

Verslag Studiereis Japan

16 november-24 november 2007

Gemeente Tilburg
Vereniging Tilburg/Minamiashigara

AANLEIDING

In Tilburg wordt het gebied aan weerszijden van het spoor herontwikkeld. Dit gebied, ook wel bekend onder de naam de Spoorzone, moet het nieuwe Tilburg van de toekomst worden. Hier moet een stuk stad ontstaan met een geheel eigen karakter en een grote diversiteit aan functies en gebouwen. Verrassend en vernieuwend zijn daarbij de sleutelbegrippen. De uitdaging waar Tilburg nu voor staat is om deze ambities ruimtelijk te gaan invullen. Hiervoor wil de gemeente inspiratie opdoen en lering trekken uit soortgelijke projecten in binnen –en buitenland. Vanuit dit oogpunt is door de Vereniging Tilburg/Minamiashigara een studiereis naar Japan georganiseerd. Het thema van de reis was 'stedelijke vernieuwing en meervoudig ruimtegebruik' waarbij de focus lag op spoorzones.

Waarom Japan?

Japan en dan met name Tokio kan terugkijken op een lange traditie op het gebied van stationsontwikkelingen. Al sinds het begin van de vorige eeuw gaat de ontwikkeling van spoor en stad er hand in hand. Stations zijn er uitgegroeid tot levendige multifunctionele centra waar iedere dag honderdduizenden mensen samenkomen. Er is niet één centrum in Tokyo, maar er zijn meerdere subcentra die allen, niet geheel toevallig, rondom stations zijn gelegen. In Nederland is er nog altijd een tweedeling te maken tussen het centrum en het station. Meest duidelijk is dit af te lezen aan de afstand die er bestaat tussen het station en het centrum. In Tokio is deze tweedeling niet aanwezig. Het station is er hét centrum waaromheen de meeste commerciële en entertainment functies zijn te vinden. Dit maakt Tokio, gezien de ambities die Tilburg heeft, een interessante case om van te leren. Uiteraard moet hierbij niet uit het oog worden verloren dat de ontwikkelingen in Tokio van een geheel andere aard zijn dan die in Tilburg. Centraal Tokio telt zo'n 8 miljoen inwoners terwijl Tilburg er 'slechts' 200.000 telt. Ondanks deze verschillen in schaal valt er wel degelijk wat te leren van Tokio. De leerpunten liggen niet zozeer in de omvang en intensiteit van het ruimtelijke programma, maar juist in de wijze waarop in Tokio gebieden, en dan met name spoorzones, worden herontwikkeld.

Na een introductie-avond in oktober waarin het programma uit de doeken werd gedaan en er een inleiding werd gegeven op de planning in Tokio, was het midden november zover. Met een delegatie van 16 personen bestaande uit een afvaardiging van de gemeente en andere betrokkenen werd een bezoek gebracht aan Japan. In vijf dagen werden bezoeken gebracht aan de nationale en lokale overheid, een private railontwikkelaar en een projectontwikkelaar. Daarnaast zijn er diverse projecten bezocht. Voorafgaand aan het officiële programma in Tokio is een uitstapje naar Kyoto gemaakt.

Inhoudelijk is de reis voorbereid door Paul Chorus in samenwerking met het Michiel de Lijster en Rob Stroeks van het Technisch Wetenschappelijk Attaché van de Nederlandse ambassade in Tokio. De verdere organisatie van de reis was in handen van Peter van Mierlo en Yasuko Zetteler-Nagano beiden van de Vereniging Tilburg/Minamiashigara waarbij eerstgenoemde optrad als delegatieleider van de reis.

Dit verslag geeft een impressie van de studiereis naar Japan. De verdere inhoudelijke opzet van het programma en de lijst van deelnemers zijn apart opgenomen in bijlage 1 en 2.

KYOTO

Na een lange reis met een heerlijk Japans welkomstdiner in ons hotel was het op zondag weer vroeg opstaan, want een reis naar Kyoto stond op het programma. Per *shinkansen*, de Japanse hogesnelheidstrein, reisden we af naar de voormalige keizerlijke hoofdstad van Japan. Eenmaal aangekomen stond in de ochtend een rondleiding door het station van Kyoto op het programma. Kyoto Station is in de jaren negentig drastisch vernieuwd. Het nieuwe stationsgebouw dat in 1997 werd opgeleverd riep nogal wat kritiek op bij de plaatselijke bevolking. Het gebouw zou veel te modern zijn en niet passen in het traditionele landschap van Kyoto. Daarnaast vormt het gebouw een grote barrière in de stad tussen het "oude Kyoto" ten zuiden van het station en het "moderne Kyoto" ten noorden van het station. Het stationsgebouw is 70 meter hoog en van oost naar west 470 meter lang

en heeft een totaal vloeroppervlak van 238.000 vierkante meter. Het station is hoger dan de 60 meter die volgens de zonering is toegestaan. Ter compensatie hiervan werden er extra eisen aan de architectuur van het gebouw gesteld. In het stationsgebouw zelf zijn diverse functies ondergebracht zoals een hotel, theater, museum, restaurants en boven- en ondergronds diverse winkels. De winkels vormen echter wel een bedreiging voor het bestaande ondergrondse winkelcentrum nabij het station. Het nieuwe stationsgebouw is eigendom van Japan Railways West, dat een van de zeven bedrijven is die na de opsplitsing van de Japan National Railways zijn ontstaan. Voor het ontwerp van het nieuwe stationsgebouw werd een prijsvraag uitgeschreven die uiteindelijk gewonnen werd door de architect Hiroshi Hara.

Het station werd herbouwd ter gelegenheid van het 1200-jarig bestaan van de stad Kyoto. De reden dat het zo'n enorm gebouw is geworden, na Nagoya het grootste stationsgebouw van Japan, is dat JR West meer klanten uit de regio wil trekken. Dit zijn klanten die niet alleen naar Kyoto station reizen om er in-, uit- of over te stappen, maar ook klanten die er specifiek komen om te winkelen, dineren of om uit te gaan. In die laatste opzet lijkt JR West redelijk te zijn geslaagd. Kyoto Station is naast een transferplek een aantrekkelijke verblijfsplek geworden waar naast de vele functies de publieke ruimte ook nadrukkelijk uitnodigt tot een langer verblijf. Alleen moet het dan wel niet regenen en waaien....

Na de lunch in een traditioneel restaurant te hebben genoten, zijn we met een georganiseerde bustour het oude Kyoto gaan bezoeken. Drie verschillende tempels hebben we daarbij aangedaan die ons een aardig beeld hebben gegeven van de Japanse cultuur. Natuurlijk mochten daarbij de foto's van *Maiko's*, geisha's in opleiding, niet ontbreken. In de avond vertrokken we weer moe maar voldaan per hogesnelheidstrein richting Tokio.

MINISTERIE VAN LAND, INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT

Op maandag 19 november begon het officiële programma met een bezoek in de ochtend aan het Ministerie van Land, Infrastructuur and Transport (MLIT). Dit Ministerie is ontstaan in 2001 uit een samenvoeging van het Ministerie van Construction, het Ministerie van Transport en de National Land Agency. Kortom, in Japan zijn de ministeries van VROM en V&W samengevoegd!

Bij het MLIT kregen we een presentatie over het stedelijk vernieuwingsbeleid ook wel 'urban renaissance policy' genoemd. Naar aanleiding van de aanhoudende sociaal-economische problemen waarmee Japan geconfronteerd werd sinds het uiteenspatten van de zeepbel economie begin jaren negentig, werd in 2001 door het kabinet het zogenaamde Urban renaissance headquarters opgericht. Deze had als taak om actief de stedelijke vernieuwing in Tokyo en andere steden te bevorderen. Het kabinet wees daartoe vanaf 2002 een aantal gebieden aan waarvan de stedelijke vernieuwing tot topprioriteit werd bestempeld. Deze gebieden worden *Urban renaissance urgent development areas* of kortweg *urban priority areas* genoemd. In totaal zijn er 63 van zulke gebieden aangewezen in Japan waarvan 8 in Tokio. Interessant is dat het overgrote deel van deze gebieden rondom stations ligt. In een *urban priority area* wil de nationale overheid private investeringen stimuleren. Dit doet ze op twee verschillende manieren:

- a) Ten eerste komt een private ontwikkelaar in aanmerking voor belastingvoordelen en financiële steun wanneer deze in stedelijke vernieuwing investeert. Voorwaarde is echter wel dat het plan eerst moet zijn goedgekeurd door de minister van Land, Infrastructuur & Transport. Daarna is het bijvoorbeeld mogelijk om een interestvrije lening af te sluiten, financiële steun te krijgen voor de aanleg van publieke infrastructuur of financiële hulp te krijgen bij het opzetten van een project.
- b) Tegelijkertijd mag een private ontwikkelaar een projectvoorstel indienen dat afwijkt van de bestaande grondgebruiksregulering. Voorwaarde is wel dat 2/3 van de betrokken grondeigenaren hiermee instemt en dat het gebied minimaal 0.5 hectare groot is. Binnen 6 maanden moet de prefecturale overheid, te vergelijken met de provincie in Nederland, hierover uitsluitel geven. Een gebied waar deze uitzonderingsregeling geldt wordt aangeduid met *special urban renaissance district*. Deze zones kunnen alleen binnen een *urban priority area* worden aangewezen en worden getoetst aan de richtlijnen die voor het gehele gebied zijn opgesteld. In Tokio bestaan er tot nu toe 6 van dergelijke gebieden.

Figuur 2 Raamwerk van het nationaal stedelijk vernieuwingsbeleid

Het stedelijk vernieuwingsbeleid was in eerste instantie vijf jaar geldig, maar is door het kabinet met nog eens vijf jaar verlengd.

De invloed van de bevolking is zeer beperkt, aangezien dit beleid geen inspraakmogelijkheden kent. Wel heeft de projectontwikkelaar voor het indienen van het plan de goedkeuring nodig van de betrokken grondeigenaren. Omwonenden die buiten het plangebied wonen vallen buiten de inspraak. Vandaar dat het ook mogelijk is voor de overheid om binnen 6 maanden uitsluitel te geven over een plan. Voor een projectontwikkelaar biedt dit de nodige zekerheid, terwijl het voor omwonenden vaak afwachten is op wat er komen gaat.

TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT

In de middag werd een bezoek gebracht aan de Tokyo Metropolitan Government (TMG). In Japan bestaat de lokale overheid uit twee lagen, te weten de prefectuur en de gemeenten. De Tokyo Metropolitan Government behoort tot de eerste groep en is het beste te vergelijken met een centraal stadsbestuur als dat van Amsterdam. De TMG houdt zich bezig met de grootstedelijke projecten, terwijl de gemeenten betrokken zijn bij de kleinschaligere lokale projecten. Er zijn in Japan diverse typen gemeenten. Zo heb je de "cities", "villages", "towns" en in het geval van Tokio ook nog de "wards". Tokio bestaat uit 23 wards die onafhankelijk zijn en dezelfde bevoegdheden hebben als een gemeente. Samen vormen ze het meest bevolkte deel van Tokio dat met zijn 8 miljoen inwoners ook wel wordt aangeduid als centraal Tokio. De wards zijn in Nederland te vergelijken met de stadsdelenstructuur in Amsterdam, maar zijn qua inwoneraantal veel groter. Overigens, kent Japan geen regionale overheid. Regionale plannen worden wel gemaakt, maar dan door de nationale overheid.

Figuur 2 Bestuursstructuur Japan

Bij de TMG kregen we een presentatie over hun stedelijke herontwikkelingsprojecten. In Tokio, maar ook in andere grote steden, zijn er nog diverse dichtbebouwde laagbouwwijken te vinden die grotendeels uit houten huizen bestaan. De huizen zijn hier zo dicht op elkaar gebouwd dat er nauwelijks ruimte is voor groen en infrastructuur. Wegen zijn er zo smal, vaak nog geen 3 meter breed, dat de hulpdiensten in het geval zich er een ramp voordoet er niet kunnen komen. Daarnaast is er een gebrek aan publieke ruimten die als schuilplaats kunnen dienen voor het geval een aardbeving optreedt. De TMG wil deze wijken veiliger en efficiënter inrichten door deze te herontwikkelen. Hiervoor gebruikt ze de zogenaamde "urban redevelopment methode". Centraal in deze methode staat dat alle gebruikers van het gebied (grond- en gebouweigenaren en huurders) hun bestaande rechten opgeven en na de herontwikkeling van het gebied een nieuw recht hiervoor terugkrijgen.

In de nieuwe situatie zijn de oude houten huisjes gesloopt en vervangen door middelhoogbouw met groen en een adequate infrastructuur. Bij de overheid is er nauwelijks aandacht voor het behoud van deze in onze ogen monumentale wijken. Functionaliteit, dat wil zeggen veilig en efficiënt ruimtegebruik, staan bij de overheid voorop.

In het herontwikkelingsplan wordt standaard uitgegaan van het realiseren van een aantal extra verdiepingen. Deze worden verkocht om hiermee de gemaakte projectkosten te kunnen dekken. Daarnaast bestaat er zowel vanuit de gemeente als het rijk subsidiemogelijkheden. Bij een stedelijk herontwikkelingsproject werkt de Tokyo Metropolitan Government nauw samen met de belanghebbenden, de ward en de ontwikkelaar.

Een stedelijk herontwikkelingsproject kent een lange doorlooptijd. De meeste tijd zit hem in het meekrijgen van de gebruikers van het gebied. Omdat Japan, vanwege negatieve ervaringen uit het verleden, onteigening niet toepast, kan het soms wel 17 jaar duren voordat er voldoende basis is om met een plan te beginnen. De bouwtijd is echter wel kort.

Opvallend is dat de herhuisvesting van de bewoners niet wordt gecoördineerd door de gemeente. Over het algemeen keert 40% terug nadat het project gerealiseerd is. Van de overige 60% is onbekend waar deze naar toe gaan!

BEWONERSVERENIGING SHIODOME

In de namiddag vond er tot slot een bezoek plaats aan de bewonersvereniging in Shiodome. Door de voorzitter van de bewonersvereniging werden we rondgeleid door het gebied. Shiodome is een voormalig rangeerterrein dat toen het overbodig werd eind jaren tachtig werd herontwikkeld. Op één gebouw na, is het gehele gebied herontwikkeld. Shiodome is een voorbeeld van een multifunctionele gebiedsontwikkeling. Op een oppervlak van zo'n 31 hectare zijn kantoren, winkels, hotels, een museum en woningen gerealiseerd. Het rangeerterrein van Shiodome is een van de gebieden die na de privatisering van Japan National Railways (JNR) is verkocht om hiermee een deel van de opgebouwde schuldenlast mee af te lossen. De Tokyo Metropolitan Government heeft het gebied bouwrijp gemaakt en per kavel verkocht in een open tender. Daarnaast heeft ze de infrastructuur betaald.

De rol van de bewonersvereniging, eigenlijk meer een soort vereniging van eigenaren, is vrij groot geweest en in die zin ook uniek in Japan. De vereniging bestaat uit bewoners en grondeigenaren die gezamenlijk de ontwikkeling van het gebied hebben opgepakt. Dit gebeurde in nauwe samenwerking met de lokale overheden (de TMG en de Ward). De vereniging heeft er onder andere op aangedrongen dat er meer groen en extra glas als bescherming tegen de wind, in het plan zou moeten worden opgenomen. De kosten hiervan, zo'n 35 miljoen euro, heeft ze zelf betaald.

De verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de publieke voorzieningen ligt in handen van de vereniging. De kosten van dit onderhoud bedragen jaarlijks 2 miljoen euro. Hiervoor dragen de 6000 bewoners van Shiodome maandelijks 500 Yen bij, zo'n 3 euro. De bedrijven betalen het restant.

De rol van de overheid beperkt zich tot het stellen van randvoorwaarden aan de ontwikkeling van een kavel. Voor Shiodome was bijvoorbeeld een van de vereisten dat het station moest worden geïntegreerd in de omgeving. Met een uitgebreid netwerk van verhoogde wandelpromenades, het station ligt boven maaiveld, is hieraan tegemoet gekomen.

Bij de ontwikkeling van Shiodome blijkt de inzet van de vereniging van eigenaren als onafhankelijke partij een effectieve zet te zijn geweest om alle partijen bij elkaar te krijgen en daarnaast ook de integrale kwaliteit van het gebied te kunnen waarborgen.

JAPAN RAILWAYS EAST (JR EAST)

Op dinsdag 20 november werd een bezoek gebracht aan JR East in Ueno. Sinds 1987 is JR East geprivatiseerd en is het een beursgenoteerd bedrijf waarvan 30% in handen is van buitenlandse aandeelhouders. Het bedrijf bezit in tegenstelling tot de andere private railbedrijven relatief weinig grond. Dit komt omdat na de privatisering van Japan National Railways (JNR) een groot deel van het grondbezit werd verkocht om hiermee de enorme schuld die JNR had deels af te kunnen lossen. JR East is exploitant en eigenaar van haar spoorlijnen. Daarnaast exploiteert JR East een drietal hogesnelheidslijnen waarvan ze voor het grootste deel eigenaar is. Een aantal lijnstukken die later zijn toegevoegd zijn in eigendom van de Japan Railways Construction, Transport and Technology Agency (JRJT), een organisatie die enigszins vergelijkbaar is met Prorail in Nederland. JRJT bouwt de spoorlijnen en draagt deze vervolgens over aan JR East die hiervoor een gebruiksvergoeding betaalt.

Naast vervoer houdt JR East zich onder andere bezig met de ontwikkeling van kantoren, winkelcentra, hotels en bezit het zelfs een eigen ski resort! Echter verreweg het merendeel van haar inkomsten komt nog uit het vervoer.

De herontwikkelingsprojecten die JR East uitvoert, hebben voor een groot deel betrekking op het stationsgebouw zelf. Dit is op zich niet opmerkelijk gezien hun geringe grondbezit. Ueno station is een voorbeeld van een station dat recent is herontwikkeld. Er zijn diverse functies, vooral restaurants en winkeltjes, in het station toegevoegd. Het betreft hier vooral ruimten die door de jaren heen, met name door de invoering van de chipkaart, overbodig zijn geworden. Een voorbeeld hiervan is een voormalig perron van de hogesnelheidstrein dat nu dienst doet als fitnesscentrum. Reizigers hebben, gebruikmakend van hun chipkaart, vanaf het perron directe toegang tot dit centrum.

Daarnaast wil JR East haar stations beter toegankelijk maken voor ouderen en gehandicapten door meer roltrappen en liften in haar stations aan te brengen. Dit is gezien de vergrijzing en het daaruit voortvloeiende dalende passagiersaantal een logische gedachte.

Naast de stationsgebouwen houdt JR East zich (vooralsnog beperkt) bezig met de ontwikkeling van stationsgebieden. Het belangrijkste project dat momenteel in uitvoering is is de herontwikkeling van Tokio Station. In de middag hebben we dit project onder leiding van een gids bezocht.

Project Tokio Station

Tokio station ligt in het hart van het Central Business District en wordt beschouwd als het traditionele centrum van Tokio. Het originele station dateert uit 1914, maar is diverse malen herbouwd doordat een aardbeving in 1923 en de bombardementen tijdens WO II het grotendeels in puin hadden gelegd. De meest recente herontwikkelingsplannen voeren terug naar de jaren tachtig van de vorige eeuw. Tijdens de 'real estate bubble' waarin de grondprijzen explosief stegen, kwam JR East met een plan voor de herontwikkeling van het stationsgebied. JR East wilde twee hoge torens van 400 meter realiseren en het bestaande stationsgebouw slopen. Dit plan riep nogal wat protesten op. Door het uiteenspatten van de 'bubble' begin jaren negentig verdween dit plan uiteindelijk van tafel. Begin 2000 werd er een nieuw plan gemaakt voor het stationsgebied. Nog steeds ging dit plan uit van de sloop van het huidige station. JR East wilde het huidige stationsgebouw slopen, omdat ze op deze plek een gebouw met een veel hoger bouwvolume kon realiseren. Juridisch stond JR East in zijn recht, omdat dit bouwvolume in het bestemmingsplan was vastgelegd. In die tijd bestonden er al instrumenten die het mogelijk maakten om bouwvolumes over te hevelen binnen een kavel of tussen twee aangrenzende kavels. Echter, JR East wilde de bouwvolumes graag realiseren aan de overkant van het spoor. In 2001 introduceerde de nationale overheid een regeling die het mogelijk maakte om ontwikkelingsrechten over te hevelen binnen een groter gebied. Het resultaat hiervan is dat binnenkort twee torens worden opgeleverd aan de overzijde van het station. Deze zijn met behulp van een deel van de onbenutte ontwikkelingsrechten van het station ontwikkeld. Het resterende deel is verkocht aan andere ontwikkelaars in het gebied. Dit instrument heeft het dus mogelijk gemaakt dat JR East haar onbenutte ontwikkelingsrechten kon gebruiken en tegelijkertijd het station kon worden behouden.

Figuur 3 Tokio station: overheveling van ontwikkelingsrechten

Naast het uitwisselen van bouwvolumes is er ook een instrument dat de uitwisseling van functies mogelijk maakt. Voor het district waar Tokio Station deel van uitmaakt is een regeling opgesteld dat wanneer een bepaald bouwvolume wordt overschreden dit aangewend moet worden voor niet-kantoordoeleinden zoals winkels, restaurants en cultuur. Hiermee wil de overheid de multifunctionaliteit binnen het Central Business District bevorderen. Echter, dit volume hoeft niet binnen een gebouw te worden gerealiseerd, maar kan worden uitgeruild binnen een gebied. Zo kan een private ontwikkelaar toch een volledig gebouw aanwenden voor kantoorfuncties zolang het niet-kantoordeel maar elders in het gebied wordt gerealiseerd. Op de onderstaande afbeelding is dit principe weergegeven.

Figuur 4 Overheveling van gebruiksrechten

MEERVOUDIG RUIMTEGEBRUIK IN TOKIO

De woensdag stond in het teken van architectuur. Terwijl een gedeelte van de groep naar Minamiashigara afreisde voor een bezoek aan de zusterstad van Tilburg gingen de overige leden op pad binnen Tokio. Het thema was meervoudig ruimtegebruik.

Roppongi Hills

De dag begon met een bezoek aan Roppongi Hills. Dit is een van de grootste private herontwikkelingsprojecten in Japan en is ontwikkeld door Mori Building Corporation. Deze ontwikkelaar heeft zo zijn eigen visie op de ontwikkeling van Tokio. Sterk beïnvloed door Le Corbusier wil deze ontwikkelaar de dichtbebouwde laagbouwwijken omvormen tot zogenaamde 'vertical garden cities'. Zijn filosofie is om de diverse kleine kavels in het gebied om te vormen tot één kavel, de laagbouw te slopen en te vervangen door hoogbouw. Hierdoor blijft er in het gebied voldoende ruimte over voor publieke voorzieningen als groen. In deze gebouwen wil hij diverse functies samenbrengen zodat er een multifunctionele stad ontstaat die min of meer zelfstandig kan functioneren binnen Tokio. Roppongi Hills is een voorbeeld van zo'n vertical city. Voorheen was dit gebied een dichtbebouwde laagbouwwijk met een versnipperd grondeigendom. Nu is het een multifunctioneel gebied met woningen, winkels, restaurants, een museum, een tv-studio, een hotel en een bioscoop. Meest opvallend in het gebied is de 238 meter hoge toren waarin op de bovenste verdiepingen het Mori Art

museum is gevestigd. Het kostte de ontwikkelaar uiteindelijk 17 jaar om dit gebied te ontwikkelen waarvan 14 jaar nodig waren om de benodigde grond te verwerven.

Shibuya

Rond 11.00 uur werden we verwacht in Shibuya. Hier kregen we een rondleiding van een medewerker van Tokyu Corporation. Dit is een van de grootste private railontwikkelaars van Tokio die Shibuya als 'homebase' heeft. Een aanzienlijk deel van de grond en gebouwen rondom het station van Shibuya is in bezit van dit bedrijf. Shibuya is een centrum voor de jeugd wat duidelijk naar voren komt in het winkelaanbod. Het is een van de subcentra die zich door de decennia heen hebben gevormd rondom de Yamanotelijn, de ringlijn die de belangrijkste centra in Tokio met elkaar verbindt. Shibuya wordt dagelijks door miljoenen mensen bezocht. Het station speelt hierin een cruciale rol, omdat het niet alleen het vervoer van al deze mensen mogelijk maakt, maar daarnaast ook het bestaansrecht geeft voor de diverse warenhuizen, restaurants en entertainment functies die in de omgeving van het station zijn gevestigd. Al die reizigers zijn immers potentiële klanten! Een interessant verschil tussen Nederland en Tokio is dat in Nederland altijd gesproken wordt over het station en het centrum. In Tokio daarentegen is het station het centrum waaromheen de belangrijkste winkel – en uitgaansgebieden zijn te vinden.

Een drietal projecten hebben we bezocht in Shibuya waarbij het thema meervoudig ruimtegebruik centraal stond. Als eerste werd het Bunkamura gebouw bezocht. Dit is het grootste multiculturele complex van Japan en herbergt in één gebouw een concertzaal, een theater, een bioscoop, expositieruimten en een museum. Bijzonder daarnaast is dat het gebouw geïntegreerd is met het aangrenzende warenhuis. Op een aantal verdiepingen is er een directe verbinding gecreeerd zodat men rechtstreeks van het ene naar het andere gebouw kan lopen. Men kan dus eerst gaan winkelen en dineren in het warenhuis en daarna zo de concertzaal inlopen.

Het tweede project dat op het programma stond was Shibuya Mark City. Dit project ligt aan de westzijde van het station en bestaat uit een hotel, winkels, restaurants en kantoren. Op zich niets bijzonders zij het dat dit project is gerealiseerd boven een oud opstelspoor van de metro. Boven het spoor zijn twee gebouwen van ieder zo'n 25 verdiepingen gerealiseerd. Het gebouw dat het dichtst bij het spoor staat herbergt een hotel en winkels. Onder dit gebouw bevindt zich de eindhalte van een private spoorlijn. Op +5 niveau, tussen de twee gebouwen in, bevindt zich een busstation. Dit project is door Tokyu Corporation ontwikkeld in samenwerking met 2 andere railbedrijven die samen een grondpositie in het gebied hadden.

Als laatste werd een warenhuis bezocht waar boven op het dak een voetbalveld was gerealiseerd. Een mooi staaltje van intensief en creatief ruimtegebruik. Daar zo bovenopstaand was het nauwelijks voor te stellen dat men zich hier midden in het centrum van Tokio op een van de drukste plekken van de stad bevond.

Na de lunch stond een boottochtje naar Odaiba op het programma. Hier voegden de overige leden van de delegatie zich weer bij ons toe. Odaiba is een kunstmatig eiland waarvoor tijdens de economische bloeiperiode in de jaren tachtig van de vorige eeuw ambitieuze plannen werden gemaakt. Maar liefst 10 miljard dollar werd er uitgetrokken om van Odaiba het pronkstuk van de toekomst te maken. Het moest een stad worden die zelfvoorzienend was voor zo'n 100.000 mensen. De economie gooide echter roet in het eten en de plannen werden in de ijskast gezet. Vanaf 1996 begon het gebied op te bloeien en kwam het in trek als toeristisch-recreatieve bestemming. Tegenwoordig zijn er diverse hotels en winkelcentra te vinden en herbergt het gebied verschillende grote bedrijven.

Terug naar het vasteland gingen we met de Yurikamome lijn. Dit is een soort monorail die onbemand is. Voor veel van de deelnemers was dit een absoluut hoogtepunt van de reis waarbij een droomwens in vervulling ging: je eigen trein besturen!

's Avonds vond er nog een passend slot plaats van een toch al zo prachtige dag. Vanuit de ambassade was er een officiële ontvangst georganiseerd bij de ambassadeur. Hierbij waren de Japanse organisaties uitgenodigd die we tijdens onze reis hadden bezocht. Na een welkomstspeech van de ambassadeur en een speech door de loco-burgemeester van Tilburg konden we onder genot van een heerlijk buffet nog even nagenieten van al de indrukken opgedaan tijdens deze dag.

MITSUI FUDOSAN

Op donderdag, de laatste dag van het officiële programma, werd een bezoek gebracht aan de grootste projectontwikkelaar van Japan; Mitsui Fudosan. We werden er zeer gastvrij ontvangen in de VIP-room op de 21e verdieping door de executive vice-president. Mitsui Fudosan is een bedrijf dat al ruim 300 jaar bestaat en daarom veel grond bezit. De bestaande grond heeft overwegend de bestemming kantoordeleinden. De nieuwe gronden die het bedrijf verwerft worden aangewend voor de bouw van winkelcentra en woningen.

De presentatie die werd gegeven ging over een aantal multifunctionele gebiedsontwikkelingen rondom stations. Opvallend daarbij waren de hoge bezoekersaantallen van de winkelcentra. Zo wordt het winkelcentrum bij Kawasaki station jaarlijks door 33 miljoen mensen bezocht! Een van de verklaringen voor dit succes is dat het winkelcentrum in directe verbinding staat met het station. Deze verbinding is na overleg met de spoorwegmaatschappij aangelegd en betaald door de ontwikkelaar. Ook bij de overige projecten bleek dat de aanwezigheid van een station van doorslaggevende betekenis wordt geacht voor het succesvol zijn van een ontwikkeling.

Na het uitwisselen van geschenken tussen de loco-burgemeester van Tilburg en de executive vice-president van Mitsui Fudosan werden we door de ontwikkelaar meegenomen om hun laatste pronkstuk te bekijken; het Tokyo Midtown project.

Tokio Midtown

Net als Roppongi Hills is Tokio Midtown een multifunctionele gebiedsontwikkeling. Qua ruimtelijk programma en qua opzet komt het sterk overeen met Roppongi Hills. Ook hier vormt een hoge toren het meest opvallende element in het gebied en worden functies als een hotel, een museum, kantoren, winkels en woningen met elkaar gecombineerd. Echter, Tokio Midtown is exclusiever wat men met name met het materiaalgebruik heeft willen laten zien. Opvallend is tot op welk detailniveau dit is gedaan. Zo zijn de ondergrondse looproutes naar de metro aangepast in de stijl van Tokio Midtown en hebben zelfs alledaagse winkels, zoals een convenience store, een extra luxe uitstraling gekregen. Naast exclusiviteit is een belangrijk verschil met Roppongi Hills dat het hier om overheidsgrond gaat. De grond waarop het Tokio Midtown project is gebouwd behoorde toe aan de Defense Agency van de nationale overheid. In 2001 is dit in een open tender verkocht. Het consortium van Mitsui Fudosan won dit bod en kon het daarna meteen gaan ontwikkelen. Het grondverwervingsproces was dus stukken eenvoudiger dan bij Roppongi Hills waar de tientallen grondeigenaren de ontwikkeling jarenlang frustreerden.

Na de lunch stond een rondleiding door de hippe wijk Harajuku op het programma. Dit is een wijk die aan de ene kant gekenmerkt wordt door smalle straatjes met kleine goedkope winkeltjes die vooral onder de middelbare scholieren erg populair zijn. Aan de andere kant is er een luxe deel waar alle exclusieve merken zich hebben gevestigd waarbij het ene merk zich probeert te onderscheiden van het andere door zich met markante architectuur te profileren. De straat waar al deze exclusieve merken gevestigd zijn wordt ook wel de Champs Elysees van Tokio genoemd.

SEMINAR

In de namiddag stond het laatste officiële onderdeel op het programma. Het Technisch Wetenschappelijk Attache van de Nederlandse Ambassade had een seminar georganiseerd waarbij de delegatie de gelegenheid werd gegeven om een reflectie te geven op de studiereis. Na twee inleidingen door Japanse sprekers keek Professor Riek Bakker namens de delegatie terug op de reis. Wat opviel was dat grondbezit heel belangrijk is in Tokio, want degene die grond bezit, mag er in feite mee doen wat ie wil. Een dergelijke vrijheid kennen we niet in Nederland. Daarnaast viel de rol van de lokale overheid als facilitator van private ontwikkelingen op. Geprobeerd wordt om het de private sector zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Dit is op zich niet opmerkelijk in Japan aangezien de overheid te maken heeft met oplopende begrotingstekorten. Vanuit die optiek is de nationale overheid met haar stedelijk vernieuwingsbeleid er ook alles aan gelegen om de private sector te verleiden tot het doen van investeringen door ze verkorte procedures, financiële prikkels en belastingvoordelen voor te spiegelen. De burger heeft het echter wel voor het nakijken, aangezien enige vorm van inspraak ontbreekt.

Naast een terugblik werd er door prof. Bakker gerefereerd aan wat de leerpunten voor de gemeente Tilburg zouden moeten zijn.

a) Hoe de infrastructuur te organiseren. In Tokio is de druk op de infrastructuur enorm, maar desondanks lijkt het allemaal soepel te verlopen. Het beheer van wegen, treinen en de goederen die de stad in en uitgaan lijkt goed in elkaar te zitten. Interessant is, wat het voorbeeld van Shiodome liet zien, om bij een onafhankelijk partij zoals de vereniging van eigenaren de integrale kwaliteit van het gebied te laten leggen. In Shiodome werkte dit goed.

b) Detailering en ontwerp van de gebouwen: het oog voor detail is indrukwekkend in Tokio. De afwerking van gebouwen en van de omringende publieke ruimte is consistent en van een hoge kwaliteit. Boven –en ondergronds wordt een uniform kwaliteitsniveau nagestreefd en met de kleinste details wordt rekening gehouden. De gebouwen zijn daarnaast indrukwekkend vanwege de enorme ontvangstruimten die de bezoeker een gevoel geven dat je er welkom bent.

Tot slot werd de Japanse gastsprekers nog een les vanuit Nederland meegegeven. Deze kwam er in het kort op neer dat je er met een goede infrastructuur en een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling er nog niet bent. Ook de leefkwaliteit is belangrijk. In Japan lijkt men te redeneren dat “wanneer de economie goed is de mensen automatisch een goed leven hebben”. In Nederland wordt juist andersom geredeneerd; “wanneer de mensen een goed leven hebben, dan zal het met de economie ook wel goed komen”. Wellicht komt de geringe aandacht voor leefkwaliteit voort uit het feit dat Japan een schoon, veilig en vriendelijk land is en de kwaliteit van het leven dus gewoon al goed is. Daardoor kan Japan het zich veroorloven om alles vanuit het perspectief van de economie te bezien en Nederland niet.