

Riviersteden zetten hun erfgoed in

Oude kade, nieuwe kade

Historische riviersteden moeten beter tegen hoogwater beschermd worden. Hun culturele erfgoed kan daarbij een inspiratiebron zijn. Kampen heeft dat al bewezen. Zutphen en Dordrecht zijn ermee bezig. AKKE DE VRIES-OOSTERVEEN

Verwijzend naar de oude vestingwerken zal de kade van Zutphen de stad binnenkort beter tegen hoog rivierwater beschermen

In de oude IJsselsteden Kampen en Zutphen ligt het jaar 1995 nog vers in het geheugen. Beide steden liggen kwetsbaar aan de rivier de IJssel. Het monumentale waterfront is hun belangrijkste visitekaartje. De dreiging van de hoge rivierstand was begin dat jaar groot. Het water stond op de kaden. Verschillende noodvoorzieningen voorkwamen dat een groot deel van de historische binnensteden onder water liep. Kampen evacueerde haar bewoners van de IJsselkade.

De gebeurtenissen uit 1995 langs de grote rivieren waren aanleiding voor een herbezinning op nationaal niveau. Het uitgangspunt is voortaan om de rivieren gecontroleerd meer ruimte te geven, in plaats van ze op te sluiten binnen steeds hogere dijken. In het rijksprogramma *Ruimte voor de rivier* gebeurt dit door extra geulen en grotere overloopgebieden te maken en rivierbeddingen te verbreden. In de historische watersteden kunnen deze oplossingen vaak niet, of maar in beperkte mate uitgevoerd worden. Deze steden liggen soms ook nog op een plek waar de rivier versmalt of waar verschillende wateren samenkomen. Wat is dan de oplossing? En hoe krijgt het culturele erfgoed daarin een plek? Maatwerk is het toverwoord.

Een flinke aanpassing

In Zutphen voldoet de historische IJsselkade niet langer als waterkering. Volgens de nieuwe norm is er een flinke aanpassing nodig om hem beter waterkerend te maken en de stad blijvend te beschermen tegen hoogwater. In opdracht van de gemeente maakten de landschapsarchitecten van bureau Hosper hier vorig jaar een ontwerp voor. Daarin hebben zij de cultuurhistorische aspecten van de kade vanaf het begin meegenomen. Dat was mogelijk omdat de architecten ook al vanaf het begin betrokken waren bij *Rivier in de stad*, een cultuurhistorische analyse van Zutphen en haar omgeving. Deze analyse is door het bureau Arcx uitgevoerd en werd medegefinancierd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Het gaat in *Rivier in de stad* om de rol en betekenis van de IJssel op de ontwikkeling van Zutphen. De grondige cultuurhistorische analyse werkte versnellend op het ontwerpproces, zo vertelt Ronald Bron van Hosper: 'Het is hier goed aangepakt door die analyse eerst te laten doen. Vanaf het allereerste gesprek met de gemeentelijke monumentendienst

was te merken dat deze de aanpassing van de kade als een kans ziet. Soms moet je in een ontwerp alle cultuurhistorische elementen beschermen. Hier is er vooral het besef dat bepaalde onderdelen waardevol zijn en dat je andere onderdelen mag veranderen. Voor een ontwerper is het fijn om duidelijk te hebben welke dingen heel waardevol zijn en ook te weten waar de speelruimte zit. Het op deze manier vroegtijdig en gedegen analyseren van de cultuurhistorie is voor ons bureau een nieuwe en nuttige aanpak gebleken, die we ook elders willen toepassen.'

De ontwerpers gebruikten de geschiedenis als inspiratiebron

Vesting

De ontwerpers gebruikten de geschiedenis als inspiratiebron. Zij refereren duidelijk aan het feit dat Zutphen aan het eind van de middeleeuwen en in de eeuwen daarna haar vesting in en aan de IJssel uitbouwde. Ronald Bron legt uit: 'Het was nodig om te kijken waar we ruimte konden maken voor de rivier. De IJssel is bij Zutphen een flessenhals. We hebben de beste locatie gekozen. Een deel van de rechte kadewand verdwijnt. Deze kadecontour wordt hoekig. Daarmee verwijzen we naar de puntstructuur van de oude bastions van de vestingstad. Verder gaan we op de kade veel met groen doen. Er staan al bomen, maar in plaats van de huidige bestrating maken we een zone met grote grasstroken. Die refereren aan de grasbedekking van oude vestingwerken.'

Een paar maanden geleden is de gemeente begonnen met de technische uitwerking om de kade aan te passen naar het ontwerp van Hosper. Het is nu een wat verrommeld stuk stad, onder andere in gebruik als parkeerplaats. Maar als de werkzaamheden afgerond zijn, zal er hier een prettig verblijfsgebied ontstaan zijn, een groen rivierpark als domein van fietsers en wandelaars. Hiermee snijdt het mes aan twee kanten. Zutphen krijgt er »



Een impressie van de toekomstige IJsselkade van Zutphen



In Kampen is de middeleeuwse stadsmuur als vanouds ingezet als waterkering. Hier de hefschuifkering in de Meerminnenpoort in ruststand

» niet alleen een veiliger, maar ook een aantrekkelijker deel bij. Bovendien worden stad en rivier beter met elkaar verbonden.

Middeleeuwse stadsmuur

Een ander inspirerend voorbeeld is de werkwijze van de gemeente Kampen. Zij koos er vijftien jaar geleden al voor om haar middeleeuwse stadsmuur als waterkering te hergebruiken. Ook bij andere watergerelateerde ingrepen wil Kampen zich baseren op haar erfgoed, zoals bij de herinrichting van het Kampereiland. Voor haar erfgoedvriendelijke aanpak heeft Kampen in 2013 de BNG Bank Erfgoedprijs gewonnen. In Kampen spelen de problemen die hoogwater veroorzaakt al langer, net als in de andere riviersteden. Het gaat om een groot gebied rondom de stad.

Bert van Essen, voor de gemeente Kampen betrokken bij de waterkering, verduidelijkt: 'In 1968 kwamen de eerste plannen om de dijken van Overijssel te verbeteren. In 1980 zijn ze begonnen aan het gedeelte Zwolle-Kampen. Toen al was de vraag wat je moest

doen voor de stad zelf. Een waterkerende muur boven op de kade moest ruim twee meter hoog worden. Dat betekende dat je een enorme wand voor Kampen zou krijgen. Daar is het stadsbestuur

erg van geschrokken. Het heeft besloten dit niet te doen.' Er kwamen studies naar beweegbare keringen op de IJsselkade. Die bleken duur en er waren risico's aan verbonden. Bert van Essen vertelt: 'Het was de onzekere factor. Wat gebeurt er wanneer er een stuk hout in een klepkering zit?'

Beschermer tegen hoogwater

Kampen zag kansen voor de stadsmuur. Henk van der Werf, adviseur cultuurhistorie van de gemeente, legt uit: 'We weten dat de middeleeuwse verdedigingsmuur altijd een rol heeft gespeeld als beschermer tegen hoogwater. In de negentiende eeuw werden grote gedeelten afgebroken, maar de waterkerende functie moest behouden blijven. De muur staat op een verhoging, min of meer op een dijklichaam. Als je op kadeniveau een kering aan moet brengen, dan is dat op een heel laag niveau. Als je dat bij de muur doet, zit je al hoger. Er is een niveauverschil van zo'n meter of anderhalf. Dat maakt wel wat uit.' Er bleven twee varianten over. Bert van Essen vervolgt: 'Er is toen gekozen voor de stadsmuur, omdat die al een waterkering was. Daarbij was deze oplossing goedko-

Door de oude muur de hoofdrol te geven is er een mooi stukje Kampen ontstaan

per en lag de faalkans lager.'

De waterkering Kampen-Midden, opgeleverd in 2002, bestaat uit verschillende typen keringen. Het vaste onderdeel is de bijna twee kilometer lange muur. Op sommige plekken loopt die dwars door huizen en tuinen. De poorten en stegen die de muur onderbreken, kunnen dichtgezet worden met twaalf keerkleppen in het wegdek en met schotbalken. De Hoogwaterbrigade, een vrijwilligersteam van tweehonderd man, aangestuurd door het Waterschap Groot Salland, voert dat in geval van nood uit. Op deze manier zijn de inwoners zelf nauw betrokken bij hun bescherming tegen hoogwater.



Vrijwilligers van de Hoogwaterbrigade van Kampen demonstreren de werking van een keerklep



Ook in 2012 stond het rivierwater hoog in Dordrecht

De oude structuur

Kampen greep de aanleg van de kleppen en balken aan om de oude structuur van de muur te herstellen en de binnenstad te verfraaien. De muur is onderdeel van het beschermde stadsgezicht. Zeker een derde deel is in de loop der tijd afgebroken. Bert van Essen vertelt: ‘Overall waar we onder de grond resten van de muur terugvonden, daar is hij opnieuw opgemetseld. Waar we niet zeker wisten of hij op precies die plek stond, zijn de nieuwe delen van beton gemaakt. Ook bepaalde andere onderdelen zijn gereconstrueerd, bijvoorbeeld bij de Oude Buitenhaven. Daar is een nieuw rondel gemaakt.’

Henk van der Werf concludeert: ‘Je ziet hier hoe de cultuurhistorie als inspiratiebron kan werken. Er was budget om de kwaliteit van het totale tracé te verbeteren. Dat betekende ook dat monumenten met extra subsidie opgeknapt konden worden. Deze hele strook heeft een kwaliteitsslag gekregen.’ Door de oude muur de hoofdrol te geven in de bescherming tegen hoogwater is er een mooi stukje Kampen ontstaan. De maatregelen leverden een meerwaarde op voor de stad.

Permanente strijd

Voor het gebied rondom Dordrecht geldt ook een serieus waterprobleem. De strategische ligging op de kruising van waterwegen zorgde enerzijds voor flinke economische voorspoed en anderzijds voor een permanente strijd tegen het water, met als hoogtepunt de Sint-Elisabethsvloed van 1421. Hierbij liepen grote stukken land in de omgeving onder water en verdween een hele waard. De hoofdstraat van deze historieke stad, de Voorstraat, is tevens de waterkering. Het is een dijk van een dikke kilometer lang, waar bijna tweehonderd rijksmonumenten op staan. In de Voorstraat zetten de bewoners van oudsher al schotten voor ramen en deuren om het water zo veel mogelijk buitenshuis te houden. Nog

niet zo lang geleden zijn er met nieuwe methoden en technieken maatregelen genomen om de gevels waterdicht te maken. Ook is het vloerpeil binnen de huizen opgehoogd.

De rest van het grondgebied, het Eiland van Dordrecht, is een risicozone. Het hele gebied is in 2010 uitgekozen als proefterrein voor de zogeheten meerlaagsveiligheid. Daarbij gaat het niet alleen om sterkere dijken, maar wordt de omgeving ook zo ingericht dat de gevolgen van overstromingen beperkt zijn. Zo kreeg de waterbus, een veerdienst, in de afgelopen jaren drijvende bushaltes. Die bewegen mee met het waterpeil. Stroomkasten voor elektriciteit zijn hoogwaterbestendig gemaakt. In het buitendijks gelegen poldergebied zijn huizen op



De waterkerende Voorstraat in Dordrecht in 1896

palen gebouwd en voorzien van aanlegsteigers. En in de wijk Stadswerven wordt nagedacht over gebouwen met waterdichte gevels, vergelijkbaar met de woningen in de historische binnenstad.

Industrieel erfgoed

De experimentele inrichting van het Eiland van Dordrecht biedt kansen voor het culturele erfgoed aldaar. In dat kader inventariseerde bureau S-coop de oude industrie aan de oevers. Dit deed het bureau in opdracht van de gemeenten van de regio, de provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. De onderzoekers analyseerden welke locaties kansrijk waren om een impuls aan de hele omgeving te geven. De ‘gebiedsgerichte’ aanpak laat de samenhang zien en verleidt de gemeenten om over de eigen grenzen heen te kijken. Conny van Nes, adviseur cultuurhistorie bij de gemeente Dordrecht, merkt hierover op: ‘Het industriële erfgoed in de stad en de regio herinnert onder andere aan de scheepsbouw. Die industrietak is nagenoeg verdwenen, maar heeft wel de identiteit van het gebied bepaald.’

In navolging van de scheepsmachinefabriek en de elektriciteitscentrale in Dordrecht kan bijvoorbeeld ook de Mercon-Kloos-scheepswerf bij Alblasterdam een nieuwe functie krijgen. Een op te zetten leerwerf kan laten zien dat deze streek bekend staat om zijn scheepsbouw, baggeraars, molens en waterwerken. De analyse van S-coop is ook van belang bij nieuwe maatregelen tegen overstromingen. Daarbij kan het cultuurhistorische karakter van de streek als inspiratiebron gebruikt worden. Net als in Kampen en Zutphen. ☒

Akke de Vries-Oosterveen is zelfstandig onderzoeker, akke@waterfabriek.eu.

Nadere informatie: Ellen Vreenegoor, programmaleider Eigenheid en veiligheid bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, e.vreenegoor@cultureelerfgoed.nl.