Stadshaven

Smaakmaker voor stedelijke ontwikkeling

Rob Vrolijks

Zeilwedstrijden in Oostelijk Havengebied Amsterdam

Vooraf

In september 2002 organiseerde Projectbureau Vrolijks samen met Veldkamp en Partners een congres over Stadshavens. De term Stadshaven was nog nieuw, het fenomeen niet. Voorbeelden uit binnen- en buitenland toonden aan dat herontwikkeling van oude havens een instrument kon zijn in de stedelijke ontwikkeling.

Bijna acht jaar later is het thema nog steeds actueel. Ons bureau werkte mee aan tal van ontwikkelingen rond oude havens in binnen- en buitenland. De ervaring die dat opleverde vormt de kennis van nu. En nog steeds staan talloze steden voor complexe opgaven in hun voormalig havengebied.

In dit boekje brengen we de kennis samen om te delen met anderen. Op die manier hopen we een bijdrage te leveren aan het nog altijd groeiende besef dat havens in binnensteden smaakmaker kunnen zijn voor de stedelijke ontwikkeling. Veel leesplezier!

Rob Vrolijks

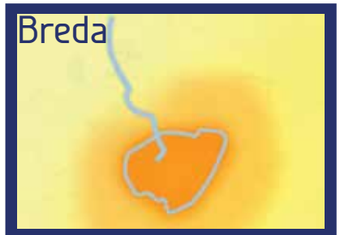
Herkomst

Een belangrijk deel van de wereldbevolking leeft in deltagebieden. Zo ook in Nederland. Bijna alle steden in Nederland en ook buiten ons land, danken hun historie aan het water. De oudste steden zijn vaak doorwaadbare plaatsen in een rivier, die uitnodigden tot vestiging en handel. Ook latere steden ontwikkelden zich aan de waterkant. Voor steden verder van rivieren gelegen werden kanalen gegraven die zorgden voor aan- en afvoer van goederen. Industrie vestigde zich dicht bij het water en woningen voor arbeiders volgden.

De gezamenlijke herkomst maakt de opgave voor verschillende steden soortgelijk, maar toch ook verschillend. De positie van de haven ten opzichte van de stad en de bruikbaarheid van het water bepalen de mogelijkheden en kansen. De illustraties geven de positie van stad en haven sterk vereenvoudigd weer.

Via de Eem bereikbaar vanaf de randmeren

Havenkanaal naar de Oosterschelde



Singels en haven aan het einde van de bevaarbare Mark en Dintel

Marinehaven binnen de vesting met daaromheen bedrijfshavens

Grachtenstelsel als historische ontsluiting van de stad

Doorsneden door een grote rivier met groot aantal havens

Zeehaven direct aan de Noordzee

Doorsneden door de Schie met aansluiting op het grote water

Doodlopende havenarm vanaf het Wilhelminakanaal

Grachten en werven waren vroeger de doorgaande stadshaven

Gegraven havengebied met dokken nabij de stad

Lowestoft vormt de koppeling tussen de zee en the Broads

Herontdekking

Steeds meer steden ontdekken de kansen van het eigen havengebied. Het bedrijfsmatig gebruik is afgenomen, en vaak zelfs bijna verdwenen. De schaal van de kavels en gebouwen, de beperkte bereikbaarheid over de weg en de milieubeperkingen zorgden voor het vertrek van de bedrijven van toen. “Alleen handel in tweedehands auto’s blijft in deze gebieden”.

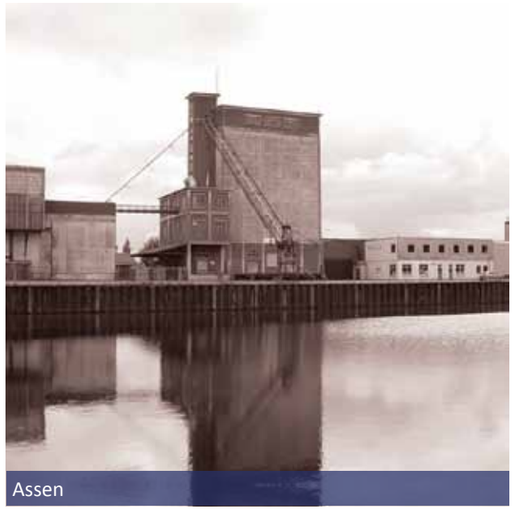
Kijkend naar de plattegrond van de stad zien stedenbouwers het havengebied als een kansrijke locatie. Gelegen tegen de binnenstad aan, soms zelfs een direct onderdeel van de binnenstad. Met ruimte voor vernieuwing, met een bestaand en bruikbaar stratenpatroon, gekoppeld aan de stadsring en met een goede aansluiting op de binnenstad.

Vaak zijn bepaalde stukken van dit gebied karaktervol en het behouden waard. Nieuwe en onderscheidende woonmilieus die passen in de binnenstad komen in beeld.

Pakhuizen met een flinke schaalgrootte kunnen herontwikkeld worden tot culturele plek of loft, en de wijk kan een combinatie worden van oud en nieuw.

De haven zelf geeft lucht aan de ontwikkeling. Water geeft ruimte, uitzicht en reflectie. Daardoor wordt een plek lichter en ruimer. Hogere dichtheden in de bebouwde ruimte zijn dan mogelijk.

Maar de belangrijkste ontdekking is de nautische sfeer. Een havengebied heeft een eigen karakter. Dat biedt nog sterkere mogelijkheden voor een onderscheidende positionering. Het Nautisch Kwartier, Havenkwartier of de Wijk Waterland is geboren….


Assen

Maassluis

Nijmegen

Roosendaal

Visie

Na de herontdekking komt de visie op herontwikkeling. De nautische sfeer is daarbij leidend. Het ontwerp sluit vaak aan bij de sfeer van een haven. Woningen krijgen de sfeer van koopmanshuizen, pakhuizen worden hergebruikt en waar mogelijk worden beeldbepalende elementen bewaard en ingezet als smaakmaker.

De haven vormt vaak de drager van het ruimtelijk concept. Zichtlijnen sluiten aan op de haven en de ruimte die dat biedt. Openbare ruimte wordt zo ingericht dat deze als vanzelf lokt naar de waterkant. Voor architectuur en beeldkwaliteit zijn nautische uitgangspunten richtinggevend.

En het water kleurden zij blauw….
Opvallend is dat over het water zelf het minste werd nagedacht. Als grote blauwe vlek op de ontwerpkaart is hiervoor lange tijd geen invulling bedacht. Daarin is dankzij de toenemende kennis verandering gekomen.

Nautisch programma drager van het concept
Water wordt steeds meer erkend als kwaliteit die vraagt om een eigen programmatische invulling. Juist het natte programma krijgt steeds meer aandacht. Welke functies dragen het beste bij aan de beoogde sfeer en uitstraling? Welke vormen van gebruik ondersteunen de woon- en werkmilieus en welke gebruikers doen dat juist niet? Hoe organiseer je de kwaliteit op en rond het water, wat komt waar en waarom?

Kortom, hoe wordt die mooie nautische naam, die ontwikkelaars gaven aan deze nieuwe plek in de stad ook inderdaad het ´Nautisch Kwartier’?

Doelen

Gert Urhahn is directeur van Urhahn Urban Design in Amsterdam en is in de loop van de jaren bij een groot aantal stadsontwikkelingen betrokken geweest waarbij havens en water het leidend thema waren. Hij onderscheidt vier doelen voor een Stadshaven.

Verlevendiging van het publiek domein zorgt ervoor dat het water een werkelijke bijdrage gaat leveren aan de stad. Het juiste functieprogramma moet gekoppeld worden aan goede verbindingen met de stad. De haven moet onderdeel worden van een stadsommetje en een prettige plek zijn voor verblijf. Alleen dan krijg je een levendige haven.

Aanjagen van stedelijke vernieuwing is een veelgekozen strategie. De herontwikkeling van de haven is een start in vernieuwing van een groot achterliggend gebied. De haven is de smaakmaker, vaak een eerste impuls. Investeringen in een kwalitatief aantrekkelijke haven zorgen voor geloof in het gebied. Daarmee is de stadshaven kwartiermaker voor het achterliggende ontwikkelingsgebied.

Heroriëntatie van de stad is een andere doelstelling die als grondlegger kan dienen. Veel steden aan grote rivieren leven met de rug naar het water. Bescherming tegen water was jarenlang het leidend thema. Door juist de waterkant als onderscheidend gebied te ontwikkelen en de haven een eigen gezicht te geven keert de stad zich naar het water.

Uitbreiding van de stadscapaciteit kan ook een doel zijn. Ontwikkeling van een stadshaven tegen de binnenstad aan vergroot de binnenstad en vergroot daarmee de capaciteit voor toerisme en recreatie. De stadshaven zorgt zo voor het ´oprekken van het centrum-gebied´.

Kernbegrippen in de opgave voor een stadshaven

- Levendige plek
- Aantrekkelijk in zomer en winter
- Met eigen aantrekkingskracht
- Onderscheidend ten opzichte van de binnenstad
- Ruimte voor programma en leegte
- Gebruik van het water voor natte functies

't Bassin in Maastricht

Plan

Inzoomen van groot naar klein

Het VAARGEBIED is bepalend voor het soort boten en het soort gebruik dat de stadshaven zal kennen. Daarbij onderscheiden we het netwerk van vaarwegen, het karakter van het vaarwater en de positie van een stad aan dat vaarwater. Variatie is een belangrijke kwaliteit.

De VERANKERING in de omgeving bepaalt het succes van de koppeling tussen stad en haven. Daarbij kan bestaand gebruik soms een vast gegeven zijn. Watersportverenigingen en bedrijven die een plek al jaren gebruiken hebben hun, soms ongeschreven, rechten opgebouwd. De vraag ‘wat kan waar?’ wordt vaak gevoed door vaste gegevens in een gebied.

Het PROGRAMMA is een nauwkeurige afweging van functies die samen een sterk ensemble vormen in alle seizoenen. Een goed gewogen assortiment, met oog voor tijdelijke functies, fun en evenementen bepalen het toekomstig succes.

De INRICHTING van de haven en omgeving daagt uit om het typische karakter van het gebied te benutten en te onderstrepen. Het decor rondom de haven, de stoffering van de kades en de inrichting van de haven zelf geven het gebied waarde en bruikbaarheid.

De REALISATIESTRATEGIE zorgt ervoor dat de complexe opgave stap voor stap vorm krijgt en dat de stad de haven ‘herovert’.

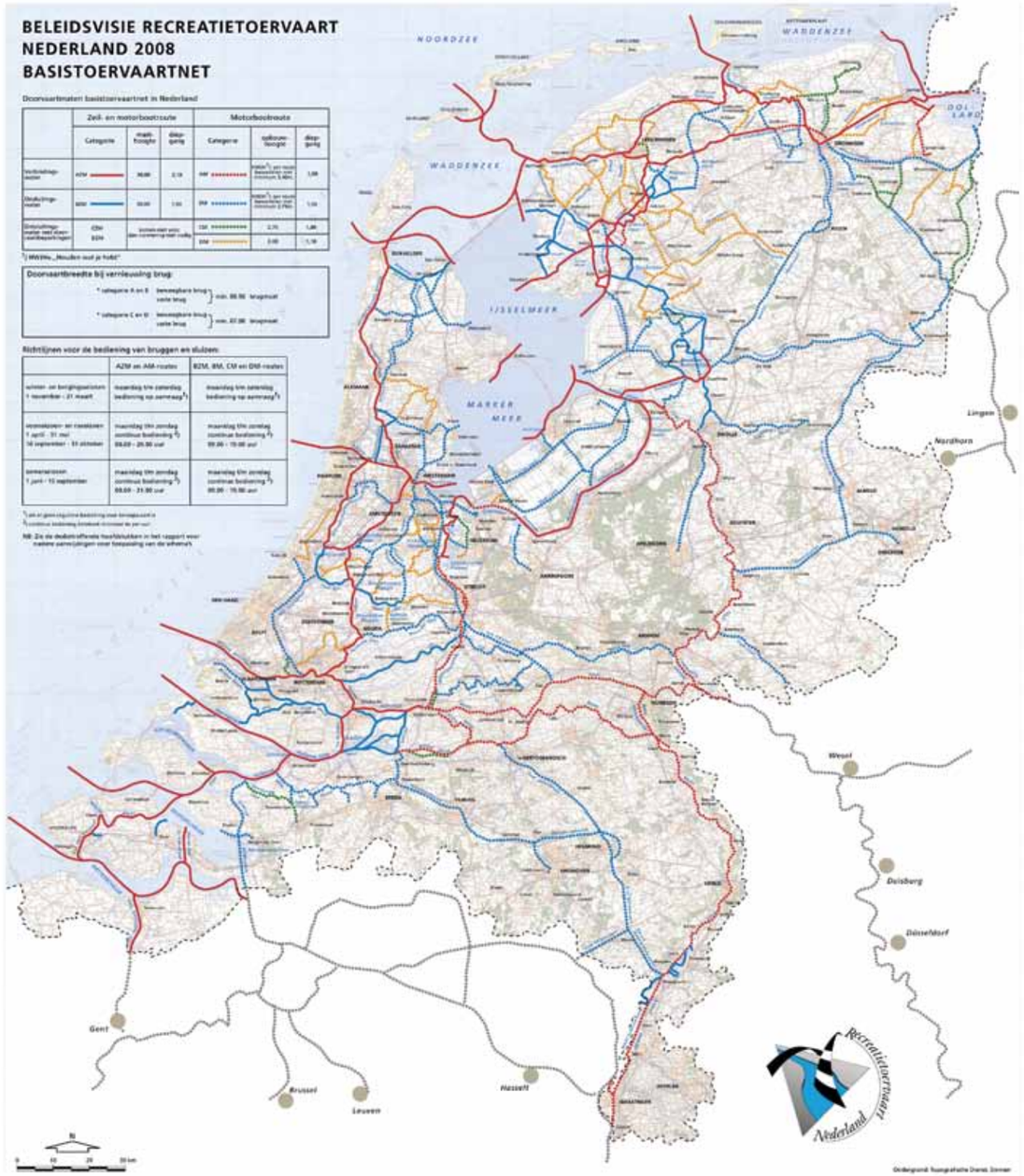
Vaargebied | netwerk

Een stadshaven is een bestemming maar staat nooit op zichzelf. Niemand gaat met de boot op vakantie naar een stad, de stad is onderdeel van een grotere route en vormt hoogstens een aanleiding om die route te kiezen. Daarmee wordt het netwerk van vaarwegen waaraan een stad ligt essentieel.

Nederland heeft het toervaartnetwerk tot Nationaal beleid opgewaardeerd. Voor het hele land zijn de verbindingen vastgelegd in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN). De laatste versie dateert uit 2008.
In de BRTN wordt de Staande Mastroute gepresenteerd, als verbinding dwars door Nederland van zuidwest naar noordoost. De brugbediening langs deze verbinding is op elkaar afgestemd zodat schepen in colonne (inclusief noodzakelijke nachtvaart) het land kunnen kruisen.

Daarnaast zijn er vier categorieën vaarwegen benoemd voor zowel zeilboten als motorboten. De categorieën zijn gebaseerd op de functie van de betreffende vaarweg, als verbindingswater tussen belangrijke watersportgebieden, als ontsluitingswater van watersportgebieden of als ontsluitingswater van een enkele plaats.

Aan een categorie hangen doorvaarthoogtes, vaardieptes en minimale bedieningstijden van bruggen en sluizen vast. Zo wordt de wenselijkheid met de werkelijkheid vergeleken en is een lijst van knelpunten ontstaan. Rijk en provincies hebben in een convenant vastgelegd op welke wijze en met welke prioriteiten ze de knelpunten aanpakken.



Vaargebied | karakter

Bij de selectie van het programma is niet alleen de stedelijke doelstelling van invloed, maar ook het karakter van het vaarwater in de omgeving. Dit heeft invloed op het soort schepen en op het soort gebruik. Daarmee bepaalt zij mede het succes van een bepaald programmapunt.

De bruikbaarheid van een vaargebied wordt bepaald door diepgang, doorvaarthoogte van bruggen, toegankelijkheid van oevers en karakter van het vaarwater. Ieder soort vaargebied trekt zijn eigen publiek en eigen soort boten aan. Dit is bepalend voor het beeld op het water, maar ook de inrichting en de sfeer van de haven.

In Nederland kunnen we het karakter van het vaarwater in vier belangrijke categorieën indelen. Naast de vier genoemde karakters kent de zee als vaargebied een eigen gebruik en sfeer.

Vier karakteristieken

Voormalige zee-armen zoals de Grevelingen vormen aantrekkelijke watersportgebieden met verschillen in diepgang en met natuurlijke eilanden voor recreatie.

Kanalengebieden (zoals op de foto in Zuidoost Brabant) vormen een aaneengesloten stelsel om stadjes en dorpjes te bereiken via het water.

Plassengebieden zijn vaak aaneengesloten door kanalen en vormen daarmee een vaargebied met variatie voor langere tijd. De Hollandse Plassen en Friesland zijn sterke troeven.

Rivieren vormen de natuurlijke basis van het toervaartnetwerk. Natuurlijke ontwikkelingen (Biesbosch) en ingrepen door de mens (Maasplassen / grindgaten) hebben deze vaargebieden verrijkt met gevarieerde verblijfsgebieden.

Voormalige zee-armen

Plassengebieden

Kanalengebieden

Grote rivieren

Vaargebied | positie

Naast karakter van het vaarwater is de positie van de stad aan dat vaarwater van invloed op het soort gebruik. De directheid van een verbinding en de aard van die verbinding maakt bijvoorbeeld een vaste ligplaatsenhaven of een passantenhaven meer of minder realistisch.

De kansen van een programma of gebruik zijn sterk gekoppeld aan de positie ten opzichte van het vaarwater en het soort van gebruik van dit water. Dat maakt het denken in voorbeelden van andere havens soms verwarrend of niet realistisch. Aan de hand van enkele voorbeelden wordt de positie gekoppeld aan kansrijk gebruik en beperkingen.

Doodlopende maar aantrekkelijke vaarweg
Amersfoort ligt aan het einde van de bevaarbare Eem. Amersfoort is daarmee een enkelvoudige bestemming. Gelukkig is de 15 km lange vaarroute vanaf de Randmeren heel open en aantrekkelijk.

Opgave om er te komen
Om Antwerpen te bereiken is het 'overwinnen' van de Westerschelde of het zeehavengebied van Antwerpen nodig. Dat is voor veel schippers niet eenvoudig. De aantrekkelijkheid van de bestemming bepaalt of mensen die reis over water de moeite waard vinden. Antwerpen biedt dan genoeg kwaliteit, maar steden met een minder aansprekend toeristisch product zouden op zo'n positie in het netwerk minder succesvol zijn.

Direct verbonden met het vaargebied
Hellevoetsluis kent een heel directe koppeling met een aantrekkelijk vaargebied (Haringvliet). Deels kun je zelfs zonder bruggen of sluizen gaan varen. Dat maakt een vaste ligplaats in Hellevoetsluis aantrekkelijk.

Beroepsvaart en getijde, beperkte doelgroep
Een stad als Hoogvliet aan de Oude Maas heeft als primair vaargebied het grootschalige rivierengebied en havengebied rond Rotterdam. Slechts een beperkte doelgroep voelt zich thuis op dit soort water.

Amersfoort

Hellevoetsluis

Antwerpen

Hoogvliet

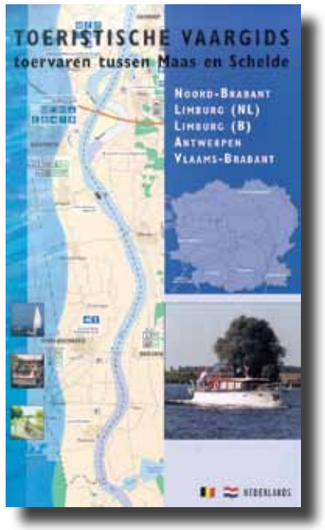
Vaargebied | variatie

Variatie als belangrijkste succesfactor

Uit onderzoeken onder watersporters blijkt dat de belangrijkste reden om te kiezen voor een bepaald vaargebied de variatie van het vaarwater zelf is. Met name de bereikbaarheid van verschillende soorten vaarwater om in te kunnen spelen op goed en slecht weer zijn aantrekkelijk. Daarnaast spelen natuur, rust en ruimte een belangrijke rol.

In toenemende mate is ook de aanwezigheid van stadjes en dorpjes om te bezoeken van groot belang. Het aantal vaaruren per dag van mensen is de laatste jaren afgenomen, het aantal uren ‘aan de wal’ stijgt dus. Dan moet er wel wat te doen zijn. Steden kunnen met havens vlak bij de binnenstad uitstekend inspelen op deze kans. Op korte afstand is er een groot aantal mogelijkheden voor vermaak en vertier.

Vaargidsen.
Steeds vaker wordt nautische informatie, met doorvaarthoogtes, diepgang en bedieningstijden samengebracht met toeristische informatie over routes en bestemmingen. Voor meerdere gebieden zijn vaargidsen uitgebracht als wervend informatiemedium.



Vaargebied als pistekaart

Als vaargebieden aantrekkelijk worden door variatie moeten vaargebieden zich steeds meer als geheel presenteren. Binnen het Pieken in de Delta-project ‘Bemanning paraat voor Water Rijk’ (start najaar 2009) wordt hiervoor het concept van de skipistekaart uitgewerkt. De pistekaart wordt gezien als een toonbeeld van het eenvoudig bijeenbrengen van informatie over routes, transport, vertier en vermaak. Kleuren geven de moeilijkheidsgraad van een piste aan. Bij de pistekaart is het bovendien minder relevant hoe bestuurlijke grenzen lopen. Een door liften en pistes aaneengesloten gebied wordt samengebracht in een eenvoudig beeld. Een benadering gericht op de gebruiker.

Verankering | omgeving

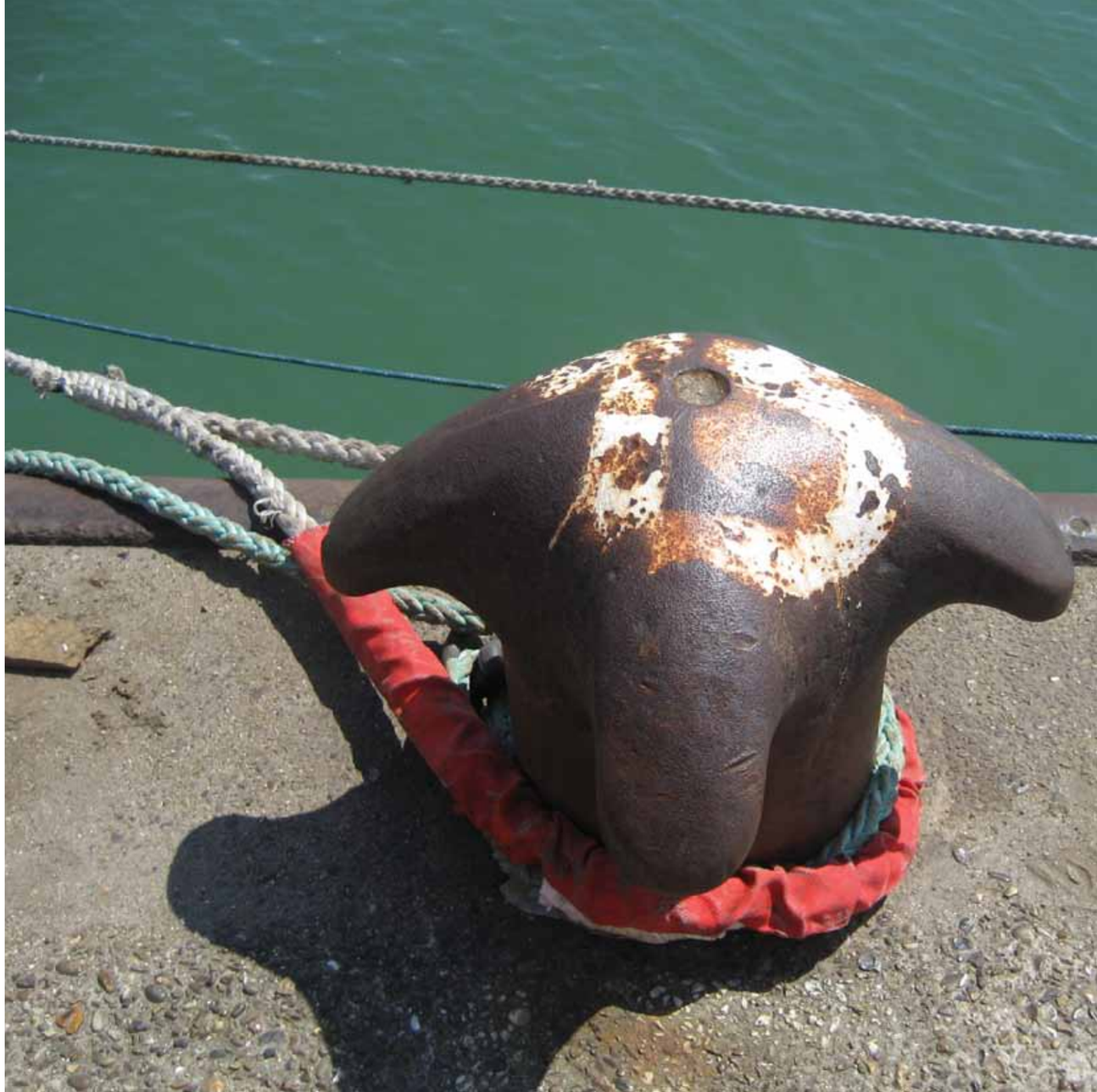
De ontwikkeling van een programma in en rond een haven mag nooit op zichzelf staan. In bijna alle bekende gevallen zijn ingrepen in de omgeving noodzakelijk. Daarbij kan het gaan om een betere verbinding naar de binnenstad, het voorzien in parkeerruimtes, het organiseren van een rondgaand ommetje of het zichtbaar maken van een havenlocatie als onderdeel van de stad.

Bijvoorbeeld in Amersfoort ligt de Eemhaven aan de ‘verkeerde’ kant van het spoor. Het verbeteren van het veiligheidsgevoel in de spoortunnel tussen stad en haven is essentieel voor het succes van de haven als stadsdeel.

Andersom geldt ook dat de ontwikkeling van de haven niet op zich staat, maar juist invloed moet hebben op de stad en het stadsgebruik. Door de haven moet de beleving van de stad veranderen.

Bijvoorbeeld in Maastricht ligt de haven buiten de directe binnenstad en uit de loop. De herontwikkeling van haven ‘t Bassin als passantenhaven en ‘waterplein’ maakte de noordkant van de binnenstad weer een onderdeel van de stad. De komst van de haven zorgde dus voor verankering van een stadsdeel aan de binnenstad.

Bij het inrichten van een Stadshaven is er ook de vraag ‘wat moet waar?’. Juist deze vraag gaat veel meer om verankering dan om het programma zelf. Functies moeten een optimale bijdrage leveren aan de doelstellingen die met de stadshaven gepaard gaan. Levendigheid, ruimte, uitbreiding stadscentrum, oriëntatie van de stad worden doorvertaald in het programma en de koppeling van dat programma aan de omgeving.



Verankering | bestaand gebruik

Zelden is een haven leeg en volledig beschikbaar. In veel gevallen zijn er bestaande rechten en bestaande gebruikers. Niet zelden gaan deze ver terug in de historie. Met name watersportverenigingen zijn vaak stevig verankerd in de lokale gemeenschap.

Het uiterlijk van voorzieningen is voor deze gebruikers van minder belang. Zij zorgen voor een adequate voorziening voor de aangesloten leden en de uitstraling vanaf de wal wordt niet meegewogen in het beleid. In meerdere steden met bestaande watersport draagt het waterprogramma bepaald niet bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte. De stad heeft alles in de hand: gevels, bestrating, straatmeubilair, reclame-uitingen etc. Maar het meest beeldbepalende stuk van de plek, het water zelf, wordt zonder voorwaarden aan gebruikers overgelaten.

Bestaande gebruikers houden vaak sterk vast aan opgebouwde rechten, al dan niet juridisch houdbaar. Zij spelen in op het gemoed en beïnvloeden de publieke opinie.

Het is soms onvermijdelijk hier in te grijpen. Het bieden van een alternatieve locatie is niet altijd mogelijk of wenselijk. In dat geval moet de gebruiker zich schikken naar de doelstellingen van het gehele gebied.

Veel voorkomende voorwaarden zijn:

- De functies moeten passen binnen de nieuwe functie van de plek in de stad. Vaak blijven alleen de ‘mooie’ functies van de watersport dan overeind
- De beeldkwaliteit van steigers en voorzieningen moet passen bij de uitstraling van de plek. De gemeente zal hierin veelal moeten investeren
- De indeling van de haven zal soms vragen om aanpassing, wegens het belang van zichtlijnen, vrije ruimte en openbare kades
- De welstand van aangemeerde schepen vraagt om regelgeving en handhaving. Zo kan ook het afdekken van schepen met kleurige zeilen tegen de regen voorkomen worden

Afschrikkende hekken als scheiding

Woonboten belemmeren het zicht op de haven

Ondersteunende voorzieningen ontsieren de kade

Functies aan wal dragen weinig bij aan het beeld

Verankering | wat kan waar

De indeling van een haven gaat ook vaak om verankering van de haven in zijn omgeving. Daarbij komen vaarroutes in havens en draaicirkels van grote schepen (bestaande gebruikers) aan de orde. Enkele aspecten zijn er uitgelicht.

Loop- en rijroutes

Houdt bij de planning van een stadshaven rekening met routes voor auto's, fietsen maar vooral ook voetgangers. Een logische route naar de stad zorgt voor verankering en reuring. Maar ook korte looproutes, bij voorkeur rondjes, maken een stadshaven een populaire bestemming voor een ommetje.

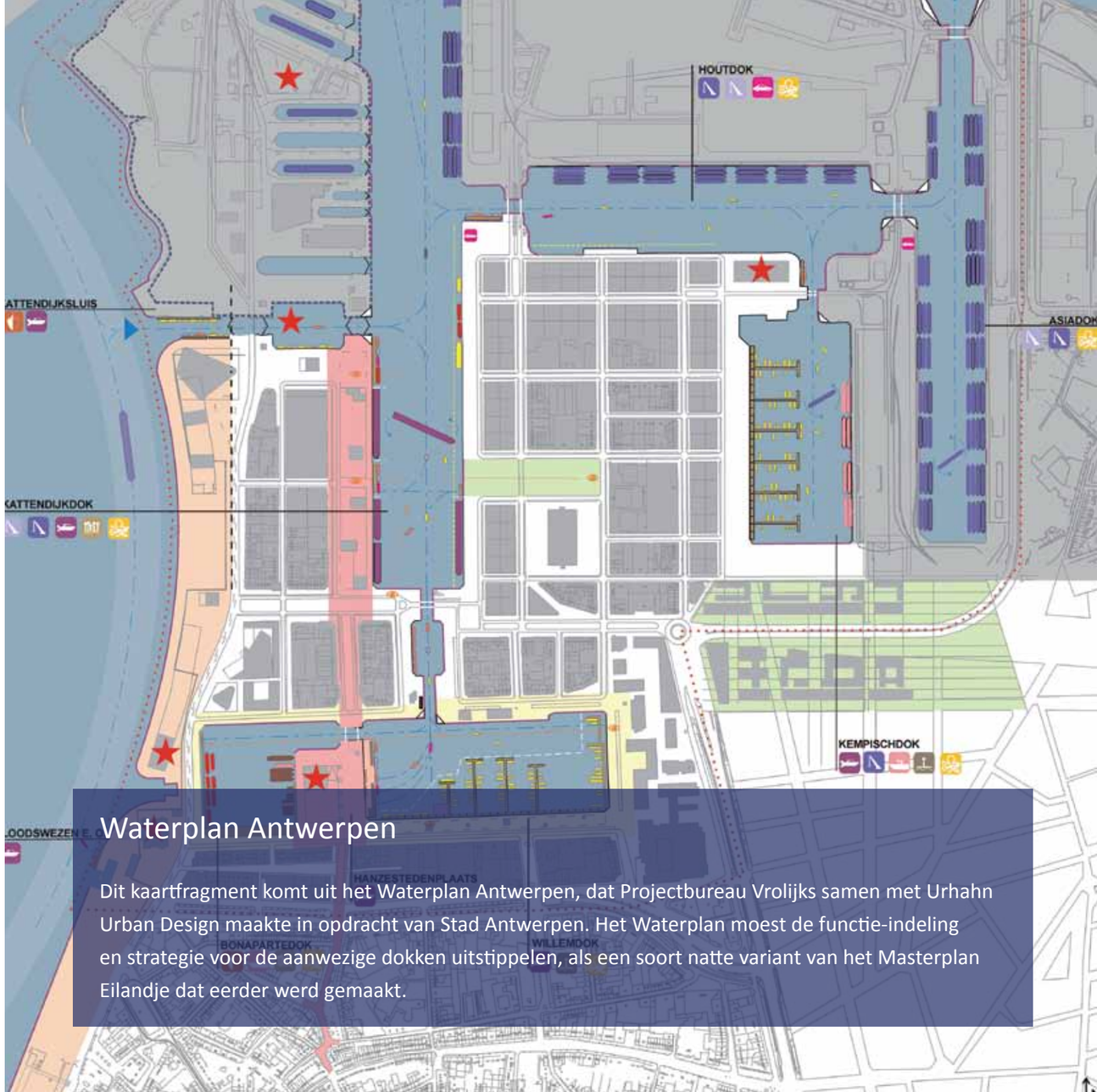
Kadeprogramma

Vaak is het kadeprogramma een gegeven. Wonen, winkelen, horeca, werken en verkeer zijn in een masterplan vastgelegd. Het waterprogramma is daaraan ondergeschikt. De functies die het landprogramma ondersteunen moeten op die locaties worden geprojecteerd waar ze de taak optimaal kunnen vervullen.

Verovering als strategie

Een veel gekozen strategie richt zich op verovering. Daarbij moet een gebied op het voormalige gebruik veroverd worden en stukje bij beetje worden toegevoegd aan de stad. De indeling van het gebied kan daarop aangepast worden. Functies die de stad 'oprekken' worden ingezet op strategische locaties.

In Antwerpen werd gekozen voor een dergelijke strategie. Het ontwikkelingsgebied 'Eilandje' kent de komende jaren een afname van bedrijfsmatige havenfuncties en een groei van stedelijke functies. Een aantal strategische projecten wordt in de loop van de tijd ingezet om het gebied op de haven te heroveren. De jachthaven Willemdok was de eerste stap, nu wordt gebouwd aan de Culturele As, die als inloper voor het gebied zal gelden. Daarna volgen verder weg van de stad gelegen projecten zoals de Droogdokkensite, die een combinatie van cultureel, educatief en bedrijfsmatig programma zal kennen.



Waterplan Antwerpen

Dit kaartfragment komt uit het Waterplan Antwerpen, dat Projectbureau Vrolijks samen met Urhahn Urban Design maakte in opdracht van Stad Antwerpen. Het Waterplan moest de functie-indeling en strategie voor de aanwezige dokken uitstippelen, als een soort natte variant van het Masterplan Eilandje dat eerder werd gemaakt.

Programma | rijkdom

Jachthaven

Passantenhaven

Sloepenhaven

Historische kunstwerken

Nautische elementen

Horeca op het water

Terrassen aan het water

Rondvaarten

Evenementen

Waterfietsen

Kunstprojecten

Bootverhuur

Bedrijvigheid

Museumschepen

Pleziervaart

Sportactiviteiten: waterpolobaan

De rijkdom van mogelijke programmapunten groeit nog dagelijks. Steeds weer nieuwe combinaties van functies worden bedacht om het water in te vullen en kwaliteit te geven. Deze foto-collage is daarom geen wens tot volledigheid maar een uitdaging voor creativiteit.

Programma | assortiment

Afgewogen
Het assortiment van functies moet een afgewogen pakket aan onderdelen zijn, die elkaar aanvullen, die elkaar niet in de weg zitten en die samen een totaalpakket presenteren.

Omgeving en doel bepalend
Het assortiment moet vooral gebaseerd zijn op de doelen zoals voor de haven geformuleerd zijn. Als de haven bij moet dragen aan het oprekken van de binnenstad en uitbreiding van uitgaansmilieus, dan is de horeca leidend in het assortiment. Horeca kan dat niet alleen.

Andere functies zorgen ervoor dat de horeca onderscheidend is in het aanbod van de stad.

Seizoenen
Het programma in een jachthaven is vaak sterk in het zomerseizoen. In de zomer varen de boten af en aan, zitten en wandelen de mensen op de kade, zijn de terrassen goed gevuld en zorgt de zon voor schittering van het water. Het assortiment moet ook op het winterseizoen voorbereid zijn. Ook dan moet er wat te wandelen, te zien en te beleven zijn.

In Maastricht werd bij de ontwikkeling van ’t Bassin de ambitie meegegeven om het vierde plein van de stad te maken. Na Vrijthof, Onze Lieve Vrouweplein en Markt moest dit het Waterplein worden. Een passantenhaven, enkele historische schepen, kwaliteitshoreca rondom, een rondvaartboot, een drijvend podium en een drijvend kunstwerk vormen nu samen het assortiment dat het ‘plein’ haar eigenheid geeft.

Nieuwbouw en gevarieerd waterprogramma, Harlingen

Programma | tijdelijk

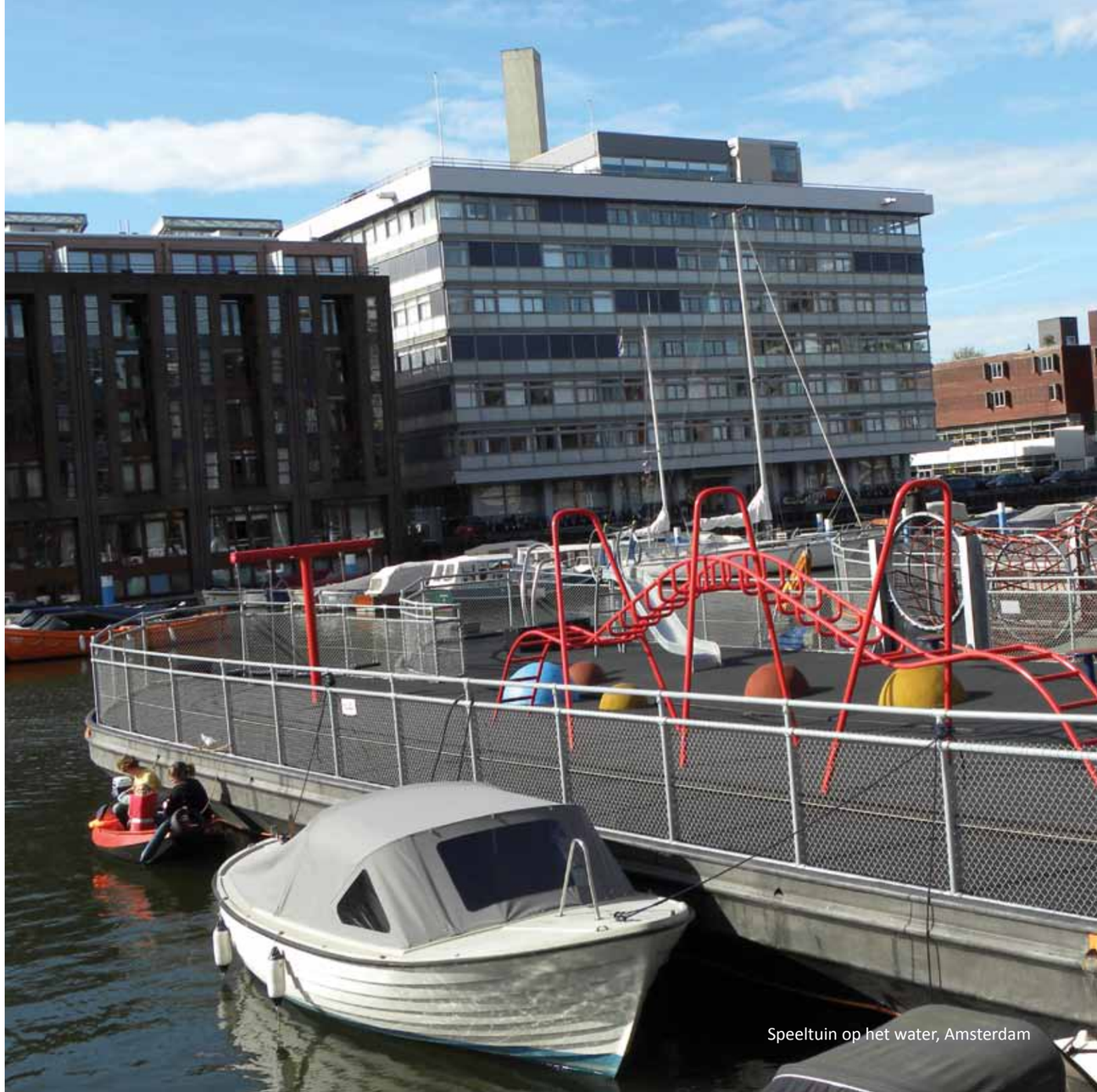
De herontwikkeling van een industrie- en havengebied tot een woongebied met recreatiemogelijkheden vraagt de nodige tijd en overlast. Opvallend is het succes van de tijdelijke functies in diverse steden de afgelopen jaren. Voor een periode van 5 jaar worden tijdelijke bedrijven uitgenodigd of toegestaan, die als een soort eerste stap gaan gelden in gebiedsontwikkeling.

Veelal de meest moderne doelgroep ontdekt zo een nieuwe plek als eerste. Dit legt de basis voor latere waardering door brede doelgroepen.

Tijdelijke functies maken op die manier deel uit van de veroveringsstrategie. Zij zorgen voor beweging, voor een 'buzz around town' en voor herontdekking van de plek. Juist het wat alternatieve en hippe karakter dat deze tijdelijke functies vaak kennen maakt dat zij voorloper zijn en voorlopers aantrekken. Het geloof in de plek neemt toe. Door tijdelijke functies ook op te schuiven verplaatst het ijkpunt van een gebied en wordt de ruimte opgerekt naar de maat van straks.

Wijn of Water, LLoydpier Rotterdam

Zandfoort aan de Eem, Eemhaven Amersfoort



Speeltuin op het water, Amsterdam

Programma | evenementen

Water en kade vormen vaak een natuurlijk evenemententerrein voor nautische en andere evenementen. Het water is het podium en de kade een natuurlijke tribune. De organisatie van evenementen is belangrijk om de plek bij de lokale en regionale bevolking ‘tussen de oren’ te krijgen.

Evenementen vragen om een flexibel bruikbaar terrein. Een beperkte inrichting, om zo min mogelijk obstakels te hebben bij tijdelijke invulling van een terrein, biedt de meeste mogelijkheden.

Dat evenementen in een haven niet altijd over boten en water hoeven te gaan bewijzen de vele muziekevenementen die worden georganiseerd. Amsterdam kent haar Prinsengrachtconcerten, in Amersfoort werden opera’s opgevoerd in de nieuwe Eemhaven en in ‘s-Hertogenbosch werden klassieke concerten op bijzondere plekken in de Binnendieze georganiseerd die alleen voor rondvaartboten bereikbaar waren.

Evenement in Gent

Sail in Amsterdam

Grachtenfestival, Amsterdam

Programma | fun

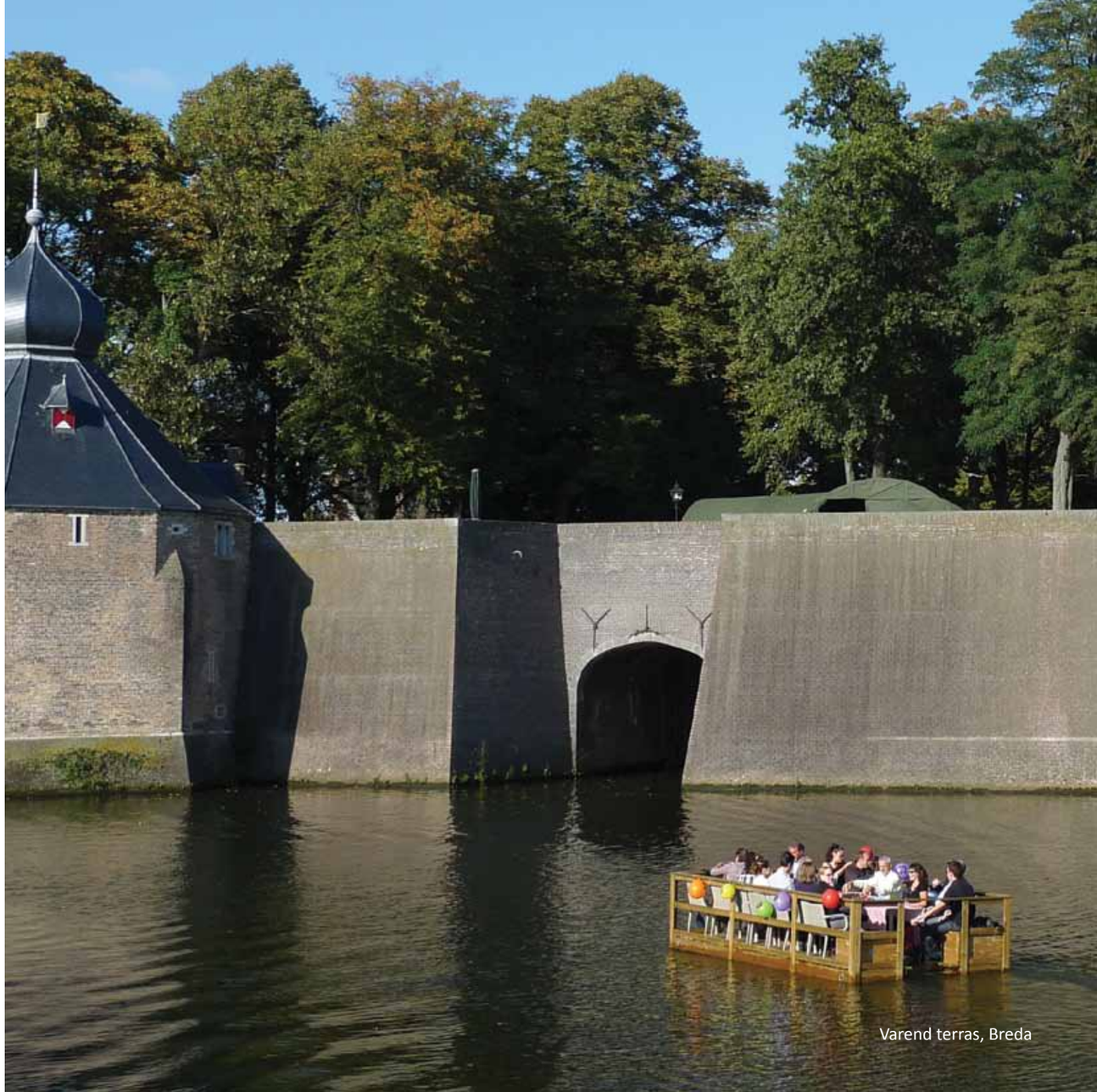
Ervaring leert dat een haven in een stad een uitstekende plek is waar jonge ondernemers met onderscheidende ideeën kunnen experimenteren met nieuwe bedrijfsconcepten. Vaak komen er dan functies die je niet bedenkt, maar wel een aanvulling zijn voor het gebied.

In Breda werd in 2007 de eerder gedempte haven opnieuw geopend. De programmering lag nog relatief open en bood ruimte voor initiatieven. In de twee jaren die volgden werd een groot aantal initiatieven genomen.

De sociale werkvoorziening organiseert rondvaarten in de stad, jonge ondernemers zijn gestart met de “Barbequedonut” en introduceerden in de zomer van 2009 het “Varend terras”, dat groepen kunnen huren voor een drijvende borrel. De gemeente gaat de groeiende stroom initiatieven verankeren in een visie op water- en vrijetijdsbesteding.

‘The Yellow Duck Marine’ in Liverpool (UK)

Utrecht: rondvaart in een gondel



Varend terras, Breda

Inrichting | decor

Een ruimte of plein wordt gevormd door de gebouwen eromheen. Een haven of havengebied kent vaak karakteristieke bebouwing in de directe omgeving. Pakhuizen en andere hoge en klassieke gebouwen vormen de wanden van het nieuwe waterplein. Goed gebruik van dit decor zorgt voor een onderscheidende ambiance.

Voor de stad vormt vaak juist water en haven het decor. De boten, de mensen, het water en de beweging geven een havengebied en de stad een eigen gezicht.

"Het grote succes van jachthavens als het Willemdok in Antwerpen of het Albert Dock in Liverpool (foto) is dat pakhuizen de plek een lading geven die door iedereen (h)erkend wordt"

Inrichting | stoffering

De inrichting van een gebied vraagt om oog voor detail en gevoel voor historie en vroeger gebruik. Door ontwerp, materiaalkeuze, bestrating en straatmeubilair te linken aan de historie van de plek wordt deze onderscheidend van karakter. Ruwe en stoere basismaterialen worden vaak gecombineerd met oude bolders en kikkers. Nieuwe vormen van deze oude principes kunnen een knipoog naar het verleden zijn, zoals de spiegelende bolders op de kade in Helsinki.

Scheepselementen in Liverpool

Knipoog naar gebruik in de reling van de haven

Inrichting | indeling en voorzieningen

De geprogrammeerde functies moeten ingepast worden in de ruimte. De maten van de haven zijn vaak een gegeven. Tussen de bestaande kades moet het programma ‘ingepuzzeld’ worden. Dat vraagt om een goed inzicht in de wind, de stroming, het gebruik en de gebruikers. In steden is vaak ook de veiligheid van de schepen een issue; watersporters willen niet dat zwervers en dieven eenvoudig aan boord kunnen komen. Zij vragen, met name bij vaste ligplaatsen, vaak om afsluitbare steigers. Verder is voldoende ruimte om te manoeuvreren van grote invloed op de indeling. Inzicht in de verwachte bootmaten en de soorten boten is nodig.

Het soort ondersteunende voorzieningen en de omvang daarvan vraagt ook om een goed inzicht in het gebruik. Sanitaire voorzieningen zijn nodig als er veel mensen aan boord verblijven, terwijl vuilwaterstations en brandstofpunten veel minder essentieel zijn in iedere haven. Ook de inpasbaarheid van voorzieningen, op de wal of in het water, moet bepaald worden aan de hand van de beschikbare ruimte en te dienen doelen. Water en elektra zijn veelal op de steigers nodig, evenals ver-lichting en veiligheidsvoorzieningen. Voor bewoonde schepen en charterschepen worden vaak aparte voorzieningen getroffen.

De maat van de boten bepaalt de inrichting

Elektra op steigers als (basis)voozieningen

Gemeentelijke Haven, Almere

Tot slot

De ontwikkeling van een stadshaven is maatwerk. De kennis daarover neemt toe. Dit boekje vormt een tussenstand van hetgeen we geleerd hebben en willen delen. Niet om een blauwdruk te maken die overal toepasbaar is, maar door te leren van ervaring van andere steden en deze door te vertalen naar kansen voor een nieuwe plek.

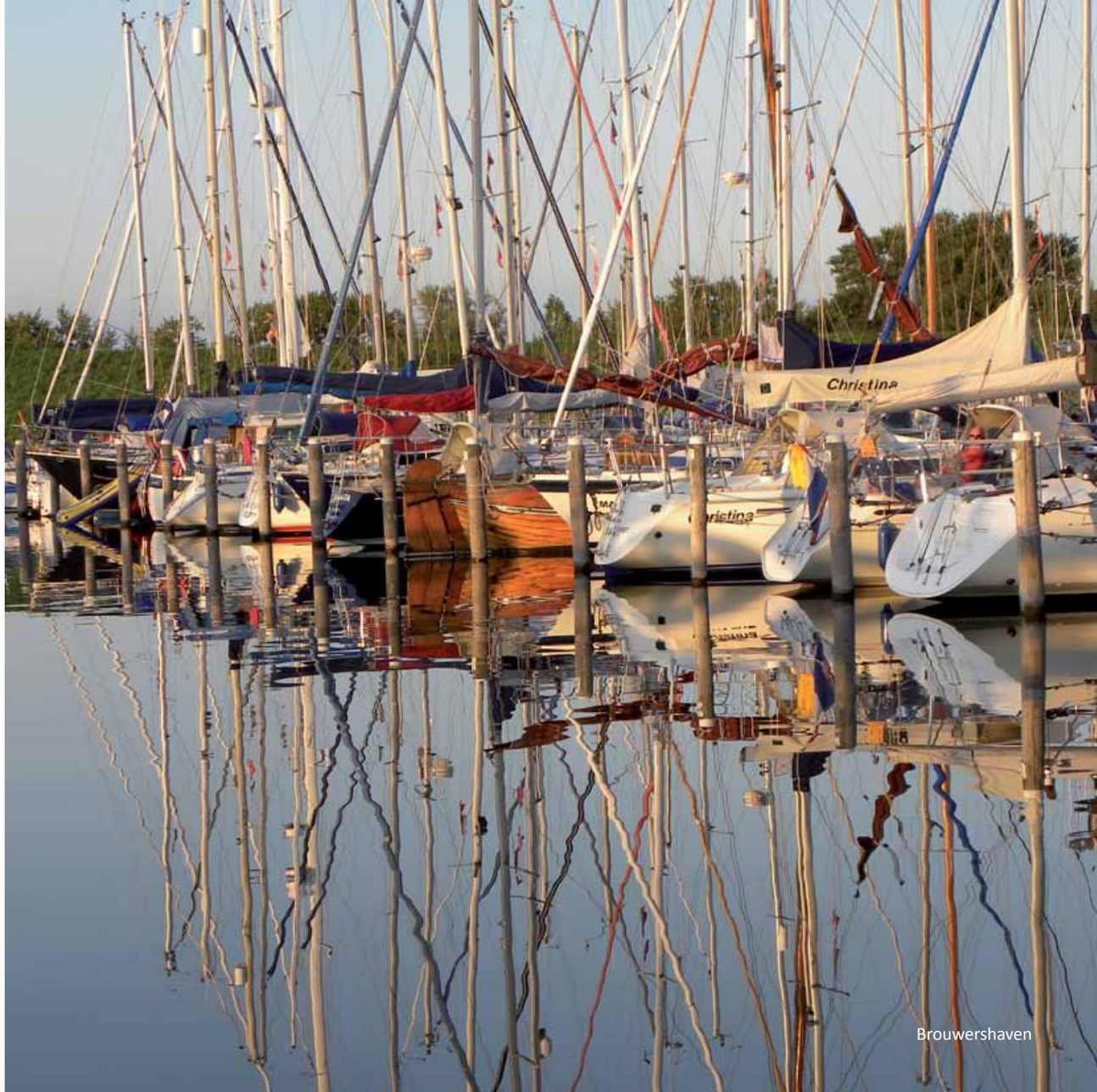
In de dagelijkse praktijk constateren we vaak dat de overeenkomsten tussen projecten treffend zijn: de industriegebieden zonder toekomst, de plannen met een ‘nautisch karakter’, de toekomstige functiemix en de strategie om die te realiseren. Verschillend zijn de omvang van het gebied, het gekozen natte- en droge programma en de invulling met fun, tijdelijke functies en evenementen.

De afgelopen jaren kwamen er steeds meer projecten met een soortgelijke opgave in Nederland en daarbuiten.

Zonder de pretentie te hebben dat we compleet zijn is een fors aantal samengebracht op de website www.stadshavens.nl.

Wij zien het als gezamenlijke verantwoording deze website actueel te houden als bron van inspiratie voor iedereen die zich stukbijt op dezelfde uitdagende opgave, vanuit welk specialisme dan ook. U bent uitgenodigd om hieraan ook uw bijdrage te leveren.

Blijf op koers!
Rob Vrolijks



Brouwershaven

Verantwoording

Dit boekje is het resultaat van ruim 10 jaar werken aan projecten rond havens in stedelijk gebied. In bijna alle gevallen werkte ons bureau samen met anderen. De ideeën, voorbeelden, aanpak, werkwijze, programmapunten en oplossingen zijn gaandeweg ontstaan en zeker niet van ons bureau alleen. Via deze weg daarom aan alle partners en opdrachtgevers van de afgelopen jaren een welgemeend dankjewel voor het delen van ideeën en oplossingen.

Fotografie
Graag wil ik alle anonieme fotografen bedanken die hun foto's rechtenvrij beschikbaar stelden via gedeelde fotobestanden. Speciaal dank voor de heer Albert Skibinski voor het beschikbaar stellen van beelden van de haven van Breda.

Uitgave
Projectbureau Vrolijks, Breda
ISBN 978-94-90661-01-4

Concept en tekst
Rob Vrolijks

Opmaak en vormgeving
Spicks & Specks, Breda
www.spicks-specks.nl

Projectbureau Vrolijks
Parkstraat 1b
4818 SJ Breda
076 53 39 8 50
www.vrolijks.nl
info@vrolijks.nl

Een selectie van partners aan de waterkant: dank voor het delen van kennis!

- Buro Lubbers, Lex Veldkamp en Alex de Ligt (Eemhaven Amersfoort)
- Enno Zuidema Stedebouw, DHV en Marc Lampe (Balkon aan de Maas, Hoogvliet)
- Inbo architecten en Principaal (Scheepmakerskwartier Haarlem)
- Mei Architecten, Juli ontwerp en advies en RPS / BCC (Heliushaven en Veerhaven Hellevoetsluis)
- MTD Landschapsarchitecten (Waterfront Ravenstein)
- Promint Projectmanagement en Luc Vrolijks (Revitalisering Oude Industriehavens Interreg)
- Seijsener Recreatieteachniek (Leiderdorp, Amersfoort en anderen)
- Urban Progress Studio (Willemdok Antwerpen, Rijnboog Arnhem en anderen)
- Urhahn Urban Design (o.a. Waterplan Antwerpen en Rijnboog Arnhem)
- Versteegen Support & Promotions (o.a. Schouwen-Duiveland, Moerdijk en Breda)
- VHP (Scheldekwartier Vlissingen)
- Witteveen & Bos (Rijnboog Arnhem)