

# Karina Czapiewska: ‘Bouwen op het water draagt bij aan oplossing voor de woningnood’

Karina Czapiewska, medeoprichter en directeur van Blue21, onderzoekt de mogelijkheden van bouwen op het water. Ze was een van de initiatiefnemers van het Drijvend Paviljoen in de Rijnhaven in Rotterdam. En nu werkt ze vooral aan grote projecten op het gebied van drijvende verstedelijking.

## NIEUWS LOOPBAAN

WONINGENTOPSTORYPERSONALIAINSTAGRAMCARRIÈRE

Eerste publicatie 12:15Laatst gewijzigd 15:59



Karina Czapiewska: ‘De vergunningen waren misschien wel de grootste uitdaging van het project Drijvend Paviljoen.’ Foto: Jannike Huisman

Vroeger had Karina Czapiewska al affiniteit met gebouwen en interesse in water was er ook altijd al. ‘In Nederland zie je overal water om je heen, soms op onmogelijke plekken. We woonden in de polder en als je dan op de dijk liep, lagen alle huizen veel lager dan de vaart. Dat sprak tot mijn verbeelding: wat als je die dijken niet zou hebben? Tijdens mijn studie heb ik deze twee dingen kunnen koppelen tot wonen op het water. Niet alleen een woning, maar echt een hele stad.’

## Bouwen op het water is niet iets wat de meeste mensen kiezen...

‘Ik houd wel van een uitdaging, dat moet ook wel met een eigen bedrijf. Iedereen in ons team is heel creatief en heeft een rijke verbeelding. We zitten in een niche waar nog heel weinig gebeurt. Dat heeft voor- en nadelen. Je bent vaak de eerste, dus je hebt geen concurrenten, maar er is ook nog niet veel overtuiging dat het kan. Er moet dus eerst een heel traject aan vooraf gaan, voordat de opdrachtgever het aandurft.’

## Aan welke projecten werk je op het moment?

‘Ik houd me vooral bezig met grote projecten op het gebied van drijvende verstedelijking. Vaak gaat het over projecten voor honderden of duizenden bewoners, verspreid over de hele wereld. Zo zijn we bijvoorbeeld actief in Colombia, Maleisië, Japan en Finland-Estland. Vaak werken we met klanten voor een langere periode aan hele grote ontwikkelingen. Een idee dat nu in de startblokken staat, is een drijvende stedelijke ontwikkeling tussen Estland en Finland. Door de private sector wordt er een tunnel gebouwd en daarlangs komen verschillende eilandenrijken. Enkele daarvan worden drijvend.’

‘De visie voor dit gebied berust op het creëren van de zogeheten Finest Bay Area: een internationaal gebied waar educatie, ondernemerschap en bedrijvigheid elkaar ontmoeten op het gebied van innovatie en techniek. De Verenigde Staten hebben al hun Bay Area, in San Francisco, en de Finse ondernemers willen hier de Europese Bay Area van maken.’

‘De verwachting is dat de tunnel in 2024 wordt opgeleverd en dan willen wij daar op z’n minst een eiland hebben liggen. Zo’n eiland is voor ongeveer duizend bewoners, dus dan spreek je over 60.000 tot 80.000 m<sup>2</sup>, afhankelijk van de hoeveelheid laag- of hoogbouw. Het mooie aan deze vorm van bouwen is dat je op verschillende plekken kunt maken en het daarna op een plek in elkaar kunt zetten. Daarmee bespaar je veel tijd.’

## Je werkt aan veel bijzondere projecten; wat zie jij als het grootste succes in je carrière?

‘Een van mijn grootste successen is dat ik nog elke dag geniet van mijn werk. Het gros van wat ik doe, vind ik heel gaaf. Dat zie ik als een persoonlijk succes. Bouwtechnisch gezien is [het Drijvend Paviljoen in de Rijnhaven](#) een van de grootste successen. Als groep jonge twintigers hebben we het destijds voor elkaar gekregen om het idee te initiëren en het aan de man te brengen. We zijn bij alle fases betrokken geweest, van initiatief tot oplevering en nu zelfs in de nazorg. Dat is heel bijzonder.’

‘Het paviljoen is in een snelkookpan gerealiseerd. Van idee tot realisatie besloeg ongeveer een jaar. Voor een innovatief project is dat behoorlijk snel. We wilden het afhebben voor de Expo van 2010, dus daarom zat er veel haast achter. Dat betekende wel dat we snel keuzes moesten maken en soms concessies moesten doen.’

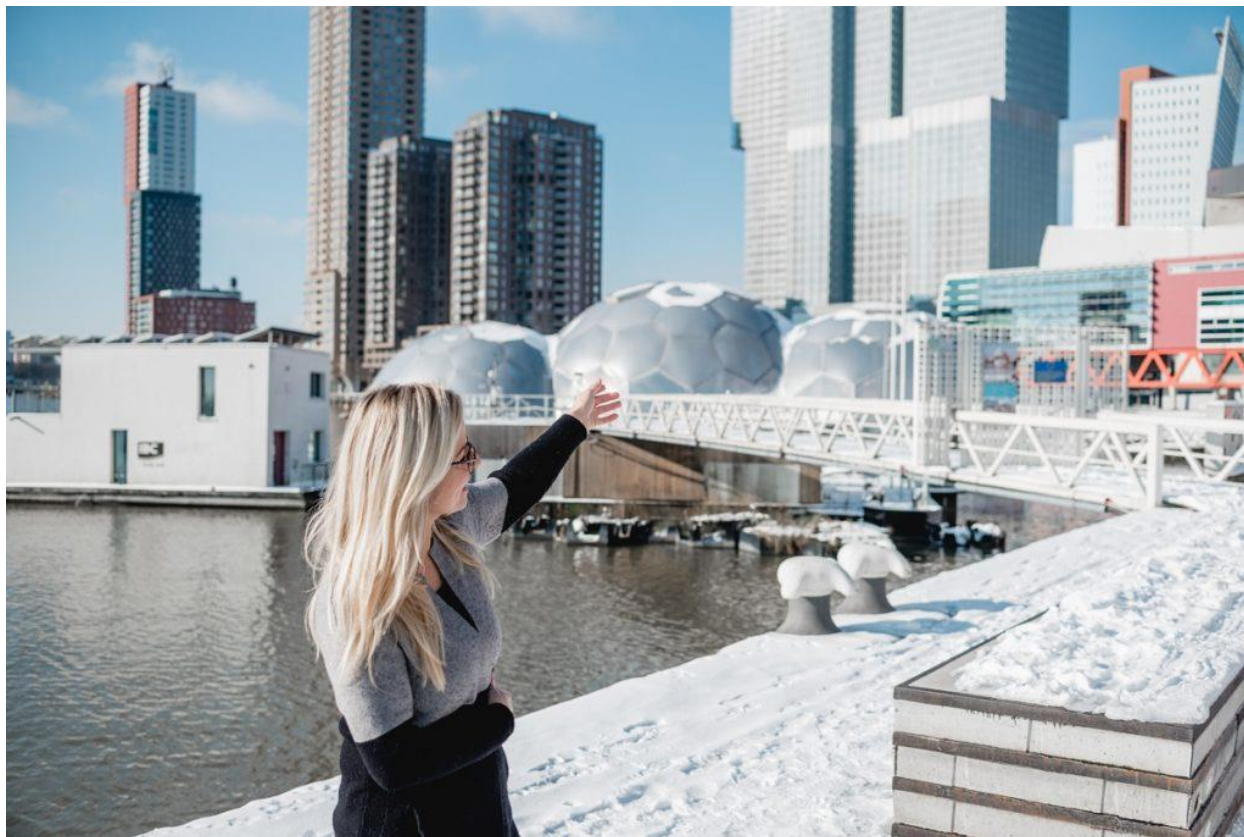
## Wat was de grootste uitdaging van het project?

‘De vergunningen waren misschien wel de grootste uitdaging van het project. Er was nog nooit een drijvend evenementengebouw in de Rijnhaven geplaatst. Uiteindelijk zijn we eruit gekomen door het als pilotlocatie te bestempelen. Ons vergunningsstelsel is nog niet helemaal klaar voor dynamische verstedelijking, maar de laatste jaren is dat behoorlijk bijgetrokken.’

‘Het idee achter het Drijvend Paviljoen was om de spits af te bijten voor drijvende verstedelijking in Rotterdam. Dit project zou als etalage fungeren, waar iedereen er kennis mee kon maken. Het was bedoeld voor Rotterdammers en geïnteresseerden uit de rest van Nederland en uit het buitenland.’

‘Er zijn intussen al ontzettend veel delegaties uit het buitenland in Rotterdam geweest om te kijken hoe wij het hier hebben gedaan: bouwen op het water, groene daken, de waterpleinen. Rotterdam heeft aan de ene kant een uitdaging met de vervuiling van de havens, maar aan de andere kant zijn ze heel innovatief. Je kunt hier veel makkelijker een innovatie implementeren dan in andere steden, is onze ervaring.’

‘Toen dit paviljoen werd gebouwd, was het plan om het uit te breiden met andere drijvende platforms: [een park](#), een drijvend zwembad, een plein voor festivalletjes. Maar toen kwam de financiële crisis en stond het bij niemand meer op de agenda. Toen is het bij een gebouw gebleven. Dus ik ben wel blij dat [het drijvende kantoor hier nu ook komt](#) en ik hoop dat er over een aantal jaar meer drijvende structuren bij komen.’



Karina Czapiewska voor het Drijvend Paviljoen in de Rijnhaven in Rotterdam. ‘Ik ben blij dat het drijvend kantoor er nu ook komt en hoop dat er over een aantal jaar meer drijvende structuren bij komen.’ Foto: Jannike Huisman

## Hoe zie jij de toekomst van de Rijnhaven voor je?

‘Ik zou graag zien dat er veel meer interactie komt tussen land en water. Dankzij het nieuwe object, het Drijvend Kantoor, dat hier in de Rijnhaven ligt, worden mensen hopelijk meer naar het water getrokken. De scheepvaart is nu weg in de Rijnhaven en je hebt hier mensen wonen met uitzicht op het water.’

‘Het zou hartstikke leuk zijn als je hier watergerelateerde evenementen kunt organiseren. Bijvoorbeeld een waterpark met opblaasbare figuren, drijvende restaurantjes waar je wat kunt drinken en hier en daar wat groen op het water waar je met een boek kunt liggen. Het zou mooi zijn als het echt een onderdeel wordt van de stad en dat het mensen op het water trekt én verbinding maakt met de overkant: Katendrecht. De fietsbrug heeft daar al veel aan toegevoegd. Er is nu nog geen recreatie, maar we hebben zoveel water in Rotterdam en we kunnen dat beschikbaar maken. Je kunt hier veel doen voor de buurt en je kunt er een plek van maken waar iedereen naartoe wil.’

## En de Maashaven?

‘De Maashaven vind ik geschikter voor grootschalige verstedelijking, zoals appartementencomplexen op het water of rijtjeswoningen op het water, zodat je het uitzicht houdt.’

## Bouwen op het water klinkt leuk, maar hoe zorg je voor financiële draagkracht? En dat het levensvatbaar is?

‘Om woningen te maken op bestaand water, in Nederland, ben je iets duurder uit. Tenzij je dat water moet weghalen of een wateropgave hebt om te realiseren in de wijk, is het 5 à 10 procent duurder om drijvende gebouwen te maken dan op het land. Je moet bijvoorbeeld bruggen en meerpalen aanleggen.’

‘Maar als je dat vergelijkt met plekken waar nieuw land wordt gecreëerd door bijvoorbeeld land opspuiten dan ziet het sommetje er ineens heel anders uit. Dan wordt drijven veel aantrekkelijker, zeker naarmate de zeebodem dieper wordt. Hoe meer zand je moet aanbrengen, hoe groter de ecologische impact en hoe meer het kost.’

‘De Nederlandse kust is niet zo diep, dus dan moet je vooral naar de ecologie kijken. Maar er zijn veel landen die een steile zeebodem hebben. Daar moet je tonnen aan zand en bedijking neerleggen om daar land te maken en dan nog ben je kwetsbaar voor klimaatverandering en de zeespiegelstijging. Drijven is daar een duurzaam alternatief.’

## Je had het eerder over appartementen in de Maashaven, hoe zou dat dan financieel uitkunnen?

‘Dat is vooral interessant qua grondprijs, want die is duur. Met de gemeente kun je het erover hebben, wat heb je ervoor over en hoe groot is de noodzaak? Een stad als Amsterdam, waar de woningnood nog hoger is, leent zich bij uitstek voor drijvende woningen. Amsterdam heeft ontzettend veel water, vooral in het noorden.’

‘Om aan de woningnood tegemoet te komen, kun je woningen of appartementen realiseren op grotere platforms. Het water is heel weinig waard en als de gemeente besluit om de grond aan te winnen, zijn ze ook veel geld kwijt. Met drijvend bouwen ben je een deel van die kosten kwijt. Bovendien zorgt het voor minder overlast voor de omgeving, omdat je het op een andere plek kunt bouwen.’

**‘In Nederland wordt vaak nog heel traditioneel gebouwd, heel langzaam’**



## Zie je woningen op het water als oplossing voor de -woningnood?

Niet als dé oplossing, maar wel als een bijdrage daaraan. [Voor Amsterdam kan drijvend bouwen](#) een kortetermijnoplossing zijn, voor woningen in de middensector. Andere plekken waar we bezig zijn, zoals Hongkong, hebben echt een ruimtetekort. Daar is een enorm wateroppervlak en in Hongkong overweegt men om grootschalige, betaalbare woningen te maken op het water. Vooral de startende en jonge mensen kunnen daar geen huis vinden. Soms zitten ze daar met veel mensen in een heel klein hokje, dat kan echt niet. We zijn daar nu aan het kijken hoe we een deel van het water kunnen vullen met drijvende platforms voor die doelgroep.’

## Welke kansen zie je voor de Nederlandse vastgoedsector?

‘We bouwen in Nederland structureel veel te weinig. De bouw kan wel wat innovatie gebruiken. Er wordt vaak nog heel traditioneel gebouwd, heel langzaam. Als je kijkt naar andere landen, dan kan er veel in een korte tijd, maar hier krijgen we het niet voor elkaar. We houden in Nederland veel rekening met alles, bijvoorbeeld fijnstof, uitstoot van stikstof of overlast. Als je die drie dingen kunt voorkomen en het neerzetten van woningen meer als een industrieel traject ziet, dan kun je veel snelheid winnen.’

‘In Amsterdam of in Rotterdam kun je bijvoorbeeld de woningen in een scheepswerf bouwen, niemand heeft er last van. Je maakt het daar en vaart het daarna naar de plek waar het moet komen. Je hebt in zo’n beschermde productie-omgeving geen invloeden van het weer, je kunt alles op elkaar afstemmen en veel realiseren op een plek. Hierdoor kunnen ook het vergunningstraject en de bouw worden versneld.’

### **Karina Czapiewska, medeoprichter en directeur van Blue21**

[Czapiewska](#) studeerde bouwkunde aan de Technische Universiteit in Delft. Tijdens haar studie begon ze het bedrijf DeltaSync, samen met Rutger de Graaf en Bart Roeffen. De drie ontmoetten elkaar via een studentengroep en schreven zich in voor een prijsvraag: ‘Delta’s in times of climate change’. Met hun idee voor een drijvende stad tussen Amsterdam en Almere wonnen ze de eerste prijs. Daarna kwam er nog een grote kans op hun pad, tijdens de expo 2010 in Shanghai, en daarbij kregen ze de burgemeester van Rotterdam aan boord. Hieruit ontstond het Drijvende Paviljoen in de Rijnhaven. De focus verschoof na een aantal jaren richting drijvende steden en zo ontstond Blue21. Czapiewska is nog steeds directeur van Blue21.

Source link: <https://www.vastgoedmarkt.nl/loopbaan/nieuws/2021/02/karina-czapiewska-bouwen-op-het-water-draagt-bij-aan-oplossing-voor-de-woningnood-101161372>