

ZATERDAG 26 JULI 2008



Niet-menselijk
icoon verovert
de filmwereld



Agnes Kant
schuwt het
zware werk niet



Spierziekte als
het einde van
Kermisklanten



Visie op droog en nat wonen in een uiterwaarde van Ronday Winkelaar Architecten. Woningen met een betonnen waterkering. Ze wonnen er een prijs mee.



Illustraties rondaywinkelaararchitecten.nl

De koudwatervrees voorbij

Nederland, land van watertovenaars. Van inpolderingen, Deltawerken en Afsluitdijk tot het opspuiten van eilanden voor verre kusten. Toch, gek genoeg, ook land van terughoudendheid als het gaat om waterwonen. Ideeën genoeg, maar verzekeraars, bouwers, hypotheekverstrekkers en overheden blijven huiverig. Die koudwatervrees moet weg, zegt minister Jacqueline Cramer (VROM). De speciaal hiervoor opgerichte Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting ziet ruimte voor 100.000 gezinnen op 32 waterwoon-locaties.

De feiten: Nederland heeft een akelig tekort aan bouwlocaties. Daarnaast is er een stijgende behoefte aan ruimte voor waterberging. We zakken langzaam weg: in het jaar 1200 lagen we drie meter hoger dan nu. Drijvende wijken zouden veel problemen oplossen: er is geen (schaarse en dure) bouwgrond voor nodig, er hoeven geen kostbare wateropslaggebieden voor te worden gedempt en het is de remedie tegen de groeiende woonbehoefte in een tijd van zeespiegelstijging. Alleen maar voordelen dus. En keuze genoeg: drijvend, amfibisch (woning omgeven door waterkering), of op palen. De bouwwereld is al druk bezig om daarop in te spelen, net zoals studenten, architecten- en adviesbureaus. Het Amsterdamse architectenbureau RondayWinkelaar won in 2006 een prijsvraag voor het ontwerpen van drijvende woningen. Bureau Deltasync, gelieerd aan de TU Delft, won eind vorig jaar de 'NCRV Klimaatshow' met het project 'Drijvende Stad'. Deltasync bedacht ook flexibele steigers met geïntegreerde nutsvoorzieningen als waterleidingen en warmtepompen. Ook gemeenten laten de huiver voor waterwonen langzaam varen. Kleinschalig gebeurt er al veel, getuige initiatieven in Terwijde (Utrecht, 19 woningen) en Wormer (Noord-Holland, vijf woningen,



Impressie van polderwijk in het Westland: verwacht in 2010.

Foto GPD/Waterstudio.nl

Tijd is rijp voor buitendijkse binnensteden

goed voor de Parteaon architectuurprijs 2008). In de Noorderplassen bij Almere wordt momenteel een eiland aangelegd waaraan negentien 'als jachten afgemeerde villa's' staan gepland. In het Westland, tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande, verrijst in 2010 de eerste complete woonwijk op het water in een ondergelopen polder. De twaalfhonderd huizen staan aan het water, of drijven in het meer van 22 hectare groot. Als de polder droogvalt 'landen' ze op palen, zodat ze waterpas blijven liggen. De Amsterdamse wijk IJburg is voorloper van de trendsetter. Op Steigereiland komt de eerste projectmatig ontwikkelde drijvende buurt (110 drijvende woningen) die is gebouwd volgens dezelfde regels die gelden bij bouwen op het land. Ondernemers in Haarlem hebben vorige maand een plan gelanceerd voor een waterwijk van 500 drijfwooningen in de Meerwijkplas. In Goes wordt een oud havengebied de komende jaren getransformeerd tot een waterwoonwijk: daar staan 2000 woningen gepland. En Rotterdam heeft wilde plannen voor een drijvende stad in en om de zogeheten Stadshavens. Daar zouden rond 2025 zo'n vijftienduizend woningen moeten ronddobberen, inclusief drijvende horeca en watersportvoorzieningen.

Plankenkoorts

Concreet zijn er nu (de tienduizend woonarken- en boten niet meegeteld) 175 waterwoningen in Nederland, verspreid over vijf locaties. Die grote achterstand op het 'landwonen' is een gevolg van plankenkoorts. Bij overheden, maar ook bij hypotheekverstrekkers en verzekeraars. Want aan welke eisen moet een drijvende waterwoning voldoen op gebied van toegankelijkheid, riolering, kinderveiligheid, bereikbaarheid voor hulpverleners en vuilophalers? Koop je bij een waterkavel alleen het gebruiksrecht of ook de



Naast het Scheepvaartmuseum in Amsterdam is deze maand de eerste modelwaterwoning -met dakterras- afgemeerd die volgens het Bouwbesluit is gebouwd en dus aan alle woonwetten en -regels voldoet. Foto ANP/Olaf Kraak

bodem onder je woning? Hoe zit het met aansprakelijkheid en verantwoordelijkheden bij overstromingen? Is een waterhuis roerend goed (geen ozb, geen hypotheekrentetafrekening) of onroerend? Kun je je waterwoning ongestraft laten verslepen naar een andere drijvende stad?

Oplossingen

Vragen te over. Hoogste tijd voor uniforme regels en goede afspraken tussen alle betrokken sectoren. Daar komt de Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting in beeld, een onafhankelijk platform dat grotendeels wordt betaald door het ministerie van Vrom. Opgericht om woningbouwers, gemeenten, zorginstellingen, bedrijven en belangclubs om de tafel te krijgen om zo te werken aan 'grensverleggende, praktisch toepasbare oplossingen voor maatschappelijke woonvraagstukken'. Zoals waterwonen. Onder leiding van SEV is het afgelopen jaar op schuimende symposia en woelige workshops flink gebrainstormd over waterwonen. Het

west (Hoofddorp) gestuurd wordt op een project voor grootschalige waterwoningbouw. En de minister? Die laat zich zeer politiek verantwoord uit in het glossy 'WaterWonen', dat recent het levenslicht zag en vol vuur schrijft over 'buitendijkse binnensteden'. Zij draagt waterwonen een warm hart toe en signaleert dat er bij de lokale overheden vaak te weinig juridische kennis voorhanden is. En daarom heeft ze de inspectie van VROM al opdracht gegeven om een handleiding waterwonen op te stellen voor gemeenten, ontwerpers en bouwers. Ook moet er een checklist voor waterwonen komen in bestemmingsplannen.

Buitendijks

De inspecteurs kunnen kennis en ervaring halen in Amerika (Californië), Canada (Vancouver) en Duitsland (Hamburg), waar wonen in waterwijken al 'gewoon' is. Bouwkundig adviseur Ferry Nieuwboer van Vereniging Eigen Huis laat weten de ontwikkelingen met positieve belangstelling te volgen, vooral waar het gaat om constructie van woning en steigers, schaderisico voor nutsleidingen (als gevolg van peilverschillen) en de kwaliteit van het oppervlaktewater rond en onder de woning.

Onder water

SEV wijst in het advies ook zeven plekken in de Randstad aan die in haar ogen ideaal zijn voor drijvende woningen en dus onder water gezet kunnen worden. Het betreft polders 'De Eerste Bedijking' en 'De Wijde Venen' (bij Mijdrecht), Bovenkerkenpolder (Amstelveen), Polder Vierambacht (Alphen aan den Rijn), en Polder Zevenhoven (bij Nieuwkoop). Voor de twee resterende polders zijn al plannen in voorbereiding. In de Zuidplaspolder (bij Gouda) is gekozen voor 'droge woningbouw met een klein randje van zestig drijvende woningen', meldt SEV ietwat misnoegd. „Een gemiste kans.” Daartegenover staat dat voor de polder Haarlemmermeer Zuid-

Waterwonen op websites

Architecten:
www.alexanderhenry.com
www.rondaywinkelaar.nl
www.deltasync.nl
www.ecoboot.nl
www.waterstudio.nl
Bouwers:
www.oomswaterwoningen.nl
www.abcwaterwoningen.nl
www.wonenopwater.nu
Projecten
www.steigereiland.com
http://cms.dordrecht.nl
www.riverstone.nl
www.meerstad.eu
Algemene informatie
www.sev.nl
Amfibi-auto's
www.terrwind.com

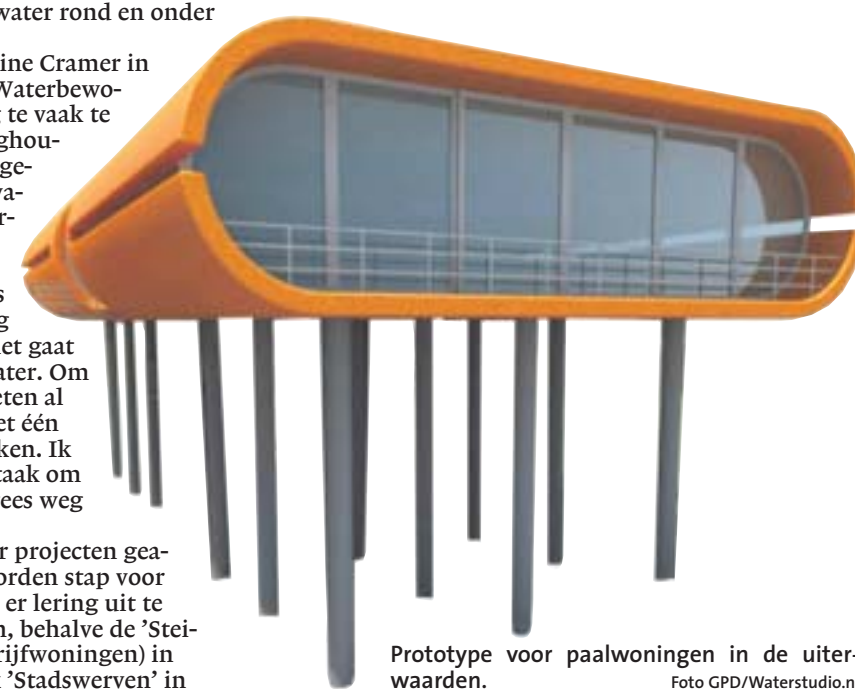
Dordrecht (ruim 100 woningen); 'Rivierstone' in Rheden (200 terpwoningen) en 'Meerstad' in Groningen (150 drijvende woningen).

GERARD VAN ENGELEN

Met auto naar huis



Je auto voor de deur blijft een prioriteit voor iedere huizenbezitter. Als de polder onder water staat en je huis drijft weer eens, is het handig als je de boodschappen toch in de schuur kunt zetten. Goed nieuws: er zijn weer ontwikkelingen op het gebied van amfibische auto's. Vroeger, in de sixties, had je de Amphicar, bedacht door de Duitser Hans Trippel. Naast de uitlaat zaten twee scheepsschroeven. Na vierduizend exemplaren was het afgelopen omdat de Amerikaanse wetgeving strenger werd en daarmee de grootste markt wegviel. Begin dit jaar zorgde Frank Rinderknecht, de hoogste baas van het automerk Lotus, voor een verrassing. Hij presenteerde zijn sQuba, een elektrisch aangedreven, volledig waterdichte decadente sportauto die rijdt, vaart en duikt. Inmiddels rijden er meer moderne (en hele dure) varianten op waterauto's. In Amerika zelfs een amfibische bus. Kost 1,2 miljoen. We wachten op het eerste onderwater-Golfe. Foto AFP/Rinspeed



Prototype voor paalwoningen in de uiterwaarden. Foto GPD/Waterstudio.nl