over Nederland 9.500 ligplaatsen, waarvan het grootste deel erkend wordt door de overheden. Per jaar worden er ruim honderd woonarken gebouwd, voornamelijk om bestaande woonboten te vervangen. Een enkele keer komt er een ligplaats bij, maar veel gemeentes voeren een restrictief beleid.

Een nieuwe context

De discussie over drijvend wonen die momenteel gehouden wordt, vindt plaats onder andere omstandigheden dan voorheen. De waterwijken van de toekomst zullen er ook anders uitzien dan de woonboten en woonarken zoals we die nu langs kades zien liggen. De 'Atlas van de Nederlandse Waterstad', uitgegeven bij de tweede

Drijvend wonen was vroeger iets voor alternatievelingen, kunstenaars en armoedzaaiers.

Internationale Architectuur Biënnale 'De Zondvloed', geeft inzicht in de nieuwe context. In dit boek staan de voortgaande toename van de verstedelijking en de gevolgen van de klimaatverandering centraal. Ook de vraag onder welke waterhuishoudkundige, planologische en sociaal-culturele omstandigheden een drijvende woonwijk een waardevolle aanvulling is op het stedenbouwkundige instrumentarium, komt aan de orde. De waterhuishoudkundige problemen die ontstaan als gevolg van klimaatverandering leiden ertoe dat water niet meer meteen afgevoerd kan worden, maar vastgehouden dient te worden. Om dit te waarborgen heeft de overheid de 'waterloosheids' geïntroduceerd waarbij in een nieuw te ontwikkelen gebied een verplicht percentage van het oppervlak voor waterberging gereserveerd moet worden. Naast het bergen van water suggereren de auteurs van de Atlas om water een meer prominente rol te geven als "ordenend en structurerend element in de stedenbouwkundige plattengrond". We kunnen bijvoorbeeld in een waterbergingsgebied gaan wonen, op eilandjes, terpen of palen. Een andere optie is hieldrijvend wonen, met name waardevol bij veel variatie in het waterpeil. Wanneer een wijk ook droog mag vallen kan er zelfs gedacht worden aan amfibisch wonen. Een drijvende wijk heeft veel voordelen, met name als de bebouwing tijdelijk is of mobiel moet zijn. De objecten kunnen immers snel en gemakkelijk aan- en weggesleept worden. Als de ondergrond veen is, kan het voordelig zijn dit te omdijken of af te graven en er een drijvende wijk aan te leggen.

Toch geniet een waterwijk niet altijd de voorkeur. Wanneer een grote woningdichtheid gewenst is, kunnen beter andere alternatieven overwogen worden. Om de waterkwaliteit te kunnen waarborgen kan er slechts in een lage woningdichtheid gebouwd worden met lichte materialen en een beperkte hoogte. Een waterwijk is ook geen goedkope optie. Zeker in vergelijking met bouwen op hooggelegen zandgrond is drijvend wonen beneden de zeespiegel kostbaar, hoe de techniek zich ook ontwikkelt. Duidelijk is evenwel dat de totale bouwkosten van een waterwijk vergeleken moeten worden met alternatieven waarbij de waterhuishouding ook opgenomen is. Een dergelijke weloverwogen

integrale benadering staat in groot contrast met de organische en ongecontroleerde vorm waarin de traditionele woonboten en woonarken zijn ontstaan.

Identiteit en exclusiviteit

Naast klimaatverandering is ook het proces van verstedelijking voor drijvend wonen relevant. De behoefte aan waterberging en de toenemende ruimtedruk komen samen in een drijvende wijk. Het wonen in een dergelijke wijk past bovendien in de huidige sociale ontwikkelingen waarin mensen zoeken naar persoonlijke en ruimtelijke identiteit. Van oudsher heeft water een belangrijke rol in de geschiedenis en de cultuur van Nederland. Wonen op het water lijkt daar niet direct onderdeel van te zijn. We hebben altijd tegen het water gevochten in plaats van het toe te laten. We zijn trots op onze grote infrastructurele werken om de veiligheid te vergroten. Drijvend wonen lijkt in te gaan tegen onze angst voor het water. Toch blijkt het voor veel mensen tot de verbeelding te spreken. Architect Herman Hertzberger bijvoorbeeld vindt dat wonen op

water "bij onze cultuur hoort en iets typisch Nederlands is". In een nieuwbouwwijk in Middelburg drijft momenteel een waterwoning van zijn hand die wel als de meest bijzondere in Nederland wordt omschreven. Ook op andere nieuwbouwlocaties wordt water gebruikt als een identiteitsgenererend element waarbij waterberging naar de achtergrond is verdreven. Zo weerspiegelen Waterbuurt West (circa zestig drijvende woningen) en Waterbuurt Oost (circa 150 vrije waterkavels) volgens projectbureau IJburg "dat Amsterdam iets heeft met drijvende woningen". Ondanks procesproblemen en hoge ontwikkelingskosten bij het uitwerken van de plannen komt er in de tweede fase van de wijk ruimte voor een veelvoud aan drijvende woningen.

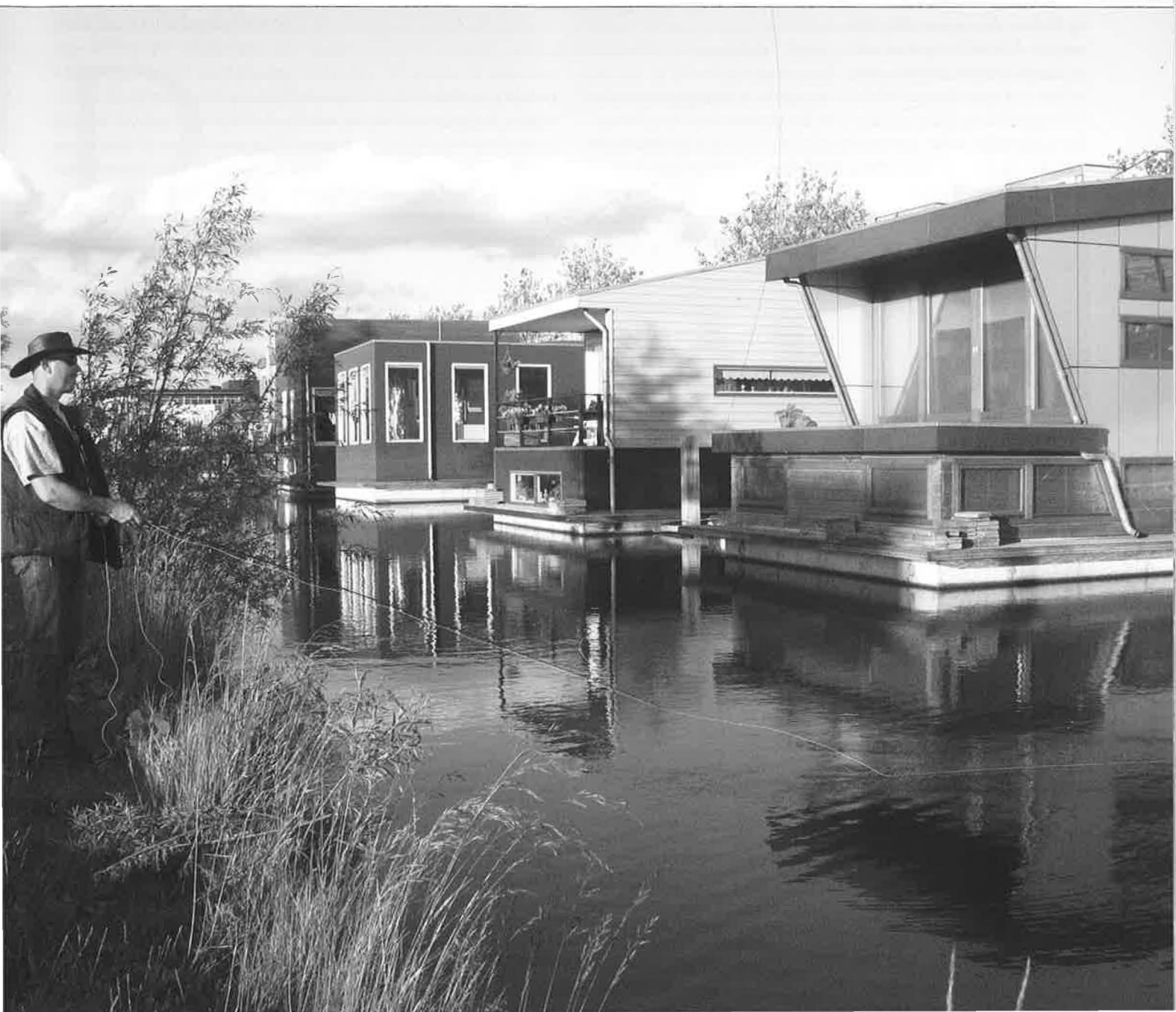
Niet alleen vanuit de architectuur en ruimtelijke ordening wordt een waterwijk een bijzondere aanvulling op de bestaande woonmilieus gevonden. Zo past het drijvend wonen in het proces waarbij de woonomgeving steeds meer een onderscheidend element wordt tussen mensen. Na een periode waarin het belang van de locatie van

de woning verminderde ten opzichte van het wooncomfort, constateren onderzoekers sinds enige jaren een herwaardering van plaats. Een consumentenonderzoek van Bouwfonds Wonen naar de voor- en nadelen van drijvend wonen concludeert dat drijvende woningen inspelen op een behoefte aan exclusiviteit. Ontwikkelaars gebruiken water bij uitstek als onderscheidend verkoopargument. De Blauwe Stad in Groningen verkoopt, naar eigen zeggen, geen woningen maar "een manier van leven". Wonen aan of op het water lijkt nu nog slechts voor het duurdere segment van de woningmarkt weggelegd. Maar als waterberging en woningbouw steeds meer samengaan zal men ook andere groepen kunnen bedienen.

Het nieuwe waterwonen

De motivaties voor het wonen op water zijn enerzijds technisch-rationeel en anderzijds sociaal-emotioneel. De klassieke woonboten en arken hebben hun ligplaats gevonden door een combinatie van de aantrekkelijkheid van een bohémiaanse levensstijl en de juridische

(Bron: ABC Arkenbouw)



vaagheid, die het mogelijk maakte te wonen op plekken die daarvoor niet bestemd waren. Momenteel stimuleert de klimaatsverandering het zoggenaamde 'bouwen voor waterpeilvariatie', waarvan drijvend bouwen in waterbergingsgebieden een expliciete invulling is. Gelijktijdig verandert de nationale relatie met het water en vindt er een herwaardering plaats van water in de stedenbouw.

Het grote verschil tussen de historische context en de nieuwe is de mate van regulering. De woonboten hebben hun bestaansrecht verworven op een organische 'bottom-up' manier. De huidige ontwerpen voor drijvend wonen worden geïnitieerd of gestimuleerd door beleidsmakers, ontwikkelaars en wetenschappers: 'top-down'. Niet iedereen is zich van dit verschil bewust. Bestuurders moeten zich realiseren dat de huidige projecten voor drijvend wonen niets te maken hebben met de ligplaatsenproblematiek van de traditionele woonboten. Als stedenbouwers drijvende wijken overwegen dienen ze verder te denken dan woonarken aan steigers. Ontwikkelaars en makelaars moeten drijvende woon-

wijken verkopen door middel van een opnieuw vormgegeven waterbeleving en zorgvuldig omgaan met de associatie met woonboten. De vraag onder welke omstandigheden een drijvende woonwijk een waardevolle aanvulling is op het stedenbouwkundige instrumentarium, speelt in de eerste plaats op lokaal niveau. Algemeen scoren veengebieden en polders aan de randen van stedelijke gebieden in West-Nederland hoog op zowel gunstige technische voorwaarden als sociale motieven. Dit geldt ook voor de uiterwaarden in het rivierenlandschap en bestaand water in stedelijk gebied, zoals oude havens. De verwachting is dat hier de komende tientallen jaren deels drijvende wijken zullen verrijzen. De volgende vraag is in welke vorm.

Stedenbouwkundigen tekenen al gauw plattegrondjes met vrijliggende woonarken aan steigers. Dit is begrijpelijk: woonboten en woonarken vormen immers het beeld dat we hebben van wonen op water en steigers kennen we van de jachthavens. Ook is de productie bij de arkenbouwers al aanwezig en zijn de kosten en garanties bekend. Maar arken en steigers vormen een mager arsenaal om tot ruimtelijke kwaliteit te komen. Dit artikel besluit met een aantal nieuwe mogelijkheden waar onderzoekend en ontwerpend Nederland meer ervaring in zou moeten vergaren, te beginnen op het niveau van de stedenbouw en afdalend naar productniveau.

Van groot belang is dat de recreatieve mogelijkheden van het water uitgebuit worden zonder de privacy van bewoners te zeer te schaden. Dit betekent bijvoorbeeld het integreren van haventjes en aanlegkades en vooral het zorgen voor een open verbinding met grote wateren. Water moet geïntegreerd worden in het ontwerp van de openbare ruimte door er optimaal gebruik van te maken. Aan de andere kant mogen faciliteiten zoals een speelplaats of een trapveldje niet ontbreken en dienen de gevaren van het water daarbij juist te worden beperkt.

Op stedenbouwkundig niveau speelt ook de keuze voor het soort bewoners. Een ark is te vergelijken met een vrijstaande woning en de huidige woonarken worden dan ook gebouwd voor vermogende mensen. Het is echter ook mogelijk om geschakelde woningen op een drijvende ponton te bouwen, daarmee op ruimte en materiaal te

besparen en starters of middenklasse bewoners aan te trekken. Bij een drijvend woningcomplex in de vorm van een cirkel of carré ontstaat er een binnenplein van water, toegankelijk gemaakt met twee of meer poorten met doorlopende bebouwing erboven.

Hiermee komen we op het niveau van de architectuur. Bij woonboten en arken wordt de directe relatie met het water zeer gewaardeerd, bijvoorbeeld wanneer de eendjes langs het slaapkamerraam voorbij zwemmen of het zonlicht via het kabbelende water op het plafond van de woonkamer reflecteert. Bij een woning áán het water is de relatie minder direct. Er bevindt zich vaak een tuin tussen het huis en de gracht of plas. Nieuwe drijvende woonvormen

kunnen deze twee verschillende woning-water overgangen in één woning combineren in een stabiel drijvend eilandje.

Een van de grootste uitdagingen bij het ontwerpen van woningen aan en op het water is het vinden van een balans tussen enerzijds de openheid en de verre blikken die het water biedt en anderzijds het gebrek aan privacy door het ontbreken van

visuele obstakels zoals struikjes, zelf gebouwde schuurtjes en schuttingen. Langs woonboten worden wel eens vloten gelegd, waarop privacy vrijwel volledig ontbreekt. Naast een slimme plaatsing van de woningen ten opzichte van elkaar kan aanvullende drijvende buitenruimte met begroeiing dit conflict oplossen. Slim geplaatste fonteinen kunnen ook zorgen voor visuele afscheiding, met als voordeel dat de afscheiding tevens 'uitgezet' kan worden.

De huidige bouwmethodes zijn niet geschikt voor een drijvend carré met een binnenplein van water of een drijvend eilandje met een tuin eromheen. Ook is er nog meer techniek nodig, zoals demontabele opbouw, onzichtbare afmeersystemen en waterzuivering met waterplanten. Nieuwe drijvende bouwsystemen zijn in ontwikkeling, maar kunnen pas volwassen worden als planologen en stedenbouwers ze inzetten op verschillende soorten locaties. Want alleen als technische innovatie en stedenbouwkundige vernieuwing elkaar op het juiste moment versterken, kunnen alternatieve drijvende bouwmethodes de Nederlandse woonomgeving veiliger en aantrekkelijker maken.

Ties Rijken schrijft een proefschrift over woningbouwsystemen voor drijvende woonwijken aan de faculteit Bouwkunde aan de TU Delft. Ook werkt hij voor ABC Arkenbouw als innovatiemedewerker en fotograaf.

Literatuurselectie

Fiselier, J., Sijstermans, P. & M. Nijenhuis (2004) *Onderbouwd bouwen in het veen*. Lelystad: RIZA.

Meyer, H., Hooimeijer, F. & A. Nienhuis (red) (2005) *Atlas van de Nederlandse Waterstad*. Amsterdam: Uitgeverij SUN.

Wanneer is een drijvende wijk een aanvulling op het stedenbouwkundig instrumentarium?