

A TALE OF TWO CITIES

review **Manchester Liverpool**

Stichting het Panorama. 2017

IT WAS THE BEST OF TIMES, IT
WAS THE WORST OF TIMES, IT
WAS THE AGE OF WISDOM, IT
WAS THE AGE OF FOOLISHNESS, IT
WAS THE EPOCH OF BELIEF, IT
WAS THE EPOCH OF INCREDULITY, IT
WAS THE SEASON OF LIGHT, IT
WAS THE SEASON OF DARKNESS, IT
WAS THE SPRING OF HOPE, IT
WAS THE WINTER OF DISPAIR

Charles Dickens, A Tale of Two Cities



A Tale of Two Cities

inhoud

inleiding
deelnemers

<i>Anneke Coops</i>	Manchester - Enschede	6
<i>Anneke Nauta</i>	Omhoog halen wat verstopt is geraakt	14
<i>Ed Joosting Bunk</i>	Lining & Signing, mellow yellow	20
<i>Herman Hobbelink</i>	Zonder titel	42
<i>Ine Esselink</i>	De hellingen van Liverpool, twee vormen van kunst...	50
<i>Jaqueline Ram</i>	Not a tale of two cities	54
<i>Jeroen de Jong</i>	Waterwegen in Manchester en Liverpool	62
<i>Judith van der Poel</i>	Rood	70
<i>Judith van der Poel</i>	Hekken en muren	74
<i>Karin van Essen</i>	The view from a (Narrow) boat	78
<i>Martien van Osch</i>	De driehoekige tegel	86
<i>Martin Looije</i>	A short story	92
<i>Mathieu Derckx</i>	What the F*ck doet men met al dat industrieel erfgoed?	98
<i>Mathieu Derckx</i>	Typografie en symbolen	104
<i>Mintske Sijsma</i>	Buddleja davidii	106
<i>Renee Santema</i>	Gelaagdheid	112
<i>Rob Aben</i>	Hide and reveal	116
<i>Sandra Schuit</i>	Port Sunlight	124
<i>Ulrike Centmayer</i>	Manchester vs. Liverpool	128
<i>Vibeke Scheffener</i>	The street was ours	134
<i>Wim van Krieken</i>	Waterways	142
<i>Wim Wijsman</i>	Look & See, the battle of 2 cities	150

toegift

A Tale of Two Cities

inleiding

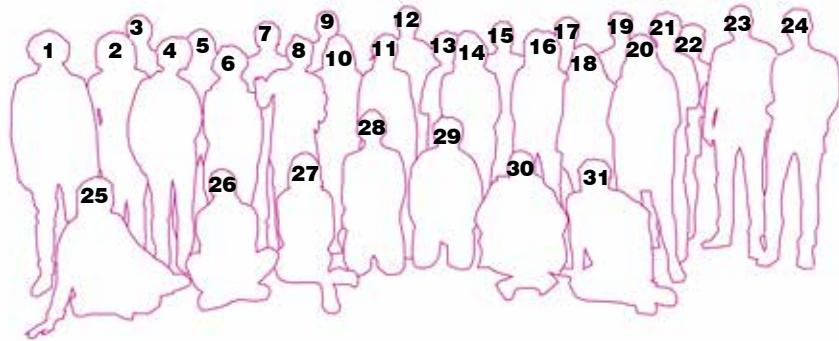
Op deze 18e excursie van de Stichting het Panorama werd het spannend.
Wie wint het: Liverpool of Manchester?

Omstreeks 1800 speelden beide steden een grote rol in de wereld. Liverpool dreef op de handel in katoen, 'het witte goud'. De stad had een uitgestrekt 10 km lang havengebied met dokken. Manchester daarentegen stond vol met dampende schoorstenen, grote fabrieken met slechte werkomstandigheden en armzalige arbeiderswoningen. Tot in het begin van de 20e eeuw de textielproductie (incl. slechte werkomstandigheden) naar o.a. Oost-Azië verhuisde. De dokken in Liverpool, fabrieken en kanalen in Manchester werden gedempt, verlaten en veelal afgebroken.

In de 2e WO is Manchester op veel plaatsen gebombardeerd. Het gridvormige stratenpatroon heeft daarom een zeer gevarieerde invulling: moderne shopping malls en highrise naast kolossale 19e eeuwse bakstenen gebouwen. Pas sinds de jaren 80 is er een levendige economie en cultuurindustrie op gang gekomen. Met name de laatste jaren, voor een deel dankzij de herwaardering van het industriële decor van 'red bricks and steel', wordt het ene project na het andere gebouwd. De spiegelglas kantoren en torenhoge appartementenblokken rondom kleine parkjes worden op veel locaties tegelijk gerealiseerd. "A place with a plan is a place with a future" schrijft het Manchester City Counsel. Maar als de grondeigenaar geen gouden bergen ziet gebeurt er niets. Dit verklaart alle parkeerterreinen in hartje centrum, het ontbreken van een wandelroute langs de Irwell river enz.

Sinds het begin van de 21e eeuw worden verkrotte woonbuurten in Liverpool gesloopt en vervangen door hoogwaardiger vastgoed zoals in Liverpool One: shopping-, residential and leisure area. Omdat Liverpool in 2008 Culturele hoofdstad van Europa was, kwam ook de stadsvernieuwing op gang. Oude aan de haven gerelateerde gebieden zoals Rope Walks en Baltic Triangle zijn hierdoor herontwikkeld. Voor hippe bedrijven en uitgaansgelegenheden moet je hier zijn. Voor de komende 10 jaar zijn veel plannen. Het ontwikkelen van Liverpool-Waters begint met het bouwen van appartemententorens langs Princes Dock, een creatief kwartier in 10-streets, wellicht een nieuw stadion voor Everton FC er tegenover en een "urban village community" in het Knowledge Quarter. De contrasten tussen de rijk gedecoreerde handelsgebouwen en de uitgestrekte wijken met in slechte staat verkerende arbeiderswoningen zijn enorm.

Dus, om in termen van Rob Aben te spreken: kiest u maar!



1. Mathieu, 2. Marlies, 3. jeroen, 4. Renee, 5. Judith, 6. Vibeke, 7. Jan, 8. Mintske, 9. herman, 10. Kim, 11. Ulrike, 12. Wim K, 13. Harma, 14. Ine, 15. Veronica, 16. Titia, 17. Rob, 18. Saskia, 19. Patrick, 20. Marieke, 21. Wim W, 22. Jacqueline, 23. Ben, 24. Martien, 25. Anneke C, 26. Eva, 27. Karin, 28. Sandra, 29. Anneke N, 30. Martin, 31. Ed.



Manchester - Enschede

Anneke Coops



Manchester was eens de grootste textielstad ter wereld.



Enschede was de tweede.



Zonen van textielabrikanten in Enschede en omgeving werden eind 19e en begin 20e eeuw naar Manchester gestuurd om stage te lopen in de fabrieken en om te leren hoe de stoommachines werkten, zodat ze die in Twente ook konden gaan gebruiken. Twentse architecten namen een voorbeeld aan de fabrieksgebouwen in Manchester. Tijdens onze reis was ik benieuwd of ik als inwoner van Enschede iets daarvan zou herkennen.

Er zijn veel overeenkomsten in de geschiedenis van beide steden en hun achterland: zowel in Lancastershire als in Twente verdienden de boeren tot eind 19e eeuw in de wintermaanden wat bij door in hun kleine boerderijen (denk aan het los hoës in Twente) te weven en te spinnen; hun stoffen werden door fabrikeurs opgekocht en elders (bijvoorbeeld in Amsterdam) verkocht. De fabrikeurs werden opgevolgd door de fabrikanten, ondernemers die het spinnen, weven, bleken en verven verplaatsten naar de steden waar zij in de loop van de tijd steeds meer en steeds grotere fabrieksgebouwen lieten bouwen en aan heel veel arbeiders werk verschafte. In beide steden zorgde de textielindustrie voor grote bloei van de plaatselijke economie – en zoals bekend profiteerde niet iedereen daarvan: de arbeidsomstandigheden waren slecht, de lonen waren laag en de woningen in de arbeiderswijken waren ronduit slecht. De economie stortte compleet in toen de industrie zich verplaatste naar de lagelonenlanden.





Juni 2017. Zouden de overeenkomsten tussen deze twee steden nu nog zichtbaar zijn?
Er zijn veel verschillen, dat is duidelijk. Manchester heeft een half miljoen inwoners, Enschede heeft er bijna 160.000. In Manchester struikel je over de voormalige fabrieksgebouwen, vaak inclusief schoorstenen en in niet al te beste staat, in Enschede zijn veel van deze gebouwen verdwenen; men wilde niet meer aan die periode herinnerd worden. Toch kun je ze nog wel vinden; in beide steden zijn oude fabrieksgebouwen gerestaureerd en herbestemd, vaak tot appartementengebouwen.

Als je Enschede gaat vergelijken met Rochdale zijn er meer overeenkomsten, in ieder geval wat betreft grootte; de town Rochdale (onderdeel van Greater Manchester) heeft iets meer dan 200.000 inwoners. Dat komt in de buurt. Rochdale was de textielstad van de 19^e eeuw en het hart van de textielindustrie in die dagen. Langs het Rochdale Canal zagen we imposante voormalige textielfabrieken waar herbestemming nog niet had plaatsgevonden (behalve die fitnesszaal). Zulke gebouwen hebben ook langs de spoorlijn naar Duitsland en aan de Haaksbergerstraat gestaan, dat weet ik van oude foto's. Voor anderen is het een herinnering aan de 60-er jaren toen de fabrieken leeg kwamen te staan: 'soms waan je je weer in het oude Enschede, daarbij krijg je beslist geen heimwee' (<https://www.manchester.gov.uk/council/0160-3538>).

Rochdale in Manchester: inspiratie voor Enschede? Roombeek



en Breugelmansgaarde: AKI, basisschool en appartementen





En nu ik toch bezig ben Manchester en Enschede te vergelijken, is de vormgeving van de 'Hanging Ditch' van Martha Schwartz (op de Exchange Square, 1999) misschien een heel kleine beetje inspiratie geweest voor de opnieuw zichtbaar gemaakte Roombeek ('De Beek' van Sant & Co) in de gelijknamige wijk in Enschede (foto van de site)?



Omhoog halen wat verstopt is geraakt

Anneke Nauta

Dit jaar heb ik me voorgenomen om in Manchester en Liverpool goed te letten op de geschiedenis van de plek als inspiratie in ontwerpen. Ik denk dat het belangrijk is dat je als landschapsarchitect een verhaal vertelt in de ontwerpen die je maakt. Een verhaal dat zich misschien niet direct openbaart maar dat zorgt dat er op een plek steeds weer iets te ontdekken valt. Iedere plek heeft een lange geschiedenis en ook een lange toekomst voor de boeg. Op de tijdlijn is een ontwerp een momentopname en als het een brug kan slaan tussen heden en verleden wint het vaak aan kwaliteit.

In haar essay "Healing modernity" in het Europees jaarboek *On the Move* uit 2015 onderscheidde Marinke Steenhuis vier dominante hoofdstromen in de huidige landschapsarchitectuur (*On the Move landscape architecture Europe* blz 59 e.v.). Het is een aansprekende indeling om ontwerpen te ordenen. De indeling biedt ook een handvat voor reflectie op het eigen handelen als landschapsarchitect, je kunt ermee bedenken welke strategie bij een ontwerpogave vruchtbaar kan zijn.

Ik vat de indeling van Marinke even kort samen:

- De 'internationale stijl', de moderne parken die je overal in Europa tegenkomt, met grasvlakten 'voor ontmoeting', verhoogde plateaus, robuust buitenmeubilair, enz. Het is een mengvorm van modern ontwerpen en de landschapstijl. "Braaf en het vocabulaire is grosso modo overal hetzelfde" zegt Marinke daarover, dat ben ik met haar eens. Vorig jaar in Parijs merkten Ank en ik al dat het opwindende gevoel dat we 25 jaar eerder hadden over veel van de eigentijdse parken er niet meer was. Parken beginnen erg op elkaar te lijken.
- 'Één gebaar, met een sterk effect' is de tweede hoofdstroom, het omvat ontwerpen met een ééndimensionaal statement, dat kan goed met humor. De kwaliteit van zo'n ontwerp hangt sterk samen met de intelligentie van het gebaar en de manier waarop goed aan bruikbaarheid is gedacht.
- 'Paradijselijke, openbare en toch besloten tuinen' zoals Piet Oudolf ze maakt vormen de derde hoofdstroom. Een geliefde groep ontwerpen, tijdloos. De vormgeving is m.i. vaak wat ondergeschikt bij dit soort projecten.
- De vierde houding is 'omhoog halen wat verstopt is geraakt'. Marinke zegt erover: "in de verbinding van toekomst en geheugen ligt opnieuw de culturele opgave voor de landschapsarchitect."

Deze laatste benadering die een brug slaat tussen geschiedenis en toekomst ligt Ank en mij het meest na aan het hart. We starten dan ook bijna iedere ontwerpogave met een zoektocht naar aanknopingspunten in het verleden van een plek die in een ontwerp voor een nieuwe toekomst betekenis kunnen geven. De geschiedenis levert vaak verhalen die aan een ontwerp gelaagdheid kunnen geven, die ook een handvat bieden voor een uniek plaatsgebonden ontwerp.

Hoe zou dat in Manchester en Liverpool zijn?

De oogst blijkt niet erg rijk. Veel projecten zijn incidenten die je meestal het best bij de 'internationale stijl' kunt indelen. Of pogingen om een tuin te maken zoals op *On Angel square*, Mecanoo is het niet te verwijten maar het is in sortimentskeuze en aanleg niet bijzonder geslaagd.

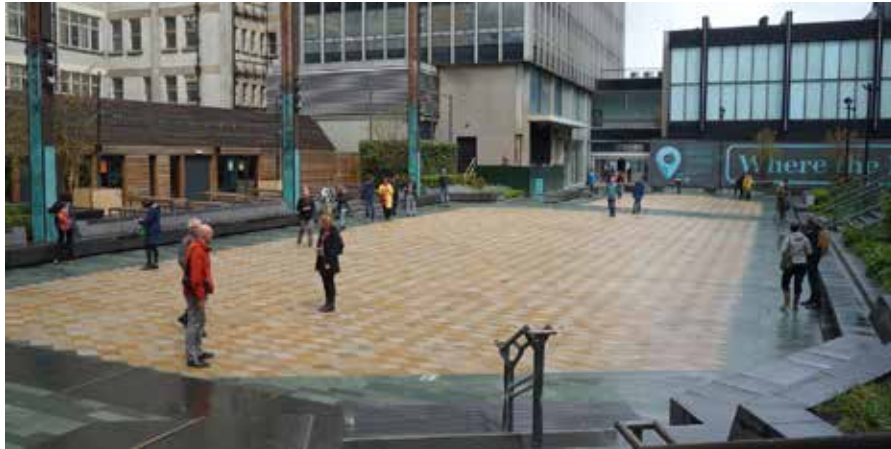
Uiteraard speelt de recente geschiedenis een rol op het Exchange square waar Martha Schwartz als ontwerper natuurlijk niet om de IRA-aanslag heen kon. Maar waar volgens de toelichting ook verwijzingen zijn gemaakt naar een rivier en naar het belang van spoorwegen?! En waar is de geschiedenis van het middeleeuwse Manchester dat toch ook op deze plek lag?

Bij de Cathedral gardens was weinig te vinden van de lange historie die deze plek in het oude stadshart heeft. Je moet er vooral over lezen op de info-borden. Kunst wordt gebruikt om het erfgoed te markeren maar het is wel ver gezocht.

Infobord bij de Cathedral



In Sadler's yard verwijzen de ontwerpers in de verharding van het plein naar de vloer van het daar verdwenen bankgebouw. Het is misschien wat letterlijk maar het is toch een interpretatie die de plek verrijkt. Het is een ontwerp dat blijft hangen.



De bank-vloer van Sadler's Yard

Van de pleinen voelde vooral het St Peters square goed, een rustig vlak dat goed past bij de historische gebouwen die eraan liggen. Latz koos voor één boomsoort op het plein die meestal bijdraagt aan de gewenste terughoudendheid maar met een wauw-gevoel als de bomen bloeien.



*De Pauwlonia's die we niet zagen bloeien..
(foto van internet)*

Langs het gerenoveerde Waterfront van Liverpool en de kanalen van Manchester ademen de nieuwe projecten wel de sfeer van de bedrijvigheid uit het verleden, met een wat ruige industriële materialisering. Ik heb de avonden in het Pumphouse aan de Mersey-oever gemist maar het gebouw en de ruimte eromheen laten je onmiskenbaar aan vroeger denken: "Ferry cross the Mersey".

Maar waar is het verleden in Everton-park? Daar is een complete woonwijk gesloopt, en het lijkt alsof het er nooit is geweest. Was het er zo armoedig dat het compleet moest worden uitgegumd? De bloemvelden waren aardig en het uitzicht magnifiek maar ik mis ook iets in het park. Had er niet iets van de oude bebouwing een nieuwe functie in het park kunnen krijgen, zoals je dat bijvoorbeeld ziet in Parc Bercy in Parijs?



Everton Park

Waarom lijkt de geschiedenis zo'n beperkte rol te spelen in de ontwerpen. Heeft het iets te maken met het gebrek aan inbreng vanuit stedenbouw, is het de dominantie van de projectontwikkelaars die niet zo geïnteresseerd zijn in gelaagdheid. Landschapsarchitecten lijken te vaak mooimakers die aan incidenten mogen werken. Of heb ik iets gemist?

Lining&Signing - Mellow Yellow

Ed Joosting-Bunk

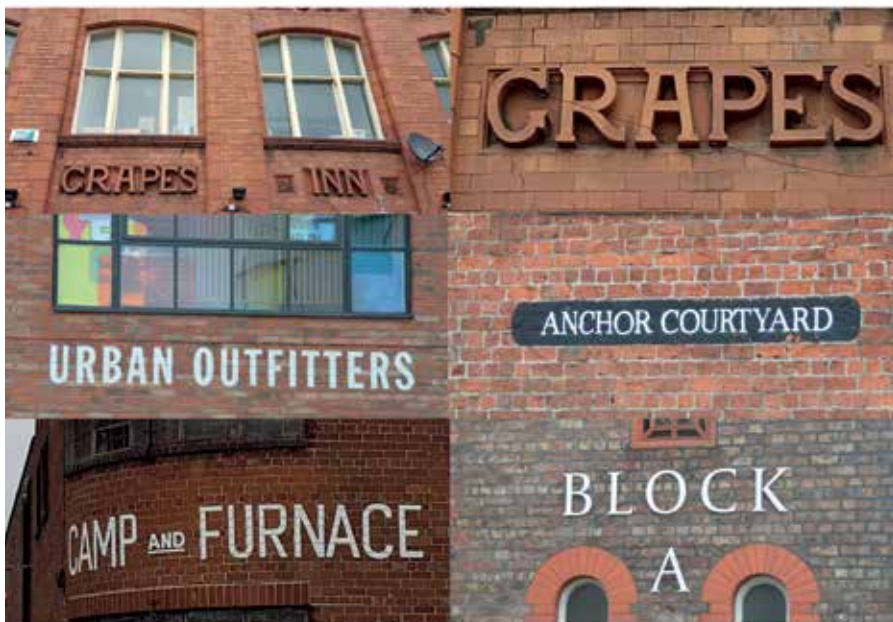
LINING & SIGNING MELLOW YELLOW



A Tale of Two Cities











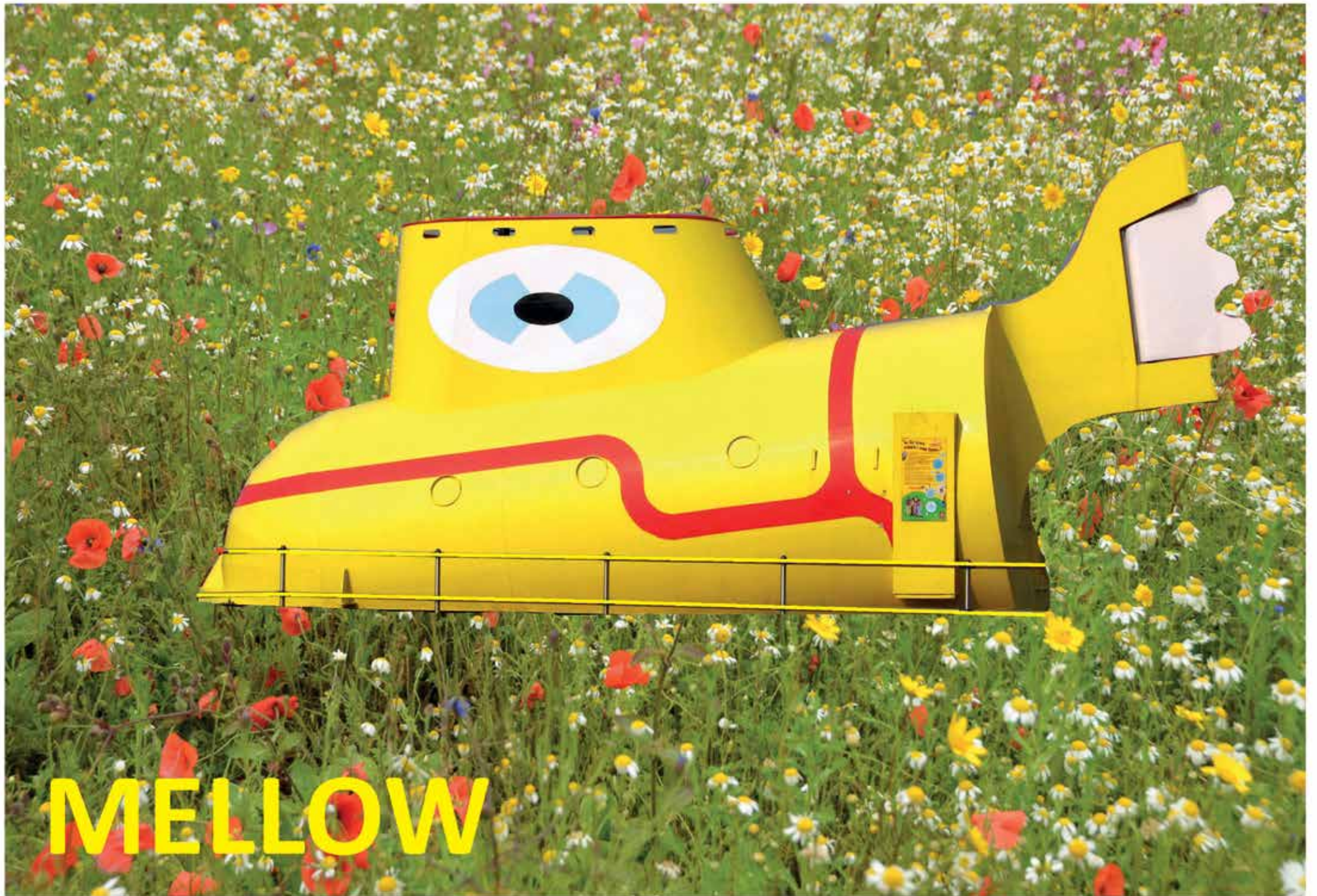






I  MCR^{uk}

YELLOW



MELLOW

Zonder titel

Herman Hobbelink



kanaal



haven





gebouwen



ruïnes





van de straat



het gebouw



De hellingen van Liverpool

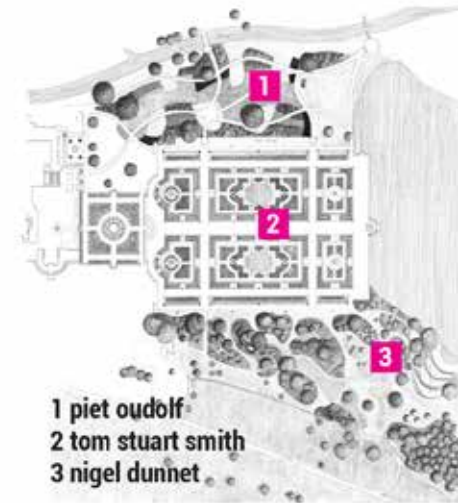
Ine Esselink



De hellingen van Liverpool, 2 vormen van kunst...

Ine Esselink





1 piet oudolf
2 tom stuart smith
3 nigel dunnet

ontwerp tom stuart smith



masterplan LUC

NOT A TALE OF TWO CITIES BUT A TALE OF SOME GREEN IN BETWEEN

jacqueline ram

Ergens tussen Liverpool en Manchester is er een groene oase: de Trentham Estate. Rond 2004 is er bij de renovatie van het landgoed een nieuwe, moderne invulling gegeven aan de klassieke tuinen rondom de restanten van Trentham house. Drie verschillende ontwerpers hebben op eigen wijze een naturalistische beplanting

ontworpen. Tom Stuart Smith heeft de Italian garden met de historische, strakke lijnen laten contrasteren met een natuurlijke, losse beplanting. Nigel Dunnet laat zijn pictorial meadow doorlopen in een bosbeplanting van zijn hand. En 'onze' Piet Oudolf heeft met een vloeiende stijl de beplanting langs de rivier vormgegeven.

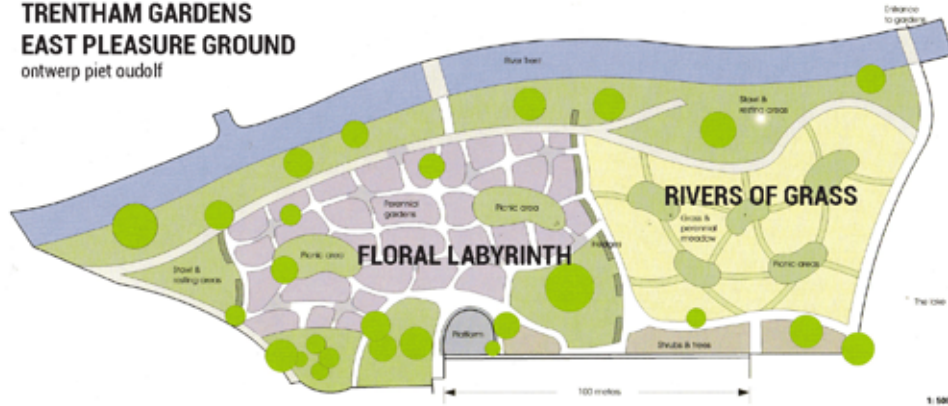


pictorial meadow nigel dunnet



italian garden tom stuart smith

**TRENTHAM GARDENS
EAST PLEASURE GROUND**
ontwerp piet oudolf



Piet's tuinontwerp ligt langs de rivier de Trent en heeft een patroon dat Oudolf beschrijft als een nek van een giraf. De tuin bestaat uit een netwerk van borders verdeeld door slingerende paden, die afgewisseld worden met kleine ruimtes voor picknicks of om naar de wolken te kijken.

De tuin heeft een duidelijke tweedeling in sfeer en schaal. Het Floral Labyrint heeft een meer bloemrijke beplanting en een kleinere schaal. De paden zijn duidelijker aanwezig door het gebruik van halfverharding. Door een gordijn van rivierberk (*Betula nigra*) bereik je de Rivers of Grass.

Deze weide is gevoelig voor overstromingen. De beplanting moet daar tegen kunnen en het ontwerp moet eenvoudig zijn om snel herstel mogelijk te maken. Doordat er geen strakke begrenzingen tussen de grotere plantenborders en gazons zijn wordt je opgenomen in de beplanting.

Dit ontwerp van deze pleziertuinen laat mooi de verschillende stijlen van Oudolf naast elkaar zien. Van een Oudolfborder in groepsbeplanting naar een Oudolfborder in een matrixbeplanting.

FLORAL LABYRINTH
groepsbeplanting



RIVERS OF GRASS matrixbeplanting
ontwerp piet oudolf

FLORAL LABYRINTH in deze op groepen gebaseerde beplanting is een enorm aantal cultivars gebruikt, ongeveer 120, maar omdat deze nauw verwant zijn is het aantal werkelijk verschillende planten een stuk of 70.

Het vloeiende geheel wordt bereikt door de herhaling van de planten. De meest herhaalde planten hebben een duidelijke structuur en blijven lang mooi dus niet alleen in de bloeitijd. De groepen zijn ongeveer even groot en er worden ook een paar gemengde groepen gebruikt.

RIVERS OF GRASS een ontwerp dat gebaseerd is op een matrix bestaat voornamelijk uit 2 lagen beplanting. De ene laag bestaat uit grotere vlakken van minder opvallende planten (=MATRIX-PLANTEN). Er wordt een beperkt aantal soorten in grote hoeveelheden gebruikt.

Er zijn twee cultivars van het gras *Molinia caerulea* gebruikt om deze matrix te creëren waarin 9 vaste planten en 1 heester zijn gebruikt. Maar de grassen overheersen waardoor het totaaleffect dat van een gestileerde weide is.



FLORAL LABYRINTH

Belangrijk is dat de 2 grassen zijn geplant in eensoortige groepen in de vorm van ingewikkelde stroken. Gewone menging zou een te vaag beeld geven. Door ze in aparte stroken te planten is het verschil goed te zien maar de stroken lopen ook in elkaar over waardoor een subtiel patroon ontstaat als in een natuurlijk grasland. De stroken met grassen worden doorsneden door de paden ofwel de grassen steken het pad over. De Iris wordt gebruikt in grote, langgerekte groepen (10 meter!) die de richting van het beplantingsontwerp nog eens versterkt.

De andere laag die in een matrixbeplanting gebruikt wordt valt meer op en de plantensoorten worden solitair of in kleine groepen gebruikt (=BASISPLANTEN). Dit is het meest effectief als de soorten ook herhaald worden.

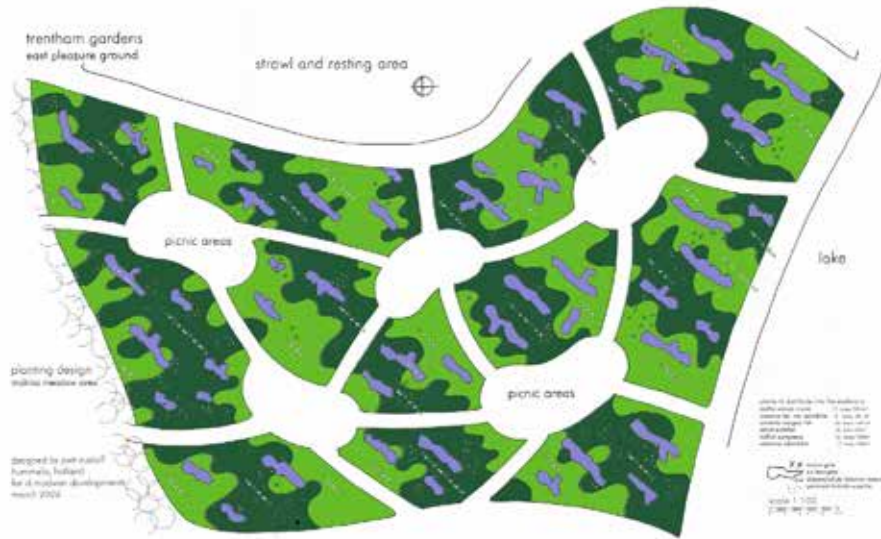
Zowel bij groepsbeplanting als bij matrixbeplanting wordt gebruikt gemaakt van STROOIPANTEN. Dit zijn planten die letterlijk uitgestrooid worden en voor een natuurlijk en spontaan gevoel maar ook voor visuele eenheid zorgen.



RIVERS OF GRASS

MATRIXPLANTEN De beide *Molinia*'s verschillen een halve meter in hoogte en variëren in stengelkleur. In de herfst vertonen zij allebei hetzelfde beeld en kleuren zij geel. De polvormende matrix wordt gecombineerd met laagblijvende, kruipende planten. Deze zorgen ervoor dat de ruimte tussen de pollen gevuld wordt

en er geen onkruid kan ontstaan. De *Iris laevigata* bloeit zo kort dat de zwaardvormige bladeren bijna als gras functioneren. Hierdoor werken zij mee aan de minder opvallende matrix. De zaadhoofden en de vroege bloei van de *Iris* zijn extra's en in het voor- en naseizoen fungeert de *Iris* daarmee meer als basisplant.



STROOIPLANTEN De *Gagel* wordt als strooiheester gebruikt en zorgt voor een solide basis in de border. Vooral in het voorjaar is dit de bepalende structuur als de grassen geknipt zijn en de vaste planten nog niet visueel aanwezig.

De *Persicaria* en de *Chaerophyllum* bloeien tegelijkertijd in dezelfde kleur maar hebben een totaal verschillende bloemvorm. (Aar versus scherm) Ook het blad van beide planten is verschillend en contrasteert weer mooi met het gras.



MATRIXPLANTEN



MOLINIA CAERULEA
'HEIDEBRAUT'
Pijpenstrootje
120 - 150 cm
groene bloemstengels



MOLINIA CAERULEA
'EDITH DUDZUS'
Pijpenstrootje
60 - 80 cm
zwartrode bloemstengels



IRIS LAEVIGATA
Japanse lis
60 - 100 cm
juni / aug, violetblauw

STROOIPLANTEN



PERSICARIA BISTORTA
'SUPERBA'
Adderwortel
60-80 cm
mei-juni, roze



CHAEROPHYLLUM
HIRSUTUM 'ROSEUM'
Ribzaad
80 tot 100 cm
mei-juni roze tot lila

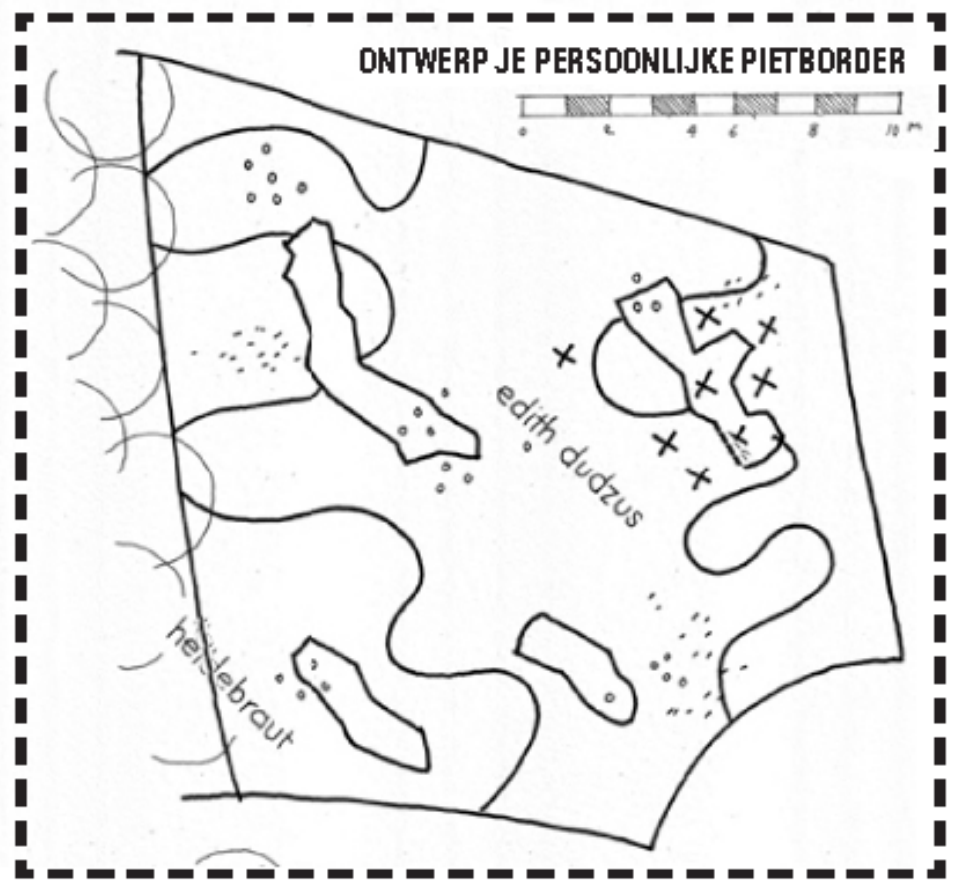
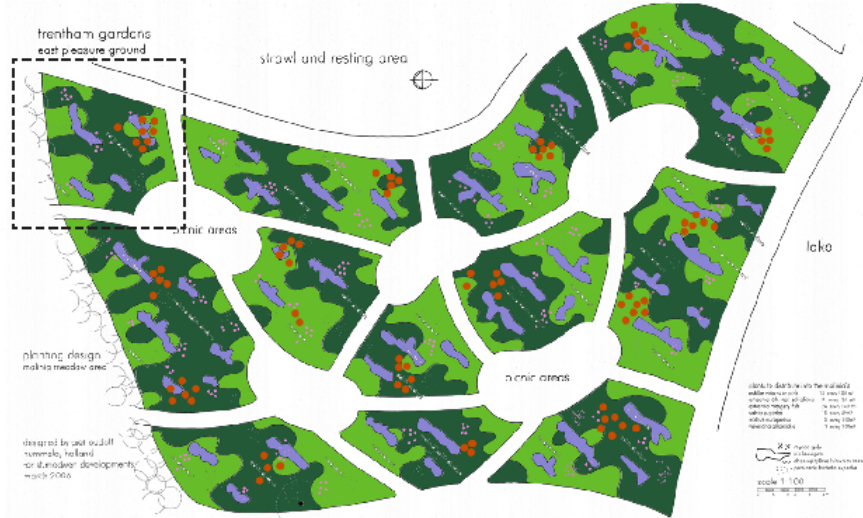
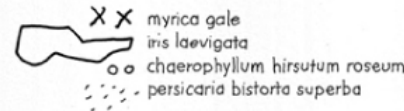


MYRICA GALE
Gagel
60 - 150 cm
april en mei
goudkleurige katjes

BASISPLANTEN =herhaling van de meer opvallende planten. Maar na alle duidelijke instructies op het plan geeft Piet dit op een andere manier aan. Hoe zou jij met deze instructies omgaan? Kan jij het ontwerp op de volgende pagina afmaken? Er vallen nog genoeg ontwerpbeslissingen te nemen! Mail je ontwerp oplossing naar info@ramscape.nl

plants to distribute into the molinia's

ostilbe visions in pink	15 every 100m ²
omsonia tab. var. salicifolia	9 every 36 m ²
astrantia margery fish	24 every 140 m ²
salvia superba	15 every 49m ²
trollius europaeus	15 every 100m ²
valeriana alliarifolia	7 every 100m ²



BASISPLANTEN



ASTILBE 'VISION IN PINK'
Pluimspirea
60-70 cm
juli-augustus, helderroze



ASTRANTIA MAJOR 'SHAGGY' Zeeuws knoopje
70 cm
juni-september, wit



TROLLIUS EUROPAEUS
Kogelbloem
50-70 cm
mei-juni, geel



VALERIANA ALLIARIFOLIA
Valeriaan
90 cm
juni en juli, wit



SALVIA SUPERBA
Salie
50-60 cm
juli-sep, paarsblauw



AMSONIA TAB VAR SALICIFOLIA Stermaagdenpalm
80-100 cm
mei-juli, lichtblauw

Waterwegen in Manchester en Liverpool

Jeroen de Jong



Liverpool en relief

Waterwegen in Manchester en Liverpool

Voor de nationale en aansluitend internationale handel zijn er in Engeland vele kanalen aangelegd, ook in en om Liverpool en vooral Manchester. Deze steden waren lange tijd sterke concurrenten. In de periode van aanleg lagen de kanalen buiten deze steden. Industrialisatie aan de kanalen en de verdere stedelijke ontwikkeling hebben ervoor gezorgd dat ze binnen de grootstedelijke omgeving zijn komen te liggen.

Door hun oorspronkelijke ligging en gebruik zijn ze nogal verborgen. Diverse partijen (voornamelijk Trusts) zetten zich in voor behoud/herstel van deze cultuurhistorische lijnen. De kleinere kanalen hebben nu vooral een recreatieve en waterhuishoudkundige functie. Hun kanaaloevers worden steeds meer gevormd tot publieke buitenruimte, de oude industriecomplexen tot stadsblokken of vooral stadsfragmenten.

Het grote Manchester Ship Canal wordt voornamelijk gebruikt voor goederenvervoer. Haar docks zijn deels omgevormd tot stadsdelen.

Met name in Manchester kunnen de kanalen, samen met de vele (deels nog verborgen) wateren een interessant laag vormen binnen het complexe stedelijke weefsel van de regio. Binnen de groene en blauwe agenda (habitats, parken, wateroverlast etc) van de Regio Manchester zijn ze in beeld.



Manchester aan de rivier Irwell



Toegankelijkheid kanalen voor recreatievaart



Manchester en relief



Liverpool aan de Mersey-estuarium



Bridgewater Canal, Rochdale Canal en Ashton Canal in Manchester



Bridgewater Canal

1761; eerste kanaal van Engeland; 63 km; geen sluisen; tot 1975 voor vrachtverkeer, nu voor pleziervaart

Manchester is in de 18e eeuw het centrum van de katoenverwerkende industrie. De waterkracht van de vele beken en rivieren werd gebruikt voor de fabrieken. In 1761 is het Bridgewater Canal geopend, zodat kolen als nieuwe energiebron voor de sterk groeiende industrie konden worden aangevoerd vanuit de mijnen (eigendom van de Duke of Bridgewater). Uitbreiding van het kanaal tot aan de Mersey volgde in 1776, wat een halvering van de transportkosten van of naar de haven van Liverpool inhield. Manchester wordt "Cottonopolis".

In 1975 wordt de Bridgewater Canal Trust opgericht na een kanaalbreuk. De Trust omvat de eigenaar Manchester Ship Canal Company en diverse overheden. De gelden die het kanaal oplevert door pleziervaart, sportvisserij, waterafvoer en koelwaterleverantie wordt geïnvesteerd in kanaal en omgeving.

Ashton Canal

1796; 7,9 km, 18 sluisen; gesloten in 1961, heropend in 1974

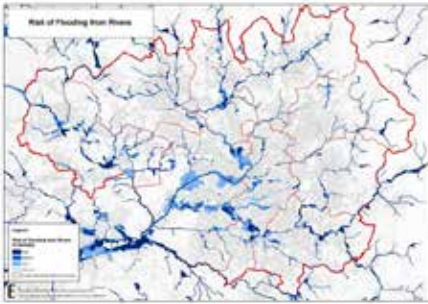
Rochdale Canal

1804, 51 km, 91 sluisen; gesloten in 1952; heropening in 2002 na herstel sinds jaren '70

Het Rochdale Canal is het eerste kanaal dat de Pennines passeert (eerder dan het kanaal Liverpool-Leeds). In 1890 vervoeren 2000 boten zo'n 700.000 ton per jaar. Later vindt een sterke terugval plaats door concurrentie van het spoor en vooral wegen aan het begin van de 20e eeuw. Het kanaal wordt nu, net als het Ashton Canal, gebruikt voor pleziervaart.



Kanalen in Manchester



Waterlopen, wateroverlast en groen/ecostructuur van Manchester-regio

Manchester Ship Canal en Salford (voorheen Manchester) Docks

Liverpool Leeds Canal en Canal Link langs Liverpool Docks



The Manchester Ship Canal

1894; 56 km; deels kanalisering van rivieren Mersey en Irwell, deels nieuw; 5 sluizen; dan grootste kanaal ter wereld; voor vrachtafvaart en beperkt pleziervaart

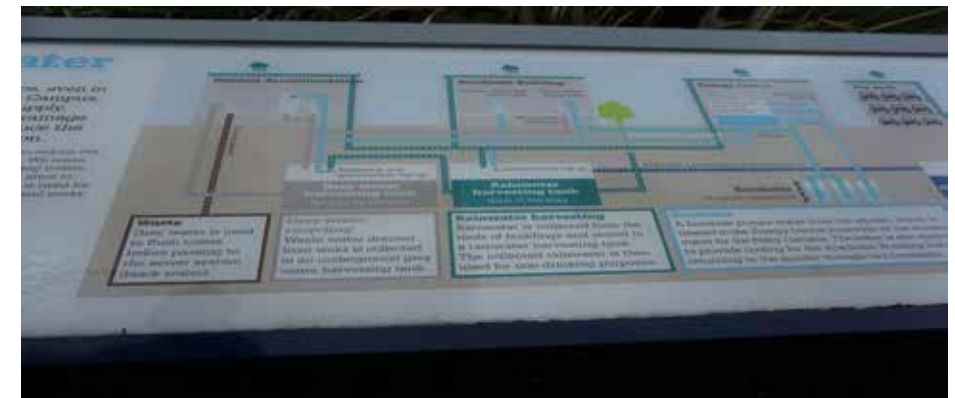
Manchester is in 1830 de grootste industriestad ter wereld. De katoenindustrie gaat gepaard met machinefabrieken, chemische industrie, banken en verzekeringsmaatschappijen etc. Om het vervoer tussen zee en Manchester goedkoper en efficiënter te maken (en de havengelden van Liverpool te vermijden) wordt in 1882 een plan gemaakt om het Manchester Ship Canal te graven, wat van 1889 tot 1894 werkelijk gebeurt. Zeeschepen kunnen nu doorevaren tot Manchester. Rivaal Liverpool verliest veel banen.

Na de top in 1958 (20,000,000 ton goederen) is er een sterke neergang. In 1984 sluiten de Manchester docks voor schepen, waarna sinds 1987 herontwikkeling tot stedelijk gebied plaatsvindt, met een cruciale rol voor de gemeente Salford die de docks (nu Salford Quays) heeft gekocht. Nu werken Liverpool en Manchester samen in het grote Atlantic Gateway programma uit 2011, om zowel het kanaal als de haven nieuw leven in te blazen. De Peel Group, met haar vele eigendom in dit gebied, trekt dit. De tonnage gaat weer langzaam omhoog.

Leeds and Liverpool Canal

1816, 205 km, 91 sluizen

Het kanaal was van belang voor het transport van kolen (1860:een miljoen ton) en later ook producten van de aanliggende industrieën. Door haar grote sluizen is het kanaal lang bruikbaar en in gebruik. Het oorspronkelijke eindpunt was Clarke's Basin in Liverpool, nu is het eindpunt verlegd naar het centrale waterfront van Liverpool door een directe verbinding met de haven via Stanley Dock. Deze verlenging met ca 2 km met tunnels en sluizen is in 2008 geopend en maakt nu deel uit van het waterfront van Liverpool.



Waterbewust Manchester: opvang en gebruik van water in/onder gebouwen en buitenruimte

Rood/ Stadsnatuur 2.0

Judith van der Poel



“**Rood** is een kleur die snel de aandacht trekt en in het westen gezien wordt als zowel een teken van gevaar als van liefde.”

Stadsnatuur 2.0



Het bijzondere aan gebouwen die leegstaan is dat de natuur weer een belangrijke rol gaat spelen. In kleine, vaak onmogelijke hoekjes groeien grote bomen uit een muur, klimplanten veranderen een betonnen muur in een groene wand en dieren vinden er beschutting, broedplaatsen of voedsel. De warmte die de muren afgeven zorgt bovendien voor een grotere diversiteit aan planten.

Het spel tussen gebouw en natuur heeft iets magisch, maar er is een dunne lijn tussen verloedering en romantiek.

Waarom laten we de natuur niet vaker zijn gang gaan in oude en nieuwe gebouwen, zodat er een indoor of deels open pocketpark kan ontstaan in een drukke stad?

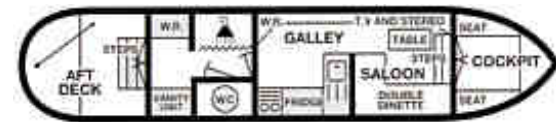


Een van de grote problemen is verantwoordelijkheid. Gebouwen waar stenen kunnen vallen zijn vaak niet toegankelijk vanwege gevaarlijke situaties en dus wordt het gebouw vaak afgezet.

De interessante stadsnatuur kan met speciale ingrepen en voorwaarden toegankelijk gemaakt worden. Deze niet-geregisseerde groene gebouwen en vloeren kunnen vervolgens een unieke meerwaarde voor de stad zijn.

The view from a (Narrow) boat

Karin van Essen





narrow boat in Londen

In juni 2007 zagen we ze varen, terwijl we met het Panorama Londen bezochten; in augustus van dat zelfde jaar voeren mijn man en ik er een week mee in en rond Birmingham: de Narrow Boat. Ook dit jaar merken we ze op in watersteden bij uitstek: Liverpool en Manchester.

De kanalen

In de 18e en 19e eeuw is in Engeland en Wales door particuliere ondernemingen een uitgebreid net van kanalen aangelegd voor het vervoer van hoofdzakelijk bulkgoed zoals erts, kolen en zout, maar ook stukgoed zoals porselein. In het geaccidenteerde terrein leverde dat heel wat kunstwerken op zoals sluizen, aquaducten, tunnels en natuurlijk bruggen. En hoe smaller je ze maakt, hoe goedkoper ze zijn. De maten van de sluizen en de vrachtscheepjes werden gestandaardiseerd: de sluizen 7 voet (2,10 m) smal en tot 70 voet (21 m) lang; de boten net wat smaller. Aanvankelijk werden de boten gejaagd door mensen of paarden, behalve door de langere tunnels zonder jaagpad: daar gebeurde de voortbeweging door "legging": liggend op het schip met de benen afzetten tegen de tunnelwand.

Later deden de motoren hun intrede, maar mede door de kleine afmetingen van de schepen, heeft deze wijze van vervoer het afgelegd tegen de spoorwegen, waarna het kanalenstelsel in verval raakte.

In 1962 kwamen de kanalen onder beheer van de British Waterways Board. Sindsdien zijn vele kanalen uitgebaggerd en sluizen gerestaureerd, grotendeels door vrijwilligers. Hiermee kwam een geheel nieuwe toepassing van het kanalenstelsel: de pleziervaart. Voor het bevaren van dit kanalenstelsel moet worden betaald. Maar die "vaarbelasting" omvat dan ook alles: drinkwater, afvoer afval, passeren van kunstwerken (inclusief de tunnels en sluizen met personeel) en er wordt langs het openbare water geen liggeld geheven. Langs het kanaal kan vrijwel overal gratis worden aangelegd om te overnachten. Bij sluizen, dorpen, pub's en sommige speciale aanlegplaatsen, zitten ringen in de wal om aan vast te maken. Voor alle overige plaatsen sla je gewoon beide meerpennen in de grond.

Als gevolg van de zeer ondiepe kanalen moet je geen haast hebben: je vaart er iets sneller dan een voetganger en langzamer dan de traagste fietser. Proberen sneller te varen, is zinloos. Meer gas betekent niet meer snelheid, maar wel meer bagger en beschadiging van oevers.

in en om Birmingham



De schepen

Werden de schepen aanvankelijk van hout gemaakt, later werd dat ijzer met houten bodem (gemakkelijk te vervangen) en nog later geheel van staal. De knikspant werd uitgevoerd met geheel vlakke bodem en zeer zwaar gebouwd, want in de sluisen en tunnels kregen de schepen heel wat te verduren. En dat is nog steeds zo.

Het schippers-gezin bewoonde een roefje van ca. 2 m x 2,7 m en dat was hun hele domein. Van de wereld zagen ze nauwelijks meer dan die roef en het kanaal dat ze op en neer voeren. Ik vermoed dat het leven hier aan boord nog primitiever was dan op onze vroegere binnenscheepjes. De enige luxe aan de scheepjes was de beschildering: er ontwikkelde zich een heel aparte wijze van decoratie van de opbouw die een beetje doet denken aan het schilderwerk uit Hindelopen.

Zoals er bij ons veel tot weekend-motorboten omgebouwde Westlanders, Kagenaars, enz. rondvaren, zijn vele Narrow Boats later omgebouwd voor de pleziervaart.

techniek en decor



een sluis passeren

Maar ook worden ze nog steeds bij bosjes gebouwd, zowel voor de vele verhuurvloten als voor particulieren. Her en der zie je dan ook kleine scheepswerfjes waar ze in de open lucht in elkaar worden gelast.

Ze variëren van sober tot luxe en sommige particuliere boten zijn zeer overdadig opgetut: niet alleen hele schilderijen op de buitenzijde, maar ook allerlei niet-functionele messing ornamenten die dan weer ijverig worden gepoetst en vele bloempotten op het dak (schommelen doen de boten toch niet). Als er eens een motorruimte open staat, zie je soms nog schitterend onderhouden, hoog bejaarde dieselmotoren keurig in de lak en met glimmend gepoetste koperen leidingen.

Sluisen, bruggen, tunnels, aquaducten...

Het passeren van de vele sluisen vormt wellicht het meest spectaculaire gebeuren tijdens een tocht. Zoals gezegd, zijn ze nauwelijks breder dan de boot. Het is dus een kwestie van goed mikken bij het invaren. Vaak staat er precies voor de in- en uitgang ook nog een dwars-stroom t.g.v. een overloop om de sluis. Bij de ingang zijn er geen houten remmingen o.i.d., maar stenen of verroeste ijzeren geleidingen. Je moet dus niet op een krasje kijken, maar daar zijn de schepen op gebouwd.

Eénmaal in de sluis, laat je de boel gewoon drijven want meestal is er in de sluis toch niets om aan vast te maken. Met de motor sla je zo nu en dan een beetje voor- of achteruit om te voorkomen dat je op de drempel blijft hangen of tegen de deur stuitert. Dat laatste is overigens ook niet zo'n ramp want de meeste boten zijn voorzien van een soort "bumpers". Het verval is in de meeste sluisen ca. 2,2 m. Sommige deuren lekken enorm; het is dan opletten dat je de enorme straal water niet over het schip krijgt. Ook uit diverse sluiswanden spuiten indrukwekkende stralen water als je beneden bent.

Naast de "gewone" sluisjes, zijn vooral de meertraps-sluisen uitzonderlijk te noemen. Alleen bij enkele zeer gecompliceerde bv. (5-traps) sluisen is er toezicht; alle andere zijn zelfbediening (op handkracht). In een week passeer je maar zo een sluis of 60. Dat kweekt spierballen! Je passeert regelmatig kleine boogvormige vaste bruggetjes waar meestal ook het jaagpad onder door gaat. Een enkele keer is er een, wederom hand-bediende, ophaalbrug. Ook hier alles doe-het-zelf. Zelfs de enkele elektrische brug die je tegenkomt is zelfbediening (de sleutel hiervoor behoort tot de boord-inventaris).

De tunnels kan je natuurlijk niet missen: de langste die wij passeerden was 2,8 km lang (en 2,7 m breed). De vaak onverlichte tunnels worden in konvooi gepasseerd (eerst de ene richting, dan de andere). Er is een slagboom aan de ene en een deur aan de andere kant met bedieningspersoneel aan beide zijden. Die deur gaat alleen open wanneer er boten door moeten; op deze manier is men in staat om een continue geforceerde luchtstroom door de tunnel te laten lopen om de uitlaatgassen kwijt te raken. *Bij de kleinere tunnels zoek je het zelf maar uit.*

Conclusie

De Narrow Boat leent zich er goed voor om stad en land te verkennen. Afwisselende landschappen van open velden en uitgehakte kloven leiden naar dorpjes en (gedeeltelijk in verval geraakte industrie-) steden.

De zwart/wit uitgevoerde waterkaarten die van het stelsel gemaakt zijn, zijn overigens zeer gedetailleerd en de moeite waard. Zelfs de watertappunten, pub's en enige gegevens over openingstijden van winkels staan er op. *Alleen nog even een tocht kiezen!*



De driehoekige tegel

Martien van Osch

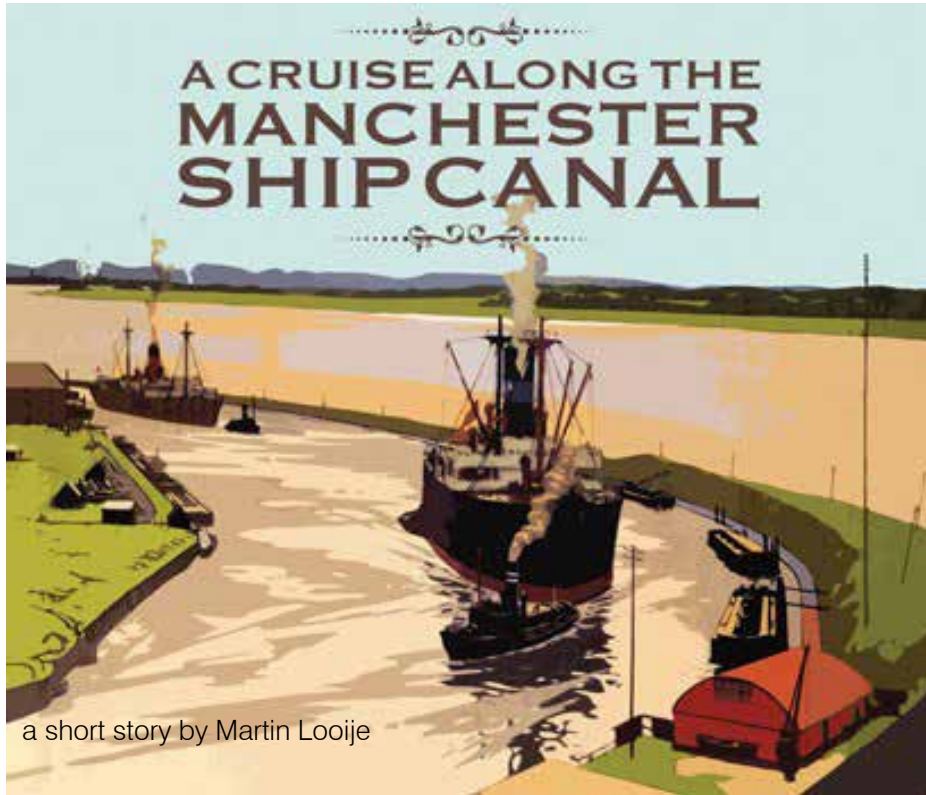


Hoe los je hellingovergangen op in een tegelverharding?
In Nederland zijn we dit niet zo gewoon, maar in het buitenland zie je vaak dat de tegels diagonaal in tweeën worden gezaagd. Met driehoeken kan je immers alle geplooiden vormen maken! Zo ook in Manchester en Liverpool. In bovenstaand plaatje is een verlaging gemaakt in de band (zodat de mindervaliden met hun rollator fijn vast komen te zitten in de put, maar dit terzijde) en zijn de tegels pasklaar aansluitend gemaakt met deze werkwijze. Op de volgende pagina's een aantal voorbeelden waar de stratenmakers deze techniek met veel enthousiasme hebben toegepast wat onnavolgbare maar fantastische patronen oplevert. De voegen zijn niet altijd goed zichtbaar, daarom zijn ze met zwarte lijnen aangezet voor meer inzichtelijkheid.



A short story

Martin Looije



a short story by Martin Looije

The Big Ditch

De aanleg van kanalen en spoorwegen was in 19e eeuw Engeland een particuliere aangelegenheid. In de loop van de 20e eeuw werden ze meestal genationaliseerd en soms weer opnieuw geprivatiseerd zoals bij de Britse spoorwegen.

Het Manchester Ship Canal bleef tot op de dag van vandaag in private handen. Het kanaal, dat het estuarium van de Mersey met Manchester verbindt, is voltooid in 1894. Een jarenlange strijd met Liverpool en de spoorwegmaatschappijen ging eraan vooraf. Zij vreesden de concurrentie en deden er dan ook alles aan om de aanleg te voorkomen. Eenmaal gegraven was de "Big Ditch" een succes. Manchester groeide uit tot de derde havenstad van Engeland.



The mission

Maar in de loop van de vorige eeuw verloor het kanaal aan betekenis en raakten de haventerreinen in verval. In 1993 wist John Whittaker eigenaar te worden van het gehele kanaal met alle daarbijbehorende terreinen. Deze vastgoedtycoon, die ooit priester wilde worden, had een nieuwe missie gevonden: de herontwikkeling van het gehele Manchester Ship Canal.

Hij wist de BBC te verleiden om hun nieuwe hoofdkwartier te bouwen op zijn terrein in Salford, aan het uiteinde van het Manchester Ship Canal. Ook de noordelijke vestiging van het Imperial War Museum, een iconisch gebouw van Daniel Libeskind, kwam op zijn kades terecht. Whittaker had al eerder The Lowry, een art+entertainment centrum (ontwerp van Michael Wilford) in het gebied ontwikkeld. Aan de inrichting van de kades is veel aandacht besteed. Met name Trafford Wharf, bij het Imperial War Museum, springt er in gunstige zin uit. Bij de overige kades domineren voorschriften voor toegankelijkheid van mindervaliden (hekken langs alle trappen en hellingbanen) en veiligheid (hekken langs het water) nogal sterk. Voor (recreatieve) scheepvaart lijkt weinig ruimte te zijn. Je zou verwachten dat er wat meer levendigheid op het water zou zijn. Ik ben benieuwd hoe deze particuliere ontwikkeling langs 58 kilometer kanaal verder gaat uitpakken. Hoe gaat dat buiten de steden? Welke kansen liggen daar? Gaan mensen ook in de toekomst een cruise boeken over het Manchester Ship Canal?



luchtfoto met de beeindiging van het Manchester Ship Canal

links The Lowry, midden Imperial War Museum en op de voorgrond het voorplein van MediaCity UK met eindpunt metro



Vooraf Trafford Wharf (ontwerp FoRM architecten) is een voorbeeld van de hoogwaardige inrichting van de kades. Een fraaie tegenhanger in de openbare ruimte van het iconische Imperial War Museum.

What the F*ck doet men met al dat industrieel erfgoed?

Mathieu Derckx

What the F*ck doet men met al dat industrieel erfgoed?

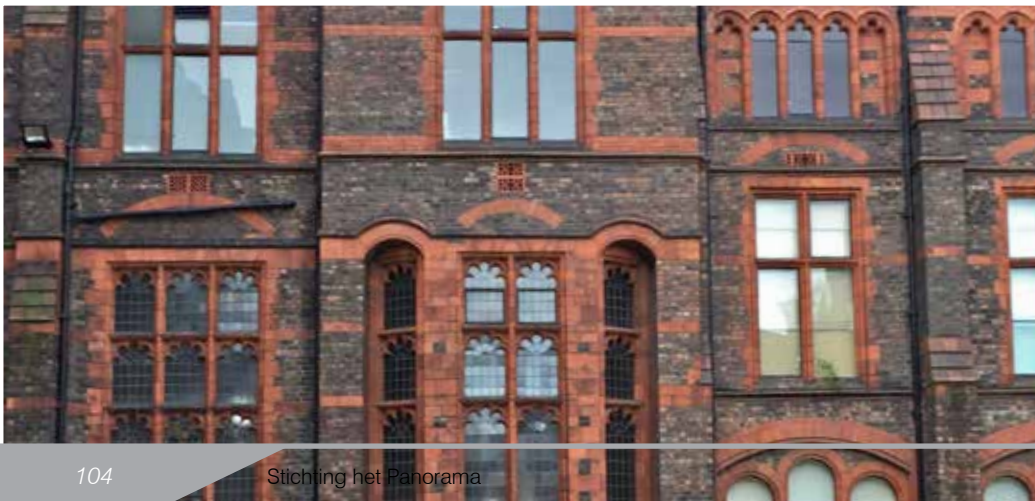
Dat gevoel becroop mij tijdens de excursie. In Manchester rijdt de metro door een uitgestrekt bizar landschap met enkel nog funderingen van werkplaatsen, fabrieken, opslagloodsen, installaties en infrastructuur, erfgoed uit een industrieel tijdperk. Het enige nog functionerende relict is de metrolijn die aangelegd is op de hoog- en vrijliggende spoorlijnen uit deze periode. Deze infrastructuur laat zien hoe inventief men was, hoe modern, om mensen en goederen in deze stadsjungle efficiënt te vervoeren. Belangrijkste erfgoed zijn voor mij dan ook de prachtige bruggen en viaducten. Daarentegen roepen de smalle kanalen een bijna tegengesteld gevoel bij me op: het schiet niet op, alles gaat langzaam en is zo primitief. Alles lijkt versleten en

het is een wonder dat de kades en sluizen nog overeind staan. Maar voor hoe lang? Welk lot wacht dit erfgoed? Ik zou het niet gelijk weten en zo ook de stadsontwikkelaars die het erfgoed links laten liggen.

In Liverpool spreken de uitgestrekte prachtige havenmuren boekdelen. Hoe groots moet de bedrijvigheid hier aan het water zijn geweest? Het Museum of Liverpool licht een tip van de sluier op.

Het Liverpool Waterfront laat dat echter niet zien. Het is er een van vele met dezelfde iconische architectuur, toeristische snacksnaps-shots, gecombineerd met industriële relictten. Gelukkig zijn de havenmuren er nog, want voor dit industrieel erfgoed voorzie ik een grootse toekomst.

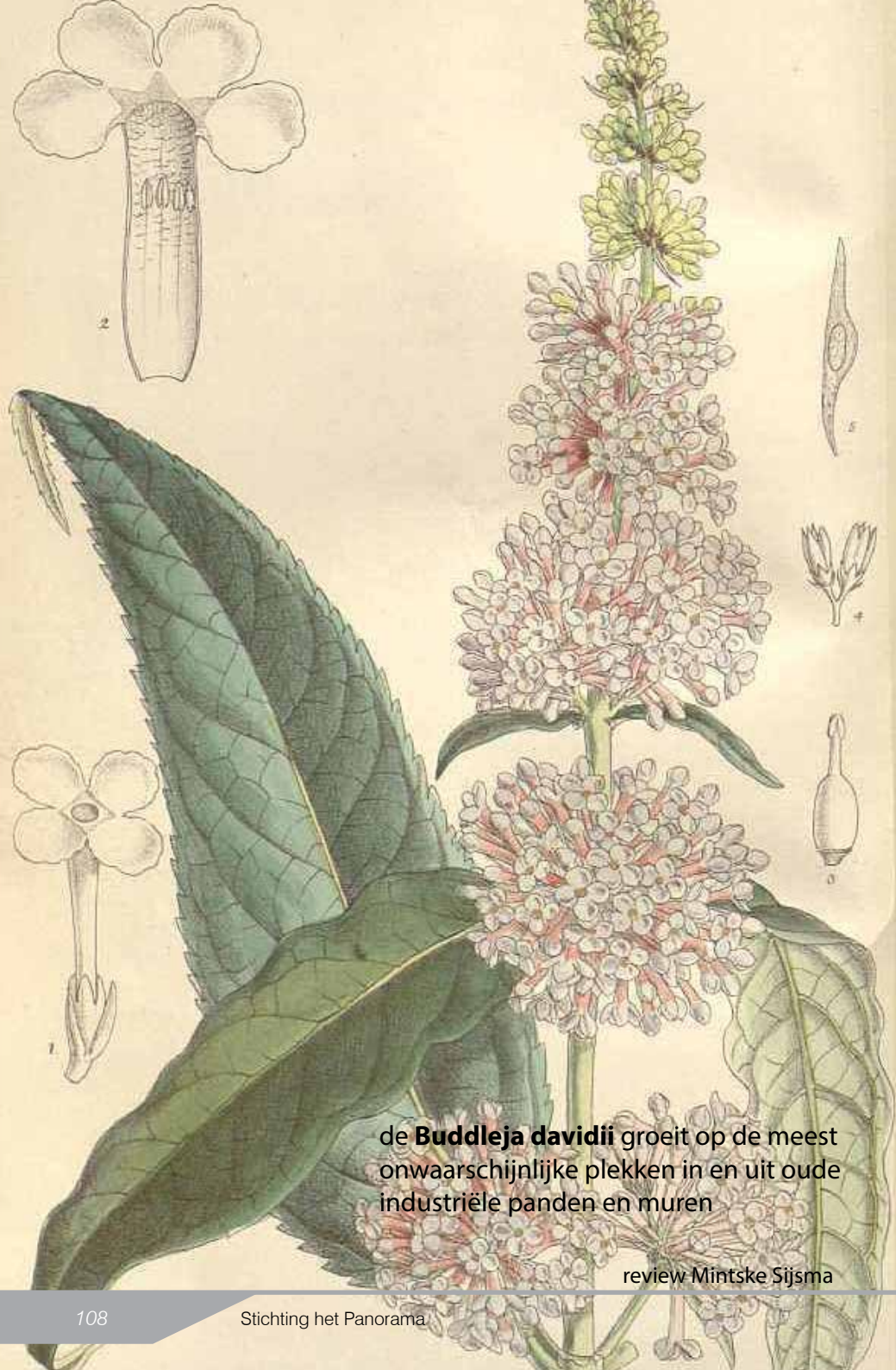




Mathieu typografie en symbolen

Cotton
Field



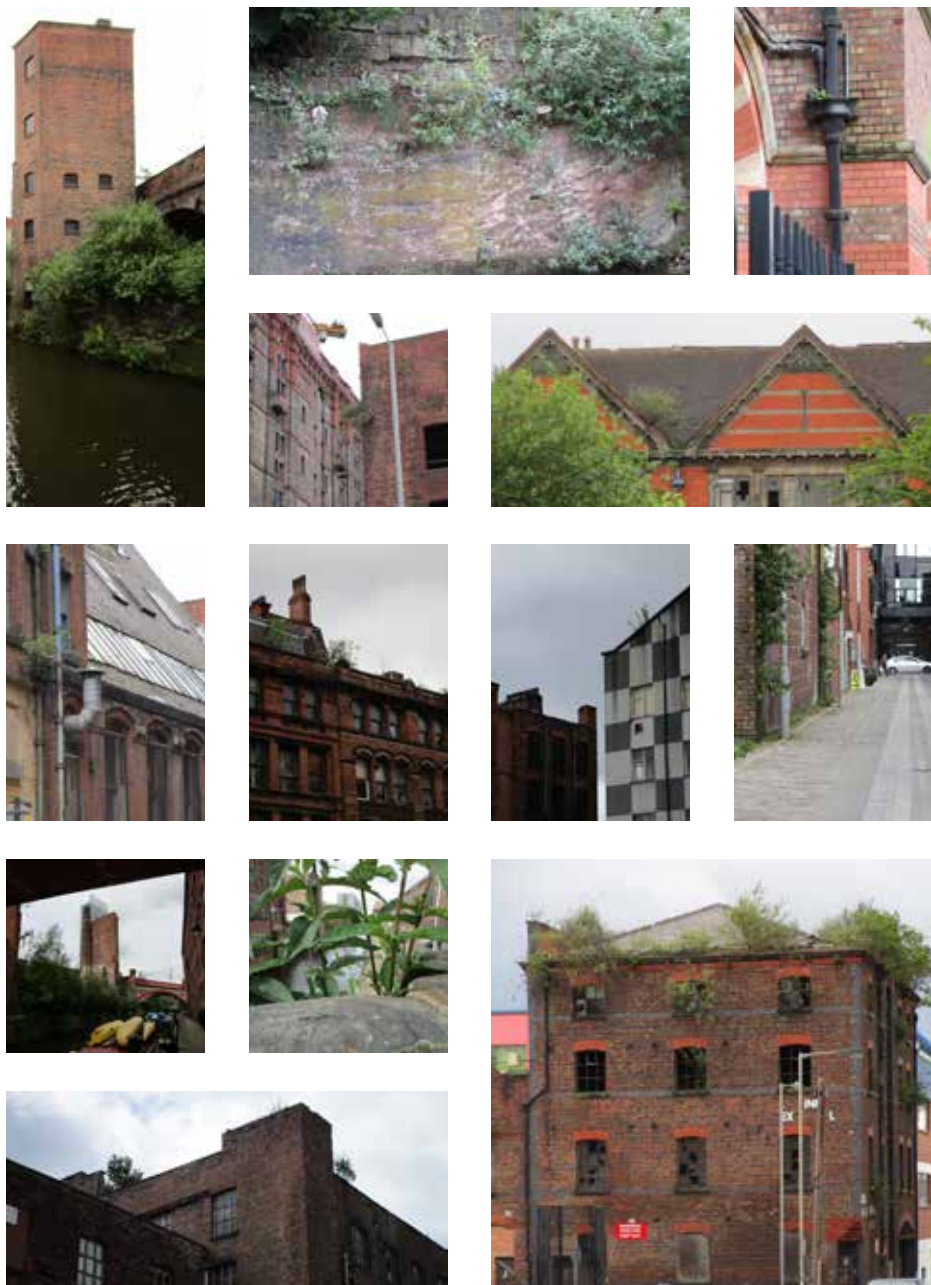


de **Buddleja davidii** groeit op de meest onwaarschijnlijke plekken in en uit oude industriële panden en muren

review Mintske Sijsma

Buddleja davidii

Mintske Sijsma



De vlinderstruik groeit goed op de daken, muren en in de dakgoten van de oude industriële panden in Manchester en Liverpool. De heester is verzot op kalk en haar wortels vinden houvast in stukjes oude mortel. Het lijkt wel of de struik het alleenrecht heeft op een groeiplaats met uitzicht.



De plant is invasief en produceert bovendien een ongekend grote hoeveelheid zaden die zich makkelijk verspreiden. Reden voor een discussie die in Groot Brittannië, Amerika en buurland België meer aandacht krijgt dan in Nederland. De vlinderstichting neemt trouwens een soortgelijke stelling als de Britse BC.

Dat de gemoederen hoog oplopen kan niet gezegd worden. De plant staat op een lijst met invasieve soorten, kost de overheid inderdaad geld, is een bedreiging voor de natuurlijke vegetatie van kalkrijke graslanden en is nieuws in komkommertijd voor de BBC, wat weer reacties oproept bij tuinliefhebbers.

Buddleia: The plant that dominates Britain's railways

By Tanya Gupta
BBC News

15 July 2014 | Magazine

More people are buying buddleia for their gardens, but it's classified as an invasive species and is a problem on British railways.

It's hard to walk by a railway line in Britain and not see buddleia.

Along fences by the tracks and almost any patch of waste ground, you will notice the long, slender clumps of flowers, usually lilac but also blue, deeper purple or white, at the end of long, arching branches.

BBC weather forecaster Peter Gibbs says the mild, wet winter will have improved germination and growth this year, especially in areas where water normally drains away quickly, such as derelict urban sites.

"Buddleia is an opportunist that's always ready to capitalise on any slight advantage."

Sprouting from seemingly every derelict building, it stakes an increasingly plausible claim for the title of Britain's national flower.

deel van artikel BBC News



Hands off Britain's buddleias! It's a fragrant favourite and butterflies love it, says NIGEL COLBORN. So why has the Government got it in for the buddleia?

By NIGEL COLBORN
PUBLISHED: 02:04 BST, 23 July 2014 | UPDATED: 11:21 BST, 23 July 2014



217
View comments

With its purple, golden-eyed flowers full of fragrant glory looking their best at this time of year, buddleia is undoubtedly Britain's prettiest and most popular late-summer shrub.

Also known as the 'Butterfly Bush' because its nectar attracts so many insects, you can see it flourishing in parks and gardens all over the country.

But perhaps it is flourishing a little too well, for the plant has just been given a black mark by the Government.

Officials at the Department for Environment, Food and Rural Affairs (Defra) consider buddleia an 'invasive alien'. What a pejorative term for such a beneficial plant. The phrase conjures up man-eating space monsters or foreign tanks roaring up our beaches.

In fact, I believe that Defra itself, rather than those delightful buddleia bushes, is more worthy of a cull.

Its lame approach to nature conservation in the countryside is largely responsible for the destruction of hedgerows and meadowland. It has not done enough to encourage farmers and roadway authorities to protect them. Its officials allow excessive verge-mowing, which stops wild flowers from flourishing by the roadsides as they did in the Fifties.

Fiasco

This monolithic mega-ministry, created by the Blair government in 2001, results from an unholy merging of previously separate departments — including Environment, Agriculture, Fisheries, Nature Conservation and the nebulous 'Rural Affairs'. The result is a cumbersome monster whose short history makes depressing reading.

Defra was fined by the EU for inexcusable delays in subsidy payments to farmers — bringing some close to bankruptcy. It has presided over the fiasco of Ash Dieback Disease — having allowed the disease to enter Britain through lax import regulations and lay waste to our trees.

deel van de reactie van Nigel Colborn op artikel BBC News die het artikel aangrijpt om zijn mening te ventileren over het reilen en zeilen van de overheid



Gelaagdheid

Renee Santema



bruggen oud en nieuw



kanaal en boot

Gelaagdheid

Meer dan Liverpool heeft Manchester indruk gemaakt. Mijn eerste schok over de lelijkheid van Manchester sloeg al snel om in fascinatie voor deze intrigerende stad. Een ruwe diamant met onvermoede potenties. Zelden heb ik zo'n ruimtelijke en diverse gelaagdheid in een stad gezien: bruggen boven bruggen, nieuw op oud, braakliggende terreinen naast glanzende hoogbouw.....

Eén van de onderste lagen in de stad, het kanalenstelsel, is ontdekt als drager van nieuwe ontwikkelingen. Tegelijkertijd worden elders in de stad private initiatieven genomen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De energie om iets van deze stad te maken is voelbaar. Een stad om in de gaten te houden. En naar terug te keren!



nieuwbouw langs het kanaal

Hide and reveal

Rob Aben

HIDE AND REVEAL

Rob Aben

Op een druilerige zondagochtend bezochten we een ware klassieker; Birkenhead Park, rustig gelegen aan de overzijde van de Mersey te Liverpool. Ook wel het eerste stadspark van de wereld genoemd. Het is namelijk het eerste openbaar gefinancierde stedelijk park ter wereld. De uitgifte van bouw kavels aan de rand van het park maakte het mogelijk om van een moerassig gebied een fraai park te maken, vol natuurillusies en exotische bouwwerken. Een mooie compositie waar Joseph Paxton aan heeft ontworpen. In 1847 werd het geopend en ook toen regende het. Het weerhield 10.000 mensen niet om er getuige van te zijn. In 1853 werd het bezocht door Frederick Law Olmsted. Hij was zeer onder de indruk. Zijn vanaf 1857 samen met Calbert Vaux ontworpen Central Park in New York is een ruigere versie: minder idylle, meer ruigte en grootsheid.

Anno 2017 ligt Birkenhead Park er goed bij. Dat was tot voor kort nog niet het geval. Het park was verloederd en gevaarlijk, maar het is van 2002 tot 2007 voor circa 11 miljoen euro gerenoveerd, met onder andere EU- geld. Nu is het weer levendig en wordt er van alles georganiseerd. De paden, vijvers, grasvelden, tennis- en cricketvelden liggen er goed bij en er is een bezoekerscentrum gemaakt.



Zondagochtend in Birkenhead Park, tussen de buien door....

Een groep 'rangers', 'erfgoed tuiniers' en vrijwilligers waakt nu over het wel en wee van het park. Eén van hen was die ochtend zwerfafval aan het rapen. We vroegen haar hoe ze het voor elkaar kregen dat het er zo goed uit zag. Ze gaf aan dat ze met 7 vrijwilligers druk bezig waren. Dat bleek meer dan alleen zwerfafval rapen, ze zorgen ook voor het volledige onderhoud van de beplanting. Op onze vraag of er een plan achter zat of een gemeentelijk supervisor of iets dergelijks, lachte ze ons toe: Dat was er niet. Ze lieten zelf de boeken over Paxton, en eigenlijk was het heel simpel; hide and reveal, verbergen en onthullen, daar ging het om. Toen liep ze, zich verontschuldigend, snel verder. Er was weer werk aan de winkel.

Het park kent een groot scala aan (sub-)landschappen. Al lopend of rijdend over de gebogen paden verschijnen en verdwijnen ze. Zichtlijnen tonen soms bebouwing, dan weer niet. Met in de kern twee keer een 'wildernis', bestaande uit kleine afgesloten werelden van rotsen, planten en water. Hier is de illusie compleet; alles wat aan natuur refereert, wordt tentoongesteld en alles wat aan stad en cultuur refereert is hier even weggeplant.



De 'wilderness' midden in Birkenhead park



Boven op de groenwal tussen Wilderness en meadows

Eilanden in de vijvers zorgen ervoor dat de ruimtes niet in hun geheel te overzien zijn en bieden plotselinge doorzichten. De grond die vrijkwam bij het graven van de vijvers werd gebruikt om wallen van 5-10m hoog te maken rondom deze 'oernatuur'. Entrees zijn indirect, zodat er geen zichten naar buiten zijn. Daaromheen liggen de 'pleasure grounds', bestaande uit glooiende grasvelden en boomgroepen. Met in de buitenrand van het park en er direct buiten gebouwen. Dit is een fraaie compositie van arcadische taferelen en zorgvuldig gesitueerde gebouwen in de parkrand. Het park is ook nog eens goed verbonden met de stad eromheen. Door middel van poorten, assen, de park drive en vele zichtlijnen maakt de (hier suburbane) stad ook onderdeel uit van de compositie. Al die landschappen, al die taferelen worden aaneengeregen door sierlijke gebogen paden en wegen. Ook weer zo aangelegd dat ze onthullen en verbergen. De dame had de kern te pakken. Eigenlijk is het pure erotiek: met de beplanting als lingerie.

Tale of two cities

'Verbergen en onthullen' en is ook een invalshoek om Liverpool en Manchester te vergelijken. Liverpool is beter in het verbergen, Manchester in het onthullen: 'What you see is what you get'.

Manchester is een gefragmenteerd en gelaagd stedelijk landschap; een enorme agglomeratie. Dat heeft onder andere te maken met haar explosieve groei als industriegebied vanaf 1750. De andere reden is dat de kern is platgebombardeed in de Tweede Wereldoorlog. Het heeft geen historische compacte stadskern zoals Liverpool wel heeft en heeft zelfs pas relatief kort stadsrechten. Het heet dan ook een city en geen 'town'. Manchester oogt allesbehalve United.

De stedelijke lagen bestaan uit een onderlaag van vele kilometers smalle kanalen met vaak voetpaden ernaast, daarboven gebouwen en straten, daar weer boven en tussen de sporen en doorgaande wegen. In de laatste decennia ontwikkelt de stad zich op twee manieren. Met name de onderlaag met de kanalen is opgepoetst; ze worden weer onthuld. Ze zijn toegankelijk gemaakt voor voetgangers en per boot. Het is een deels ondergrondse wereld die goed past bij het ruige karakter van de stad, het is er niet altijd even fris daar beneden. De andere ontwikkelingswijze is dat er enclaves worden opgeknapt en ingevuld. Het blijven daarmee enclaves.



Manchester: gelaagde stad



Manchester: gelaagde stad

De gemeente heeft weinig middelen om samenhang in de stad te maken; de grondeigendommen zijn gefragmenteerd en veelal in handen van projectontwikkelaars. De stad is zo de afgelopen decennia op plekken opgeknapt, maar het gaat moeizaam; ze laat zich niet temmen. Met name het beheer is daarbij bedroevend slecht. Nieuwe injecties met parkjes en pleinen liggen er al snel na oplevering slecht bij.

Neem dan Liverpool; hier zit de gemeente duidelijk veel meer aan het stuur. Ten eerste is het onderhoud veel beter in orde. Dat alleen maakt al dat het voor ons als excursiegangers veel aangenamer is. De stad kent duidelijke zones; met als blikvanger het Waterfront met haar oude docks. Dit gebied is volledig ingericht op entertainment: musea, historische gebouwen, horeca, Beatles; alles op een rijtje voor de toerist. Wat de toerist in de weg kan zitten wordt verborgen gehouden. Dat geldt ook voor het 'nieuwe' centrum: Liverpool ONE. Een enorme shopping mall midden in het centrum. Ook geheel ingericht voor entertainment: shoppen en eten. Hier geen anonieme generieke Mall maar een stedelijke! Dan is er nog de hippe zone: 'Baltic. Hier is volop duurzaamheid, creativiteit, startups, drukte en tijdelijkheid. Alles mooi verzameld.



*Liverpool One: een enorme shopping Mall die zich voegt in de stad
(foto: <http://www.bestbuildings.co.uk>)*

Voor alledrie geldt dat ze illusies bieden: ze onthullen het fraaie, maar er wordt ook heel wat verborgen gehouden. Ik heb geen woning in de Docks gezien, geen zwerver in Liverpool One en het is maar wat handig met al die regen dat het grotendeels overdekt is.

Er wordt heel wat verborgen en onthult. De ene stad is dus meer georganiseerd en comfortabeler, de ander is meer authentiek, rauwer en daarmee spannender. Kiest u maar.

Manchester vs. Liverpool

Sandra Schuit

Op de laatste dag van onze MaLi-expeditie reden we met een groepje in een paar cabs naar Port Sunlight aan de overkant van de Mersey. Het idealisme van deze fabriekskolonie raakte me en bracht de herinnering terug waarom ik ooit begon met landschapsarchitectuur.

In Port Sunlight komen twee verschillende tradities van stadsplanning voor het eerst bij elkaar. De schilderachtige opzet van het ontwerp van William Owen kennen we al wel van groene buitenwijken voor de 'well-to do' maar werd niet eerder op deze schaal ingezet met een sociaal doel; betere leefomstandigheden voor de arbeiders van de zeepfabriek. 'Prosperity sharing' was de leidende idee van William Lever. Natuurlijk is deze buurt ook gekritiseerd als onmogelijke plek voor onafhankelijk denkende mensen. Zo kijken we nu ook naar de Kolonien van Weldadigheid die in onze contreien eerder in de 19e eeuw ontstonden. Maar toch. Een betere wereld achterlaten, willen we dat als landschapsarchitecten niet allemaal?



Port Sunlight, foto: Rob Aben

Overleeft deze buurt de tand des tijds? Het risico op hittestress is verwaarloosbaar, de meeste grote bomen staan er nog. De binnenterreinen zijn grotendeels verhard en nu het domein van de auto. Maar je kunt je zo voorstellen dat er in de nabije toekomst weer moestuinen liggen of hemelwater geborgen wordt. Een stuk of wat elektrische deelauto's voor de bewoners passen ook wel op straat. De buurt heeft twee scholen en winkels vlak bij, daarvoor heb je geen auto nodig. De woningen verduurzamen zal een stuk lastiger zijn; een probleem dat geldt voor het leeuwendeel van de bestaande woningvoorraad. Omdat de noodzaak groot is daarvoor slimme oplossingen te vinden gaat dat vast gebeuren.

Lady's Levers Art Gallery is het culturele hart van de buurt en het moet gezegd; er zijn onaangenamere plekken denkbaar je medebewoners te treffen. Dan is het opeens geen opgave meer af te kicken van je digitale verslaving en je smartphone op vliegtuigmodus te zetten. Het is ook niet verwonderlijk dat Floris van Alkamade zich met de prijsvraag 'Who cares' richt op naoorlogse (middel)hoogbouwwijken, waar het veel lastiger is antwoorden te vinden op vergrijzing en veranderingen in zorg en ondersteuning.

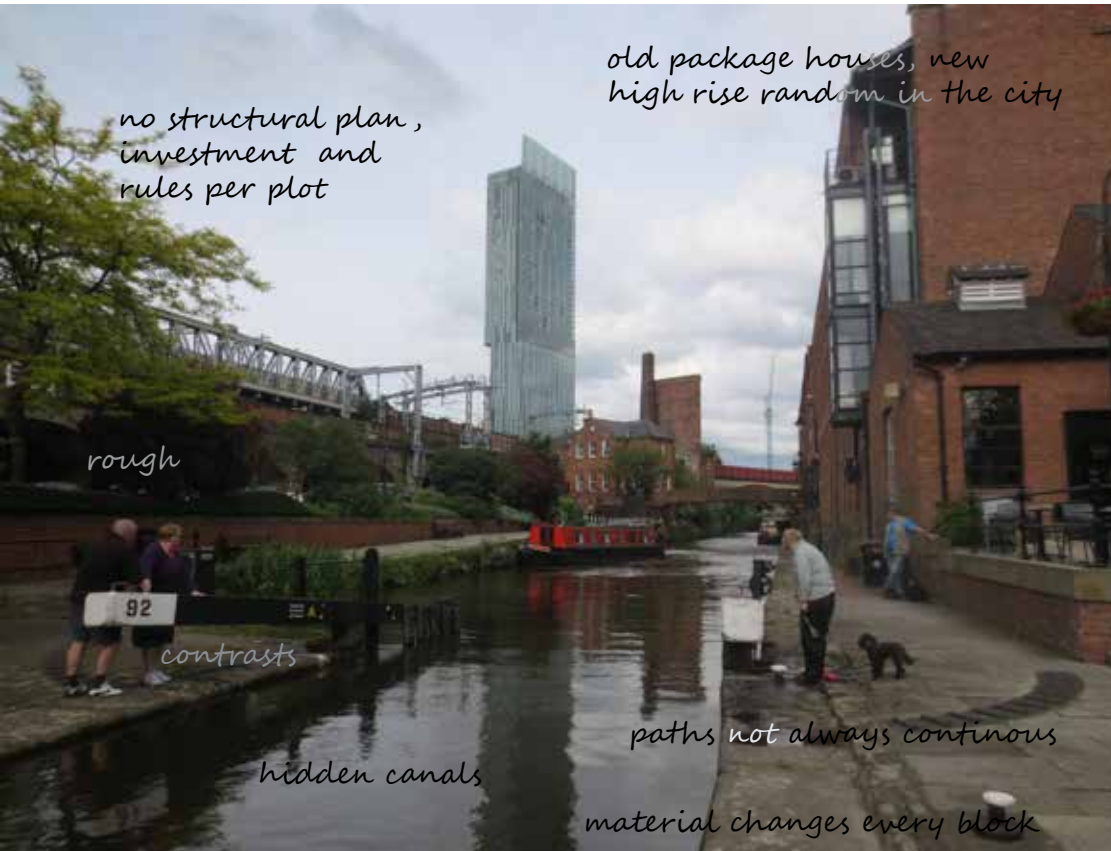
Port Sunlight is zijn 125-jarig jubileum ruim voorbij, inspireert nog steeds en gaat nog wel een tijdje mee. Kan het duurzamer?

Manchester vs. Liverpool

Ulrike Centmayer

Manchester vs.

Liverpool



no structural plan,
investment and
rules per plot

old package houses, new
high rise random in the city

rough

contrasts

hidden canals

paths not always continuous

material changes every block



clear urban structure in the center with
old storage buildings alongside the wa-
ter and modern buildings

neat

large waterfront

planned

unesco state

pedestrian zone along waterside

masterplan for develop-
ment waterfront

same material for more than 100 meters



commons:
rainy weather,
industrial past,
red brick,
little green in public
space,
half a million inhabi-
tants

my personal opinion:
cycling is more dangerous in
Liverpool but luckily health
care is for free!
Uli Centmayer





parking

old



cycling

new



parking

old



cycling

new



green roof



park



green roof



park



streetart



museum



streetart



museum



Manchester



vs. Liverpool



The street was ours

Vibeke Scheffener



The street was ours

Wat doen deze zw/w foto's me denken aan mijn gezellige jeugd in de Watergraafsmeer (Amsterdam). Er waren veel buurkinderen en we speelden altijd voor de deur buiten. Op de stoep en de straat. Deden randje-tik want er stonden nauwelijks auto's langs de stoepanden. Stookten vuurtjes en speelden landje-veroveren (ja, met messen!) op een modderig grasveld om de hoek.

Shirley Baker (1932-2014) was een fotografe uit Salford (bij Manchester). Ze werkte in de jaren 60 voor de regionale Guardian. Met haar foto's legde ze de gemeenschappen vast in de eind 19e eeuwse stenige woonbuurten, waarvan er veel zijn gesloopt. Ze protesteerde hiermee niet alleen tegen het uiteenvallen van de bestaande arbeiders-gemeenschappen maar fotografeerde ook de hartverwarmende vrijheid die de kinderen in deze buurten hadden. Er waren veel fotografen die de na-oorlogse slums in Noord Engeland documenteerden. Maar Shirley Baker was bijzonder omdat zij geïnteresseerd was in het straatleven van vrouwen en kinderen in vieze maar gezellige straten. *zw/w foto's: Shirley Baker in Manchester Art Gallery.*

Natuurlijk romantiseren de beelden van Shirley Baker de na-oorlogse armoede. Maat hoe zien de hedendaagse woonwijken met eengezinswoningen er voor kinderspel uit? Een vergelijking van gerenoveerde en nieuwe woonstraten levert het volgende op.

In de eind 19e eeuwse wijk Toxteth, Liverpool, waarvan een deel gesloopt of dichtgetimmerd is, worden op kleine schaal woningen gerenoveerd, indien bouwkundige staat het toelaat: 3 woningen worden samengevoegd tot 2. In combinatie met de ca 15m brede straten met grote bomen en zonder doorgaand verkeer ontstaan prachtige woon- en speelstraten. Met de woningrenovatie in Chimney pot, Salford bij Manchester lijkt ook de parkeerdruk op straat te kunnen verminderen. Ondanks de parkeergarage onder woninguitbouwen in de binnenterreinen, staan de smalle, 11m brede woonstraten nog steeds vol met auto's. Is in de nieuwe woonwijk New Islington in Manchester dan speelruimte? Juist de hippe eengezinswoningen staan dicht langs een drukke doorgaande weg met heel smalle trottoirs, Wel is het mooie Cotton Field park in aanleg zodat in de toekomst 'om de hoek' veilig gespeeld zou kunnen worden.





renovatie in Salford parkeren in binnenterrein onder dakterras.
Zou mooie speelstraat (11m) zijn als p-garage meer werd gebruikt.



sociale woningbouw New Islington, smalle stoep direct langs doorgaande weg.



pre-fab woningbouw New Islington, smalle stepeo direct langs doorgaande weg.



renovatie in Toxteth, Liverpool levert na samenvoegen van woningen een fijne leef en speelstraat door breedte van 15 m. Project won Turner Prize in 2015.



Hier in Toxteth, Liverpool is ruimte zat. Dus ... 'This street is ours!'



Waterways

Wim van Krieken

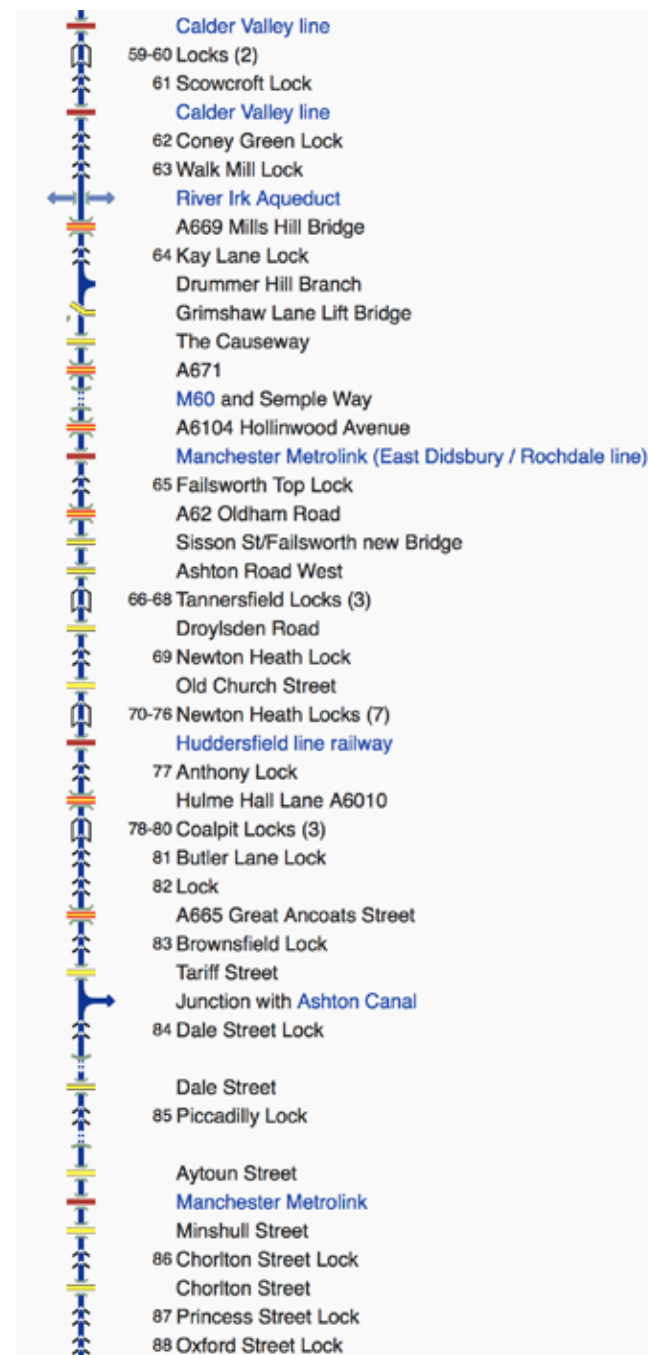
WATERWAYS

Geen spetterende state of the art projecten tijdens deze excursie, wel twee totaal verschillende steden met elk een eigen geschiedenis en ligging aan een bijzonder watersysteem.

Liverpool ligt aan de monding van de rivier de Mersey met een prachtig weids panorama richting de Ierse Zee. Langs de rivier zijn een aantal mooie projecten gerealiseerd van waaraf het water van de rivier zichtbaar en tastbaar is. De ligging zo dicht tegen diep water geeft de stad een voorsprong op Manchester die slechts verbonden is via een smal kanaal met het diepere water. De stad heeft met het megaproject Liverpool Waters grootse plannen om langs het water de stad uit te breiden. Op dit moment is daar nog weinig van zichtbaar.

Manchester daarentegen heeft een meer verborgen watersysteem; een serie van kanalen waaronder het Rochdale kanaal. Dit is een 51 kilometer lang kanaal met 92 (met de hand te bedienen) sluisen. Langs het kanaal loopt een fraai wandelpad wat het leven op het water mooi zichtbaar maakt, het kanaal is hiermee een topattractie voor de stad. Langs de oever van het kanaal zijn diverse ontwikkelingen zichtbaar en is veel leven. De diepe ligging van het kanaal zorgt in het uitgaansgebied voor een gevaar, het publiek beland nogal vaak in het water. Glazen panelen moeten dit nu voorkomen.

2 bijzondere steden die de moeite waard zijn om te bezoeken.





Met de long boat dwars door de stad



Glazen panelen voor de veiligheid



Een veelvoud aan prachtige bruggen



De stuwjes moet je met de hand bedienen



Port Sunlight River Park met uitzicht op de stad



Grow wild bloemenprogramma



De enorme schaal van de Mersey

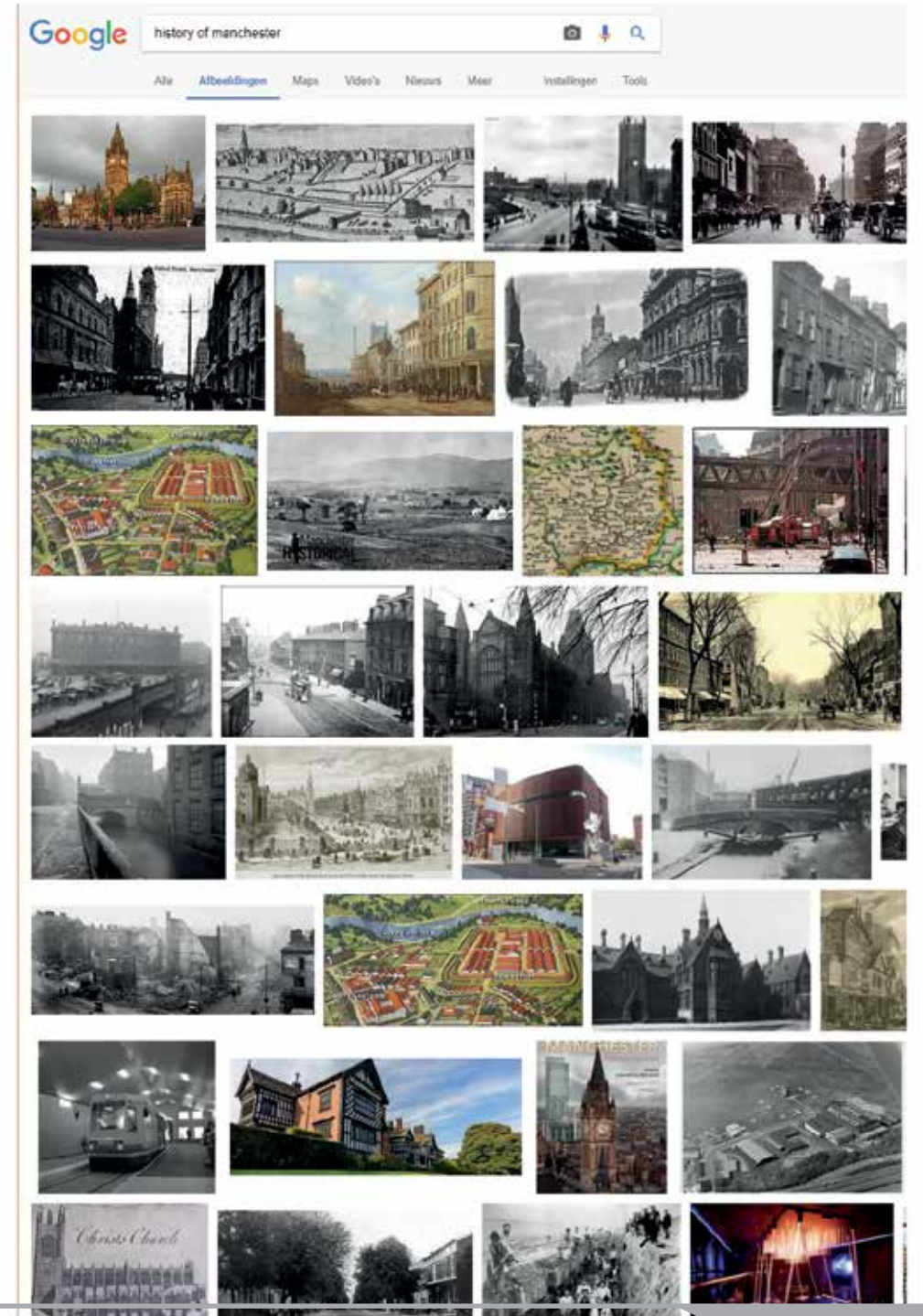


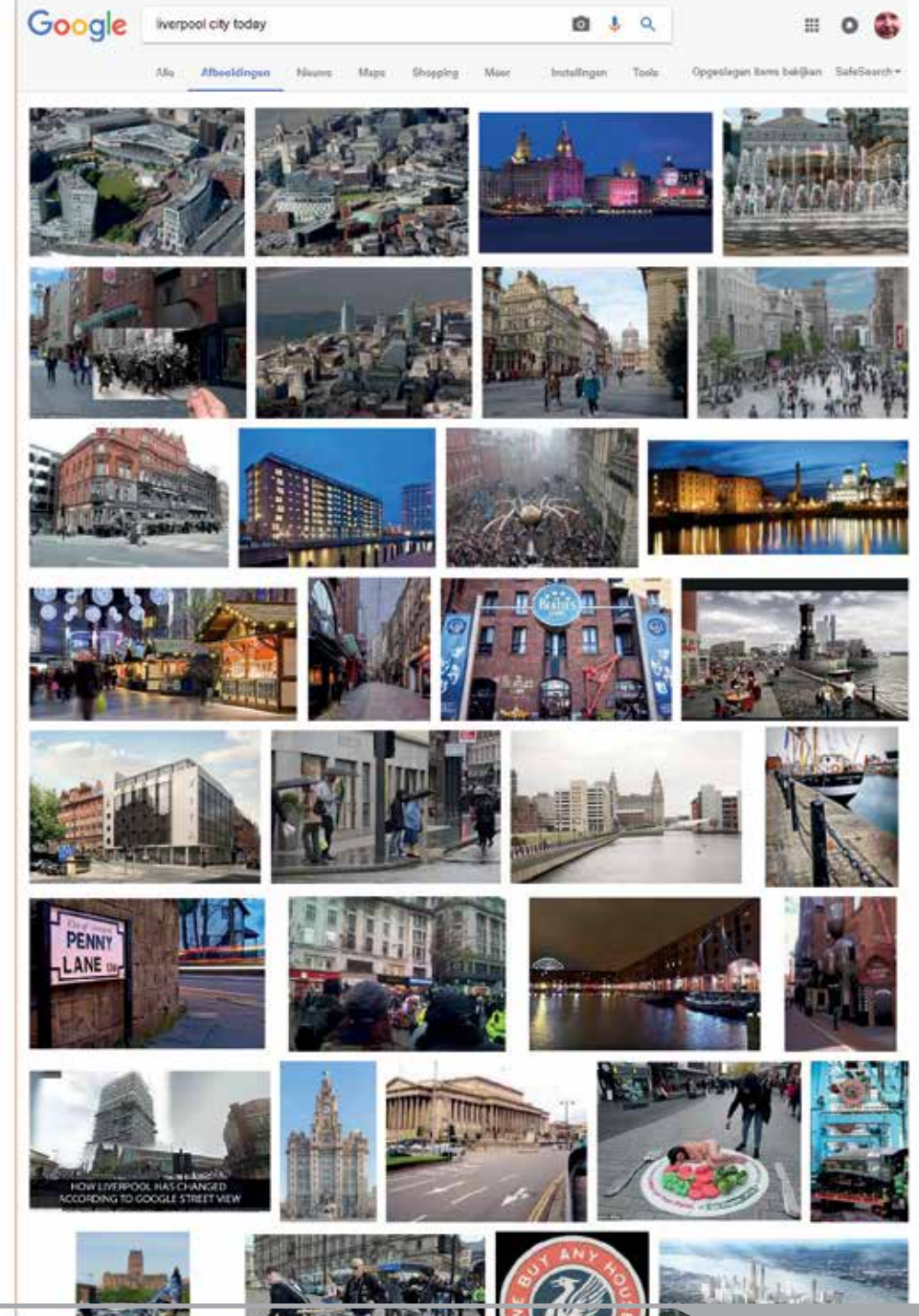
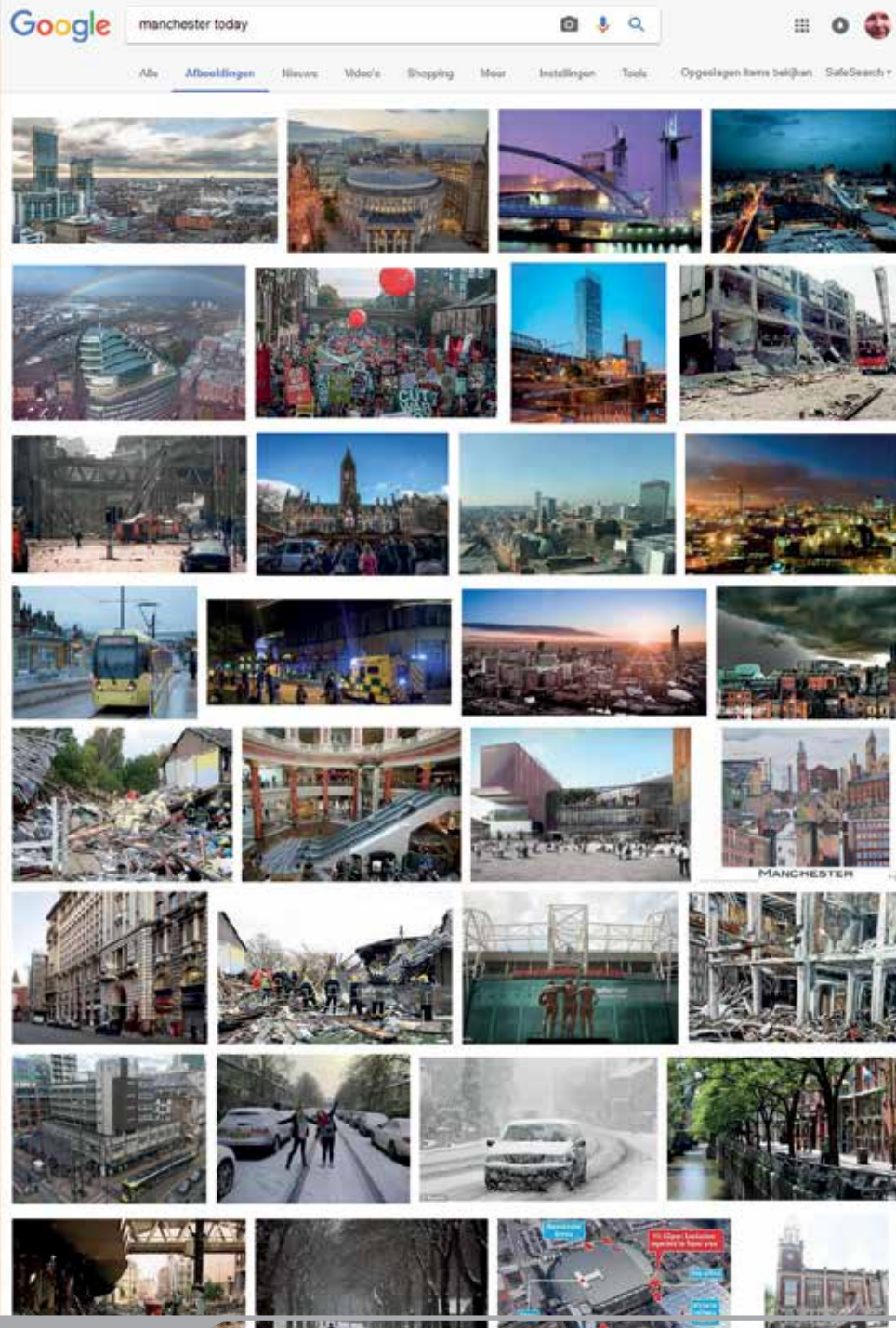
Liverpool Waters: grote plannen voor de toekomst langs het water

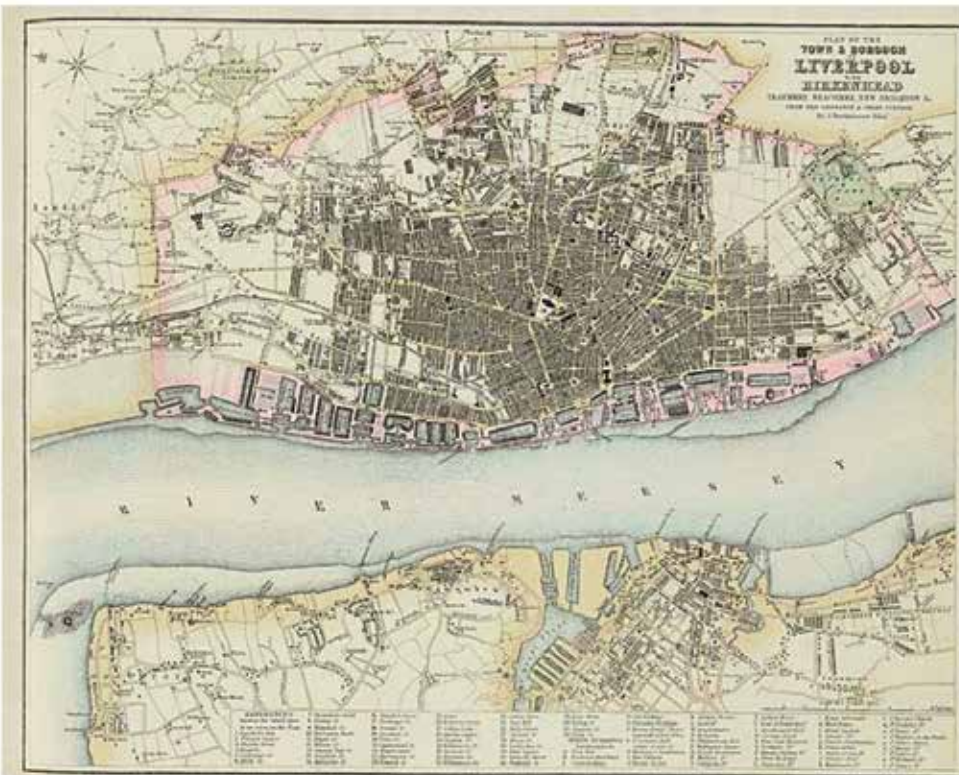
LOOK & SEE

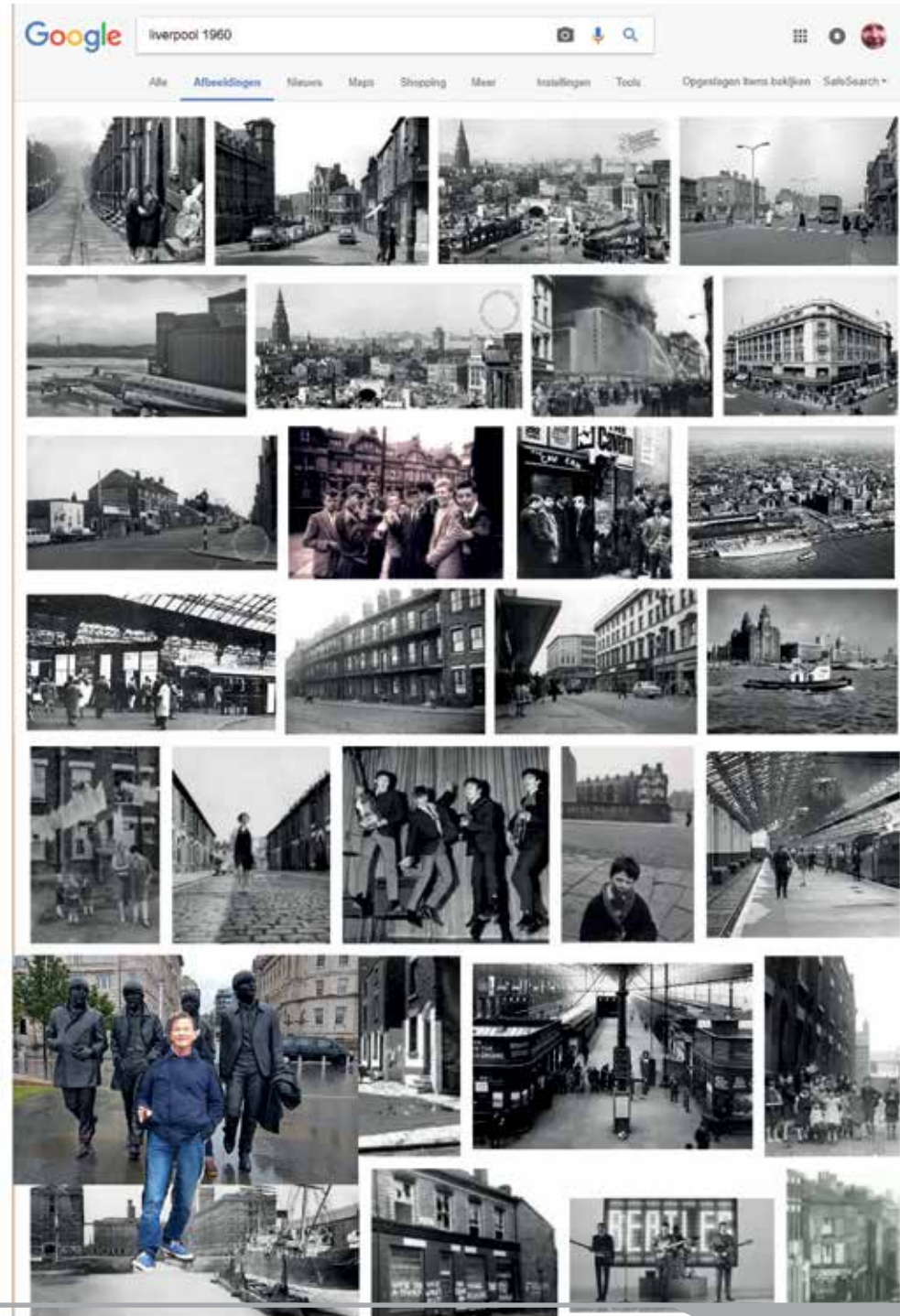


Look and See
Wim Wijsman











Liverpool

Manchester





review **Manchester Liverpool**

toegift

