

Projectontwikkelaar: 'De beste fundering is water: Een drijvende bak verzakt nooit'

Het bedwingen van de zee is een handelsmerk van Nederland. Een moedige projectontwikkelaar gaat nog een stapje verder. 'We moeten in de toekomst gaan samenleven met het water in plaats van er tegen te vechten', zegt Joost Braun divisiedirecteur Infrastructuur van de Dura Vermeer Groep. Het bedrijf denkt na over de kansen van een drijvende stad. 'Mexicaanse indianenstammen wonen op drijvende rietvelden en in Hong-Kong woont men al heel lang op gekoppelde bootjes.'

Door Annemieke van Roekel

Hoe lang speelt het idee van de Drijvende Stad al?

'Als Dura Vermeer Groep hebben we ons anderhalf jaar geleden verdiept in de effecten van de stijgende zeespiegel en hoe we daarmee om moeten gaan. Dat kwam voort uit onze afkeer waarmee met de bagger- en slibproblematiek in Nederland wordt omgegaan, waar we vooral in het polderrijke West-Nederland mee te maken hebben. Het ontwateren van polders leidt hier tot verzilting en bodemdaling, en wat doen we? We halen het weg, dumpen het in zee terwijl het in de polder hoort. Zo vermindert de sponswerking van de bodem. De slibkringloop zou intelligenter opgelost moeten worden.

Als de zeespiegel stijgt is de snelheid waarmee het water van het land weg kan stromen bovendien een stuk kleiner. De berging van water wordt ook belangrijker naarmate de toevoer vanuit de bron groter wordt. Je kunt niet eindeloos doorgaan met dijken verhogen. We bouwen in Nederland een

Vinex-huis in de uiterwaarden en beklagen ons vervolgens dat het water tot aan het plafond staat. Dat is slecht beleid. Dat is niet vooruitzien op de dingen die komen. Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat De Vries heeft gezegd dat de kans bestaat dat bepaalde gekozen Vinex-locaties niet gehandhaafd kunnen worden vanwege de waterbergingsbehoefte. Wij denken daarom dat je toe moet naar een andere benadering van water. Eeuwen lang hebben we strijd gevoerd met het water. Ze zeggen wel eens: "God schiep de wereld en de Hollanders schiepen Nederland". We moeten in de toekomst gaan samenleven met het water in plaats van er tegen te vechten. Dat betekent een andere ruimtelijke invulling van land en water. Als je berekent welk areaal je nodig hebt voor waterberging dan kom je in Nederland ruimte tekort. Als je de verschillende functies combineert krijg je meer ruimte. Op het water kun je wonen, werken en recreëren, functies die we nu allemaal op het land bedenken.'

'Water is een wezenlijk onderdeel van de ruimtelijke invulling geworden'

Vindt u met uw ideeën gehoor bij de Nederlandse overheid?

'In de komende Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening krijgt water een betere plaats toebedeeld dan in het verleden. Ideeën over samenwerken met in plaats van strijden tegen water vind je daar nu ook in terug. In tegenstelling tot vroeger is water een wezenlijk onderdeel van de ruimtelijke invulling geworden. In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening praat de overheid niet alleen meer over rood en groen, maar ook over blauw in de ruimtelijke invulling. Wat momenteel ook al speelt is dat binnen de stedelijke vernieuwing de component water een erkend element is geworden. Op de World Water Conference in maart van dit jaar hebben wij onze ideeën over de Drijvende Stad gepresenteerd. Wat ons opviel was dat veel gemeentes problemen hebben met de waterhuishouding. In veel Hollandse steden liggen gedempte oude grachten. De vraag dringt zich nu op of dat dempen niet verkeerd is geweest gezien de behoefte aan waterberging in het stadsplan. In Delft heeft men regelmatig last met kelders die onderlopen. In het denken over de Drijvende Stad is de boodschap: ga het waterbeheer niet modulair behandelen, maar richt je op een meer multifunctionele benadering waarin water-, woon- en recreatieve functies worden gecombineerd.

De ontwikkelingen in de ICT-technologie zijn hiervoor van enorm belang omdat voorzieningen die op het land beschikbaar zijn in de nabije toekomst ook op de "onderlegger" water realiteit worden.'

Waarom geen eilanden, maar drijvende bouwwerken?

Een eiland komt voort vanuit het gedachtegoed dat je je verdedigt tegen het water en die gedachte moet je nu juist verlaten. Want wat doen we? We zetten palen in de grond, leggen een fundering aan en bouwen er een huis op. Ik zeg altijd: de beste fundering is water. Een drijvende bak verzakt nooit want rijst en daalt met het water. Er zijn veel voordelen aan drijvende bouwwerken. Een van onze projecten is een drijvende kas, een vergevorderd idee dat we samen met kennisinstituten aan het uitwerken zijn. De aanwezigheid van water wordt hier optimaal benut en door de kas met computergestuurde technieken te draaien kun je de zoninval reguleren en optimaliseren. Het principe van autarkie, een zelflevende cel, ligt eraan ten grondslag. Ook zijn er logistieke voordelen doordat het laad- en osperron mobiel is.

Maar niet alleen werken op water kan interessante voordelen bieden. Mensen waarderen water in hun woonomgeving. Momenteel zijn we in de winter maanden bij Maasbommel bezig met vijftig drijvende luxe recreatiewoningen die vier meter waterpeilverschil moeten kunnen verwerken. Daarom is de dijkverzwaring daar van een immense hoogte. Voor een grootschalig 'wonen op water' project is de Amsterdamse Bijlmer een goed voorbeeld. De Waterschappen eisten dat daar waterpartijen in gegraven worden. Als je al die waterpartijen bij elkaar optelt kun je er een leuk meer maken en een gebied van drijvende woningen laten ontstaan. Mensen kunnen daar anders leven. Dat is nog eens wat anders dan een saaie Vinex-locatie, waar grijze woningen worden opgesierd met een leuk gevelsteentje. En als we kanalen graven voor het waterbeheer kunnen we daar watertaxi's laten varen.'

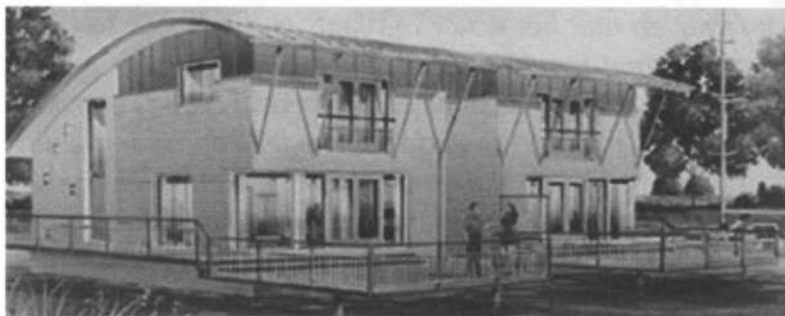
Als of de bootverbinding van Lelystad naar Amsterdam zo'n succes was?

Die lijn is opgedoekt omdat de passagiers er al buiten de Oranjesluizen uit moesten. We hebben koninkrijken in Nederland en een van de oudste koninkrijken is het Waterschap dat zijn koninkrijk niet aangetast wenst. En het was een probleem om een aanlegplaats in het hartje van de stad te krijgen. Niemand wilde meewerken. Dat zie je bij ieder veranderingsproces. Negentig procent is tegen, vijf procent weet het niet en vijf procent is voor.'

Op welke termijn speelt de Drijvende Stad?

'Het project met de drijvende recreatiewoningen in Maasbommel is al een heel concreet product, maar het schaalniveau is nog heel klein. Waar het om gaat is dat je begint met kleine concrete producten die tastbaar zijn voor de samenleving en technieken in zich dragen die passen binnen een toekomstige drijvende stad.

De natte woonwijk en bedrijfsterreinen moet je plaatsen in de periode rond 2010. Maar dat is nog kleinschalig. Rond 2015 zou je een drijvende stad als ambitie kunnen formuleren, bijvoorbeeld een IJburg-2. Steeds moet je kleinschalig beginnen om de plannen vervolgens op grotere schaal uit te werken en verbanden te ontwikkelen. Bij dergelijke plannen komen veel problemen op je af. Een breed kenniscentrum is daarom nodig om met elkaar tot oplossingen te komen.'



Floating villa's in recreatiegebied De Gouden Ham.

Denkt u bij de locatie voor de Drijvende Stad ook aan kustwateren of open zee?

'Open zee heeft natuurlijk een bepaalde dreiging vanwege de natuurkrachten die daar heersen. Mensen denken: als het weer heftig wordt, o jee, wat dan? Maar daar biedt de techniek oplossingen voor. Op zee kun je een luwte creëren binnen het zeegebied, door er een dijk voor te leggen en zo de grootste krachten weg te nemen. Er zijn dus wel randvoorwaarden om een bepaalde kwaliteit van wonen en werken te krijgen. Veel havens in de wereld liggen op land terwijl baggerschepen permanent bezig zijn om de vaargeul open te houden. Je zou die haven ook op open zee kunnen leggen, nabij een natuurlijke vaargeul.'

Bestaat er al zoiets als een drijvende haven?

'Nee, maar in het Midden-Oosten zijn wel olieterminals die een eind in zee liggen. Die liggen vast, zoals ook booreilanden vastliggen, maar tegelijkertijd ook drijven. Wij proberen het begrip 'drijven' te verruimen. Waar het om gaat is dat een eiland een stukje vastigheid is in het water. Een schip drijft maar je kunt er op leven. Je moet water dan wel accepteren als onderdeel van je leefomgeving.

Wij hebben ook meegedacht met een eiland voor een vliegveld voor de Nederlandse kust. De centrale afhandeling, zoals de ontvangst van passagiers, zou op Schiphol moeten blijven. Het idee was dat je vanuit Schiphol met een ondergrondse high speed lijn naar het eiland zou gaan en daar op een vliegtuig zou stappen. Door de enorme investeringen acht men het op korte termijn niet haalbaar. Dat eiland had misschien ook wel drijvend kunnen zijn.

In de wereld zijn veel meer drijvende zaken, geboren uit noodzaak. Je hebt drijvende steden in Hong Kong, waar mensen in bootjes wonen die aan elkaar gekoppeld zijn. In Mexico wonen indianenstammen, die ooit van hun land verjaagd werden, op een drijvend rieten eiland in een enorme binnenzee. In Benin heeft de bevolking leren leven met een rivier die hun landbouwgronden regelmatig onder water zet. Ze hebben technologieën ontwikkeld die op het eerste gezicht simpel zijn, maar toch ook heel knap bedacht zijn. Het slib dat achterblijft als het waterpeil van de rivier zakt gebruiken ze als plaggen om gewassen op te laten groeien. Op drijvende weilanden grazen geiten en hun huizen staan op palen. Die mensen hebben een manier ontwikkeld om met het water om te gaan.'

'Hoe overtuig je een koninkrijk dat Waterschap heet?'

U wilt een brede maatschappelijke discussie over de bouw van drijvende steden in ons land. Hoe gaat u dat aanpakken?

'Het gaat om het draagvlak en hiervoor moeten mensen een knop in hun hoofd omzetten. Je kunt het niet alleen, je moet het met elkaar doen. Het gaat niet om een utopie maar om een reëel gedachtegoed. We gaan de thematiek met de overheid bespreken. De private sector krijgt een steeds belangrijkere rol omdat we te maken hebben met een terugtrekkende overheid. Wij willen als projectontwikkelaar daarom meedenken met

maatschappelijke problemen en niet wachten totdat er een advertentie in de krant staat. De overheid moet de randvoorwaarden creëren om te komen tot een verdere verdieping van technische oplossingen. De rol van de overheid is niet beperkt tot subsidiegever. Ook in de beleefingswaarde, dat het gaat om een wezenlijk probleem in de toekomst, moet de overheid een rol vervullen. Recentelijk hebben we veel last gehad van overstromingen, dus de maatschappelijke erkenning van het probleem is meer dan ooit aanwezig.'

Een windturbinepark langs de kust wordt al niet door alle partijen met open armen ontvangen. Hoe verwacht u dat het draagvlak voor de Drijvende Stad zal zijn?

'Wij ondervinden inderdaad dat niet de techniek maar het maatschappelijk draagvlak het belangrijkste knelpunt zal zijn. Want de referentie bij het grote publiek is nou eenmaal: wonen op land, met de bijbehorende infrastructuur en bereikbaarheid. Aan die acceptatie zullen we moeten werken.'