

Blue21: 'Onze toekomst is op het water'

09-03-2020 11:47



VJ sprak met Karina Czapiewska, één van de drie oprichters van Blue21. Een bedrijf dat wonen en werken op zee mogelijk wil gaan maken. Hoe zijn zij hierop gekomen en wanneer verwachten zij dat mensen daadwerkelijk op zee kunnen wonen?

Tijdens haar studie Bouwkunde aan de TU Delft komt Czapiewska, via het universitair Duurzaamheidsnetwerk, in contact met medestudenten Rutger de Graaf en Bart Roeffen. Samen besloten zij in 2006 met hun idee voor een drijvende stad mee te doen aan de prijsvraag van een ingenieursbureau. Deze overwinning legde het trio geen windeieren.

Uiteindelijk hebben zij in de Rotterdamse Rijnhaven hun ontwerp mogen realiseren (afbeelding). Hierdoor ontstond grote interesse vanuit binnen- als buitenland, maar de drie studenten vonden zich al snel meer een consultancybureau worden terwijl zij zich liever wilden bezighouden met meer complexe materie. Zoals bouwen op zee.



Meer uitdaging

Czapiewska zegt hierover: "Bouwen op binnenwateren gebeurt al heel lang. Woonarken werden watervilla's en wij bouwden in de Rotterdamse binnenhaven net iets groters maar het verschilt wezenlijk niet veel van elkaar. En ook op de Amsterdamse wijk IJburg is veel gebouwd op water. Wij zochten naar meer uitdaging. Mede dankzij de crisis hebben we onze ambities herontdekt. Jarenlang hebben wij ons op intensief onderzoek gestort, kijkend naar de combinatie tussen bouwen op het land met de maritieme wereld te verkennen en uit te diepen en zijn wij vijf jaar geleden uiteindelijk gestart met Blue21, een bedrijf met een visie dat bouwen op zee mogelijk moet gaan maken."

Internationale interesse

Hoewel er op dit moment nog druk getest wordt met de pontons waarmee Blue21 letterlijk de zeeën willen veroveren, is er al grote internationale interesse in deze manier van bouwen. "Er zijn wereldwijd enorm veel grote en dichtbevolkte havensteden die graag zouden willen uitbreiden maar daarin worden beperkt. Neem bijvoorbeeld Japan. De steden aan zee daar zijn omringd door bergen, dus uitbreiden is nagenoeg onmogelijk. Het is eenvoudiger om te bouwen in zee dan een berg uit te hakken."

Tsunami's

Maar Japan kampt soms ook met uitdagingen zoals cyclonen en tsunami's? "Onze pontons worden nu op schaalgrootte uitgebreid getest op dit soort omstandigheden bij Marin, het Maritime Research Institute Netherlands in Wageningen," zegt Czapiewska. Ook de effecten van Tsunami's worden hierbij meegenomen. In principe hebben de meeste tsunami's op drijvende objecten maar weinig invloed en uiten deze zich al een tijdelijke ophoging van het water met aardig wat stroomkracht. Pas wanneer deze golven dicht bij de kust komen gaan ze ophogen en voor schade zorgen. "Wij willen op de drijvende stad delen juist een veiligere plek bieden dan op het land. Ditzelfde willen wij ook bereiken voor cyclonen."

Verenigde Naties

"De intrinsieke motivatie van Blue21 is dat het met deze nieuwe bouwmethode in alles wil bijdragen aan de verbetering van de huidige manier van bouwen. Daarbij dus ook rekening houdend met de ecologie en duurzaamheid," legt de mede-oprichtster uit aan VJ. Een bijkomend voordeel van bouwen op zee is dat er gewerkt kan worden met een wit canvas. Er hoeft geen rekening te worden gehouden met bestaande bouw of infrastructuur. "Wij zijn ook erg blij dat het onderdeel Habitat van de Verenigde Naties bouwen op zee als een

speerpunt op de agenda heeft gezet. Dit helpt ons om onze visie wereldwijd te delen.”

‘Schiphol-Light in zee’

In Nederland wordt al enkele jaren gesproken over een uitbreiding van de nationale luchthaven Schiphol in zee. Hoe kijkt men daar bij Blue21 naar? “Het is zeker mogelijk dat er een ‘Schiphol-Light’ versie vlak voor de Nederlandse kust gebouwd kan worden. Maar persoonlijk zou ik het dusdanig ver uit de kust bouwen dat het uitzicht van de kustbewoners en -bezoekers niet wordt vervuild.” Czapiewska durft zelfs nog een stap verder te gaan en zegt: “Maar als je het mij vraagt zou Schiphol het best in zijn totaliteit kunnen worden verplaatst naar zee. Hierdoor wordt de geluidsoverlast rondom de luchthaven opgelost en kan de vrijgekomen grond goed worden gebruikt voor huizenbouw rondom Amsterdam.

Op de vraag of het technisch mogelijk is om de Noordzee tot aan Engeland vol te bouwen antwoordt Czapiewska dat dit mogelijk is. “Maar je moet je afvragen of het ook financieel- en politiek verantwoord is.”

Waar staat Blue21 nu?

Momenteel heeft het bedrijf voldoende funding opgehaald om hun concept uitgebreid te testen en vervolgens door te rekenen. Dit gebeurt bij het eerdergenoemde Maritme Research Institute in Wageningen.

Wanneer de testperiode met positief resultaat wordt afgesloten is er pro-investment funding nodig om daadwerkelijk projecten te gaan ontwikkelen. “Het rendement op drijvend vastgoed is hoger dan gebruikelijk, omdat de bouwgrond ‘complexer’ maar daarmee wel goedkoper is,” laat Czapiewska weten. Er zijn immers maar weinig bedrijven die waarde kunnen toevoegen aan een stukje zee. “We zijn met meerdere projecten bezig waarbij vastgoed ontwikkeld gaat worden zoals; hotel resorts, kantoorpanden en appartementencomplexen.”

Naar alle waarschijnlijkheid zullen de eerste drijvende steden van Blue21 in Azië of Midden-Amerika worden gebouwd. Huizen bouwen in de onstuimige Noordzee ligt helaas iets minder voor de hand.

Vastgoedjournaal blijft hen volgen.

Sandra Lissenberg