

Cees Boekraad en Arjan Hebly

*Schöner Werken*

Het is nog niet zo heel lang geleden dat een bedrijfslocatie bij een willekeurige provinciale gemeente in de dorpsmond bekend stond als 'Het Industrieterrain'. Niet zelden was dat ook nog van een Oudhollands aandoende naam voorzien: 'Op de Sniep', 'De Slagmolen', enzovoort. Er zijn er honderden in Nederland, die zich op vaak bescheiden wijze aan de rand van de bebouwde kom bevinden, weggestopt aan wat ooit de 'achterkant' van stad of dorp was, maar nu met nieuwe snel- en rondwegen en omgeven door uitbreidingswijken aanzienlijk meer in het zicht is gekomen. Tal van productiebedrijven vonden en vinden er hun plek: bandenfabrieken, constructiewerkplaatsen, slachterijen, elektrotechnische bedrijven, voedingsmiddelenfabrieken, timmerfabrieken, noem maar op, van betrekkelijk kleine loodsen tot industrievestigingen van vele hectaren groot. Het geheel werd gelardeerd met wat opslag, maar productie en assemblage vormde toch de hoofdmoet.

Met de ontwikkeling en transformaties in onze economie (distributie, diensteneconomie) is het beeld een stuk gedifferentieerder geworden. Onder de noemer 'bedrijventerrain' of 'vestigingslocatie' gaan echte industrieterreinen schuil, maar ook distributieparks, kantoorlocaties en in toenemende mate groothandelachtige winkelvestigingen voor de consument. In een soort verre echo van het middeleeuwse gildensysteem liggen er rond dorpen en steden nu een aantal min of meer gespecialiseerde terreinen waar productiebedrijven, opslag- en distributiecentra, kantoren of winkelvestigingen (autodealers, bouwmarkten) samenklonteren.

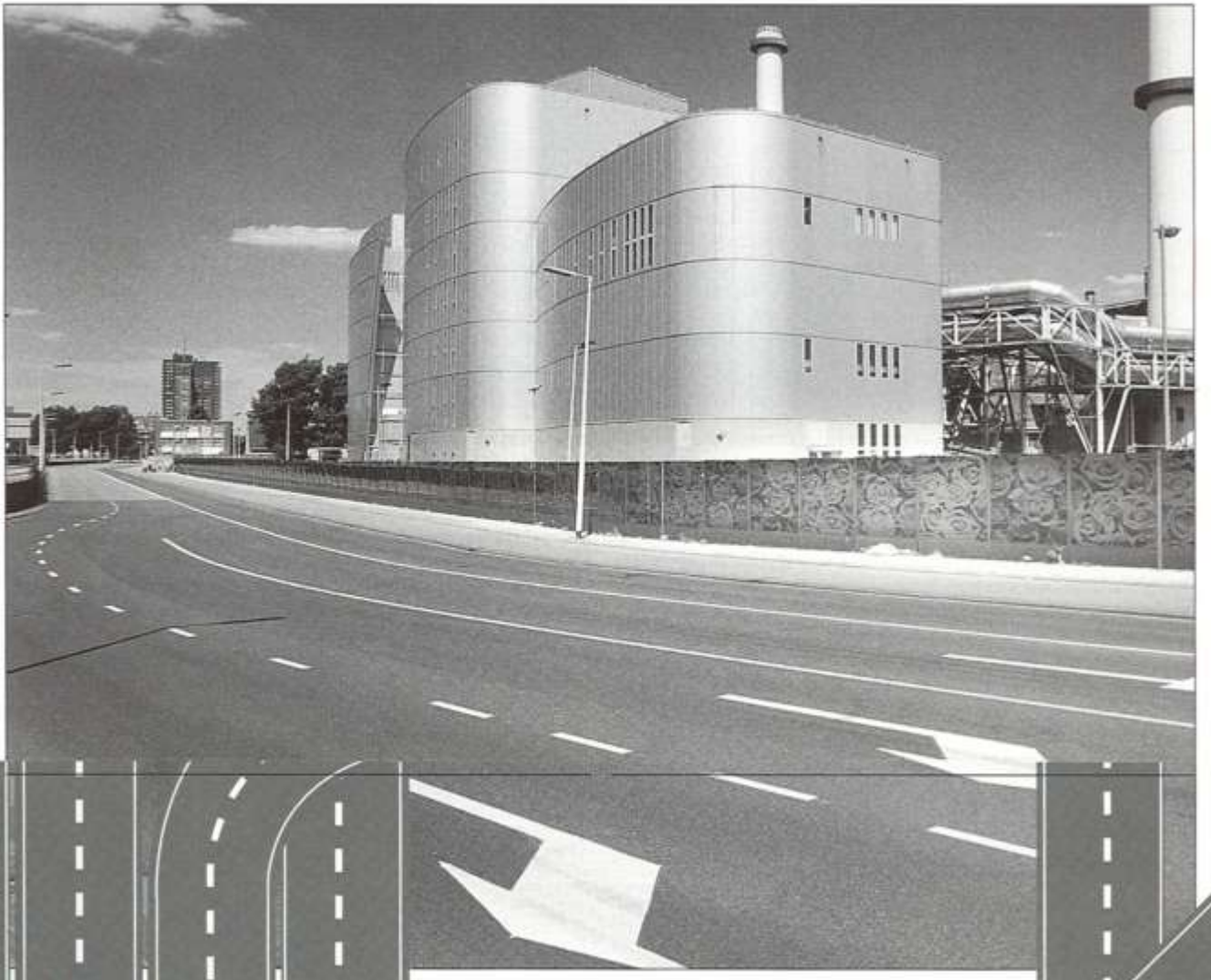
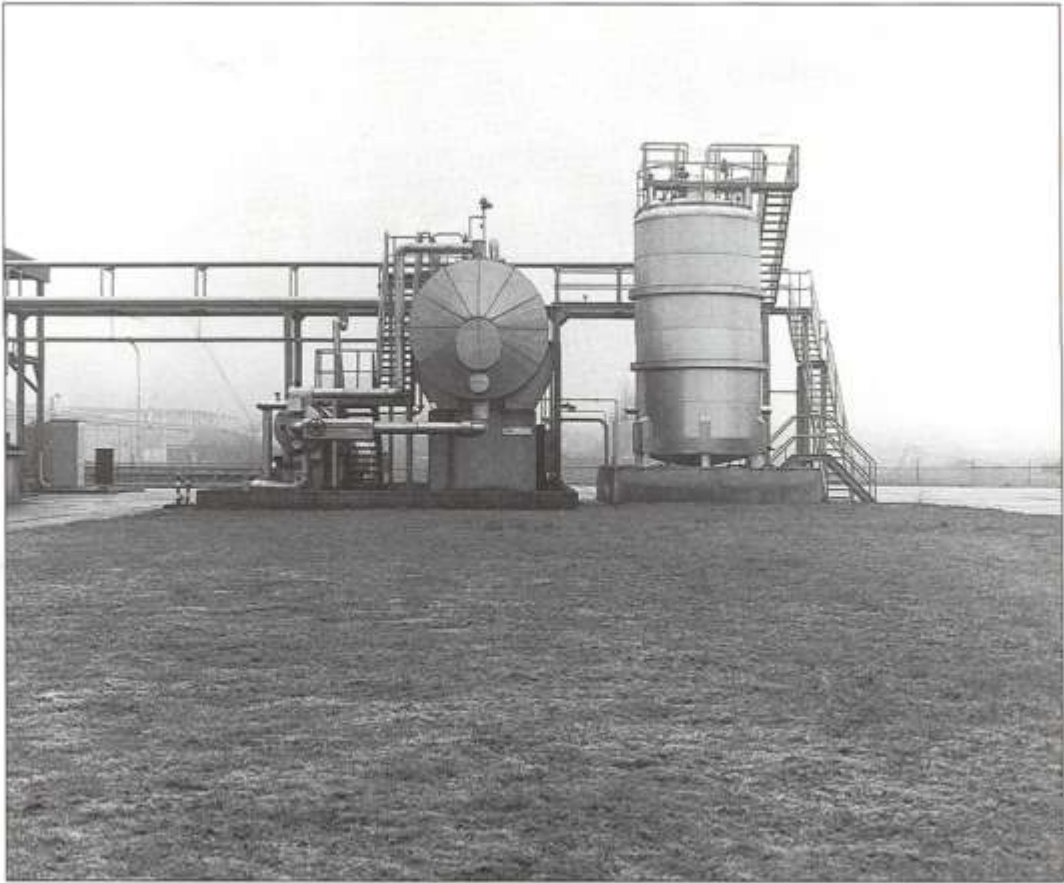
De ruimtelijke ligging en spreiding van die terreinen ('verrommeling van het landschap') is als probleem en ruimtelijke ordeningsopgave herkend, maar ook de ruimtelijke en programmatische kwaliteit binnen die gebieden (lompe loodsen, hoog omheinde verbodslandschappen, mensonvriendelijk, ruimte vretend, eenzijdig). Het leidde in de vorige kabinetsperiode tot de verheffing van de bedrijventerreinen tot nationaal probleem door die als een van de 'grote projecten' te benoemen en als speciale opgave onder verantwoordelijkheid van de minister van Economische Zaken te stellen.

Als strategie om de gemeenten, provincies en ook de nationale overheid aan te zetten tot een genuanceerdere en intelligentere omgang met ruimte en bedrijvigheid dan het uitgeven van grond en het aantrekken van bedrijfsvestigingen (werkgelegenheid) kan dat goed werken. Maar in de uitbreidings- en herstructureringsopgave voor die gebieden dreigt nu een esthetiserende benadering de overhand te krijgen, die voorbij gaat aan wezenlijke aspecten en problemen van bedrijfsterrainen en zelfs schadelijk uitpakt voor de autonome kracht van dergelijke gebieden.

Arjan Hebly en Cees Boekraad maakten een rondgang langs typische industrieterreinen en komen met aanbevelingen.'

*Bedrijventerreinen in ontwikkeling*

In Nederland kwam de industrialisering, Europees gezien, laat op gang, namelijk aan het eind van de negentiende eeuw. De bedrijfsomgevingen



zoals we die nu kennen zijn echter vooral het product van het naoorlogse 'economisch wonder': de ononderbroken groei van 1948 tot 1973, die mogelijk werd gemaakt door een strikte economische politiek van de overheid. In het daarop volgende postindustriële tijdperk werden de vermeende 'grenzen aan de groei' in de jaren negentig opnieuw verlegd. Volgens de ramingen van de Rijksplanologische Dienst is er het afgelopen decennium een groot tekort ontstaan aan beschikbare ruimte voor industrie. Dat heeft geroepen tot planologische maatregelen, onder andere neergelegd in de *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening*. Gevoegd bij de omvangrijke op stapel staande herstructurering van oude industrieterreinen, heeft dit geleid tot aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van deze steeds meer in het oog vallende omgevingen. Het is nu zelfs onderwerp geworden van nationaal en lokaal architectuurbeleid. Voor de ruimtelijke eigenheid van Europa, haar steden en landschappen is ook op dat niveau aandacht voor die dimensie van het vraagstuk op zijn plaats.

Om het zoeken naar ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen te structureren kan het probleemveld in drie aspecten worden onderverdeeld, te weten: het idee, het vak en het proces. Een gelijkwaardige aandacht voor deze drie 'pijlers' kan echte ruimtelijke kwaliteit genereren. Overigens niet statisch ten opzichte van elkaar geordend, maar dynamisch als in een vliegwielt.

### **Werken in stad en land**

Wat is de ideale plek voor werk en werkomgeving? Die vraag is het startpunt voor het denken over ruimtelijke kwaliteit. Dat ideaal is niet meer, zoals in vroegere tijden wel gebeurde, te bereiken door een ideale industriële stad in een even ideaal landschap te ontwerpen. La Cité Industrielle van Tony Garnier ligt daarbij natuurlijk op ieders lippen bestorven. Het gaat echter te ver om te stellen dat er niets in algemeen ruimtelijke zin is op te merken over de plaatsen waar gewerkt moet worden. De kwestie wordt bovendien bemoeilijkt door de uitwaaiende categorieën van werkomgevingen, van grootschalige industrie, transportbedrijven, kantorenlocaties tot shopping malls en kleinschalige nijverheid. Hiervoor zijn meerdere oplossingen denkbaar.

Op velen heeft een kleinschalige mix van wonen en werken een grote aantrekkingskracht. Op de bouwkunde opleidingen van Delft en Eindhoven zijn er dan ook speciale 'onderzoeksportfolio's' aan gewijd. Zowel in de *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening*<sup>2</sup> als in *De plunhopen van acht jaar paars*<sup>3</sup> wordt de kleinschaligheid gepredikt. In het licht van de VINEX-woondeken die over Nederland wordt uitgespreid is het stimuleren en realiseren van flexibele woonconcepten en gemengde woonbuurten, die vaak refereren aan geslaagde voorbeelden uit het verleden, natuurlijk buitengewoon belangrijk. Kijk voorbeeld in Breda: op een paar honderd meter van elkaar liggen scholen, fabrieken, luisterrijke singels met woningen, de Sint Josephkerk, de koepelgevangenis en het kantongerecht, aan wegen met soms een dubbele rij kastanjabomen in het midden. Is dit nu een woon- of werklandschap of gewoon een fantastisch stuk stad?

Het idealistische streven is sympathiek, maar de reikwijdte van deze oplossing voor de 'echte' bedrijvigheid slechts beperkt. Of andersom geredeneerd, monofunctionele werkgebieden zijn vanwege allerlei dwingende factoren niet meer weg te denken uit de huidige samenleving. Na de vuurwerkram্প in Enschede lijkt het bedrijfsterein definitief haar onschuld verloren te hebben. Naast het primaire economisch functioneren wordt ook deze sector sindsdien beheerst door het veiligheidsvraagstuk. Het resultaat is verplaatsing uit de woongebieden met als gevolg een intrinsieke monofunctionaliteit, grootschaligheid en een betere bereikbaarheid.

### **De werkerreinen van het ontwerp**

Zijn dit redenen voor professionele planners en overige ruimtelijke ontwerpers om deze opgave vervolgens terzijde te leggen; deze gebieden zowel letterlijk als figuurlijk tot de *no go areas* van de steden te benoemen? Nee, aangezien de impact van deze gebieden op de ruimtelijke beleving van grote groepen mensen op Nederland in haar geheel bijzonder groot is. Het lijkt er zelfs op of de identiteit van heel Nederland met de oplossing van dit vraagstuk in het geding is. Voor architectuur en stedenbouw zijn dan ook de vraagstukken gelegen in de inbedding van nieuwe werkerreinen in stad en land, meervoudig ruimtegebruik, het omgaan met de grote schaal, hergebruik van bestaande industriële complexen en de realisering van kwalitatief passende terreinen. Dit alles vraagt om een neo-functionalistische houding en de calculerende werkwijze van de ingenieur. Bedrijventerreinen moeten in de planning zowel wat betreft segmentering als uitstraling in een exacte, zelfverzekerde verhouding tot stad, landschap en infrastructuur worden gedacht. Dit kan betekenen dat een bedrijventerein soms kameleontische eigenschappen moet hebben om te 'verdwijnen' in het groen. Op een ander moment kan het juist tot een in het oog springend beeldmerk van de stad worden verheven.

Op bestaande bedrijfscomplexen met een cultuurhistorische waarde, vaak gelegen op strategische plekken in steden, is intelligent hergebruik de opgave. Dit geldt overigens niet alleen voor de bedrijfsgebouwen op zich maar tevens voor de heel eigen stedenbouwkundige ordeningen van deze terreinen. Een mooi voorbeeld daarvan zijn de schuin aflopende 'pleindokken' van de NDSM werven in Amsterdam Noord met zijn adembenemende uitzicht op het centrum van Amsterdam.

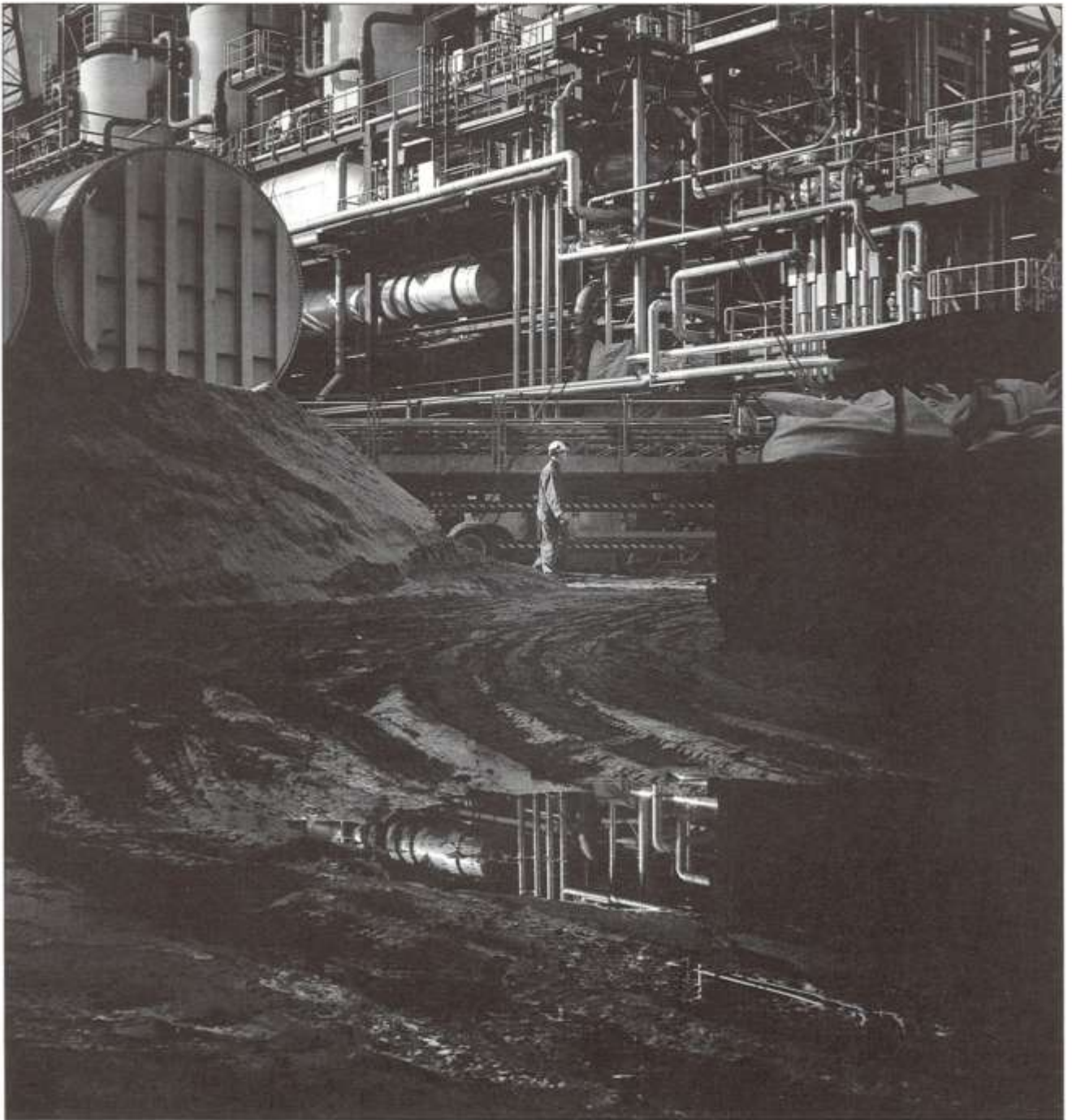
Bij hergebruik van gebouwen kan de functie verschieten, zoals bijvoorbeeld de 'Witte Dame' in Eindhoven naar een culturele bestemming. Maar de opgave van een andersoortige bedrijfsmatige invulling, zoals die van de Van Nelle Fabriek in Rotterdam, is even actueel. Dit soort operaties vergen onveranderlijk een flinke dosis inventiviteit, niet alleen in ontwerpende zin, maar ook voor wat betreft het proces en financiële constructies.

Meervoudig ruimtegebruik heeft op oude en nieuwe bedrijventerreinen topprioriteit. Naast de evidente ruimtewinst hebben compacte bedrijfsconcepten een grote uitstralende werking. Met name voor oude bedrijventerreinen kunnen deze grootschaliger complexen een katalytische werking hebben. Het icoon hiervan, zowel fysiek als voor wat betreft het collectieve proces van totstandkoming, blijft het onvolprezen Groot-handelsgebouw te Rotterdam.<sup>4</sup>

### **Het materiaal 'bigness'**

Bedrijvenlocaties worden op stadsplattegronden aangeduid met aaneengesloten paarse vlekken, die niet bepaald uitnodigen tot het doorkruisen ervan. In het fotoboek *Industrieën*, dat een rijk scala aan werklocaties in beeld brengt, is te zien dat dit vaak ten onrechte is.<sup>5</sup> Wat direct opvalt is dat zij totaal verschillen van andere door mensen aangelegde omgevingen, zoals woonwijken, winkelcentra en parken. Je wordt getroffen door functionaliteit, de grote schaal en anonimiteit. Industrie-complexen worden geheel en al gedomineerd door zakelijkheid, van de ligging in stad en regio tot aan de fabrieksarchitectuur.

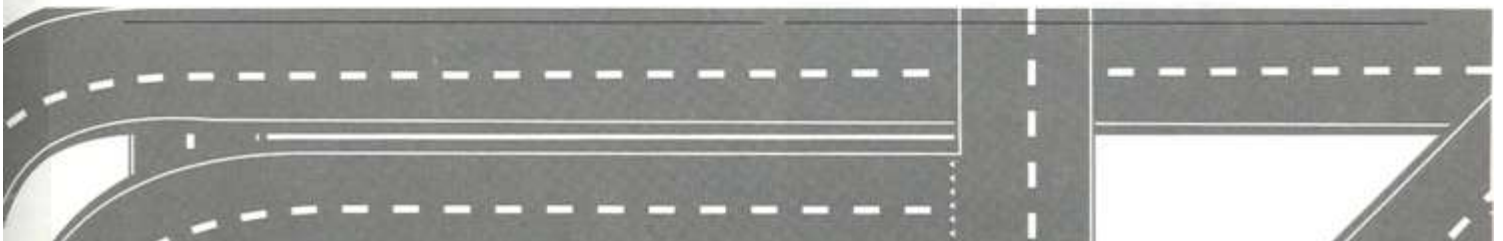
De afmetingen van bedrijfsgebouwen en installaties zijn vaak buitensporig groot. Ter vergelijking: in een productiehal van 100 bij 200 meter, geen uitzondering op een industrieterrein, passen negen Parthenon tempels. We hebben dus te maken met pure 'bigness'. Zijn de culturele betekenis en architectonische verfijning van een Griekse tempel meervoudig en gelaagd, van een veel groter industriegebouw zijn deze doorgaans eenduidig en vlak. Anders dan de indringende foto's in het voornoemde fotoboek, die het hart van de industriële bedrijvigheid van binnen uit tonen, is het gladde en gesloten doosvormige bedrijfsgebouw langs de snelweg – 'Nederland transportland' – het icoon geworden van de anonieme stede-

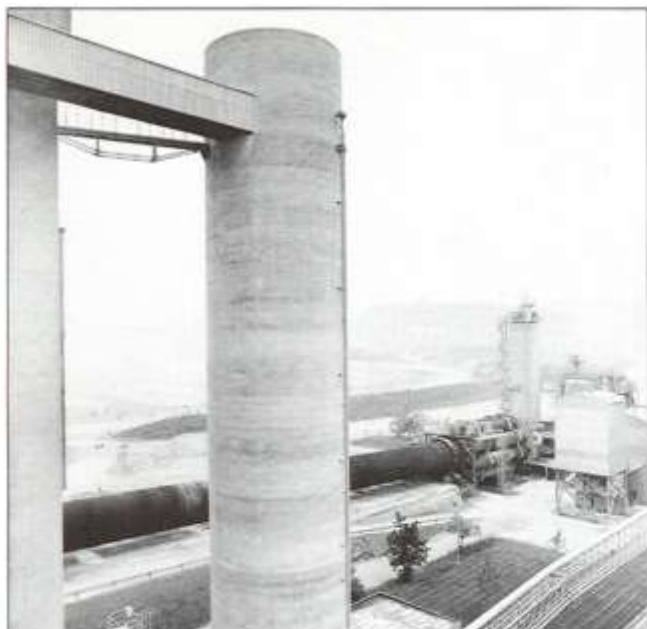


lijke ruimte waar burgers zich tegen afzetten. Voor nieuwe of te herstructureren industrieterreinen is dit 'het materiaal' waarmee bij het ontwerpen moet worden gewerkt. Fabrieks- en dozenarchitectuur kan wel degelijk een fascinerend uitgangspunt vormen voor het trefzeker inrichten van een werkmilieu. Als inspiratiebronnen kunnen allerlei bestaande grootse omgevingen gelden, zoals de antieke tempelcomplexen in Midden-Amerika. Het immense Fuji complex met vijvers aan de Dongense weg te Tilburg en het industriële complex bij Moerdijk zijn de hedendaagse equivalenten van dergelijke meeslepende omgevingen.

#### Het materiaal 'territoriality'

De nadruk op functionaliteit en de extreme maatvoering trekken uiteraard een grote wissel op de inpassing ervan in de omgeving. Dit vergt inventiviteit en durf, want de hoedanigheid van werklandschappen zegt evenveel over een stad als haar centrum, parken of woonwijken. Werklocaties rukken op langs kanalen, snelwegen en spoorbanen en alleen al daarom zal heel bewust en gericht omgegaan moeten worden met de zichtbaarheid ervan. De manier van doen in een stad staat er immers levensgroot op af te lezen. Het aangewezen beeldenarsenaal hiervoor ligt voor het oprapen





in de betreffende steden zelf en niet in verre exotische steden als Las Vegas of Kuala Lumpur. Als we bijvoorbeeld inzoomen op de snelgroeïende Brabantse regio, dan blijkt de diversiteit enorm.

Eindhoven, waar Philips nog altijd sterk vertegenwoordigd is, staat bol van de futuristische vormen, eigen aan laboratoria en geavanceerde productie- en designcentra met een metropool-allure. Een provincie stad als Helmond doet het begrip werklandschap eer aan: er zijn compacte bedrijfscomplexen ontwikkeld op bomenrijke terreinen in harmonie met de omringende bossen. In 's-Hertogenbosch zijn juist de landschappelijke scheidingen tussen de terreinen zo helder en scherp als een bastion. De moderne industriecampus in Tilburg blinkt uit door een combinatie van ongecompliceerde voortvarendheid en speelsheid. Breda's grote industrieën liggen veelal in of aan de spoorzone, die diep door de stad snijdt, en de silo's van suikerfabriek CSM aan de rivier de Mark zijn vanuit het historische centrum goed te zien.

### **Het procesmateriaal**

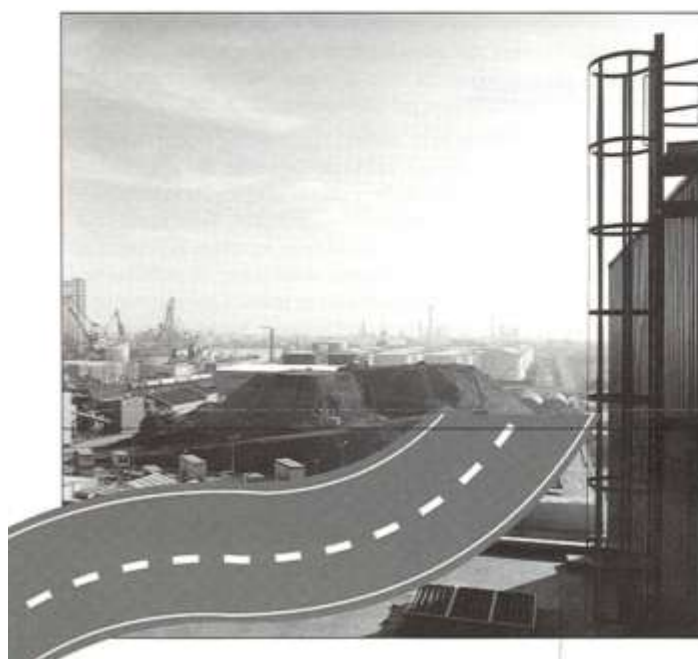
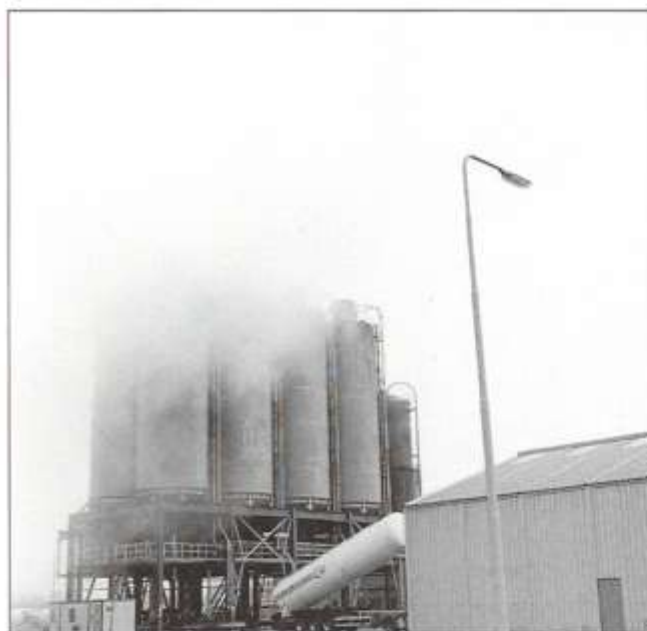
Het kennen van de inherente ordeningsregels van bedrijventerreinen is echter niet voldoende. Ruimtelijke kwaliteit ontstaat immers niet bij toevlslag. Het proces ernaar toe is cruciaal. Ook hierin nemen bedrijventerreinen een heel eigen positie in. Heeft het streven naar ruimtelijke kwaliteit voor een woongebied nog een zekere mate van evidentie, voor een bedrijventerrein ligt dat anders. De opvattingen over kwaliteit die worden gehuldigd door de belangrijkste partijen in dit speelveld, de ondernemers en de overheid, lopen uiteen. Mede daarom pleiten we voor een ingenieurs benadering gebaseerd op feiten. Ambtelijke kwaliteitsmonitorclubs, zich verliezend in het detecteren van alle mogelijke 'probleemeigenaren', schieten hun doel daarentegen totaal voorbij.

Het kwaliteitsperspectief wordt voor de overheid bepaald door multifunctionaliteit, gebundelde terreinen, beschaafde reclame-uitingen, hoogwaardige architectuur, het opnemen van bestaande waardevolle landschappelijke elementen en het bewaren van de identiteit van de plek. Voor het bedrijfsleven daarentegen gaat het eerder om praktische zaken als bereikbaarheid, ruime kavels met de mogelijkheid tot horizontale uitbreiding, rechthoekige bouwvormen, hekwerken om de kavels, optimaal zichtbare reclame en representatie naar klanten.

Ruimtelijke kwaliteit ontstaat alleen wanneer er sprake is van een breed gedragen en integraal kwaliteitsbesef. Dit moet daarom in een gemeenschappelijk proces worden ontwikkeld met een toespitsing op de eigen omgeving. Organisaties kunnen in een dergelijk proces wel degelijk verder kijken dan het eigen belang.

### **Stappen en ontwerphouding**

De weg naar de realisatie van een industriële vestiging kent in het geordende Nederland allerlei formele stappen, zoals het structuurplan, het masterplan, het beeldkwaliteitplan, het beheersplan en het herstructureeringsplan. Het idee dat ruimtelijke kwaliteit alleen aan de orde is in een ultiem beeldkwaliteitplan is een misvatting. Elke planfiguur draagt zijn eigen steen bij aan het bouwwerk dat bedrijventerrein heet. De praktijk van de provinciale streekplannen en de structuurplannen leert dat niet voorbij kan worden gegaan aan de vorming van stedelijke regio's. Het aanleggen van één groot regionaal industrieterrein is uit economisch oogpunt vaak te verkiezen boven vele versnipperde terreinen. Bovendien kunnen in het structuurplan de verschillende ruimtelijke condities van de randen, essentieel voor de ruimtelijke inpassing in stad en land, van de bedrijventerreinen worden aangegeven. Daarbij is ruimtelijke kwaliteit gebaat bij een zo vroeg mogelijk aan de orde stellen van het ruimtelijke aspect, met name in het masterplan. Het masterplan geeft de ordening en de ruimtelijke begrenzingen aan van het bedrijventerrein, getuigt van visie en verwaarloost het beeld niet. In een beeldkwaliteitplan worden de relaties tus-





sen architectuur en stedebouw, dus tussen de gebouwen en de openbare ruimte, nauwkeurig aangegeven. Uit bedrijfsmatig oogpunt is soepel functioneren het alfa en het omega. Een beperkt aantal, vanzelfsprekende spelregels zijn het waarmerk van een goed beeldkwaliteitplan.

Vanwege bovenstaande feiten is het zeker dat de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen niet gebaat is bij het op willekeurige plekken aanbrengen van esthetische accenten en geforceerde vormwil. Die leiden slechts tot onbegrepen navolging en om de aandacht smekende bouwsels. Voor het ruimtelijk vormgeven van bedrijventerreinen moet een neo-functionalistische benadering de grondhouding zijn. Zowel de interne ordening en de hantering van landschappelijke gegevens en de grote schaal vragen daarom. Bovendien kunnen bij een dergelijke houding verschillende invalshoeken, bijvoorbeeld die van ondernemers, afdelingen grondzaken beter op elkaar aangesloten worden. De realisatiekansen van ruimtelijke kwaliteit nemen daardoor toe. Het uitgangspunt is de berekenende werkwijze van de ontwerpende ingenieur, in teamverband met andere disciplines en natuurlijk met verbeeldingskracht. Een stedebouw en architectuur eenzijdig gebaseerd op een concept of esthetiek moet in ieder geval voor bedrijventerreinen worden ingewisseld voor een meer onpersoonlijke ingenieurskunst, waarin de schoonheid wordt toegestaan een eigen, meer onvermoede weg te gaan. Heel soms vragen we ons wel eens af of deze houding alleen nuttig is voor bedrijventerreinen...

1. Het artikel is ondermeer gebaseerd op recent onderzoek. De beide auteurs vervaardigden in opdracht van de provincie en de vijf grote Brabantse gemeenten *Handreiking ruimtelijke kwaliteit bedrijventerreinen* ('s Hertogenbosch, 2001). Hebly Theunissen architecten werkte in 2003 mee aan de Cultuur Historische Effectrapportage (C.H.V.) van de (geïndustrialiseerde) noordelijke IJ-oever te Amsterdam in opdracht van Bureau Monumenten en Archeologie van Amsterdam.
2. Hoewel deze nota, die in concept in 2001 verscheen, waarschijnlijk niet formeel zal worden aangenomen door twee kabinetwisselingen, zijn de daarin vastgelegde denkkaders nog steeds richtinggevend.
3. Pim Fortuyn, *De puinhopen van acht jaar paars*, Rotterdam, 2002, p.119-123.
4. Vijftig jaar na de oplevering is het door Maaskant ontworpen Groot Handelsgebouw levender dan ooit. Zie: *Groot Handelsgebouw 1948-2003*, Uitgeverij Duo Duo, Rotterdam 2003.
5. Aad Speksnijder (samenstelling en redactie), Jeroen Hoffman en Maurits Giessen (fotografie), *Industrieën*, Uitgeverij Duo Duo, Rotterdam 2004, ISBN 90-72971-77-9

*Cees Boekraad is onderzoeker en publicist. Arjan Hebly is architect, onderzoeker en partner in bureau Hebly Theunissen te Delft. Ze werken samen in het onderzoeksbureau Architecture Research Institute te Delft*

