

Stadshavens Rotterdam:

Wonen én werken in de toekomst

Jan Jager

Stadshavens Rotterdam is misschien wel het grootste werkerrein van Nederland, en staat aan de vooravond van een grootse herstructureringsopgave. Minister Huizinga is gecharmeerd van de ambitie om de 1.600 hectare havengebied aan te passen aan de noden van de tijd. Direct betrokkenen geven een kijkje in de keuken van deze megaoperatie.

Het Rotterdamse Stadshavengebied, waar nu nog schepen worden gelost, krijgt de komende dertig jaar een veel stedelijker karakter met een mix van de functies werken, wonen en recreatie. Een van de grootste ambities is de totstandkoming van een internationaal cluster voor deltatechnologie, naast de uitbouw van bestaande logistieke activiteiten. In een hergebruikt droogdokcomplex – de RDM Campus – wordt inmiddels hard toegewerkt naar deze doelstelling. Een deel van stadshavens ligt buitendijks en is daarmee een testcase voor de toepassing van deltatechnologie die op de RDM Campus wordt ontwikkeld. Het alom aanwezige water in het Stadshavengebied is in

eerste instantie functioneel. Maar ook de belevingswaarde is van groot belang voor de identiteit van het gebied. Die belevingswaarde staat centraal in het project 'Port City' dat als een van de eerste kantoorontwikkelingen in het gebied vorm begint te krijgen.

Taakverdeling

Het Havenbedrijf en het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (OBR) verdelen de taken in het enorme herstructureringsgebied geografisch. 'Gebieden waar in de toekomst de nadruk komt te liggen op de woonfunctie hebben we overgedragen aan het OBR', zegt Mark Franken, projectontwikkelaar bij het Havenbedrijf. 'Als Havenbedrijf houden wij ons bezig met het deelgebied waar de havenfunctie zoveel mogelijk behouden moet blijven. Dat geldt vooral voor het Eem- en Waalhavengebied aan de zuidkant van de Nieuwe Maas. Hier komen al lang niet meer de grootste schepen, maar de havens functioneren eigenlijk nog prima. Wij willen deze gebieden voor havenactiviteiten in stand houden. Bij de transformatie zetten we minder in op grootschalige overslag en meer op kleinere havengerelateerde bedrijvigheid. Gebieden als de Rijnhaven en de Merwehaven hebben hun havenfunctie veel meer verloren en worden onder handen genomen door de stad. Hier komt de nadruk te liggen op een combinatie van wonen, werken en recreëren.'

Franken is in zijn rol als ontwikkelaar van het Havenbedrijf verantwoordelijk voor de bouw van Port City, een kantoorontwikkeling op een demping in de Waalhaven van ongeveer 25.000 m² aan de Waalhaven Zuidzijde. Port City bestaat uit vier kantoorstoren rondom een houten 'scheepsdek' waaronder zich een half verdiepte parkeergarage bevindt. 'De kantoren zijn specifiek ontwikkeld voor havengerelateerde bedrijvigheid', zegt Franken. 'Havenbedrijven vinden het

Een project van nationaal belang

VROM-minister Tineke Huizinga is onder de indruk van de duurzaamheidsdoelstelling die met de transformatie van het Stadshavengebied wordt nagestreefd, en wil dit graag onder de aandacht brengen van de lezers van Bedrijventerrein. Door het gebruik van bestaande stedelijke structuren kunnen volgens haar open ruimten buiten de stedelijke contouren worden gespaard. Verder prijst zij de functiemenging en de inzet op klimaatadaptieve deltatechnologie in het waterrijke gebied, waarmee Nederland een naam heeft hoog te houden. Stadshavens maakt onderdeel uit van het rijksprogramma 'Randstad Urgent'. Volgens het rijk draagt het project bij aan de internationale concurrentiepositie van de mainport Rotterdam. Het project Stadshavens is daarmee een project van nationaal belang.



leuk om zo dicht bij het water te zitten. De belevingswaarde van het water staat hier centraal. Met Port City willen we de haven toegankelijker voor de stad maken. Daarom is het "scheepsdek" openbaar toegankelijk. Vanaf het dek kan worden genoten van een van Rotterdams mooiste havenvergezichten en er is ook plaats voor paviljoens, sportfaciliteiten en kunst.'

Een van de toekomstige huurders in Port City is Deltalinqs. De band van de belangenorganisatie met de haven is glashelder. Dat zouden andere gebruikers van de torens ook moeten hebben, vindt Deltalinqs-directeur Cees Jan Asselbergs. 'De grote kracht van de Rotterdamse haven schuilt in clustervorming', zegt hij. 'Wij zijn een havenindustriële complex, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Hamburg, waar de nadruk veel eenzijdiger ligt op overslagactiviteiten. Veel bedrijven in ons gebied zijn afhankelijk van diep vaarwater. Dan is het jammer om bedrijven die niet afhankelijk zijn van de haven toe te laten in het gebied.'

Volgens Asselbergs en Franken is er sprake geweest van een zekere branchevervaging, zeker op bedrijventerrein Waalhaven Zuidzijde waar veel autobedrijven zitten. Het deels verouderde bedrijfspark gaat dan ook op de schop, en wordt getransformeerd tot een modern bedrijventerrein met onder meer een distripark.

Port City is als kantorenlocatie natuurlijk niet afhankelijk van diep vaarwater. Asselbergs benadrukt dat de plek een transitiegebied is waar de havenfunctie grotendeels verloren is gegaan. Naast Deltalinqs heeft rederij Evergreen een plek in het complex en nog meer havengerelateerde bedrijven.. Ofschoon Asselbergs erg gehecht is aan de werkfunctie in het gebied, benadrukt hij het belang van interactie met de stad. Het is zelfs bittere noodzaak om de haven als werkgebied onder de aandacht te brengen van de jeugd. Hij wordt op zijn

wenken bediend. Het Scheepvaart- en Transportcollege is met drie vestigingen in het gebied aanwezig en heeft nieuwbouwplannen; Hogeschool Rotterdam en het Albada College hebben sinds enige tijd een filiaal op de RDM Campus.

Technische innovatie

RDM Campus is een samenwerkingsverband tussen Albada College, het Havenbedrijf en Hogeschool Rotterdam en is gelegen op het terrein van de voormalige Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM). 'We hebben de historische letters RDM gehandhaafd, maar kennen daar sinds kort de betekenis Research, Design and Manufacturing aan toe', zegt projectdirecteur Gabriëlle Muris. 'In Nederland wordt altijd veel gesproken over innovatie en creatieve maakindustrie. Daarvoor is ook behoefte aan geschikte bedrijfsruimte. Met de herontwikkeling van de voormalige machinefabriek tot Innovation Dock voorzien wij daarin. Het Innovation Dock is een van de eerste gerealiseerde projecten van Stadshavens en is een soort beursvloer voor innovatie. Het Havenbedrijf is eigenaar van de campus en biedt "kavels" met een contracttermijn vanaf een half jaar. De hal biedt voldoende fysieke ruimte en daarnaast is er de nabijheid van technisch praktijkonderwijs.'

RDM Campus trekt volgens Muris twee soorten bedrijven: starters en doorstarters die met hun eerste product bezig zijn, en samenwerkingsverbanden tussen bestaande bedrijven. Zo werken Dura Vermeer, de gemeente Rotterdam en Public Domain architecten samen aan een concept voor drijvend bouwen. Een ander bedrijf is Ampelmann, dat oversteekplatforms van schepen naar windmolens op zee maakt.

Ambitie

Muris: 'Wij zijn als "first movers" naar Stadshavens gekomen om vorm te geven aan de ambities. Dat doen we niet alleen

Quickscan

Minister Huizinga is gecharmeerd van de herontwikkeling in de Rotterdamse Stadshavens. Het wegtrekken van de grote havenindustrie biedt volop kansen voor een stedelijke mix van werken, wonen en recreatie. En dankzij de Crisis- en herstelwet en het rijksprogramma Randstad Urgent kan de herstructurering snel van de grond komen. Een overzicht van wat er gaande is en wat nog komen gaat.

FACTS & FIGURES

Rotterdamse Stadshavens

- > 1.600 ha herontwikkelingsgebied
- > Opdrachtgever: Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam NV
- > Financiers: Marktpartijen (€ 7 mld.), overheid, gemeente en Havenbedrijf (ruim € 1 mld.)

Programma (tot 2040)

- > 60 ha maritieme dienstverlening (1,2 mln. m² vloeroppervlakte)
- > 30 ha herontwikkeling voormalige RDM-terreinen
- > 40 ha delta technology en creatieve bedrijven in Merwe- en Vierhavens
- > 10 ha stedelijke functies in het Rijn-Maashavengebied
- > 15.000 woningen
- > 13.000 arbeidsplaatsen
- > Verdubbeling containeroverslag tot 2,4 miljoen TEU (in 2025)
- > Intensivering distributieruimten voor distributie en stukgoed
- > Onderwijs: ten minste 1.000 studenten
- > Stedelijke attracties: 200.000 bezoekers

Merwehaven – Vierhavens

Dit gebied moet stap voor stap uitgroeien naar een volwaardig stadsdeel op en aan het water. De Vierhavens worden heringericht tot 'Parklane', waarbij onder andere 8 hectare park op het dak van een nieuw gebouw met retail en bedrijfsruimtes wordt gerealiseerd. Met dit park wordt de verbinding tussen de Merwe-Vierhavens en de achterliggende wijk Bospolder gelegd. Het gebied gaat ook plaats bieden aan de Climate Campus, een grootschalig complex met kenniscentra, proeflocaties, congresfaciliteiten, horeca en tijdelijke behuizing van kenniswerkers en studenten. In het gebied zit nu nog een groot fruitcluster.



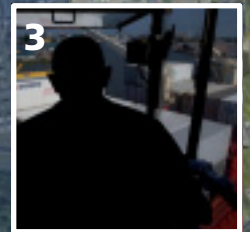
RDM

De ontwikkeling van de RDM is al in volle gang. Op het terrein van de voormalige Rotterdamse Droogdok Maatschappij is ruimte voor de RDM Campus, gecombineerd met logistieke activiteiten en maritieme industrie. In het nabijgelegen dorp Heijplaat worden 200 huizen gesloopt en hergebouwd. Daarnaast zal het dorp worden uitgebreid met een voorzieningencuster.



Short Sea Hub Eemhaven

Door de aanleg van Maasvlakte 2 verdwijnt de diepzeehavencontaineroverslag waarschijnlijk uit de Eemhaven. Daarvoor in de plaats komt er een Short Sea Hub met toegang voor alle modaliteiten (weg, water, spoor). Door de transformatie kan de overslag in het gebied verdubbelen.



Waalhaven Zuidzijde – Distripark Waalhaven Zuid

Op de plek van de Waalhaven Zuidzijde ontwikkelt het Havenbedrijf onder meer een modern en ruimte-efficiënt distripark met een hoger rendement per hectare dan het huidige bedrijventerrein. Port City ligt ook in dit gebied. Dit aangeplempte eiland langs de Waalhaven Zuidzijde biedt ruimte aan vier kantoorgebouwen van elk 8000 vierkante meter. In de toekomst komen er mogelijk meer van dit soort 'aangemeerde decks' langs de Waalhaven Zuidzijde.



Crisis- en herstelwet zwengelt herstructurering Stadshavens aan

Stadshavens is het eerste project dat dankzij de Crisis- en herstelwet wordt versneld. 'De Crisis- en herstelwet voorziet in potentiële tijdswinst, vooral in het traject van vergunningen en bezwaarprocedures', zegt gebiedsmanager van het projectbureau Stadshavens Hans Scheepmaker. Enige tijd geleden is een intentieverklaring getekend door premier Balkenende, voormalig wethouder Hans Vervat, president-directeur van het Havenbedrijf Hans Smits en Elco Brinkman, voorzitter van Bouwend Nederland. In de verklaring onderstrepen zij dat zij zich zullen inspannen om de herontwikkeling van Stadshavens waar mogelijk te ondersteunen.

Hoe groot de exacte tijdswinst zal zijn, is nog nauwelijks aan te geven. Op het moment wordt in samenwerking met het ministerie van VROM bekeken hoe de aanvraag van vergunningen kan worden opgeknipt in enkele grote gebiedsdelen. Volgens Hans Scheepmaker biedt de Crisis- en herstelwet ook mogelijkheden met betrekking tot het milieu. 'Bij herstructurering is dan ruimte om tijdelijk af te wijken van bestaande milieuregels, de zogenoemde manoeuvreerruimte.'

voor het brede belang van Stadshavens, maar ook omdat we het idee hebben dat dit een inspirerende plek voor innovatie en ondernemerschap is. Natuurlijk ligt de campus ver van het stadscentrum, maar er is een snelle bootverbinding en er rijdt een bus. Een goede vaarverbinding is ook cruciaal voor de herontwikkeling van het dorp Heijplaat. Wij hopen dan ook dat de verbinding over water wordt geïntensiveerd.' Directeur Cees Jan Asselbergs van Deltalinqs benadrukt dat het brede belang van Stadshavens wel overeen moet komen met het belang van de bedrijven in het gebied. 'Logistieke en industriële bedrijven die nu in het gebied zitten, moeten wel door kunnen functioneren. Dat risico



Waalhaven Oost – Waalhaven Boulevard

De ambitie voor de Waalhaven Oost is om een maritieme boulevard (de Waalhaven Boulevard) te maken met vooral hoogwaardige dienstverlenende bedrijven, technische bedrijven en havenbedrijvigheid. De uitgestrekte landtong Sluisjesdijk, nu nog voornamelijk voor logistieke havendoeleinden in gebruik, krijgt een flinke opknapbeurt en biedt in de toekomst ruimte aan havengerelateerde zakelijke dienstverlening, maar ook aan kleinschalige onderzoekscentra en maakindustrie.

Rijnhaven – Maashaven

In het Rijnhaven-Maashavengebied ligt de ambitie vooral op de uitbouw van succesvolle ontwikkeling op de Kop van Zuid en Katendrecht. Klimaatbestendig en energieneutraal bouwen op en aan het water staan centraal. In dit gebied ligt de nadruk op stedelijke functies. Op het moment wordt druk gewerkt aan de realisatie van het European China Center. Het complex omvat bijna 100.000 vierkante meter aan gemengde functies. Chinese investeerders bepalen de precieze invulling.

bestaat wanneer er meer gewoond gaat worden in het gebied. Er wordt immers al veel gediscussieerd over geluid- en risicocontouren. Ik wil best meedenken over gebiedsmaatregelen en zoneringen, maar mensen die in het havengebied gaan wonen moeten ook beseffen dat ze in een atypisch werkgebied wonen. In ruil voor een hogere geluidsbelasting krijgen ze prachtige uitzichten. Ik ben een voorstander van meer experimentele woonvormen in het gebied. Dat zie je wel eens in Amerikaanse films: pakhuizen met een vreemde open lift die bewoners naar een loft op de bovenste verdieping brengen. Drijvend bouwen is een andere mogelijkheid in het gebied. Daar wordt

inmiddels uitvoerig onderzoek naar gedaan. Volgens mij is er veel potentie voor deze experimentele woonvormen, en ook de industrie is erbij gebaat. Onze huidige regelgeving maakt dit soort experimenten helaas moeilijk. Als je van Stadshavens een echte combi wilt maken van wonen, werken en havenactiviteiten, dan vereist dat een speciale regelgeving en meer individuele verantwoordelijkheid voor de gebruikers. De heel zware havenfuncties zul je op termijn toch zien verplaatsen, dus er komt sowieso ruimte vrij. Je moet een slopend traag bureaucratisch proces zien te voorkomen. We hebben een zone waar tolerantie en geven en nemen bon ton zijn.'

Projectbureau Stadshavens Rotterdam is een samenwerkingsverband tussen het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (OBR). Doel is om de synergie tussen de haven en de stad te herstellen.