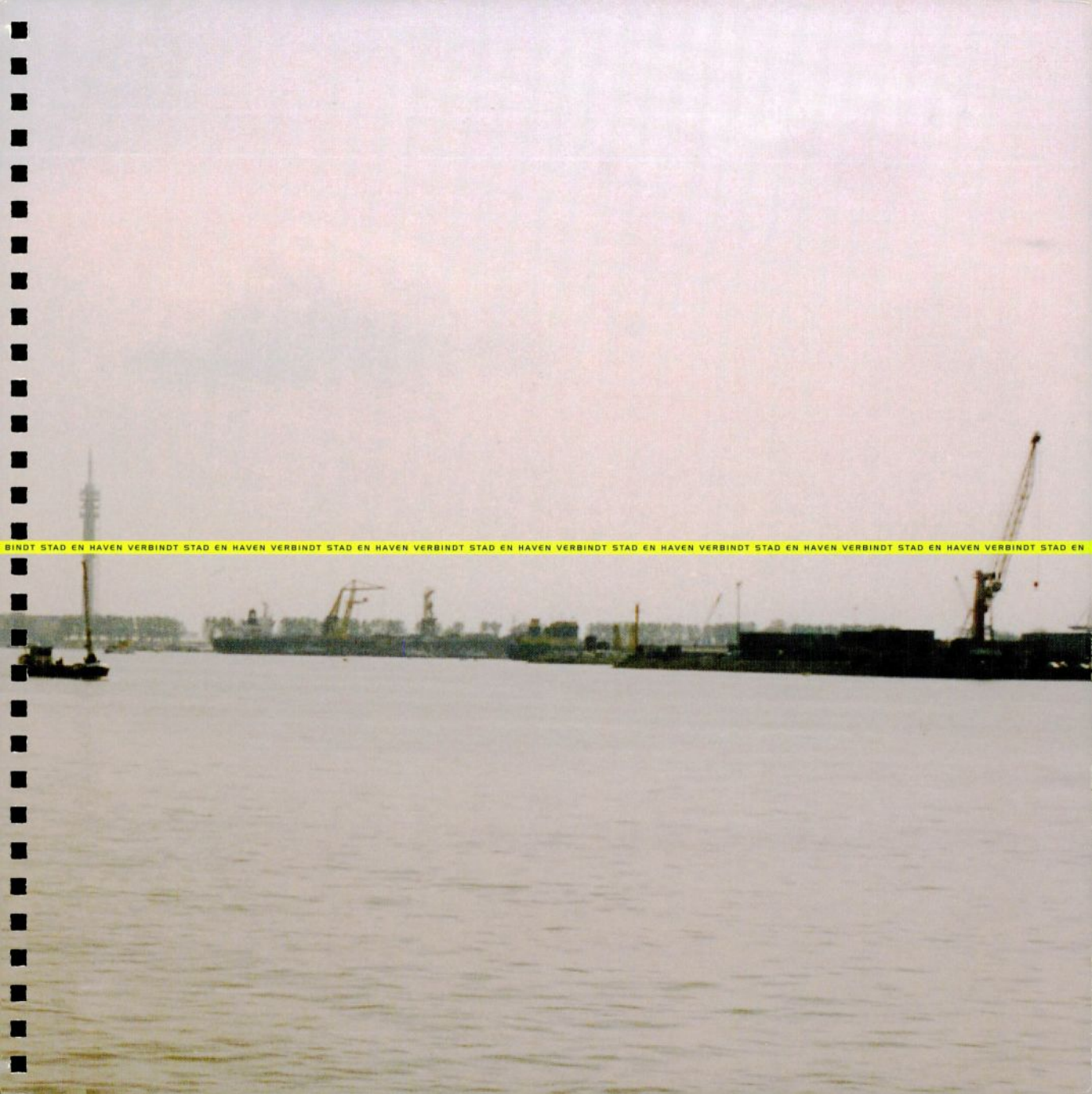
Stadshavens Rotterdam

Ontwikkelingsstrategie

Concept, februari 2005

D EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VER


BINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN

Stadshavens
Rotterdam

Stadshavens Rotterdam

Ontwikkelingsstrategie

Concept, februari 2005

Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V.
Heijplaatstraat 17, 3089 JB Rotterdam
Postbus 54503, 3008 KA Rotterdam

Voorwoord

Een jaar na de oprichting van de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V. leveren we nu ons eerste strategiedocument af. In dit document beschrijven we welke kansen en mogelijkheden we voor het gebied zien. We geven aan welke concrete activiteiten we de komende jaren gaan ondernemen, welke accenten we in ons werk leggen en wat we voorlopig nog even niet doen.
Met deze inzet geven we een eerste invulling aan de oorspronkelijke opdracht van de N.V. geformuleerd door de gemeenteraad van Rotterdam en we doen hiermee voorstellen aan onze aandeelhouders - de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. - voor een op uitvoering gericht projectenprogramma.

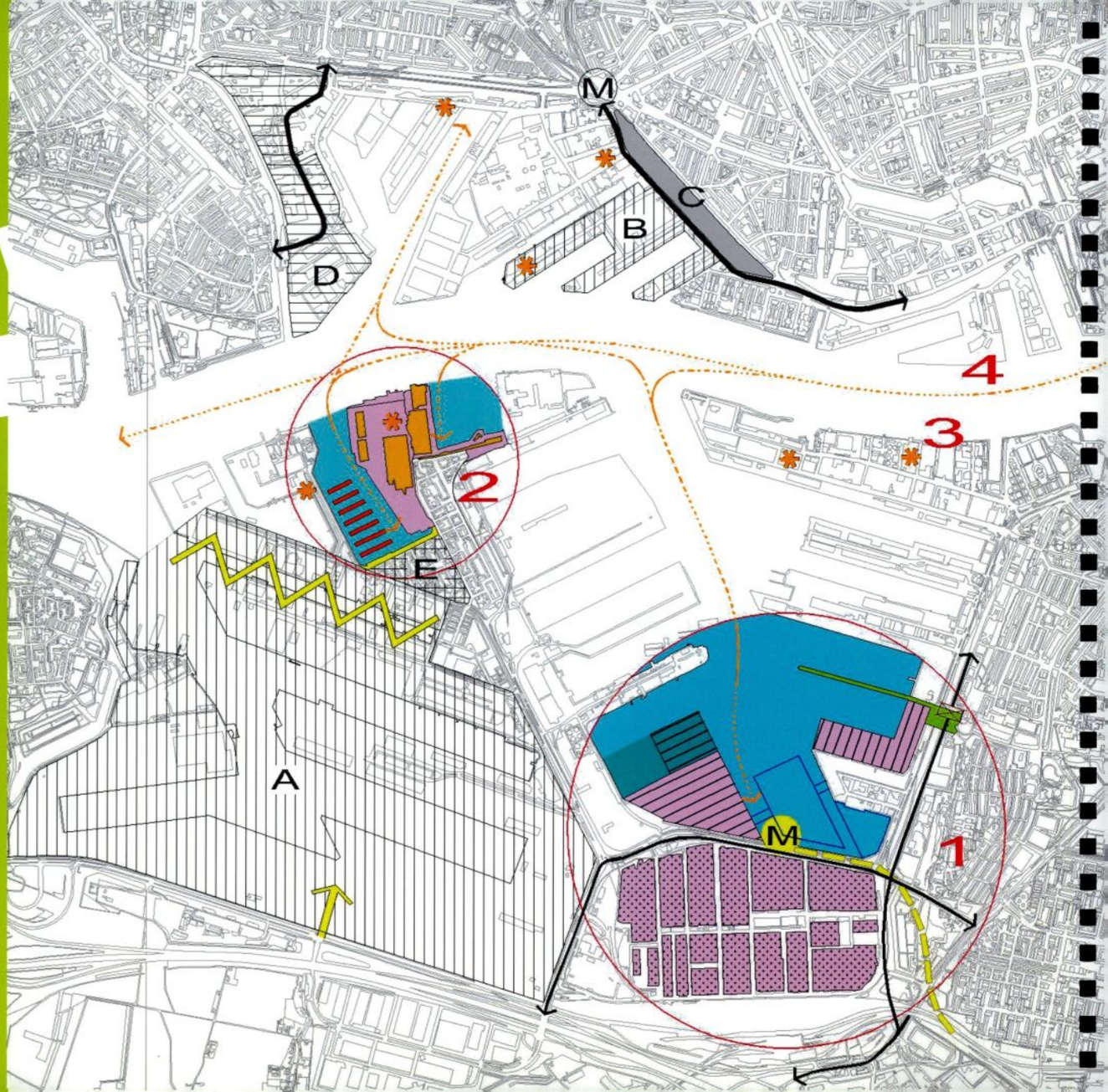
In het voorbije jaar hebben we veel kennis over het gebied verzameld, over de regionale context en over de relaties met het overige haven- en industriecomplex. We hebben een aantal adviezen ingewonnen en studies laten verrichten. En we hebben met veel belanghebbenden en belangstellenden gesproken over hun ideeën en ambities.
Het stadshavensgebied is economisch waardevol voor stad en haven. Anders dan eerdere grote transformaties in Rotterdam zal het accent in dit gebied vooral liggen op economische vernieuwing. Dat is de komende tien jaar onze belangrijkste inzet. Incidenteel zal er mogelijk ruimte zijn voor woningbouw en stedelijke voorzieningen.

De aanleg van de tweede Maasvlakte zal in het stadshavensgebied veranderingen teweegbrengen. Maar we wachten daar niet op. Parallel aan die aanleg maken we in het stadshavensgebied de komende tien jaar al extra bedrijventerreinen waardoor we kansen bieden aan lokale en nieuwe bedrijven. En als tussen 2010 en 2015 extra ruimte op de Maasvlakte beschikbaar komt, levert dat daarna, samen met de door ons zelf gecreëerde ruimte, enorme mogelijkheden voor het introduceren van nieuwe stedelijke functies.

We zullen alle steun nodig hebben om deze ambities waar te maken. Het enthousiasme van velen voor ons werkgebied en de mogelijkheden die zich voordoen, geven ons het vertrouwen dat die steun er ook zal komen.

Fred de Ruiter,
Directeur Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V.

Schiedam
Merwedehaven
Vierhavens
Delfshaven
RDM
Pier 5/6
Sluisjesdijk
Waalhaven
Pier 1
Dorp
Heijplaat
Pier 2
Pier 7
Bunschotenweg
Eemhaven
Pernis
Pier 8
Pier 3
Charlois
Pier 9
Pier 4
Bedrijventerrein
Waalhaven Zuid


M
C
B
D
4
3
2
E
A
M
1

Projecten 2015

Stadshavens Rotterdam

1 Een nieuw scheepvaartkwartier
- Landaanwinning zuidelijke Waalhaven (gefaseerde aanleg),
- Metrostation en verbeterde wegontsluiting,
- Herstructurering Waalhaven-Zuid

2 Vernieuwen RDM en omgeving

3 Kansen voor vrijetijdseconomie en creatieve economie

4 Openbaar vervoer over water

Havenbedrijf Rotterdam

A Eemhaven - Shortseacluster inclusief buffer Bunschoterweg

B Sappencluster - uitbreiding/intensivering

Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam

C Vierhavensstrip / Dakpark en Parklane

Gemeente Schiedam

D Herstructurering Nieuw-Mathenesse

Woonbron Maasoevers

E Herstructurering tuindorp Heijplaat

- kadegebonden bedrijven (1e fase)
- bedrijven (1e fase)
- intensievering bedrijven
- 2e fase landaanwinning
- nieuwe invulling bestaand vastgoed
- drijvend wonen
- wonen en andere stedelijke functies
- voetgangersbrug
- creatieve bedrijvigheid in bestaand vastgoed
- aansluiting shortsea terminal
- buffer Bunschotenweg
- routes vervoer over water

Samenvatting

Aanleiding

Het Rotterdamse stadshavensgebied is een groot en actief economisch gebied waar ruim 850 bedrijven zijn gevestigd die werk bieden aan 20.000 mensen. Met de economische dynamiek en de kennisintensivering van de bedrijvigheid moet de inrichting van het gebied voortdurend worden vernieuwd. Daarvoor is ruimte nodig. Die kan tot 2015 worden geboden door intensivering van het ruimtegebruik, landaanwinning in een deel van de Waalhaven en verbetering van de bereikbaarheid. Na 2015 is er ook ruimte nodig voor woningen, voorzieningen en stedelijke economische sectoren. Die ruimte komt beschikbaar wanneer met name de deepseacontaineroverslag zal verhuizen naar de Maasvlakte als gevolg van voortdurende schaalvergroting in die sector. Van het stadshavensgebied zal minstens zeventig procent echter altijd in gebruik blijven als economisch gebied. Een heldere regie is nodig om te voorkomen dat woon- en werkfuncties elkaar in de weg gaan zitten - of positief geformuleerd - om te bereiken dat havengebonden functies en stedelijke functies de kans krijgen om elkaar te versterken.
De Onwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V. is door de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. opgericht om die regie te voeren.

Ambities

De transformatie van het stadshavensgebied is erop gericht de ruimte kwantitatief en kwalitatief beter te benutten en in te zetten voor sociale en economische vernieuwing van haven en stad.
Het is de bedoeling op het niveau van Randstad, Zuidvleugel en stad het gebied op langere termijn te positioneren als een gevarieerd stedelijk milieu voor wonen én werken.
De economische functie van het stadshavensgebied wordt versterkt door efficiënter ruimtegebruik en clustering van bedrijvigheid.
Doel is een groei van het aantal arbeidsplaatsen met vijftig procent. Havengebonden bedrijvigheid wordt steeds kennisintensiever. Daarmee zijn er kansen voor nieuwe kennisintensieve sectoren en nieuwe vormen van samenwerking met havengerelateerde bedrijvigheid. Ook de creatieve economie en de vrijetijdseconomie zijn kansrijk. De stedelijke functies van het stadshavensgebied, nu geconcentreerd in Heijplaat, kunnen vanaf 2015 worden uitgebreid. Met 10.000 tot 15.000 woningen rond de Waalhaven en de Merwehaven/Vierhavens is het mogelijk te voorzien in een deel van de stedelijke en regionale behoefte aan nieuwe woonmilieus. In het gebied komt ook ruimte beschikbaar voor voorzieningen, al dan niet aanvullend op het aanbod in omliggende centra.
Om de transformatie mogelijk te maken, moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Een belangrijke voorwaarde is goed kwalitatief en kwantitatief waterbeheer in combinatie met de belevingswaarde van het water. Een betere ontsluiting op alle niveaus en voor alle verkeerssoorten is een tweede voorwaarde. Op korte termijn is uitbreiding van openbaar vervoer over water nodig en op langere termijn eventueel een nieuwe oeververbinding. Verder is het de ambitie een goede milieukwaliteit te realiseren, zowel op nieuw te ontwikkelen als op bestaande gebieden. Daarvoor is een strategie nodig die uitgaat van gebiedsgericht maatwerk en slim faseren.
In de strategie worden twee termijnen onderscheiden. Een aantal kansen kan al op korte termijn worden gecreëerd. Andere kansen ontstaan op langere termijn wanneer uitgifte van kavels op de tweede Maasvlakte in het stadshavensgebied effect zal sorteren.

Tot 2015

Voor de periode tot 2015 geeft Stadshavens Rotterdam uitvoering aan een programma dat voornamelijk is gericht op de economische functies van het gebied.
Allereerst wil Stadshavens Rotterdam met dynamisch beheer zorgen dat gevestigde bedrijven zo goed mogelijk kunnen blijven functioneren en er een goed vestigingsklimaat ontstaat voor nieuwe activiteiten passend in het toekomstige gebiedsprofiel. Er wordt een groot aantal (kleine) projecten uitgevoerd die snel tot concrete resultaten kunnen leiden.

Aansluitend daarop wil Stadshavens Rotterdam uitvoering geven aan vijf projecten om daarmee ruimte te geven aan economische vernieuwing:

- Ontwikkelen van een nieuw scheepvaartkwartier in de zuidelijke Waalhaven door aanleg van vijftig hectare nieuw land en verbetering van de bereikbaarheid met onder andere een metrostation

bij Waalhaven-Zuid. De bedoelde ruimte is bestemd voor groeiers in de maritieme dienstverlening en de haventechnologie en voor het realiseren van schuifruimte elders in het stadshavensgebied.
- Herontwikkelen van grote delen van bedrijventerrein Heijplaat (RDM-terrein) voor nieuwe, veelal kleine bedrijven in de sfeer van onderwijs, cultuur en vrijetijd. Tevens herstrucurering van Heijsehaven ten behoeve van kleinschalige maritieme bedrijvigheid en binnenvaart (Urban Shipyard).
- Vrijkomend industrieel erfgoed en karakteristieke havenbebouwing tijdelijk of permanent beschikbaar stellen aan startende ondernemingen, pioniers in creatieve bedrijvigheid, horeca en dergelijke.
- Uitbreiden van personenvervoer over water.
- Voorbereiden van woningbouw in het Merwehavengebied mocht het fruitcluster dat daar nu is gevestigd ervoor kiezen te verhuizen naar het nieuwe scheepvaartkwartier in de Waalhaven of elders in het havengebied.

Naast de projecten die Stadshavens Rotterdam initieert, dragen ook projecten van anderen bij aan transformaties in het stadshavensgebied. Belangrijke voorbeelden zijn de ontwikkeling van het dakpark Vierhavensstraat, versterking van het sapcluster in het Vierhavensgebied en het shortseacluster in het Eemhavengebied, herstructurering van Nieuw Mathenesse en de renovatie van tuindorp Heijplaat.
Tot slot stelt Stadshavens Rotterdam voor om enkele ruimtelijke reserveringen te maken. Doel is om daarmee ontwikkelingen op langere termijn voorlopig mogelijk te houden. Het gaat om twee locaties voor een eventuele vaste oeververbinding en twee locaties voor een grootschalige publieksvoorziening.

Lange termijn

Wanneer de containercluster op pier 5/6 en 7 in de westelijke Waalhaven op lange termijn verhuist naar de Maasvlakte, ontstaat in het stadshavensgebied fysieke ruimte en milieuruimte voor nieuwe economische en stedelijke functies. Twee drijvende krachten zijn daarbij van doorslaggevende invloed: de vrijwillige verhuisbewegingen van bedrijven en de behoefte aan ruimte voor woningbouw en stedelijke functies. Er zijn verschillende ontwikkelingen mogelijk. Drie denkbare toekomstbeelden die een zekere bandbreedte aangeven, worden geschetst.

Transformatie van de rechter Maasoever is denkbaar wanneer bedrijven in de sapcluster, nu geconcentreerd rond de Vierhavens, naar de vrijkomende locatie in de Waalhaven willen verhuizen. Het zuidelijke deel van het stadshavensgebied blijft overwegend een havengebied met slechts incidenteel stedelijke functies langs de rivieroever. Een extra vaste oeververbinding is voorlopig niet aan de orde.
Een transformatie van Waalhaven-Oost is denkbaar wanneer de stukgoedbedrijven, nu gevestigd in de oostelijke Waalhaven (Sluisjesdijk en pier 1 en 2) kiezen voor een overstap naar de westelijke Waalhaven. Op de rechter Maasoever ontstaat een afwisselend beeld van stedelijke kernen temidden van een actieve haven. Een schaalsprong is mogelijk door een vaste oeververbinding tussen de Sluisjesdijk en de Vierhavensstraat.
Een transformatie van Waalhaven-West is mogelijk als de westelijke Waalhaven na vertrek van containerbedrijven direct wordt gebruikt als locatie voor een mix van woningen, voorzieningen en stedelijke bedrijvigheid. Dan vindt er forse verstedelijking plaats in en rond Heijplaat en op de Sluisjesdijk, terwijl het zuidelijke deel van de Waalhaven vooral havengebied blijft. Op de rechter Maasoever blijft verstedelijking beperkt tot de Merwehaven. Een vaste oeververbinding ter hoogte van Heijplaat is op langere termijn nodig waarbij verdere verstedelijking van het Waalhavengebied tot de mogelijkheden behoort. Een grote publiekstrekker op bedrijventerrein Heijplaat kan een schaalsprong teweegbrengen.

Kosten en baten

Om gevoel te krijgen voor de kosten en opbrengsten die met de transformatie van het stadshavensgebied zijn gemoeid, is een aantal rekenexercities uitgevoerd. De eerste uitkomsten laten zien dat de exploitatie niet afwijkt van eerdere grote bouwlocaties in de stad. Deze uitkomsten zullen in de komende jaren nog door een groot aantal variabelen worden beïnvloed. In 2005 worden de financiële resultaten uitgewerkt en zal worden voorgesorteerd op de contouren van een financieel arrangement. Vervolgens zullen op basis daarvan gesprekken worden gestart met externe partijen waaronder hogere overheden, mogelijke financieerders en ontwikkelaars.

Het vervolg

Dit document vormt een kader; de uitwerking volgt in deelgebieden en projecten. De projecten voor de korte termijn zijn gericht op economische vernieuwing. Die projecten wil Stadshavens Rotterdam met tempo en daadkracht uitvoeren. Voor het realiseren van de ambities op de langere termijn, waarbij het stadshavensgebied kan beantwoorden aan de ruimtevraag van stad en haven, is meer tijd beschikbaar. Die tijd kan worden gebruikt om antwoorden te vinden op tal van vragen waar deze ontwikkelingsstrategie hooguit aan raakt. Bij het vinden van die antwoorden wil Stadshavens Rotterdam zich laten inspireren door iedereen die aan dit veranderingsproces een bijdrage kan en wil leveren.

Inhoud

1 Inleiding 17

1.1 De aanleiding 19
1.2 Economische vernieuwing 20
1.3 Stedelijke vernieuwing 20
1.4 Een win-winsituatie 20
1.5 De rol van Stadshavens Rotterdam 20
1.6 Over deze ontwikkelingsstrategie 21
1.7 Leeswijzer 21

2 Zoals het nu is 27

2.1 Het stadshavensgebied is vele gebieden 28
2.2 Een actief werkgebied 31
2.3 Slijtageplekken 35
2.4 Een verrassende woonenclave 35
2.5 Een belast milieu 36
2.6 Een vollopend verkeersnetwerk en gebrek aan OV 36
2.7 Een boeiende havensfeer 38

3 Tendensen 41

3.1 Rotterdam steeds belangrijker in mondiale netwerken 42
3.2 Steeds meer goederen in containers 42
3.3 De economie wordt kennisintensiever 42
3.4 Nieuwe trekkers: vrijetijd en de creatieve sector 43
3.5 Meer keuze en variatie; een hogere omloopsnelheid 44
3.6 Selectieve migratie en kleinere huishoudens 44
3.7 Meer aandacht voor fysieke en sociale veiligheid 44
3.8 Milieu: van normdenken naar kwaliteitsdenken 44
3.9 Het waterpeil stijgt 45

4 Kaders 47

4.1 Bedrijfsleven 48
4.2 Gemeente Rotterdam 48
4.3 Stadsregio Rotterdam, Zuidvleugel en provincie Zuid-Holland 51
4.4 Rijk 52

5 Tien ambities 55

5.1 Het gebied positioneren als gevarieerd stedelijk milieu voor wonen én werken 56
5.2 De bestaande bedrijvigheid blijvend faciliteren 59
5.3 De bedrijvigheid uitbreiden, verbreden en versterken 60
5.4 Nieuwe woonmilieus realiseren 62
5.5 Het gebied versterken met stedelijke voorzieningen 64
5.6 Een schaalsprong mogelijk maken 66
5.7 Excelleren met water 66
5.8 Het gebied met meer modaliteiten bereikbaar maken 69
5.9 Stedelijke en landschappelijke kwaliteiten benutten 70
5.10 Milieu tot drager van omgevingskwaliteit maken 72

6 Inzet 2015 75

6.1 Dynamisch beheer 77
6.2 Een nieuw scheepvaartkwartier 78
6.3 Vernieuwen RDM en omgeving 80
6.4 Kansen bieden aan vrijetijdseconomie en creatieve economie 82
6.5 Openbaar vervoer over water 82
6.6 Woningbouw Merwehaven? 84
6.7 Projecten van anderen 85
6.8 Ruimtelijke reserveringen 85

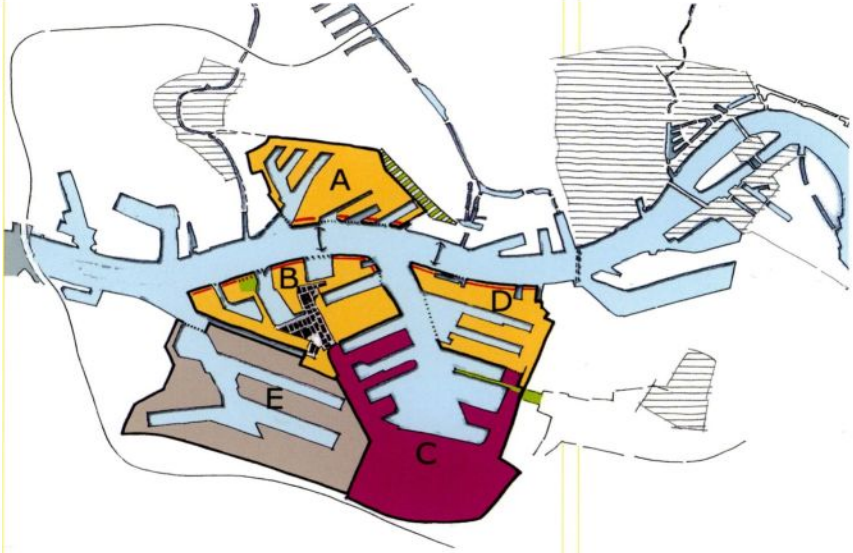
7	**Toekomstbeelden 2020 - 2030**	**87**
7.1	**Een belangrijk keuzemoment**	**89**
7.2	**Transformatie noordoever**	**89**
7.3	**Transformatie Waalhaven-Oost**	**90**
7.4	**Transformatie Waalhaven-West**	**91**
7.5	**Vergelijking**	**91**
8	**Kosten en opbrengsten**	**95**
8.1	**Stadshavensrekenmodel**	**96**
8.2	**Gevoeligheidsanalyse**	**96**
8.3	**Financiële uitwerking 2005**	**96**
9	**Wordt vervolgd**	**99**
9.1	**Gevraagde beslissing**	**100**
9.2	**Drie vervolgprocessen**	**100**
9.3	**Communicatie**	**101**
9.4	**Nu en de toekomst**	**101**
	Referenties	**102**
	Colofon	**103**

Een tweeledige ambitie Het Rotterdamse stadshavensgebied gaat in de komende decennia sterk veranderen. De haven zal in al zijn dynamiek aanwezig blijven, maar de stad wordt er meer en meer mee vervlochten. De schepen, de kranen, de voortdurende bedrijvigheid en de schitterende vergezichten vormen straks het decor van een zeer bijzonder woon- en werkmilieu. Stad en haven gaan een nieuwe verbintenis aan.

Inleiding

1.1 De aanleiding

Het stadshavensgebied, met bijna 1.500 hectare zo groot als een middelgrote stad, bestaat uit de Merwehaven, de Vierhavens, de Waalhaven en de Eemhaven. Het is een volledig buitendijks gebied dat globaal is begrensd door de Schiedamseweg en de Vierhavensstraat in het noorden, de Waalhaven O.Z. in het oosten, de Vondelingenweg aan de zuidkant en in het westen de bebouwde kom van Pernis en Schiedam. Het is een actief economisch gebied dat zich als gevolg van schaalvergroting en toenemende dynamiek in de haveneconomie voortdurend moet vernieuwen. Op dit moment vragen meerdere plekken om herstructurering en verbetering van het ruimtegebruik. De eerste doelstelling van het 'stadshavensproject' is dan ook om de economische kracht van dit gebied te behouden en zo mogelijk uit te breiden.
Tegelijk trekken bedrijven die aangewezen zijn op diep water verder westwaarts. Vooral de intercontinentale containervaart (deepsea) wordt voor het stadshavensgebied een maatje te groot. De tweede Maasvlakte voorziet in een duidelijke behoefte. Als die wordt uitgegeven, mag worden verwacht dat enkele grote bedrijven zullen verhuizen en er in het stadshavensgebied ruimte beschikbaar komt om invulling te geven aan de tweede doelstelling: beantwoorden aan de groeiende vraag naar binnenstedelijke ruimte voor nieuwe economische functies, woningen en voorzieningen.



Stadshavens
Deelgebieden en begrenzing
A Merwe-/Vierhavens
B Heijplaat
C Waalhaven Economisch Cluster (bedrijvenpark en landaanwinning)
D Waalhaven Noord-Oost (Sluisjesdijk en pier 1 en 2)
E Eemhaven (24-uurs economie)

Links: Luchtfoto Stadshavens Rotterdam. Foto: Aerodata Int. Surveys (aerodata-surveys.com)

1.2 Economische vernieuwing

Het stadshavensgebied blijft primair een economisch gebied, ook na uitgifte van de tweede Maasvlakte. Voor deepseacontainer-bedrijven is verplaatsing naar meer westelijk gelegen havens een noodzaak, maar de meeste andere bedrijven blijven om redenen van bereikbaarheid en arbeidsmarkt bij voorkeur dicht bij de stad gevestigd. Er is dus geen sprake van een transformatie van het stadshavensgebied in de lijn van de transformaties van de Kop van Zuid en het Lloydkwartier; in het stadshavensgebied verandert minstens zeventig procent van de ruimte niet van functie. Daarom is het cruciaal de economische waarde van het gebied in stand te houden door een begin van verloedering te stoppen, te blijven vernieuwen en te zorgen voor duurzaam beheer. Door clustering van bijvoorbeeld stukgoedbedrijven is het mogelijk méér te doen met de beschikbare ruimte en bedrijven nieuwe mogelijkheden te geven om te groeien. Clustering leidt in de regel ook tot een hogere milieukwaliteit. Verder leent het gebied zich bij uitstek voor veelbelovende kennisintensieve segmenten van de haveneconomie. Ook zijn er aantrekkelijke mogelijkheden voor opkomende sectoren als de vrijetijdseconomie en de creatieve economie.

1.3 Stedelijke vernieuwing

De stad en de stadsregio hebben ruimte nodig voor woningen en voorzieningen. Vooral ook doordat de vernieuwing van verouderde stadsdelen in de meeste gevallen leidt tot verdunning. Het regionale woningaanbod zal gedifferentieerder moeten zijn om alle groepen aan de stad te kunnen binden. Vooral aan woningen in de duurdere segmenten is een tekort. Ruimte voor nieuwe woningen en voorzieningen wordt bij voorkeur gezocht in of nabij de bestaande stad. Na 2015, wanneer Katendrecht en het Lloydkwartier zijn uitgegeven, zal er daardoor opnieuw behoefte zijn aan binnenstedelijke locaties. Het stadshavensgebied biedt dan interessante plekken om aan de vraag van de stad te beantwoorden. Daarbij kunnen er verbindingen worden gelegd tussen het stadshavensgebied en aanpalende wijken in Schiedam, Delfshaven en Charlois. De focus in dit document ligt overigens op het stadshavensgebied zelf.
De relaties met de directe omgeving zullen in de loop van 2005 in de uitwerking van projecten en initiatieven aan de orde komen.

1.4 Een win-winsituatie

In het stadshavensgebied bestaat de kans om de stad meer van de haven te laten profiteren en de haven meer van de stad. Er is een duidelijke win-winsituatie mogelijk. De positie van de mainport kan worden versterkt door verbreding van de economische structuur. Het stadshavensgebied vormt daarbij geografisch en functioneel een schakel tussen havengebonden en meer stedelijk georiënteerde bedrijvigheid. Tegelijk kan de levendigheid van de haven in dit gebied zorgen voor nieuwe en bijzondere milieus voor woningen, voorzieningen en stedelijke economische functies. Die dubbele oriëntatie krijgt een nieuwe impuls als het stadshavensgebied zich straks op het kruispunt van de belangrijkste oost-west gerichte transportassen en de noord-zuid gerichte infrastructuur van HSL en A4 bevindt.
Een voorwaarde om die win-winsituatie te kunnen bereiken is, dat een mogelijke concurrentie tussen stad en haven wordt voorkomen. Woningen en voorzieningen hebben behoefte aan een actieve haven omdat die belevenis geeft, maar de haveneconomie heeft behoefte aan voldoende milieugebruiksruimte. Er is een goede regie nodig om de spanning die daar tussen zit, te geleiden.

1.5 De rol van Stadshavens Rotterdam

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. hebben op 1 januari 2004 de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V. opgericht, kortweg Stadshavens Rotterdam. De taak van Stadshavens Rotterdam is het regisseren en (doen) realiseren van de transformatie van het stadshavengebied in een duurzame combinatie van havenfuncties, stedelijk economische functies en woonfuncties. Goede samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de gemeente Rotterdam vormt daarbij een wezenlijke succesfactor. Om die reden heeft Stadshavens Rotterdam de vorm van een vennootschap die zelfstandig en op basis van een gelijkwaardige inbreng van gemeente en Havenbedrijf functioneert.

1.6 Over deze ontwikkelingsstrategie

De ontwikkelingsstrategie vloeit voort uit de opdracht die bij de oprichting van de Stadshavens Rotterdam is meegegeven en is daarom in de eerste plaats geschreven voor de twee aandeelhouders: de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. De ontwikkelingsstrategie is gebaseerd op vele gesprekken, onder andere met het georganiseerde bedrijfsleven in het gebied, analyses van de nodige data, enkele relevante adviezen, tal van studies en verkenningen en een inschatting van de kansen die het gebied kan geven. Het voortschrijdende inzicht is tijdens twee internationale workshops gespiegeld aan ervaringen met transformaties in de havens van Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Dublin, Genua, Glasgow, Kopenhagen en Hamburg. Dit document vat de resultaten van dat werk samen in een visie op de toekomstmogelijkheden van het gebied.

Deze ontwikkelingsstrategie heeft verschillende functies. In de eerste plaats is zij een integrerend kader voor een pakket beheermaatregelen, projecten en toekomstbeelden. De beheermaatregelen en (kleine) projecten kunnen direct worden uitgevoerd en zijn deels al in uitvoering. Vijf strategische projecten voor de middellange termijn (tot 2015) zijn voornamelijk gericht op economische vernieuwing. Met dit document wil Stadshavens Rotterdam besluitvorming over die projecten voorbereiden. De weergave van mogelijke toekomstbeelden voor de langere termijn (2030 en verder) dient vooral als uitnodiging tot debat en discussie over het gebied en de betekenis ervan voor de stad.
In de tweede plaats biedt dit document een kader voor partiële transformaties in het stadshavensgebied. De concrete uitwerking volgt later in 2005 in afzonderlijke deelgebiedsvisies waarmee de basis wordt gelegd voor komende bestemmingsplannen.
In de derde plaats is het document bedoeld als basis voor communicatie met de gebruikers en de omgeving van het gebied. Stadshavens Rotterdam wil betrokken partijen en belanghebbenden voor de ambities enthousiast maken. In een informatie- en consultatieronde wil zij keuzes en kwesties aan de orde stellen en verder afwegen.

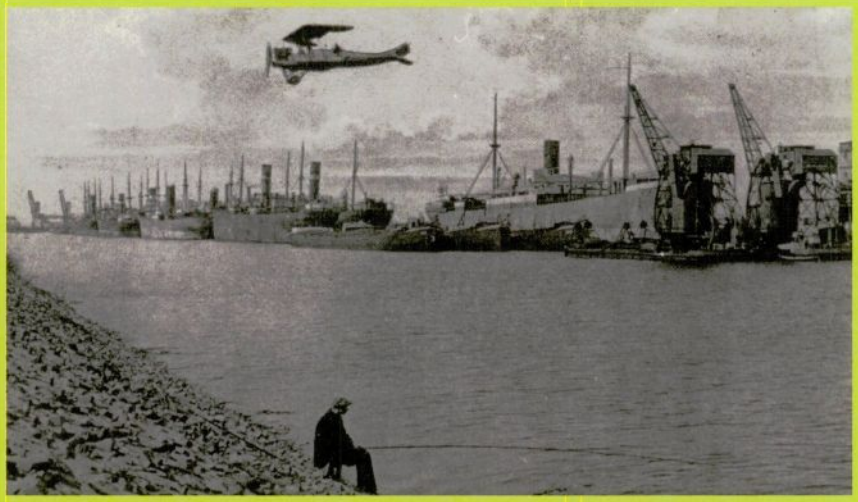
1.7 Leeswijzer

De ontwikkelingsstrategie bestaat globaal uit twee delen. Het eerste deel (hoofdstuk 2, 3 en 4) geeft een beeld van de achtergronden van het project. Waarin is het stadshavensgebied sterk en wat zijn zwakke punten? En wat komt er in de komende decennia op het gebied af? Het tweede deel (hoofdstuk 5 tot en met 8) beschrijft de ambities die met de transformatie worden nagestreefd. Een reeks projecten vormt de concrete vertaling van die ambities en een set mogelijke toekomstbeelden laat zien hoe die ambities op langere termijn uitwerking kunnen krijgen. De aanpak wordt voor zover dat nu al mogelijk is, vertaald in een eerste financieel beeld. Ten slotte (in hoofdstuk 9) wordt samengevat welk keuzemoment met deze ontwikkelingsstrategie is aangebroken en wat de volgende stappen zullen zijn.

Geschiedenis

**Het havengebied is aangelegd. De vorm, maat en schaal van de havenbekkens en de pieren verraden daarbij de periode waarin deze zijn ontworpen en de aard van de havenoverslag in die tijd. De oudste havens, zoals de Leuvehaven en de Zalmhaven, vormden één geheel met de stad. Havenbedrijvigheid, wonen en alle andere mogelijke activiteiten speelden zich af op hetzelfde domein. Menging van functies (wonen op en naast de havenbebouwing) en menging van verkeersstromen (vracht en personen) was de norm. Dat patroon veranderde met de industriële revolutie en de aanleg van de Nieuwe Waterweg. Vanaf dat moment werden vooral aan de zuidkant van de rivier gespecialiseerde en allengs grotere havens aangelegd. Met de aanleg van de Vierhavens/Merwehaven en de Waalhaven, kort voor de Tweede Wereldoorlog, en de Eemhaven erna, is een op maat gesneden verhouding tussen land en water, een nieuw type Hollands landschap ontstaan. Dit landschap verschilt principieel van de oudere havens van Rotterdam. Als gevolg van de schaalvergroting zijn de kavels op de kades en pieren steeds dieper geworden. De kade is bedrijfsruimte geworden waar het publieke leven is verdrongen. Het nieuwe havenlandschap is buiten de bestaande stad aangelegd, zonder de relaties met die stad te organiseren, zij het nog wel op fietsafstand. Na de Tweede Wereldoorlog gingen de schaalvergroting en de trek naar het westen onstuitbaar door met de petroleumhavens, Botlek, Europoort en Maasvlakte.
Hier heeft zich buiten het gezichtsveld van de stad een havenlandschap ontwikkeld dat is uitgegroeid tot één van de grootste van de wereld.**

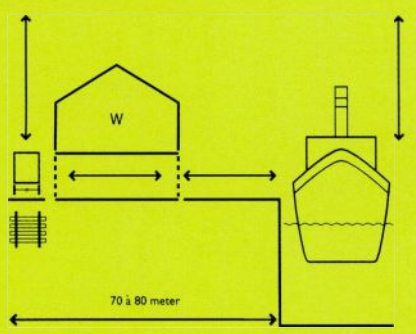
Boven: haven rond 1900
Midden: haven rond 1912
Onder: haven rond 1970



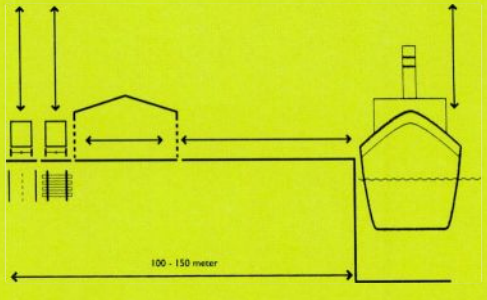
Waalhaven-Oost omstreeks 1920

Heijplaat jaren zestig

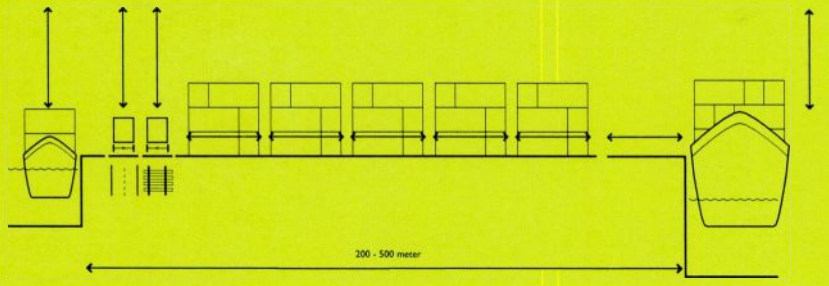
Ontwikkeling gebruik en schaal kades



1850 - 1900 Beperkte kadediepte
In de negentiende eeuw was de kaveldiepte beperkt. Veel ruimte werd ingenomen door soms langdurige opslag in loodsen en pakhuizen. Vanuit de loodsen werden de goederen verder getransporteerd per trein of binnenschip. Vaak reden de treinen over rails in de openbare weg. Haven en stad waren nauw met elkaar verbonden.



1900 - 1940 Schaalsprong
In het begin van de twintigste eeuw treedt een schaalvergroting op. Schepen werden groter en haventerreinen dieper. Havencomplexen werden zelfstandige eenheden, direct aangesloten op infrastructuur. Rond haventerreinen verschenen hekken: het werden bedrijfsterreinen buiten de stad.



Heden Nadruk op opslagterreinen
Tegenwoordig domineren containers de overslag van goederen. Die worden snel klaargemaakt voor verder transport en hooguit slechts kort opgeslagen. Loodsen en pakhuizen hebben plaatsgemaakt voor grootschalige, vlakke terreinen, rijen gestapelde containers en veel vrachtverkeer, direct gekoppeld aan de hoofdinfrastructuur.

BINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN H

Een rondleiding door het stadshavensgebied Het stadshavensgebied is een zeer gevarieerd gebied dat overal wordt gedomineerd door bedrijvigheid, zowel op het water als aan de wal. Deze bedrijvigheid is een belangrijk onderdeel van de stedelijke, regionale en nationale economie. Veel plekken functioneren goed, maar er zijn er ook waar verval dreigt. Milieubelasting maakt functiemenging lastig en de infrastructuur kan de verkeersdruk nauwelijks meer aan. Aan de andere kant maken juist de continue bedrijvigheid en de ruwheid dit gebied aantrekkelijk voor nieuwe woonmilieus, bijzondere voorzieningen en stedelijke economische functies.

Zoals het nu is

2.1 Het stadshavensgebied is vele gebieden

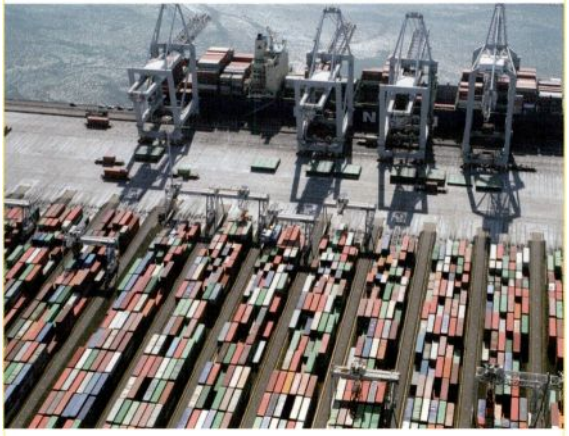
Hèt stadshavensgebied bestaat niet. Morfologisch en functioneel is het gebied zeer heterogeen waarbij de verschillende deelgebieden elk min of meer zijn toegesneden op een bepaald segment van havenactiviteiten. Eenderde van het bijna 1.500 hectare grote areaal bestaat uit water. De Merwehaven en de Vierhavens, met de fruit- en sapclusters, zijn naar verhouding kleinschalige havens en liggen pal naast stedelijk gebied en het kantorencluster bij het Marconiplein.

Aan de linker Maasoever is de Sluisjesdijk een markant deelgebied: een landtong van ruim zestig hectare met een gevarieerde en fijnkorrelige invulling van bedrijfsgebouwen. De pieren van de Waalhaven zijn wisselend ingevuld met vaak eenduidige loodsen en pakhuizen. Waalhaven-Zuid heeft een bedrijventerrein van bijna honderd hectare met een grote variatie aan bedrijvigheid. Het tuindorp Heijplaat met het Quarantaineterrein en het RDM-complex vormen een verhaal apart. De Eemhaven tot slot wordt gedomineerd door 24-uurs containeroverslag. Containers, fruit, stukgoed en bulk vragen allemaal hun eigen lay-out van kades en loodsen, en leiden tot uiteenlopende typen van haventerreinen. Ieder deelgebied kent een specifieke performance en daarmee ook specifieke kansen voor toekomstig gebruik. De voorgenomen herstructureringen en transformaties hebben daarom niet zozeer betrekking op het stadshavensgebied als geheel, als wel op de onderdelen ervan.

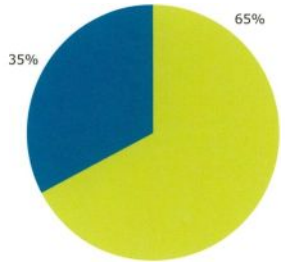
Vierhavens / Merwehaven

Waalhaven

Heijplaat / RDM

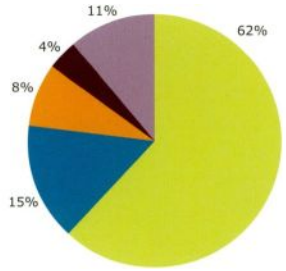


Eemhaven



Verdeling land-water
Het stadshavensgebied meet bijna 1.500 hectare (exclusief rivier). Tweederde van dit areaal is land, de rest is water.

Totale oppervlakte land	1007
Totale oppervlakte water	491



Eigendom grond Stadshavens Rotterdam (ha)
Slechts acht procent van de grond is particulier eigendom. De rest is in handen van de overheid. Wel zijn er langjarige contractuele verplichtingen van kracht.

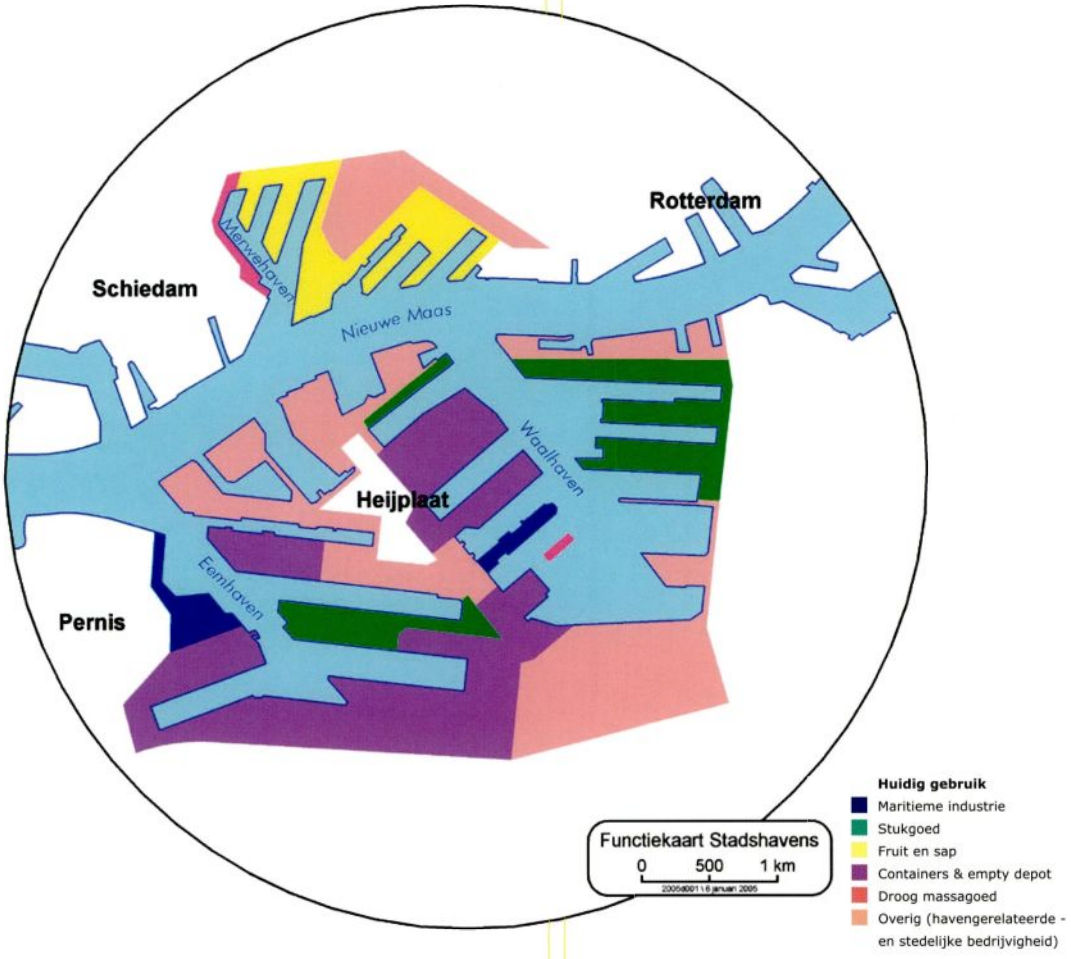
Eigendom gemeente Rotterdam – HbR verhuur	628
Eigendom gemeente Rotterdam – Overig	154
Particuliere eigendommen	38
Eigendom Staat	80
Groen, infra & overig openbare ruimte	107

2.2 Een actief werkgebied

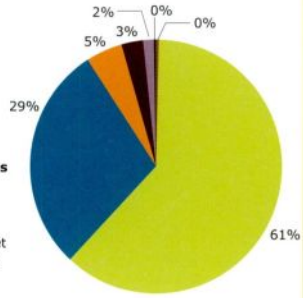
Het stadshavensgebied is een actief en vrijwel exclusief werkgebied. Dertien procent van de goederenoverslag van de Rotterdamse haven en veertig procent van de containeroverslag wordt hier gerealiseerd. Er zijn ruim 850 bedrijven gevestigd met 20.000 werknemers in sectoren als deepsea en shortsea containeroverslag, stukgoed en neobulk, maritieme industrie, binnenvaart, maritieme zakelijke dienstverlening, maritieme opleidingsinstituten, transport, groothandel, aannemerij en scheepsbouw. De meeste bedrijven hebben een directe relatie met de haven, maar er zijn ook steeds meer niet-havengebonden bedrijven gevestigd. Het gebied herbergt bedrijven van wereldnaam: zeer succesvolle ondernemingen met een mondiaal afzetgebied.
In vergelijking met bedrijventerreinen in de rest van de stad kenden delen van het stadshavengebied lange tijd relatief lage grondprijzen. De inkomsten uit haven- en liggelden waren de primaire inkomstenbronnen. Daardoor hebben zich ook bedrijven kunnen vestigen voor wie de grondprijzen elders in de stad te hoog waren. Delen van het stadshavengebied vormden daarmee een goed milieu voor startende bedrijven, kleine ondernemingen en/of bedrijven uit de stadsvernieuwing. Inmiddels is dit beeld aan het veranderen. Ontwikkeling van nieuw vastgoed in het gebied zorgt voor een opwaartse druk op de grondwaarde.
Het water wordt veelvuldig gebruikt voor nautische bedrijvigheid. Er liggen drijvende bokken, mobiele reparatieschepen, enkele droogdokken, lashbakken, saptankers en bergingsvaartuigen. Het is een belangrijke wacht- en ligplaats voor de binnenvaart, er is manoeuvreerruimte en er zijn plaatsen voor boord-boordoverslag. Op verschillende plekken wordt het productielandschap doorbroken door onverwachte activiteiten. Hengelaars maken gebruik van de kades en de koppen van de pieren. Er zijn verschillende snackbars. Op het bedrijventerrein Waalhaven-Zuid vinden in de zomer elk weekend vogelzangwedstrijden plaats. In de 'containercity' op pier 4 van de Waalhaven heeft het Rotterdams studentencorps in 2004 haar negentigjarig bestaan gevierd.

Actieve Haven

Nieuwbouw Smit Internationale N.V. Waalhaven-Oost

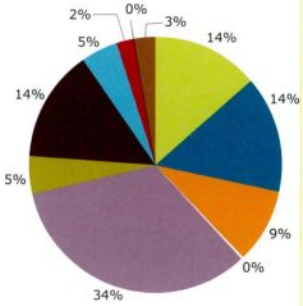

Rotterdam
Schiedam
Merwehaven
Nieuwe Maas
Waalhaven
Heijplaat
Eemhaven
Pernis
Functiekaart Stadshavens
0 500 1 km
2005d001 | 6 januari 2005
Huidig gebruik
Maritieme industrie
Stukgoed
Fruit en sap
Containers & empty depot
Droog massagoed
Overig (havengerelateerde - en stedelijke bedrijvigheid)

Bedrijfsgrootte binnen Stadshavens
Meer dan negentig procent van de bedrijven in het stadshavensgebied is klein met maximaal vijftig werkzame personen. De grootste werkgever in het gebied is de gemeente Rotterdam met een aantal kantoren in Europoint.



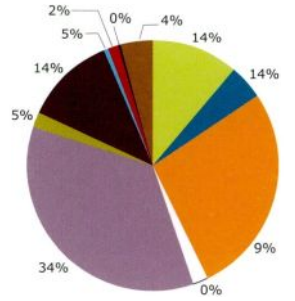
0 werkzame personen	0
1 - 9 werkzame personen	524
10 - 49 werkzame personen	250
50 - 99 werkzame personen	40
100 - 199 werkzame personen	23
200 - 999 werkzame personen	13
1000 en meer werkzame personen	1

Werkgelegenheid naar sector binnen Stadshavens
In het stadshavensgebied zijn circa twintigduizend mensen werkzaam waarvan eenderde in de logistiek (vervoer, opslag en communicatie). Andere belangrijke werkgevers zijn industrie, bouwnijverheid en zakelijke dienstverlening.



Industrie	2.782
Bouwnijverheid	2.898
Reparatie consumentartikelen / handel	1.893
Horeca	82
Vervoer, opslag en communicatie	6.693
Financiële instellingen	941
Verhuur (on)roerend goed / zakelijke dienstverlening	2.805
Openbaar bestuur	976
Onderwijs	413
Gezondheids- en welzijnszorg	14
Milieu, cultuur, recreatie en overige diensten	541

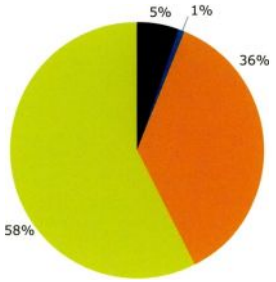
Aantal bedrijven per sector binnen Stadshavens
Er zijn ruim 850 bedrijven in het stadshavensgebied gevestigd, waarvan meer dan de helft in de sectoren vervoer en handel.



Industrie	2.782
Bouwnijverheid	2.898
Reparatie consumentartikelen / handel	1.893
Horeca	82
Vervoer, opslag en communicatie	6.693
Financiële instellingen	941
Verhuur (on)roerend goed / zakelijke dienstverlening	2.805
Openbaar bestuur	976
Onderwijs	413
Gezondheids- en welzijnszorg	14
Milieu, cultuur, recreatie en overige diensten	541

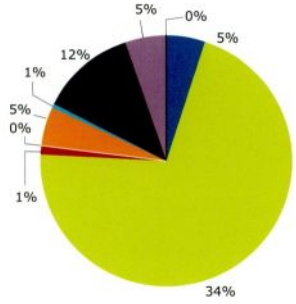
Bron: Bedrijvenregister Zuid-Holland (2002)

Overslag naar haven
In 2002 is meer dan veertig miljoen ton goederen in het stadshavengebied overgeslagen. Meer dan de helft hiervan in het Eemhavengebied.



- Merwehaven
- Vierhavens
- Waalhaven
- Eemhaven

Overslag naar sector
Containeroverslag is in het stadshavensgebied dominant, vooral rond de Eemhaven. Voor het overige is de overslag zeer heterogeen.



Olie/cokes	0,07
Agribulk	2,08
Containers	29,39
Erts/schroot	0,49
Kolen	0,08
Overig droge bulk	2,02
Overig natte bulk	0,24
Overig stukgoed	5,14
Roro	2,08

Slijtage

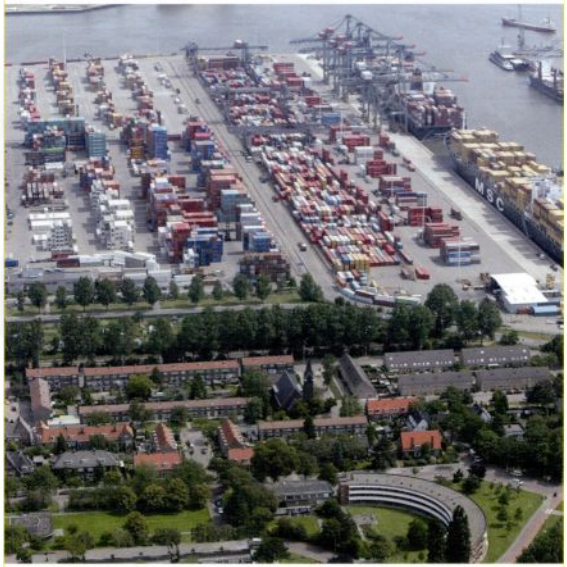
Leegstand

2.3 Slijtageplekken

Het stadshavensgebied kent clusters van bedrijven die het goed doen, zoals de containeroverslag in de Waal- en Eemhaven, het sapcluster in de Vierhavens, de overslag en distributie van fruit in de Merwehaven, de maritieme industrie en de stukgoedsector. Maar er zijn ook plekken die verouderingsverschijnselen en een begin van verval vertonen, zoals delen van de Sluisjesdijk, het RDM-complex en delen van het gebied rond de Merwehaven. De inrichting voldoet niet meer aan eisen die bedrijven vandaag aan hun werkomgeving stellen. Het gevolg is leegstand, marginalisering en een dreigende verpaupering.

2.4 Een verrassende woonenclave

Middenin het gebied, ingeklemd tussen de Waalhaven en de Eemhaven, ligt Heijplaat: een dorp met een gemeenschap van tweeduizend mensen. Het is één van de oudste tuindorpen van Rotterdam, ontworpen door architect Baanders en gebouwd voor werknemers van de RDM. Het is een intiem dorp tegen het decor van bedrijfshallen, eindeloze wanden van containers en 24-uurs bedrijvigheid. Een groter contrast is nauwelijks denkbaar. De geïsoleerde ligging



Enclave Heijplaat

van Heijplaat is het geheim waardoor het dorpse karakter bijna een eeuw lang bewaard is gebleven. Maar het is ook een bedreiging, want uitbreiden is onder de huidige omstandigheden niet mogelijk. Het gevolg is dat de sociaal-economische veerkracht afneemt. Het voorzieningenniveau verschraalt, bewoners worden ouder en jongeren trekken weg.

2.5 Een belast milieu

Het milieu in het stadshavensgebied is belast waardoor het gebruik van de ruimte voor andere dan de aanwezige functies op dit moment beperkt is. Zo maakt de geluidsbelasting, vooral in pieken en 's nachts, veelal samenhangend met containeroverslag, dat woningbouw niet zonder aanvullende maatregelen is toegestaan. Het gehele gebied ligt binnen een 60 dB(A)-contour. De luchtkwaliteit is matig vanwege hoge concentraties NOx en fijn stof, onder andere afkomstig van scheepsdieselmotoren. Overigens komen de hoogste concentraties boven de rivier voor. De bodem is op verschillende locaties verontreinigd.

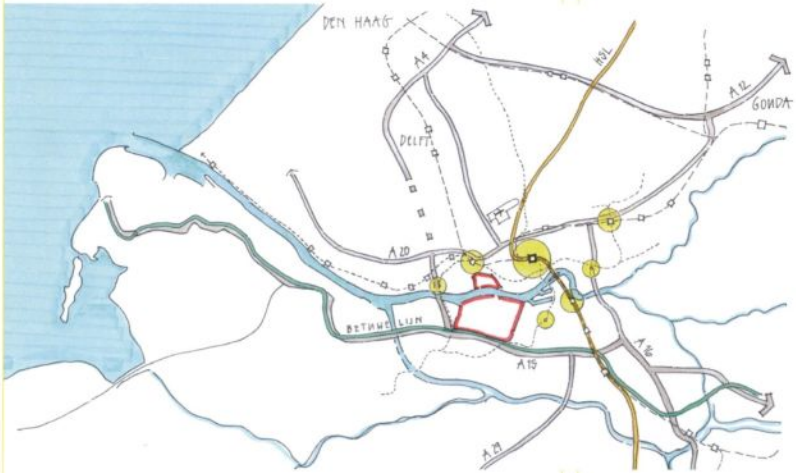
2.6 Een vollopend verkeersnetwerk en gebrek aan OV

Het stadshavensgebied is ontworpen als werkgebied rond de haven. De infrastructuur (inclusief de natte infrastructuur) is hier volledig op afgestemd met goede achterlandverbindingen via water, weg en rails. Als gevolg daarvan zijn de nationale en internationale verbindingen voornamelijk oost-west georiënteerd en tot nu toe veel minder noord-zuid. Aan de noordzijde is het gebied tot aan de rand voor autoverkeer vanaf de A20 ontsloten via de Tjalklaan en voor metro, tram en bus via station Marconiplein. Bij een autonome ontwikkeling van het gebied als haven- en bedrijventerrein zijn rond het Marconiplein knelpunten te verwachten. In het zuidelijke stadshavensgebied is de belangrijkste dragende wegenstructuur de vork van Waalhaven O.Z. en Waalhaven Z.Z./Waalhavenweg.
Bij een autonome ontwikkeling van de haven zal de beperkte capaciteit van de aansluiting op de A15 een knelpunt worden.
De relatie tussen het stadshavensgebied en de stad is altijd ondergeschikt geweest waardoor voor veel Rotterdammers, behalve zij die er werken, het havengebied onbekend terrein is. Rondom het gebied liggen spoorwegemplacementen en de primaire waterkering. Het onderliggende wegennet gaat om het stadshavensgebied heen.

Geluidscontouren Stadshavens

Waal- / Eemhaven
- Container terminal 66 dB(A)/m²
- Container reparatie 68 dB(A)/m²
- Opslag en distributie 58 dB(A)/m²
- Multipurpose 67 dB(A)/m²
- Diversen 70 dB(A)/m²
- Rangeerterrein 67 dB(A)/m²
- Functie niet gespecificeerd

Havens-noordwest
- Fruit
- Multipurpose
- Diversen
- Rangeerterrein
- Akoestische beperking nachtperiode t.o.v. dagperiode
- Akoestische beperking avond- en nachtperiode t.o.v. dagperiode
- 55 dB(A) geluidscontour
- 60 dB(A) geluidscontour



Stadshavens binnen het netwerk van de regio

Stadshavens binnen het netwerk van de stad

Het openbaar vervoer is zwak vertegenwoordigd: aan de noordkant is metrostation Marconiplein, maar aan de zuidkant heeft de Erasmuslijn geen station bij het gebied. Er gaan slechts bussen naar Heijplaat en de Sluisjesdijk. In het gebied rijden en staan vrachtwagens op vrij smalle wegprofielen waardoor er weinig ruimte overblijft voor andere weggebruikers. Voet- en fietspaden ontbreken soms geheel.

2.7 Een boeiende havensfeer

Het gehele gebied ademt in al zijn poriën de sfeer van haven en bedrijvigheid. Iedere plek levert nieuwe verrassingen en boeiende contrasten op. De specifieke havenbebouwing is soms cultuurhistorisch waardevol en veel gebouwen zijn karakteristiek door het vakmanschap waarmee ze zijn ontwikkeld en de onmiskenbare havenuitstraling. En overal is water het beeldmerk bij uitstek met kilometerslange zichtlijnen en continue activiteit. Het gebied is robuust, ruwheid en de menselijke maat ontbreekt, maar juist dat zorgt voor spanning en attractie en maakt dat het gebied uniek is. Zwakke punten zijn de sleetsheid en de dreigende verpaupering op sommige plekken, de verkeersdruk en de milieusituatie. Het is de uitdaging om met behoud van de sterke punten de zwakke op te heffen en daarbij woon- en werkfuncties te integreren.

Knooppunt Beneluxplein

Karakteristieke havenbebouwing

BINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN

Wat komt er op ons af? Beleving lijkt een kernwoord in de samenleving van morgen te zijn. Mensen vragen om meer variatie en keuzemogelijkheden. Een hogere omloopsnelheid en meer kwaliteit. In het verlengde hiervan is er vraag naar nieuwe vestigingsmilieus voor bedrijven, woningen en voorzieningen. Het stadshavensgebied met een actieve haven kan hiervoor de juiste ambiance opleveren. Tegelijk wordt de haveneconomie grootschaliger en kennisintensiever. Sommige bedrijven trekken verder richting zee, waarmee er ruimte ontstaat om bestaande clusters uit te breiden met kennisintensieve schakels. In het stadshavensgebied zijn unieke kansen om op deze tendensen in te spelen en de positie van de haven, de stad en de regio te versterken.

Tendensen

3.1 Rotterdam steeds belangrijker in mondiale netwerken

Globalisering is een overheersende trend. Producten worden zelden nog in één land gemaakt en afnemers zijn overal ter wereld te vinden. In de intercontinentale distributie (deepsea) die hiermee samenhangt, is Rotterdam één van de belangrijkste mainports en, in het verlengde daarvan, één van de belangrijkste knooppunten voor intracontinentale distributie (shortsea). In de range Hamburg-Le Havre is Rotterdam veruit de grootste haven en hoewel de concurrentie hevig is, vertoont Rotterdam zeker in absolute aantallen nog steeds de sterkste groei. Gezien de globalisering heeft de Nederlandse economie met deze haven een sterke troef in handen. Het is mogelijk om die positie verder te versterken door overslag te clusteren op gespecialiseerde terminals voor onder andere stukgoed (neobulk), fruit en sap. De sterke positie van de Rotterdamse haven heeft een duidelijke spin-off naar andere sectoren, waaronder kleinschalige maritieme industrie.

3.2 Steeds meer goederen in containers

Steeds meer goederen worden met behulp van containers verscheept en de schaal waarop containerdistributie zich afspeelt, wordt groter. Was enkele jaren geleden de komst van schepen van 6.000 TEU (twenty feet equivalent unit) nog spectaculair; inmiddels bestaan er serieuze plannen voor de bouw van schepen van 12.000 TEU. In samenhang hiermee heeft zich onder de containerrederijen een sterke concentratie voorgedaan en zijn de afmetingen containerterminals toegenomen. De overslag voor deepsea containerdistributie verschuift daardoor verder naar het westen, naar havens met dieper water en grotere kavels. De toekomstige tweede Maasvlakte zal in die behoefte voorzien.
Ook de shortsea containerdistributie met schepen tot circa 1.000 TEU is een belangrijke groeisector voor de Rotterdamse haven. Deze sector heeft met het containercluster rond de Waal- en Eemhaven een sterke basis, ook voor de toekomst. Als gevolg van

Lading in containers

de congestie op de weg verschuift de distributie van weg naar water. Met het vertrek van de deepsea distributie naar de Maasvlakte ligt concentratie van de shortsea distributie in de Eemhaven in de lijn van de verwachtingen.

3.3 De economie wordt kennisintensiever

De Nederlandse economie in het algemeen en de haven in het bijzonder worden steeds kennisintensiever en steeds minder arbeidsintensief. Ook al is van de 20.000 arbeidsplaatsen in het stadshavensgebied nu nog maar tien procent op hbo-niveau of hoger; dit percentage stijgt. De arbeidsproductiviteit neemt toe, terwijl de directe werkgelegenheid bij havengebonden bedrijven afneemt. Bij allerhande toeleveranciers en dienstverleners ontstaat steeds meer indirecte werkgelegenheid. Nu al worden met één directe arbeidsplaats in de haven gemiddeld vier indirecte gecreëerd met name bij gespecialiseerde bedrijven in het midden- en kleinbedrijf en bij publieke en private kennisinstellingen. Ook is er een

Vrijetijdseconomie in Rotterdam groeit

toenemende vraag naar leisure met ondersteunende detailhandel, zorg en onderwijs. Kennis wordt meer en meer een strategische factor. Kennisintensieve diensten zoals banken en verzekeringen, telecom, softwarebedrijven en allerlei adviesdiensten zijn onmisbare componenten van een vitale haven. Er liggen kansen om bestaande clusters te versterken en te verbreden met kennisintensieve schakels waaronder maritieme zakelijke dienstverlening en maritieme technologie.

3.4 Nieuwe trekkers: vrijetijd en de creatieve sector

Op de draaggolf van een verdergaande individualisering zetten de beleveniseconomie en de ervaringsmaatschappij door. Menselijk handelen en menselijke keuzes zijn gericht op intensiteit van de ervaring en maximalisering van het moment. Identiteit en authenticiteit worden steeds belangrijker. Grenzen vervagen: werk en vrije tijd, kunst en economie, fysiek en virtueel, populaire en elitaire cultuur, informele en formele economie. De vrijetijdseconomie en de creatieve economie trekken aan.

De vrijetijdssector bestaat uit bedrijven die zich richten op het aantrekken van publiek: cultuur, uitgaan, winkelen, entertainment, publieksattracties, sport, openluchtrecreatie en toerisme in wisselende combinaties. Deze bedrijvigheid is in Rotterdam in de afgelopen vijf jaar met maar liefst veertig procent gegroeid. Aangezien de kwaliteit en het imago van de stad steeds meer bepalende vestigingsfactoren zijn, betekent een goed ontwikkelde vrijetijdssector ook een versterking van het vestigingsklimaat voor andere sectoren.

De creatieve sector bestaat uit bedrijven die zich richten op het produceren van kennis en ideeën. Deze bedrijven zijn een belangrijke stuwende kracht achter economische groei. Belangrijke creatieve pijlers zijn beeldende kunst, film/AV, multimedia, grafische vormgeving, internetdiensten en webdesign, architectuur,

mode en productdesign. De vraag naar beleving wordt steeds diverser. Het aanbod moet daarin mee. De bijzondere ambiance van het stadshavensgebied en de kenmerkende havenbebouwing bieden unieke kansen voor beide sectoren.

3.5 Meer keuze en variatie; een hogere omloopsnelheid

Internationalisering, individualisering, informatisering, informalisering en intensivering. Dat zijn volgens het Sociaal Cultureel Planbureau belangrijke trends om rekening mee te houden. Door internationalisering zullen de sociaal-culturele verschillen groter worden. Tegelijkertijd is er een groeiende vraag naar snelle en vooral persoonlijke service. Door informatisering worden arbeidsplaatsen flexibeler en zullen meer mensen thuis werken. Traditionele hiërarchische structuren worden informeler, organisatiestructuren worden platter en de grenzen tussen markt en overheid worden minder scherp. Intensivering, tot slot, duidt op de toenemende omloopsnelheid van producten, belevenissen en trends. De houdbaarheid van programma's en producten wordt beperkt waardoor hogere eisen worden gesteld aan de flexibiliteit van aanbieders.
Hiermee groeit de vraag naar nieuwe woon-werkcombinaties, flexibele gebouwen die in de tijd meerdere programma's en functies kunnen opnemen, mogelijkheden voor tijdelijke functies, culturele en recreatieve programma's. Omgevingskwaliteit en de beleving van de buitenruimte worden belangrijk. Het stadshavensgebied heeft met een actieve haven interessante plekken voor innovatieve stedelijke milieus, verbreding van het woningbestand en verbetering van de kwaliteit van de stad.

3.6 Selectieve migratie en kleinere huishoudens

Rotterdam kampt al jaren met een selectieve migratie. Veel mensen zonder of met een lage opleiding komen de stad binnen. Vooral middengroepen en ook veel in Rotterdam afgestudeerden verlaten de stad. Een gevolg van deze trend is, dat de Rotterdamse bevolking in verhouding tot andere steden en de rest van Nederland jong is en dat het gemiddelde opleidingsniveau laag is. In de stad is sprake van een relatief groot aanbod van laaggeschoolde arbeid en een dreigend ontoereikend aanbod van hoger opgeleide arbeid in de sfeer van technische beroepen. En dat terwijl de vraag naar laaggeschoolde arbeid al geruime tijd afneemt; een trend die zich in de toekomst zal doorzetten.
Nieuwe woonmilieus en een verbeterde kwaliteit van de stad kunnen helpen de selectieve migratie te keren en ook hoger opgeleiden aan de stad te binden. Investeren in meer ruimte voor natuur en recreatie hoort daarbij. Speelruimte daarvoor ontstaat doordat het aantal huishoudens in de komende dertig jaar zal toenemen, ook al groeit de bevolking nog maar weinig. Vooral het aantal éénpersoonshuishoudens zal sterk stijgen. Door scherp in te spelen op een toekomstige vraag naar woonruimte is het met het potentieel in het stadshavensgebied mogelijk de middenklasse en kenniswerkers voor de stad te winnen en te behouden.

3.7 Meer aandacht voor fysieke en sociale veiligheid

De aandacht voor veiligheid is in de afgelopen jaren wereldwijd enorm toegenomen en het ziet er niet naar uit, dat die trend in de komende jaren zal ombuigen. Schakels in het vrachtvervoer worden meer dan voorheen beveiligd, bedrijventerreinen worden afgegrendeld, de stedelijke samenleving is steeds meer een optelsom van woonenclaves en hier en daar wordt geëxperimenteerd met het afsluitbaar maken daarvan. Ook de aandacht voor fysieke veiligheid neemt toe. Burgers beschouwen het als een verantwoordelijkheid van de overheid hen afdoende te beschermen tegen incidenten van welke aard ook. Dit vertaalt zich in strengere eisen die aan ruimtelijke ontwikkelingen worden gesteld. In het stadshavensgebied liggen mogelijkheden om nieuwe vormen van sociale en fysieke veiligheid structureel in te bouwen.

3.8 Milieu: van normdenken naar kwaliteitsdenken

In de relatie tussen milieu-aspecten en ruimtelijke ontwikkelingen is een trend waarneembaar van denken in termen van normen naar denken in termen van omgevingskwaliteit. Het centraal stellen van maximaal toelaatbare milieuhinder verschuift naar het centraal stellen van de uiteindelijke omgevingskwaliteit, waarbij de inrichting van het gebied is afgestemd op de lokale milieusituatie.
De eerste stappen naar een milieuhuwelijk tussen stad en haven zijn in Heijplaat gezet, met de zeehavennorm en de wet Stad en Milieu als uiteindelijk gevolg.
De kwaliteit van de leefomgeving is steeds meer bepalend bij de

keuze van de vestigingsplaats. Tegen die achtergrond, en met de verplaatsing van containeroverslag naar het westen en de clustering van bedrijven, ontstaan er in het stadshavensgebied nieuwe kansen om een hoge omgevingskwaliteit te bereiken.

3.9 Het waterpeil stijgt

Onder invloed van klimaatverandering neemt de kans op wateroverlast toe. De verwachting is dat de zeespiegel in honderd jaar met zestig centimeter zal stijgen. Tegelijk worden neerslagpieken groter, waardoor ook rivierstanden hoger kunnen worden. Dit heeft tot gevolg dat in het stedelijke gebied rioolstelsels en het oppervlaktewater regelmatig overbelast zullen worden en kelders en souterrains vaker dan nu onder water komen te staan. In het stadshavensgebied, dat volledig buitendijks ligt en voor eenderde uit water bestaat, moet rekening worden gehouden met een hogere hoogwaterstand. Het is in dit gebied nodig en mogelijk om op een bijzondere en zorgvuldige manier met het water om te gaan.

Pieken in de rivierafvoer

Vanuit andere perspectieven Het stadshavensgebied wordt op verschillende bestuursniveaus gezien als een belangrijke herstructureringsopgave voor de lange termijn binnen de regio Rotterdam. Daarbij wordt een combinatie van het haven- en industrieel complex, stedelijke economie, woningen en voorzieningen voorgestaan. Organisaties van ondernemers in het gebied stellen de economische functies voorop, maar sluiten een combinatie met stedelijke functies niet uit. In dit hoofdstuk worden enkele beleidsplannen en standpunten voor zover voor het stadshavensgebied relevant, aangehaald.

Kaders

4.1 Bedrijfsleven

Stadshavens Rotterdam heeft overleg gehad met vertegenwoordigers van de brancheorganisaties in het gebied en kennis gemaakt met ondernemers in de verschillende deelgebieden.
Op verzoek van Stadshavens Rotterdam hebben de Kamer van Koophandel en een aantal brancheorganisaties aangegeven hoe het bedrijfsleven tegen veranderingen in het stadshavensgebied aankijkt.

Gezien het grote belang dat Stadshavens Rotterdam hecht aan het functioneren van de bestaande bedrijven is het goed om in een vroeg stadium met elkaar deze punten verder uit te werken. Niet op alle punten bestaat er nu al volledige overeenstemming en enkele punten zijn wellicht moeilijk uitvoerbaar. Niettemin vindt Stadshavens Rotterdam het van belang om deze inzet vanuit het bedrijfsleven te markeren.

4.2 Gemeente Rotterdam

In september 2004 is het Havenplan 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. De transformatie van het stadshavensgebied is één van de vijf majeure opgaven in dit plan. Door hier een mix van havenactiviteiten, stedelijke bedrijvigheid, wonen, recreatie en andere voorzieningen te realiseren kan ook de haveneconomie worden versterkt, zo beschrijft het Havenplan. De shortseacluster in het Eemhavengebied en de sappencluster rond de Vierhavens zullen verder worden versterkt. Daarnaast is er in het stadshavensgebied ruimte om vorm te geven aan de versterking van de kennishaven (met innoverende en arbeidsintensieve MKB-bedrijven die een toegevoegde waarde kunnen creëren), de attractieve haven (met voorzieningen op het gebied van recreatie en leisure) en de schone haven (met een gebiedsgericht milieubeleid). Het gemeentebestuur wil dat in 2020 een groot deel van de plannen is gerealiseerd.

Standpunten toptien brancheorganisaties

1. **De planvorming en ontwikkeling van de stadshavens vereist een directe betrokkenheid van ondernemersorganisaties en het gevestigde bedrijfsleven en vergt een heldere uitwerking, tijdsfasering en financiering.**
2. **Overheidsplannen mogen geen belemmering zijn voor initiatieven en investeringen in de bedrijfsvoering door gevestigde ondernemers.**
3. **Het ondernemersklimaat mag niet verslechteren. Te allen tijde moet worden voorkomen dat de veiligheid in het geding komt, dat bedrijven slecht bereikbaar zijn en dat bepaalde gebieden jaren braak liggen en verloederen.**
4. **Woningbouw kan alleen plaatsvinden waar dit geen beperkingen oplevert voor het functioneren van het gevestigde bedrijfsleven.**
5. **De huidige vergunde milieugebruiksruimte voor het bedrijfsleven moet het uitgangspunt zijn voor woningbouwontwikkelingen.**
6. **Het streven moet een duidelijk economische groei zijn qua aantal bedrijven en werkzame personen.**
7. **De transformatie van de stadshavens moet eerst gericht zijn op het versterken van de bestaande economische clusters, eventueel aangevuld met nieuwe clusters en op termijn op de ontwikkeling van rivierlocaties.**
8. **De herstructurering van deze gebieden vereist ook tijdig investeringen in infrastructuur en openbaar vervoer. Om onnodige verkeersstromen te voorkomen moet goed worden nagedacht over de gewenste inrichting en de mogelijkheden van multimodaal vervoer.**
9. **Bedrijven in de stadshavens, waar een andere vestigingslocatie een optie voor is, kunnen alleen worden verplaatst op basis van vrijwilligheid en door middel van maatwerkoplossingen.**
10. **Ruimte voor bedrijvigheid die in stadshavens verloren gaat, moet elders in de regio worden gecompenseerd.**

Voor het stedelijke gebied is het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 en het Uitvoeringsplan Stedelijke Projecten Rotterdam van kracht. De gemeente wil met een resultaatgerichte aanpak en het maken van scherpe keuzes de Rotterdamse economie een impuls geven. In aansluiting daarop adviseert de Economic Development Board Rotterdam (EDBR) vooral in te zetten op ondernemersschap, kennisontwikkeling en het vergroten van de attractiviteit van de stad voor hoger opgeleiden en young potentials. Het stadshavensgebied is één van de locaties waar de Rotterdamse ambities ruimtelijk kunnen worden gerealiseerd. Voor wat betreft de woningbouw dringt de gemeente aan op een gefaseerde aanpak en een duidelijke segmentering om daarmee concurrentie tussen locaties te voorkomen.

Havenplan 2020 Majeure opgaven

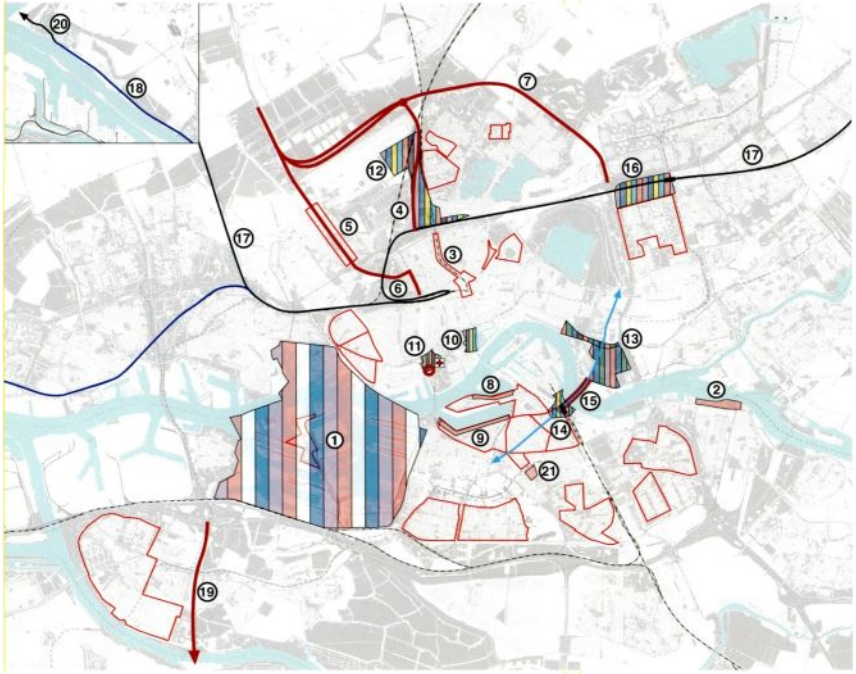
1 Maasvlakte en nieuw havengebied
- nieuwe clusters voor containers, chemie en nieuwe vormen van bedrijvigheid
- ruimte voor natuur en recreatie
- zeereservaat in de Voordelta, nieuwe natuur op Midden-IJsselmonde en en ten noorden van Rotterdam als natuurcompensatie

2 Ontwikkeling van de Stadshavens
- combinatie van havenactiviteiten, stedelijke bedrijvigheid, wonen en recreatie
- versterking van de shortseacluster in de Eemhaven

3 Rechter Maasoever
- afstemmen van de stedelijk ontwikkeling op de rechter Maasoever met haven-ontwikkeling op de linker Maasoever

4 Duurzaam beheer industriegebied
- efficiënt benutten van de bestaande (milieu) ruimte en versterken van de aanwezige bedrijvenclusters

5 A15 haveninfrastructuur lange termijn
- verbeterde capaciteit, veiligheid en leefkwaliteit in de gehele A15-zone



Kaart Uitvoeringsplan
Stedelijke projecten Rotterdam, voorbereiding voor 2010

- wonen
- bedrijven
- groen
- detailhandel
- vrijetijdseconomie
- kantoren
- onderwijs
- wegen
- spoor
- RandstadRail
- tram
- station
- ziekenhuis
- herstructureringsgebied (loopt door na 2010)
- transformatiegebieden haven / stad
- stedelijke transformatiegebieden

Voorbereiding start 2002-2006

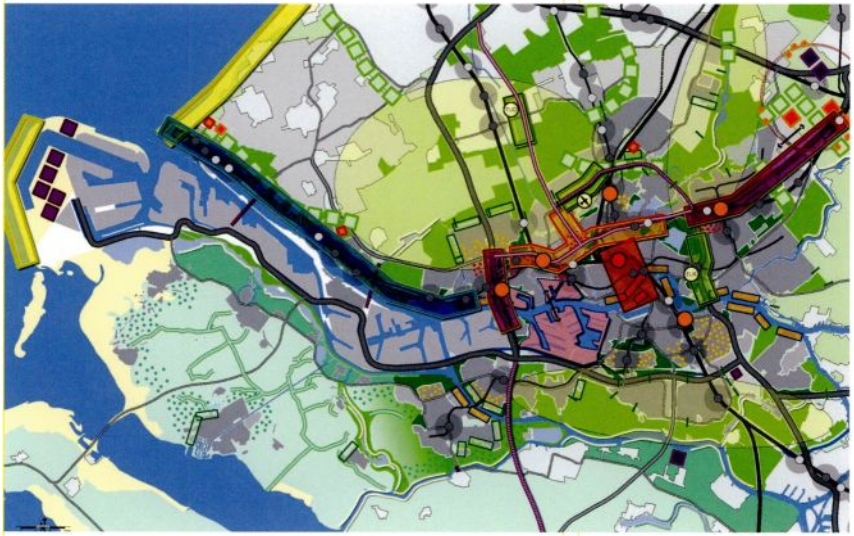
1 Transformatie Stadshavens
2 Jachthavens / YVC
3 Hofpleinlijnzone + Zomerhofkwartier

Voorbereiding volgende collegeperioden

4 Aanpassing G.K.v. Hogendorpweg
5 A13 Overschie i.r.t. A13 / A16
6 Stadhoudersweg / Statenweg
7 A13 / A16
8 Transformatie Rijnhaven ZZ
9 Transformatie Maashaven ZZ
10 Baankwartier
11 Dijkzigt
12 Stedelijke ontwikkelingszone Noordrand
13 A.v. Rijckevorselweg
14 Knooppunt Parkstad
15 Derde Stadsbrug en oosttangent TramPlus
16 Knooppunt Alexander-West
17 Viersporigheid Gouda en Delft
18 Verstedlijking Hoekse Lijn
19 A4
20 Verlengen strandspoorlijn Hoek van Holland
21 MCRZ-Zuiderzieknhuis

4.3 Stadsregio Rotterdam, Zuidvleugel en provincie Zuid-Holland

Versterking van het haven- en industrieel complex staat centraal in het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 van de Stadsregio en de provincie Zuid-Holland. In lijn met het Havenplan 2020 gebeurt dat volgens dit plan door aanleg van de tweede Maasvlakte, betere benutting en verdichting van de bestaande havens en verbetering van de infrastructuur van de A15 en de A4. In de regio is behoefte aan circa zestigduizend nieuwe woningen en duizend hectare droog bedrijventerrein. Het stadshavensgebied is hiervoor ook volgens de regio belangrijk. De kansen om hier wervende woon- en werkmilieus te realiseren moeten worden benut om daarmee de economie te verbreden en het woningbestand in de regio te differentiëren. Havengerelateerde (droge) bedrijvigheid is kansrijk in dit gebied, zo bevestigt de Stadsregio. Er is afstemming nodig tussen bedrijventerreinen in de regio, waaronder de Hoekse Waard en Hellevoetsluis, om concurrentie te vermijden en complementariteit te bereiken.
De regio vraagt om bijzondere aandacht voor milieuaspecten. Daarbij gaat het om efficiënt ruimtegebruik en verdichting rond OV-locaties, in stand houden van het groenblauwe raamwerk en het integreren van natuur in stedelijke ontwikkelingen. Hinder als gevolg van geluid, lucht en externe veiligheid moet zoveel mogelijk worden geminimaliseerd door bronmaatregelen, functieverandering, inrichtingsmaatregelen en ontwerpmaatregelen.
De Stadsregio Rotterdam maakt met het stadsgewest Haaglanden, de Drechtsteden, het samenwerkingsorgaan Leidse regio, het samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek en de gemeenten Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Binnenmaas en Oud-Beijerland, deel uit van de Zuidvleugel van de Randstad. Het Ministerie van VROM coördineert op rijksniveau de versterking van de Zuidvleugel.



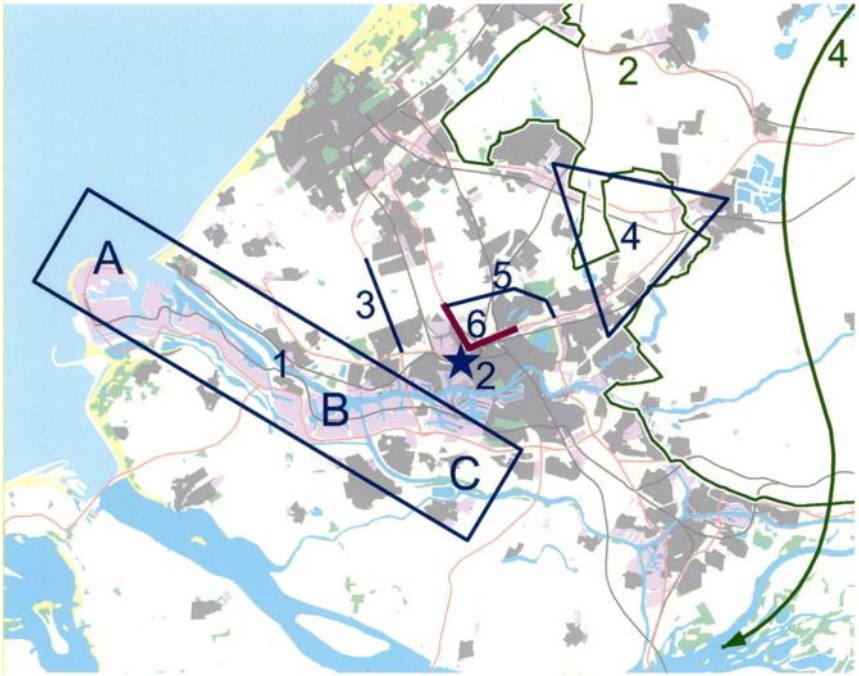
Kaart ruimtelijke hoofdstructuur

Bron: Ruimtelijk Plan
Regio Rotterdam 2020 (concept)

4.4 Rijk

De Randstad is met de mainports (Rotterdam en Schiphol) en de greenport (Westland) de economische motor van Nederland. Gemotiveerd door het grote nationale belang wil het Rijk die positie ondersteunen. Het Rijk stelt zich verantwoordelijk voor de hoofd-infrastructuur en de daarbij passende basiskwaliteit en is partner bij de aanleg van de tweede Maasvlakte om daarmee ruimte te bieden aan de groei van de mainport en de schaalvergroting van de containersector. Het Rijk wil uiteraard niet dat die ontwikkeling slechts leidt tot verplaatsing van bestaande bedrijven, waarbij er binnenstedelijk alleen ruimte vrijkomt voor niet-economische functies. De uitgifte van kavels op de tweede Maasvlakte zal overigens niet eerder dan in 2012 plaatsvinden en het effect daarvan zal niet eerder dan in 2015 in het stadshavensgebied merkbaar zijn. Daarna kunnen terreinen vrijkomen. Tot die tijd worden projecten in het stadshavensgebied onafhankelijk van de aanleg van de tweede Maasvlakte uitgevoerd.

In het ruimtelijk beleid dringt het Rijk aan op intensivering van bestaand stedelijk gebied en meervoudig ruimtegebruik. Uitgangspunt is dat bij het realiseren van woningen en arbeidsplaatsen minimaal veertig procent van het totale programma binnenstedelijk plaatsvindt, bijvoorbeeld door herstructurering van voormalige haven- en industrieterreinen. Het Rijk opteert voor een basismilieukwaliteit in de leefomgeving, maar biedt voor herstructureringsopgaven de mogelijkheid een ander milieuregime toe te passen dan in nieuwbouwgebieden. Veel regelgeving is in ontwikkeling, waaronder op het gebied van geluid, stank, externe veiligheid en waterkwaliteit. Verder is de (interim)wet Stad en Milieu in ontwikkeling die het mogelijk maakt onder zeer strikte voorwaarden en nadat een maximale inspanning is geleverd, af te wijken van geldende regels. Met de komst van één VROM-vergunning zullen procedures voor meerdere wetten en regels beter op elkaar worden afgestemd.



Bron: Nota Ruimte

1 PMR A Tweede Maasvlakte
B Benutten bestaand Rotterdams havengebied
C 750 ha natuur- en recreatie project
2 NSP - Rotterdam
3 A4 - Midden Delfland
4 Driehoek Rotterdam - Zotermeer - Gouda
5 A16 - A13
6 Hotspot externe veiligheid en milieu

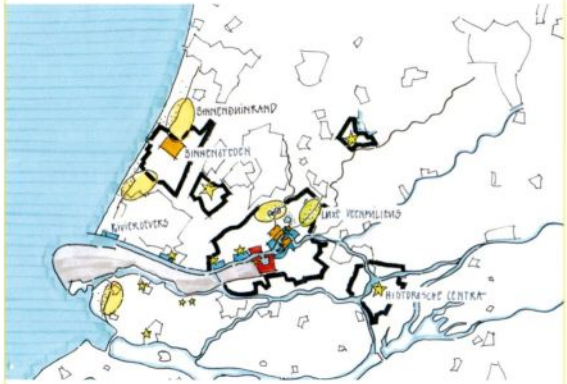
Méér doen met de stadshavens De ruimte kwantitatief en kwalitatief beter benutten en inzetten voor sociale en economische vernieuwing van haven en stad. Dat is de hoofddoelstelling van transformaties in het stadshavens-gebied. Daarmee draagt dit gebied een flinke steen bij aan het streven om Rotterdam sterker neer te zetten als stad van ondernemers, als een aantrekkelijke stad en als een stad die voortdurend in ontwikkeling is. De hoofddoel-stelling mondt uit in zes programmatische ambities en vier conditionele ambities.

5.1 Het gebied positioneren als gevarieerd stedelijk milieu voor wonen én werken

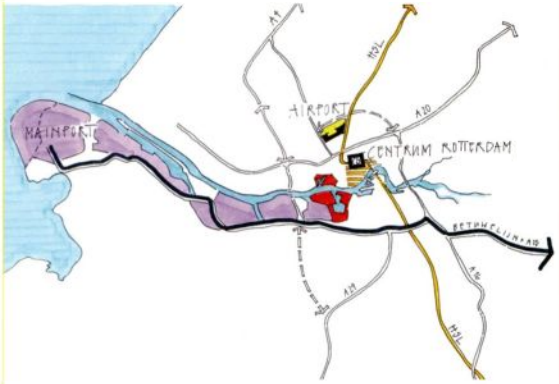
Het stadshavensgebied is altijd sterk oost-west georiënteerd geweest met hoogwaardige verbindingen naar de zee en naar het Duitse achterland. Deze oriëntatie wordt de komende jaren aangevuld met een internationale noord-zuidoriëntatie door aanleg van de HSL en de verlengde A4. Daarmee verandert de positie van het gebied en komt het op een uniek kruispunt van (inter)nationale verbindingen te liggen. Stadshavens Rotterdam wil condities scheppen om de kansen die dat oplevert, te benutten.
Op het schaalniveau van de Randstad kan het gebied naam krijgen als een divers samengesteld werkmilieu, vergelijkbaar met de Zuidas en Schiphol. Op het niveau van de Zuidvleugel voegt het stadshavensgebied interessante woon- en werkmilieus toe aan het bestaande palet. Met het actieve water heeft het gebied kwaliteiten waarmee woon- en werkmilieus mogelijk zijn die de Zuidvleugel nog niet heeft. Op het niveau van de stad kunnen transformaties een bijdrage leveren aan herstructurering van omliggende gebieden in Charlois, Delfshaven en Schiedam en het verbeteren van de balans op de stedelijke woningmarkt.

Rotterdam in de Delta: op het kruispunt van infrastructuur

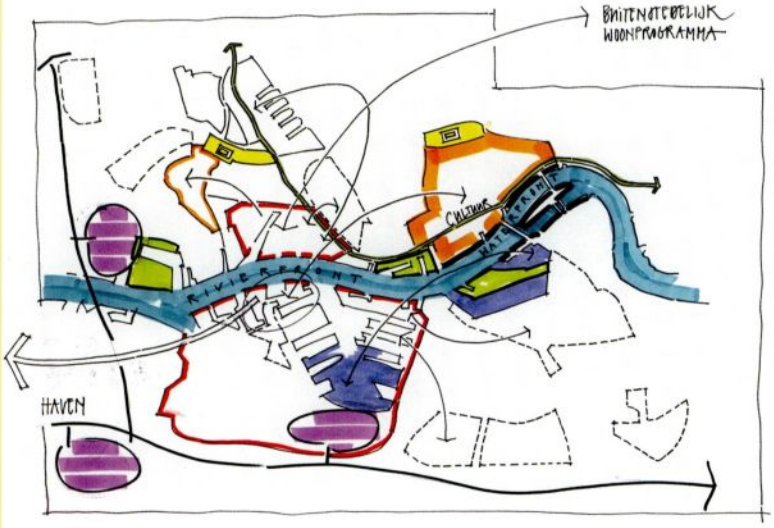
Mainports, kennisinstituten economische projecten in de Randstad



Bijzondere woonmilieus in de Zuidvleugel



Het stadshavengebied temidden van internationale verbindingen



Wisselwerking stadshavens en omgeving

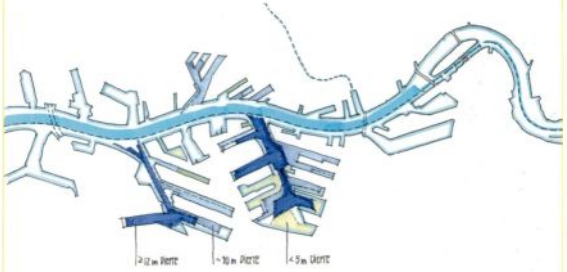
Het stadshavensgebied is een zich permanent vernieuwend bedrijvengebied. De bedrijvigheid zal altijd dominant aanwezig zijn, ook al zal een deel van de havenfuncties verhuizen naar terreinen aan dieper water. Dynamisch beheer is nodig om bestaande functies in stand te houden, de economische waarde van het gebied te verhogen en het imago te verbreden. Als ook de multimodale bereikbaarheid is verbeterd, zijn de condities aanwezig om op termijn vrijkomende locaties te benutten als schuifruimte voor herstructurering van bedrijventerreinen elders in het gebied en als ruimte voor woningen en stedelijke economie. Stedelijke functies trekken op hun beurt nieuwe voorzieningen aan die ook in het stadshavensgebied kunnen worden geaccommodeerd. In de sterker wordende belevenismaatschappij brengt menging van actieve havenfuncties met stedelijke woon- en werkfuncties synergie tot stand. Het gaat om gemengde programma's met een clustering van bedrijven, voorzieningen en woningen, zo dicht mogelijk bij elkaar. Dit alles ontwikkelt zich geleidelijk, maar er is ook een schaalsprong in tempo en programma mogelijk. Door een goede regie wordt de onderlinge spin-off van deze processen vergroot en wordt het geheel meer dan de som der delen.

Vijf parallelle processen

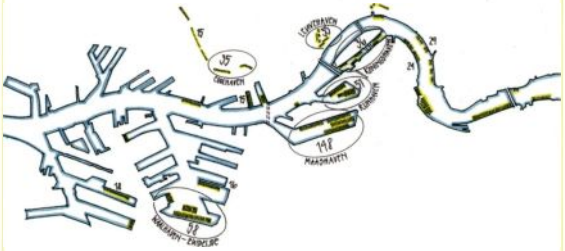
Veelzijdig gebruik bassin Waalhaven

5.2 De bestaande bedrijvigheid blijvend faciliteren

Het stadshavensgebied is en blijft een werkgebied. De tweede Maasvlakte is voor grootschalige deepsea gebonden bedrijvigheid noodzakelijk, met name voor containeroverslag. Andere bedrijven hechten voor hun werknemers, klanten en toeleveranciers aan de nabijheid van de stad. Voor hen is het stadshavensgebied een uitstekende locatie. Hun activiteiten nemen in volume en toegevoegde waarde zelfs toe en er is een voortdurende behoefte aan vernieuwing van de bedrijfsomgeving, zowel op het water als op het land.
Het is de ambitie bestaande bedrijvigheid blijvend te faciliteren zonder de mogelijkheden van andere delen van het havengebied te negeren. Dat wil niet zeggen dat bedrijven altijd op dezelfde plaats kunnen blijven, maar wel dat bij transformaties altijd een goed alternatief wordt geboden. Dat geldt ook voor nautische bedrijvigheid en ligplaatsen voor de binnenvaart, wanneer wateroppervlak verloren gaat door landaanwinning.
Stadshavens Rotterdam wil helpen om oplossingen voor de ruimtebehoefte van bedrijven te vinden. Op een aantal plekken kan de ruimte beter worden gebruikt. Door clustering van bedrijvigheid is economische synergie mogelijk en worden tegelijk milieuruimte en fysieke ruimte gewonnen. Toch zal er in dit gebied altijd een druk op de ruimte blijven bestaan. Om de dynamiek van het bedrijfsleven mogelijk te houden wil Stadshavens Rotterdam ook over reserveruimte kunnen beschikken.



Dieptes vaarwater



Ligplaatsen binnenvaart

5.3 De bedrijvigheid uitbreiden, verbreden en versterken

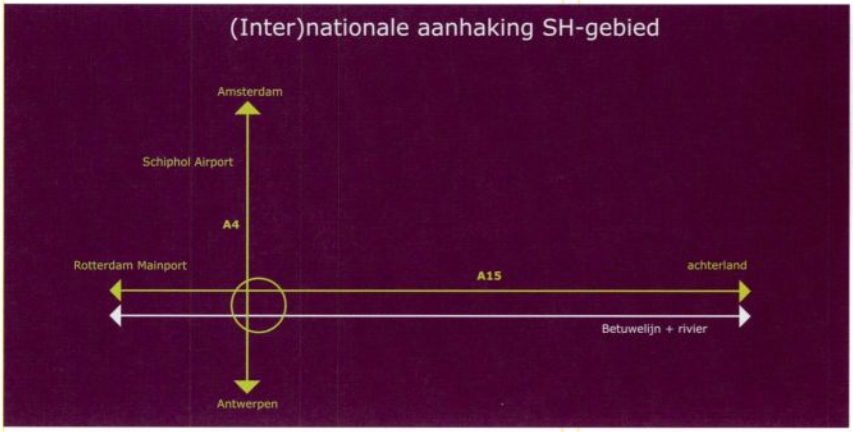
De bestaande economische basis en de verbeterde noord-zuid-oriëntatie met HSL en A4 bieden kansen voor nieuwe bedrijven. Een groei van het aantal bedrijven met ruim zestig procent en van het aantal arbeidsplaatsen met vijftig procent, beide in 2025, is haalbaar. Stadshavens Rotterdam wil de verbreding van de economie bevorderen ook al zal daardoor extra druk op de ruimte ontstaan. Waar mogelijk worden mengvormen van werken, woningen en voorzieningen gerealiseerd.
De kenmerken van de verschillende deelgebieden zullen worden gebruikt om specifieke clusters van bedrijven aan te trekken. Complementair aan andere (natte en droge) bedrijventerreinen in de regio wil Stadshavens Rotterdam inzetten op kennisintensieve sectoren van de haveneconomie, nieuwe economische sectoren en nieuwe vormen van samenwerking met havengerelateerde bedrijvigheid. Een accent kan worden gelegd op versterking en diversificatie van de maritieme dienstverlening, internationale distributie, haventechnologie en groothandel. Bedrijven in deze sectoren hebben behoefte aan hoogwaardige huisvesting in de buurt van hun werknemers en willen goed bereikbaar zijn voor hun klanten. Het stadshavensgebied kan die ruimte bieden.
De creatieve economie kan fungeren als bron van innovatie en concurrentiekracht. Rotterdam heeft op dit vlak een aantal sterke troeven. Het stadshavensgebied kan daar een ambiance met informele plekken en vrijplaatsen aan toevoegen die aantrekkelijk zijn voor een circuit van creatievelingen en starters.
Informele initiatieven die tot wasdom komen, kunnen vervolgens de kern vormen van een formeel circuit met nieuwe voorzieningen en activiteiten waarmee profijtelijke exploitatie mogelijk is.

	Naam cluster	Trends en factoren die leiden tot groei	Omvang groei	Waarvan nieuw voor Rotterdam
	Maritieme dienstverlening en hoofdkantoren	• Schaalvergroting • Liberalisering • Grotere aandacht voor beveiliging en veiligheid	4300 werknemers	1500 werknemers
	Internationale distributie	• Toename VAL en outsourcing • Concentratie bij zeehavens • Verschuiving naar multimodale multimodale locaties	1500 werknemers	1200 werknemers
	Overige stukgoedactiviteiten	• Toename variatie producten • Groei neobulk en containers • Groei intermodaal vervoer	-	-
	Bouwnijverheid	• Toename rol haven als knooppunt • Internationalisering en schaalvergroting	2000 werknemers	500 werknemers
	Haventechnologie	• Groei technologiecomponent in maritieme sector • Internationalisering bedrijven	1500 werknemers	700 werknemers
	Retail & leisure	• Groeiend belang vrije tijd • Diversificatie • Spectacularisering	300 werknemers	100 werknemers
	Shortsea containeroverslag	• Groei containerisatie • Congestie en stimulering shortsea • Ontstaan continentale netwerken	-	-
	Kleinschalige bedrijven	• Toename allochtone starters • Differentiatie activiteiten	1000 werknemers	250 werknemers
	Tijdelijke functies	• Ruimtetekort in de stad	100 werknemers	50 werknemers
	Totaal		**10700 werknemers**	**4300 werknemers**

Kansrijke economische sectoren Stadshavens

Bron: Buck/DEGW

Nieuwe werkmilieus in bestaand gebied



Economische positionering stadshavensgebied

Chiswick Park London

HafenCity, Hamburg

5.4 Nieuwe woonmilieus realiseren

Vanaf 2015 zal er naar verwachting behoefte zijn aan nieuwe woningbouwlocaties in bestaand stedelijk gebied. Delen van het stadshavensgebied die qua milieukwaliteit en omgevingskwaliteit daarvoor in aanmerking komen, kunnen dan in een deel van die behoefte voorzien. Stadshavens Rotterdam wil de mogelijkheden die er zijn benutten. Er is een maximale capaciteit van 10.000 tot 15.000 woningen.
De ambitie is om nieuwe woonmilieus te realiseren in combinatie met een actieve haven. Die mix sluit immers aan bij de eisen die de belevingsmaatschappij ook op langere termijn zal stellen. Verschillende locaties bieden unieke condities voor een scala van woonvormen: woonwerkcomplexen met een besloten collectieve ruimte, individueel bebouwde percelen aan het water, grote blokken, waterwoningen en zelfbouwwoningen. Naast werken in en om het huis (in sommige woonmilieus leveren drie woningen ongemerkt één arbeidsplaats op) is er ook ruimte voor milieus met een fijnkorrelige mix van werkkavels en woonkavels. Er zijn mogelijkheden voor heterogene stadskwartieren met een mix van segmenten in kleine buurten en het waterfront biedt mogelijkheden om woningen in het topsegment te realiseren met kleine aantallen op relatief grote kavels.
Stadshavens Rotterdam wil met woningbouw beantwoorden aan te zijner tijd te stellen doelen. Er zijn verschillende doelen denkbaar: het opheffen van een onbalans op de woningmarkt, het stimuleren van herstructurering in omliggende woonwijken en/of het genereren van inkomsten. Het is ook mogelijk het aanbod van de omliggende wijken aan te vullen om daarmee doorstroming op gang te brengen.

Sydhavn, Kopenhagen

Woningbouw Sydhavn, Kopenhagen

Muziekpodium

London New Tate

5.5 Het gebied versterken met stedelijke voorzieningen

Stadshavens Rotterdam wil ruimte beschikbaar stellen aan voorzieningen. In de eerste plaats voorzieningen in de sfeer van onderwijs, horeca, congressen en dergelijke ter ondersteuning van de bedrijvigheid in het gebied. Daarnaast zijn er vrijetijdsvoorzieningen, evenementen en festivals mogelijk, al dan niet aanvullend op het aanbod in omliggende centra. Voorzieningen leveren een significante bijdrage aan verbreding van de economische structuur. Ze dienen als bindmiddel en als identiteitsverschaffer voor nieuwe plekken. Daarmee komt de loop in het gebied, gevolgd door vestiging van ondernemers in horeca en detailhandel. Ook aanvullende voorzieningen zoals sport- en congresaccommodaties en expositieruimtes zijn dan te verwachten.

Soms is het mogelijk plekken bewust tot ontwikkeling te brengen door strategisch te interveniëren. Andere plekken bloeien op door initiatieven van onderop. Niet iedere voorziening past overal. Stadshavens Rotterdam wil bij de locatiekeuze de specifieke kwaliteit van de deelgebieden voorop stellen. De identiteit van de betreffende gebieden moet worden gerespecteerd door te letten op maat, schaal en binding en relatie met het water. Kansen voor grootschalige publieksfuncties zijn denkbaar op bedrijventerrein Heijplaat (RDM-terrein) en op Waalhaven-Zuidoost. Bedrijventerrein Heijplaat is aantrekkelijk vanwege de bijzondere ambiance en de aanwezige gebouwen. Waalhaven-Zuidoost kan hiervoor aantrekkelijk zijn vanwege de bereikbaarheid.

Horeca aan het water op de Kop van Zuid

Grootschalige publieksattracties

Scottish Exhibition and Conference Centre, Glasgow

5.6 Een schaalsprong mogelijk maken

De transformaties in het stadshavensgebied volgen een geleidelijke ontwikkeling, maar er is ook een schaalsprong mogelijk in programma of in tempo. Het gebied kan zich door zijn bijzondere kwaliteit en sfeer goed lenen voor activiteiten met een invloedssfeer op regionale of zelfs landelijke schaal. Zulke activiteiten wijken met hun omvang en bezoekersstromen af van het huidige gebruik van het gebied. Een dergelijke schaalsprong in programma kan vervolgens een tempoverhoging veroorzaken doordat een nieuwe icoon het imago van het gebied versterkt en nieuwe investeringen zal aantrekken. Als voor grootschalige publiekstrekkers accommodatie gewenst is, dan moeten ook de verbindingen daarop worden afgestemd, waarbij het in het bijzonder gaat om een vaste oeververbinding.
Ook al is een dergelijke schaalsprong nu nog niet aan de orde, Stadshavens Rotterdam wil de mogelijkheid daarvoor voorlopig open houden.

5.7 Excelleren met water

De zes programmatische ambities (5.1 tot en met 5.6), zijn alleen waar te maken als aan vier conditionele ambities invulling is gegeven. De eerste daarvan heeft te maken met het water. Het karakter van het stadshavensgebied wordt bepaald door drie watertypen: de rivier, het grote Waalhavenbekken en de smalle bekkens tussen de pieren. De drie soorten water hebben onderscheidende waarden en kunnen functies hebben voor economisch gebruik, recreatie en waterbeheer. Om de diversiteit van gebruik en beleving van het water goed te regelen, wordt een integraal waterplan opgesteld.

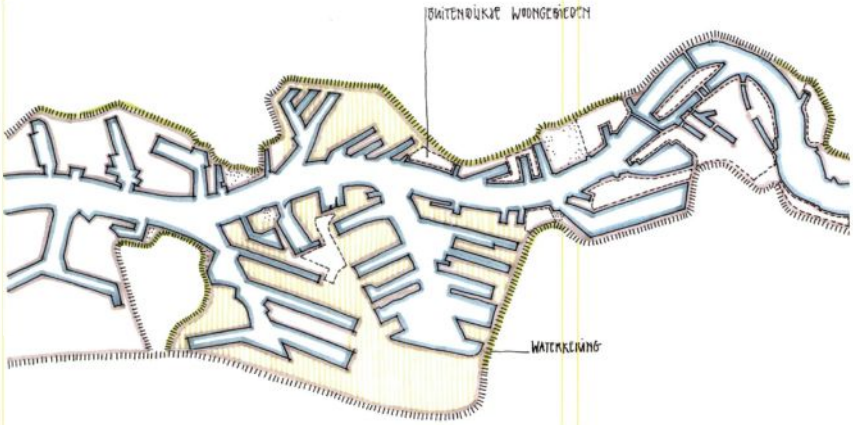
De economische functie van het water moet bij transformaties gewaarborgd blijven, niet alleen om de bedrijvigheid in het gebied blijvend te faciliteren, maar ook omdat een actieve haven aantrekkelijk is voor stedelijke functies. Bij transformaties in het gebied moet daarom rekening worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen door schepen. Langs de rivier geldt een

bebouwingsvrije zone van veertig meter en in havenbekkens gelden de eisen en wensen van hulpdiensten.

De recreatieve functie van het water kan vooral gestalte krijgen in het Waalhavenbekken. Hier zijn mogelijkheden voor waterrecreatie en watersport.

Waterbeheer heeft te maken met kwantiteit en kwaliteit. In de eerste plaats moet toekomstige bebouwing worden beschermd tegen hoogwater. Hoe de veiligheid bij een stijgende waterspiegel kan worden gegarandeerd, zonder de visuele relatie met het water te verbreken, hangt af van de ruimtelijke situatie. Het maaiveld kan worden opgehoogd, maar er zijn ook andere oplossingen. Mogelijkheden om de kwaliteit van het water te verhogen wil Stadshavens Rotterdam maximaal benutten. De havenbekkens spelen daarbij een belangrijke rol. Ze verlagen pieken in de rivierafvoer en zorgen voor menging van zout en zoet water, waardoor zout water bij vloed niet te ver landinwaarts dringt. Met deze functie moet rekening worden gehouden bij eventuele demping, afsluiting van havenarmen of bouwen in het water. Daarnaast is het de ambitie om regenwater in het gebied te scheiden van afvalwater.

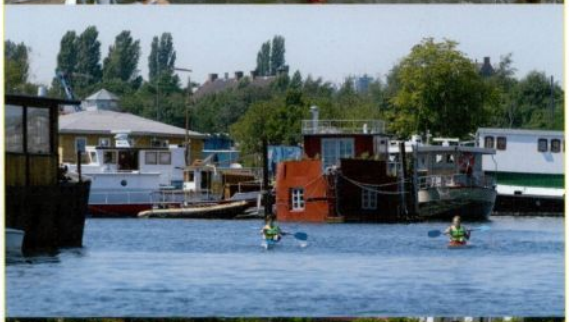
Bij transformaties zal ruimte worden gereserveerd om relatief schoon regenwater vast te houden, te bergen en daarna pas af te voeren. Met bijvoorbeeld een vooroever kan de bergingscapaciteit van het gebied worden vergroot. Regenwater kan tevens worden gebruikt om waardevolle ecologische kwaliteiten aan het gebied toe te voegen, bijvoorbeeld door een combinatie met groenelementen. Drijvende vogeleilanden (steppingstones) en natuurlijke oevers dragen bovendien bij aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat. Ook waterberging op (groene) daken en onder gebouwen (parkeergarages) behoort tot de mogelijkheden. Nader onderzoek zal uitwijzen of de bergingscapaciteit in het stadshavensgebied ook voor het waterbeheer in de omliggende stadsdelen kan worden benut.



Waterkeringen en buitendijks gebied

Waterberging (vooroever)

Impressie Kopenhagen



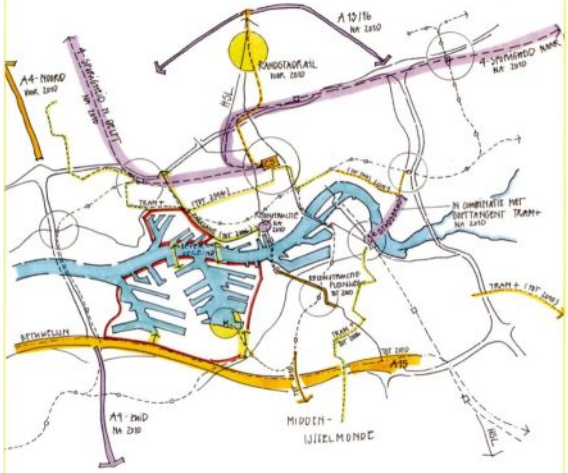
Recreatie op het water

5.8 Het gebied met meer modaliteiten bereikbaar maken

Het stadshavensgebied is op de meeste plaatsen goed bereikbaar per vrachtschip, vrachtauto en goederentrein. De bereikbaarheid zal verder worden verbeterd wanneer de Betuweroute klaar is en later de A4 zal zijn doorgetrokken. Om de shortseacluster bij de Eemhaven te versterken stelt Stadshavens Rotterdam voor om de ontsluiting op de A15 al vóór 2015 te verbeteren met een aparte aansluiting voor vrachtverkeer vanaf de Vondelingenweg.
Stadshavens Rotterdam wil het gebied ook voor andere modaliteiten goed bereikbaar maken. Alleen dan is een gemengd woon- en werkgebied met intensief ruimtegebruik goed mogelijk.
Voor autoverkeer moet de externe en interne ontsluiting via het onderliggende wegennet op een gebruikelijk stedelijk kwaliteitsniveau worden gebracht. Vanuit Waalhaven Z.Z. en Waalhaven O.Z. is een verbeterde aansluiting van de Groene Kruisweg op de A15 nodig.

Voor het openbaar vervoer geldt als norm dat omliggende knooppunten binnen twintig minuten bereikbaar zijn (tramplus-niveau). Dat kan onder andere worden bereikt door de Erasmuslijn van de metro uit te breiden met een tak naar Waalhaven Z.Z. en openbaar vervoer over water sterk uit te breiden.
Om langzaam verkeer te ondersteunen moeten enkele ontbrekende schakels worden ingevuld en barrières worden overbrugd, zoals de kruising van hoofdwegen, railinfrastructuur en waterkeringen.
Op langere termijn kan een nieuwe oeververbinding nodig zijn.
Uit een netwerkstudie van de dS+V blijkt dat bij toevoeging van zevenduizend woningen en vijfduizend arbeidsplaatsen een omslagpunt wordt bereikt. Afhankelijk van het tempo van de ontwikkelingen is dat punt tussen 2020 en 2030 te verwachten. Een beslissing hierover moet dus omstreeks 2015 worden genomen. Als wordt besloten een grootschalige publiekstrekker in het gebied te vestigen, moet die beslissing eerder vallen.

Infrastructuurprojecten regio

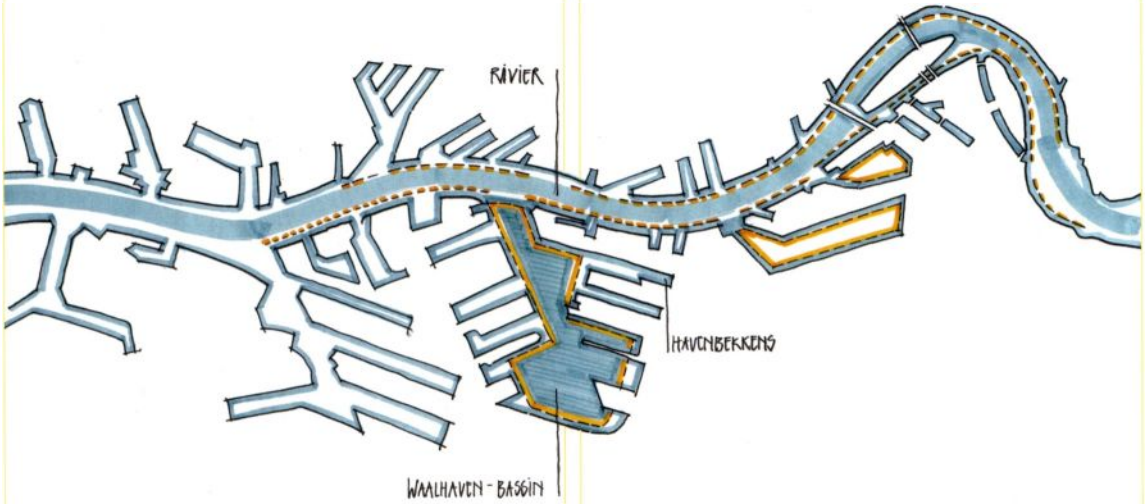


Infrastructuurprojecten stad

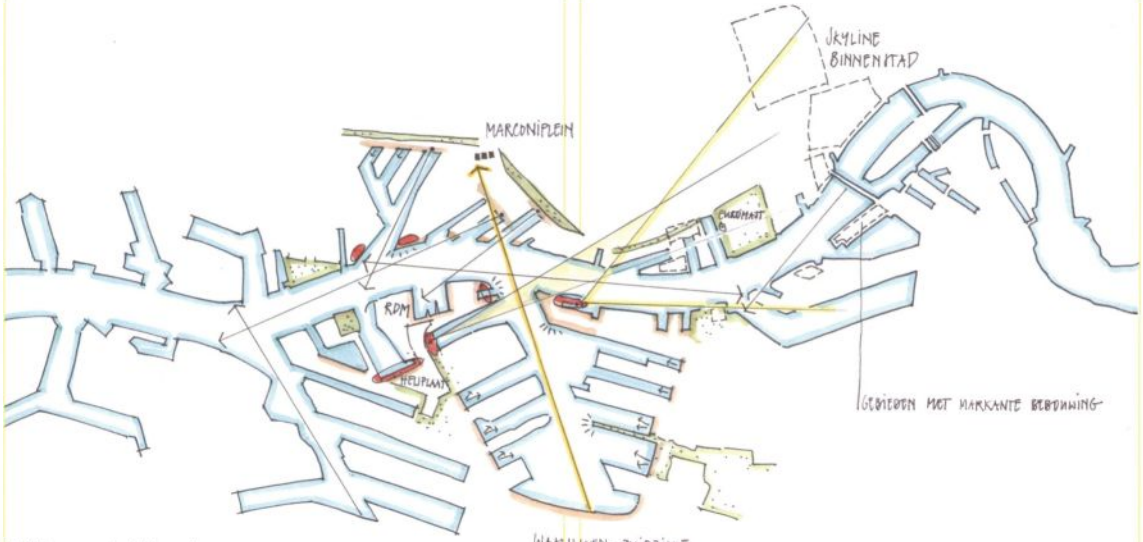
5.9 Stedelijke en landschappelijke kwaliteiten benutten

De verschillen die er tussen de deelgebieden in het stadshavensgebied bestaan, moeten in geval van transformaties worden benut om eigenstandige sferen te realiseren. Karakteristieke eigenschappen fungeren daarbij als ankerpunten, zoals de typische structuur van de Vierhavens met de nabijheid van bestaand stedelijk gebied of de interne oriëntatie van de pieren van de Merwehaven. Op de Sluisjesdijk is de fijnkorrelige verkaveling kenmerkend. Die kan aanknopingspunten bieden voor een mix van functies. Aan de Waalhaven biedt de bestaande kenmerkende havenbebouwing aanknopingspunten. Pier 3 kan worden gezien als het beginpunt van een uitgestrekte groenzone die via het Zuiderpark reikt tot aan het eiland Van Brienenoord. Aan Waalhaven Z.Z. vormen de groenzone en het zicht op het havenbassin bijzondere identiteiten.

In Heijplaat en omgeving spreken de geïsoleerde ligging samen met het industriële erfgoed en het groen tot de verbeelding.
Bij herontwikkeling moet de bestaande bebouwing als het even kan als uitgangspunt worden meegenomen. Van (potentiële) monumenten is een eerste inventarisatie gemaakt. Stadshavens Rotterdam wil bestaand cultuurhistorisch erfgoed behouden en, wanneer het vrijkomt, van een nieuwe invulling voorzien.
Bij herinrichting van gebieden moet speciale aandacht worden gegeven aan de overgang tussen openbare en private ruimte.
Aan het water zijn nieuwe openbare plekken mogelijk, ook al kunnen niet alle kades openbaar zijn. Verder is het belangrijk vorm te geven aan de relatie met de omliggende wijken. Vooral wanneer goederensporen verdwijnen, ontstaan er nieuwe mogelijkheden voor stedelijke ontwikkelingen in overgangszones.



Drie watertypen in het gebied

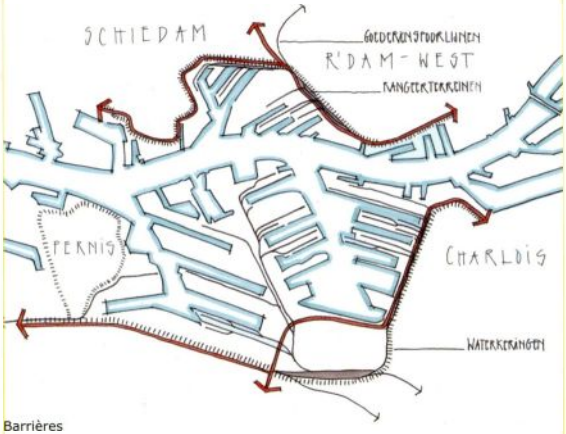


Zichtlijnen en ruimtelijke opbouw

Zicht op de stad vanuit Heijplaat

Zicht op de stad vanuit Waalhaven

Inrichting rivieroevers Kopenhagen



Barrières

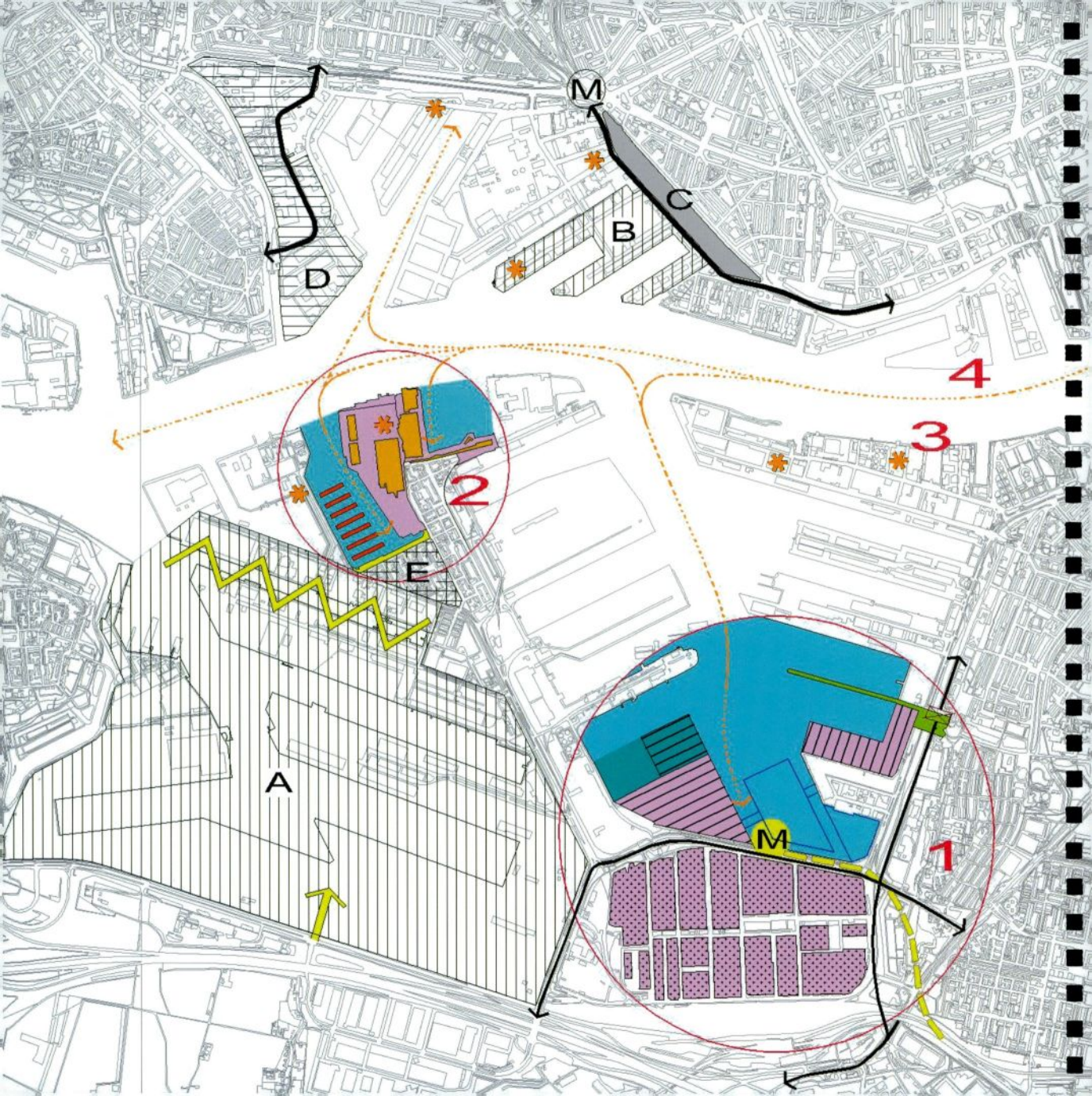
5.10 Milieu tot drager van omgevingskwaliteit maken

Stadshavens Rotterdam wil een aantrekkelijke leefomgevingskwaliteit realiseren, zowel op nieuw te ontwikkelen als op bestaande locaties. Dit vergt continue afstemming tussen de milieubelasting van de blijvende en nieuwe bedrijfsactiviteiten en de toekomstige inrichting. Met name de akoestische kwaliteit lijkt maatgevend.

Gevestigde bedrijven moeten zeker kunnen zijn van voldoende milieugebruiksruimte. Een afsprakenkader tussen bedrijven en overheid, naar analogie van het afsprakenkader Herstructurering Rechter Maasoever kan die zekerheid bieden. Wanneer bedrijven verhuizen, ontstaan er kansen voor transformaties en functiemenging. In het bijzonder wanneer grote containerbedrijven uit het gebied verhuizen. Om op dat moment die kansen te benutten is een milieustrategie nodig die uitgaat van gebiedsgericht maatwerk en slim faseren. Van een tijdelijke overschrijding van normen kan eventueel sprake zijn en resterende milieubelasting kan worden gecompenseerd door andere omgevingskwaliteiten zoals de ligging aan de rivier, de nabijheid van de stad en het levende decor van een functionele haven. Ook zijn er kansen rond thema's als duurzaam bouwen, waterbeheer en het benutten van restwarmte van de industrie.
Nieuwe woningen en andere gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd op de minst milieubelaste locaties en zoveel mogelijk geclusterd. Door te zoneren kan worden voorkomen dat gevoelige functies naast hinderbronnen komen. De gebouwen van stille bedrijven kunnen worden gebruikt als geluidsbuffer. Dergelijke milieuambities kunnen medebepalend zijn voor stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen of zelfs als uitgangspunt voor het ontwerp gelden.

BINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN
Fa A.C

Kansen benutten en kansen creëren In het stadshavens-gebied doen zich unieke kansen voor om de ambities, zoals in het vorige hoofdstuk beschreven, te realiseren. Een deel van die kansen hangt samen met de uitgifte van de tweede Maasvlakte. Maar ook daarvóór is er veel mogelijk. Dynamisch beheer en een reeks van projecten die direct van start gaan, vergroten de economische waarde van het gebied en bieden perspectief voor de toekomst. Door een aantal strategische projecten wordt vernieuwing van de bedrijfsomgeving en verbreding van de economie mogelijk. Enkele ruimtelijke reserveringen houden ontwikkelingen op langere termijn open.


M
C
B
D
4
3
2
E
A
M
1

Projecten 2015

Stadshavens Rotterdam

1 Een nieuw scheepvaartkwartier
- Landaanwinning zuidelijke Waalhaven (gefaseerde aanleg),
- Metrostation en verbeterde wegontsluiting,
- Herstructurering Waalhaven-Zuid

2 Vernieuwen RDM en omgeving
3 Kansen voor vrijetijdseconomnie en creatieve economie
4 Openbaar vervoer over water
5 Woningbouw Merwehaven en rand Nieuw Mathenesse bij verhuizing fruitcluster

Havenbedrijf Rotterdam

A Eemhaven - Shortseacluster inclusief buffer Bunschoterweg
B Sappencluster - uitbreiding/intensivering.

Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam

C Vierhavensstrip / Dakpark en Parklane

Gemeente Schiedam

D Herstructurering Nieuw Mathenesse

Woonbron Maasoevers

E Herstructurering tuindorp Heijplaat

kadegebonden bedrijven (1e fase)
bedrijven (1e fase)
intensievering bedrijven
2e fase landaanwinning
nieuwe invulling bestaand vastgoed
drijvend wonen
wonen en andere stedelijke functies
voetgangersbrug
creatieve bedrijvigheid in bestaand vastgoed
aansluiting shortsea terminal
buffer Bunschotenweg
routes vervoer over water

Inzet 2015

6.1 Dynamisch beheer

Door middel van dynamisch beheer wil Stadshavens Rotterdam de economische waarde van het gebied verhogen, slijtageplekken repareren en initiatieven ondersteunen die voorsorteren op ontwikkelingen op langere termijn. Doel is, dat gevestigde bedrijven optimaal kunnen blijven functioneren en er een goed vestigingsklimaat ontstaat voor nieuwe activiteiten passend in het toekomstige gebiedsprofiel.
Dynamisch beheer heeft onder andere betrekking op verbetering van de bereikbaarheid, verhoging van de omgevingskwaliteit en de buitenruimte, realisatie van nieuwe bedrijventerreinen, veiligheid en parkmanagement. De aanpak kan een permanent karakter hebben wanneer een betreffend deelgebied ook in de toekomst een bedrijfsfunctie behoudt. Het kan ook een tijdelijk karakter hebben, wanneer er sprake is van toekomstige functieverandering. Stadshavens Rotterdam heeft deze vorm van beheer veelal in samenwerking met anderen in de verschillende deelgebieden concreet gemaakt in een groot aantal projecten. Sommige daarvan zijn al in uitvoering. Andere zullen op korte termijn van start gaan.

Merwehaven/Vierhavens
- Ontwikkeling strook tussen HAKA-gebouw en Keileweg
- Aanleg van watersteigers
- Hergebruik van historisch erfgoed
- Verbeteren van de wegontsluiting

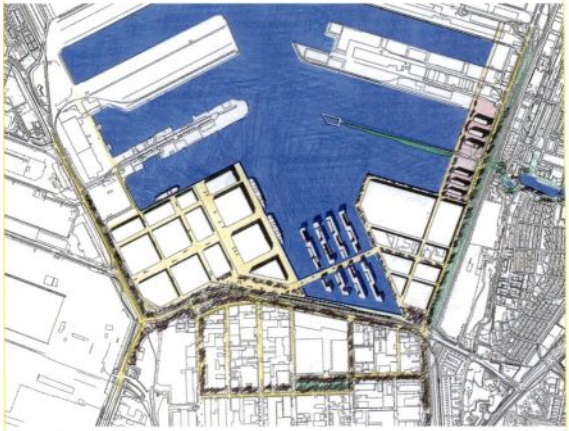
Waalhaven/Eemhaven
- Waalhaven O.Z. verbreden naar 2x2 rijstroken
- Kantoorontwikkeling dwarswal tussen pier 2 en 3 aansluitend op de nieuwe aanlegplaats voor drijvende bokken
- Kantoorontwikkeling Foodplaza op pier 4
- Revitalisering bedrijventerrein Waalhaven-Zuid en herinrichting Parmentierplein
- Verbetering van het openbaar vervoer
- Hergebruik van historisch erfgoed

Heijplaat/RDM en omgeving
- Ontwikkeling van waterwonen in de Heysehaven
- Vestiging van onderwijsinstellingen in Droogdok 17
- Verhuur van kantoorruimte Droogdok 17
- Nieuwe voorzieningen voor openbaar vervoer over water
- Publieksvoorzieningen in voormalige RDM-hallen
- Eerste fase toerisme en recreatie op bedrijventerrein Heijplaat

6.2 Een nieuw scheepvaartkwartier

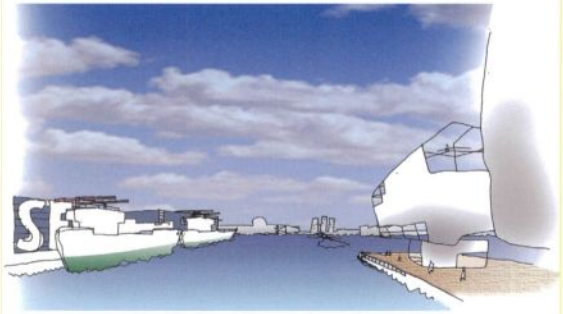
Stadshavens Rotterdam stelt voor om in de zuidelijke Waalhaven een nieuw scheepvaartkwartier te realiseren. Voorgesteld wordt om hiervoor in het Waalhavenbekken een gebied van minimaal vijftig hectare land aan te winnen en de bereikbaarheid te verbeteren.

De landaanwinning biedt ruimte voor economische vernieuwing en voor nieuwe economische activiteiten. Het gaat om snelgroeiende en arbeidsintensieve bedrijven in de sectoren maritieme dienstverlening en haventechnologie: rederijen, cargadoors, scheepsverzekeraars, shiphandlers, technische adviseurs en toeleveranciers, ontwerpbureaus, technische bedrijven en kantoren van productiebedrijven voor maritieme en nautische bedrijvigheid, reparatie en voorzieningen. Er zijn verschillende combinaties van kantoor, productie en ondersteunende voorzieningen, aangevuld met horeca en vergaderaccommodatie denkbaar. Deze bedrijven hebben een directe link met het haven- en industriegebied.

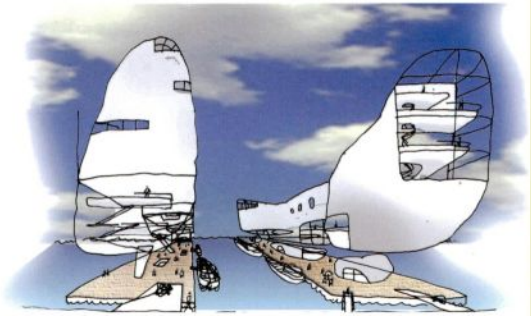


Voorstel landaanwinning Waalhaven-Zuid

Maquettefoto voorstel landaanwinning



Impressie invulling landaanwinning (1)



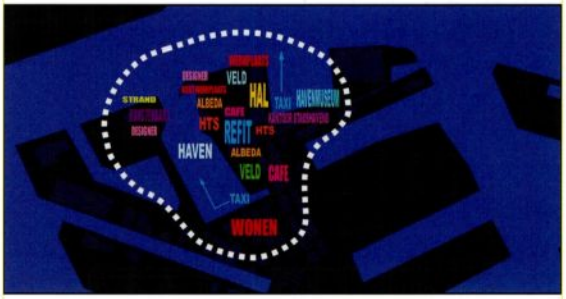
Impressie invulling landaanwinning (2)

Het is een duidelijk afgebakend segment van de kantorensector dat naar schatting jaarlijks behoefte heeft aan 5.000 tot 10.000 vierkante meter. Kantorenlocaties in de stad kunnen niet in die specifieke behoefte voorzien.
De landaanwinning biedt ook groeiruimte aan bedrijven die elders in het stadshavensgebied tegen fysieke of milieugrenzen aanlopen, zoals wellicht de fruitoverslag die momenteel in de noordelijke Merwehaven is gevestigd. Verder levert de landaanwinning schuifruimte op die nodig is voor herstructurering op andere plekken, zoals op het bestaande bedrijventerrein Waalhaven-Zuid. Als ook daar de ruimte intensiever wordt benut, stijgen de kwaliteit en de grondwaarde. Aldus kan de landaanwinning een vliegwiel op gang brengen waarmee meerwaarde ontstaat voor de gehele zuidelijke Waalhaven: niet méér van hetzelfde, maar een kwalitatieve toevoeging.

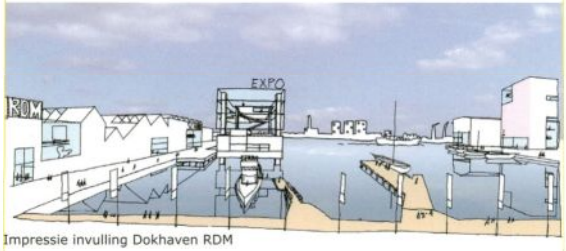
Een beter bereikbaarheidsprofiel is een voorwaarde om dit vliegwiel aan te slingeren. Stadshavens Rotterdam stelt voor om de bereikbaarheid voor autoverkeer te verbeteren met een directe aansluiting op de A15 bij de Groene Kruisweg. De bereikbaarheid per openbaar vervoer kan worden verbeterd door een tak aan de Erasmuslijn tussen station Slinge en Rhoon te maken. Deze tak kan een station krijgen bij Waalhaven-Zuid ter plaatse van de beoogde landaanwinning. Daarnaast is een voorziening voor openbaar vervoer over water mogelijk. Stadshavens Rotterdam stelt voor om de verbeterde ontsluiting op voorhand te realiseren om daarmee het beoogde arbeids- en kapitaalintensieve milieu mogelijk te maken.

Met de landaanwinning gaat evenzoveel ruimte voor nautische activiteiten, ligplaatsen voor de binnenvaart en waterbergingscapaciteit verloren. In de verdere uitwerking van dit project zal hiervoor compensatie worden gezocht.

De onderdelen van het project hangen nauw met elkaar samen. De landaanwinning is financieel mogelijk doordat er vraag is vanuit arbeids- en kapitaalintensieve bedrijven, die een hoge ruimtelijke kwaliteit wensen en daarvoor ook kunnen betalen. De economische waardestijging van het gebied leidt daardoor op termijn tot een



Voorstel diverse invulling Heijplaat/RDM West



Impressie invulling Dokhaven RDM

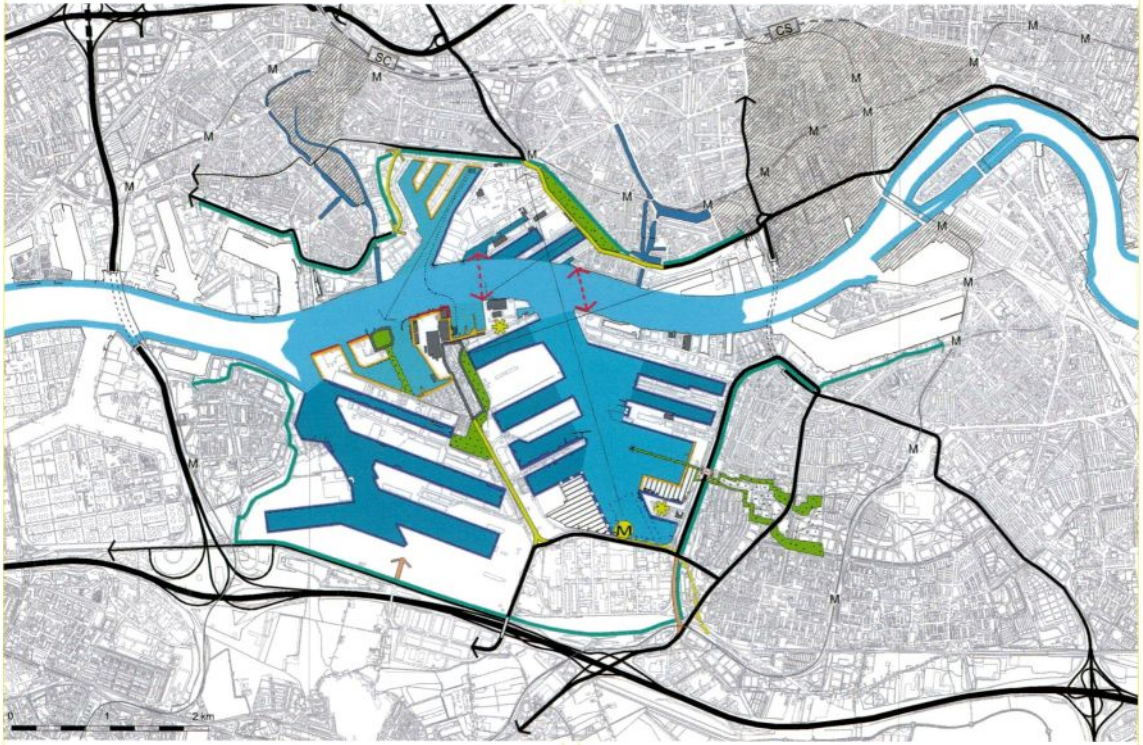
Impressie Heijplaat

Referentiebeeld waterstation Glasgow (plan)

gunstige exploitatie. De verwachte opbrengsten kunnen op voorhand worden ingezet om investeringen in een eerste fase landaanwinning en de uitbreiding van de metro mede te financieren. Komt de metro er niet, dan is ook de intensivering van de locatie problematisch. Daarmee zal de economische waardestijging beperkt blijven en zijn de benodigde voorinvesteringen niet haalbaar. Dat zet de haalbaarheid van de beoogde landaanwinning onder druk.

6.3 Vernieuwen RDM en omgeving

Grote delen van het complex van de voormalige RDM-werf in Heijplaat, bestaande uit enorme terreinen, loodsen en waterbassins, vragen om een nieuwe invulling. Veel van de oude RDM-gebouwen zijn inmiddels in gebruik genomen door nieuwe, vaak kleine bedrijven. Stadshavens Rotterdam wil deze opstallen de komende jaren doorexploiteren en de bedrijven gelegenheid geven zich verder te ontwikkelen. Op delen van het complex zullen zich nieuwe functies vestigen, waarbij in sommige gevallen bestaande bedrijven een andere locatie moeten krijgen.
De vernieuwing wordt in het gebied zelf gezocht door aanwezige actoren te mobiliseren en samen te laten werken: maritieme en grondgebonden ondernemers, bewoners, kunstenaars, de lokale corporatie, schoolbesturen, binnenvaartschippers en investeerders. De excentrische ligging van Heijplaat en de actuele verwevenheid van haven en stad kan als een kracht worden ingezet voor het ontdekken van nieuwe vormen van maritieme economie en stedelijkheid. Er wordt een marketingplan Urban Shipyard Heijplaat opgesteld met als doel investeerders en initiatieven aan te trekken. De verwachting is, dat het gebied zich geleidelijk zal omvormen. In eerste instantie gaat het om het westelijke deel (de Heysehaven en het Quarantaineterrein) en het middengebied (Dokhaven en voormalig RDM-kantoor). Stadshavens Rotterdam streeft hier naar een gemengd productiemilieu bestaande uit een combinatie van bestaande economische functies, onderwijsfuncties, nieuwe culturele componenten en voorzieningen voor een breed publiek. De Heysehaven biedt wellicht ook een geschikt alternatief voor de binnenvaart, wanneer als gevolg van de landaanwinning in de zuidelijke Waalhaven ligplaatsen zouden komen te vervallen. Daarnaast gaat het om een fysieke en programmatische verbinding tussen het zich vernieuwende bedrijventerrein en tuindorp Heijplaat.



Cascokaart 2015

- Rivier
- Bassin
- Havenbekken
- Havenbekken in functie
- Water binnendijks
- Waterkering
- Havenkade bestaand
- Havenkade nieuw
- Stadskade nieuw
- Rivieroevers (40m veiligheidscontour)
- Steiger
- Landaanwinning gerealiseerd
- Landaanwinning 2e fase
- Rijksweg
- Hoofdweg
- Hoofdweg geherprofileerd/verbreed
- Hoofdweg nieuw
- Tracé hoofdweg nog nader te bepalen
- CS NS station bestaand
- M Metrostation bestaand
- Metrostation nieuw
- Verbindingen vervoer over water
- Park/hoofdgroenstructuur
- Voetgangersbrug nieuw
- Centrumgebied bestaand
- (potentiele) monumenten
- Beschermd ensemble
- Zichtlijn
- Uitzichtpunt
- Reservering Oeververbinding
- Reservering Publiekstrekker

Mogelijk gebruik 2015

- Kadegebonden bedrijven
- Buffer
- Bedrijven
- Zoekgebied kantoren
- 1e fase landaanwinning
- 2e fase landaanwinning
- Bedrijven buiten plangebied
- Wonen bestaand
- Wonen nieuw
- Wonen buiten plangebied
- Park

6.4 Kansen bieden aan vrijetijdseconomie en creatieve economie

De aard van het stadshavensgebied en de aanwezigheid van bijzondere bebouwing, maakt sommige locaties bij uitstek geschikt voor de vrijetijdssector en voor bedrijvigheid in de creatieve sector.

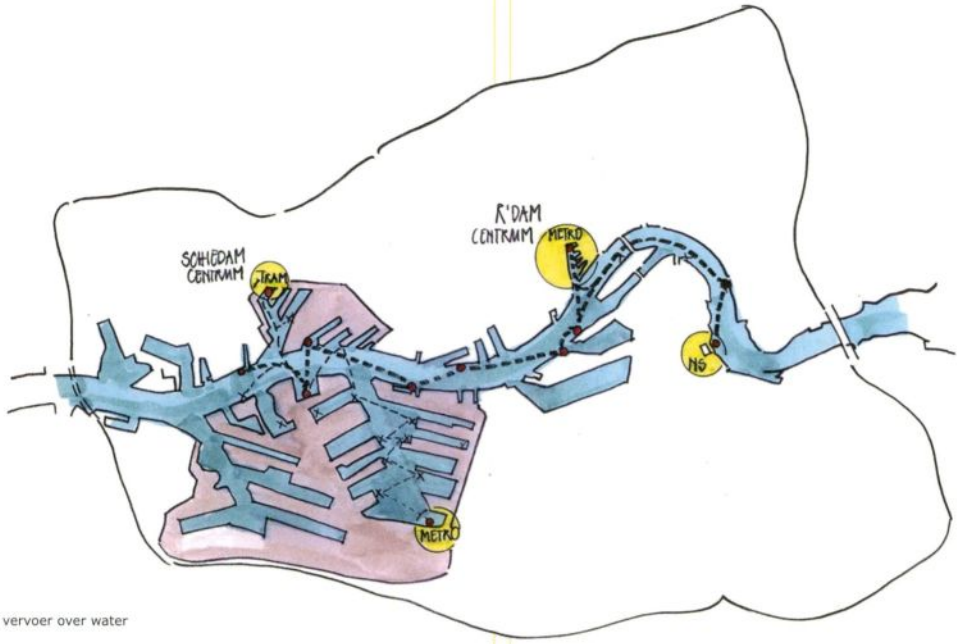
De vrijetijdseconomie heeft belang bij een goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer en bij herkenbare locaties, bijvoorbeeld aan het water. In het stadshavensgebied springen er twee plekken uit: het Vierhavensgebied en bedrijventerrein Heijplaat (RDM-terrein). Beide gebieden kunnen grote bezoekersstromen aan. Het Vierhavensgebied leent zich goed voor vrijetijdsfuncties dankzij de nabijheid van metrostation Marconiplein en de beschikbaarheid van een aantal geschikte panden die voor nieuwe functies in aanmerking komen zoals het Katoenveempand aan de Keilestraat.

Bedrijventerrein Heijplaat zou geschikt zijn vanwege de aanwezigheid van grootschalige loodsen en hallen die vragen om hergebruik, en vanwege de ligging aan de rivier. Dit gebied kan via het water goed worden ontsloten (waterbus, FastFerry, watertaxi). Nadat de reconstructie van de Waalhavenweg, waar nu aan wordt gewerkt, is afgerond, is ook de bereikbaarheid via de weg op peil.
Bedrijven in de creatieve economie hebben een duidelijke voorkeur voor hergebruik van oude karakteristieke panden als loodsen en pakhuizen en zijn meestal in staat om daar commerciële huurtarieven voor te betalen. Kunstenaars vormen vaak een voorhoede van de commerciële creatieve economie. Vaak zijn zij de eersten die als pioniers de kwaliteiten van een nieuw gebied of een karakteristiek pand onderkennen en daarmee een gebied op de kaart zetten.
Dit gebruik kan aanknopingspunten bieden om gebouwen te herontwikkelen of een gebied nieuw leven in te blazen. Het kan het imago van een gebied sterk verbeteren. Daar staat tegenover dat commerciële huurtarieven voor deze doelgroep meestal niet haalbaar zijn. Er zijn subsidies of symbolische huurcontracten nodig om deze pioniersrol te ondersteunen.
Het stadshavensgebied biedt op tal van plekken geschikte mogelijkheden voor creatieve bedrijvigheid: in principe overal waar bedrijfsruimte z'n oorspronkelijke functie heeft verloren en waar tijdelijk gebruik aan de orde is. Stadshavens Rotterdam wil zorgdragen voor slim technisch en financieel beheer en voor een actieve koppeling van vraag en aanbod op deze bijzondere vastgoedmarkt.

6.5 Openbaar vervoer over water

Het zuidelijke stadshavensgebied wordt slecht bediend met openbaar vervoer. Wil dit gebied echt bij de stad gaan horen, dan zijn er nieuwe openbaarvervoerlijnen nodig, nieuwe wegen en op termijn wellicht een nieuwe oeververbinding. De ontwikkeling daarvan kost tijd. Daarom is het des te belangrijker nu al te starten met relatief snel realiseerbare projecten zoals het organiseren van personenvervoer over water.

De vereiste investeringen voor aanlegplaatsen voor een watertaxi zijn relatief laag. Daardoor is al op korte termijn een redelijk netwerk van opstapplaatsen te realiseren. In aanvang kan deze oplossing volstaan voor kleine vervoersstromen. Hiermee is snel resultaat tegen overzichtelijke kosten mogelijk, worden relatief



Openbaar vervoer over water

Fast-Ferry, Waterbus en Watertaxi

Impressie Stadskwartier Merwehaven (1)

Impressie Stadskwartier Merwehaven (2)

afgelegen gebieden beter bereikbaar en krijgt het gebied bij meer mensen bekendheid. De verbeterde bereikbaarheid maakt het ook voor bedrijven en instellingen, waaronder onderwijsinstellingen interessant zich hier te huisvesten.
Wanneer de vervoersvraag groeit, ontstaat er draagvlak om het net van watertaxi's uit te breiden met frequente verbindingen per waterbus en FastFerry. Deze kunnen gebruik maken van dezelfde aanlegvoorzieningen, mits deze vanaf het begin op het juiste kwaliteitsniveau zijn uitgevoerd. Het netwerk van watertaxi's blijft dan gehandhaafd als aanvullend transport.

Waterbus en FastFerry kunnen ook grote publiekstrekkers bereikbaar maken, zoals die bedoeld zijn op bedrijventerrein Heijplaat. Stadshavens Rotterdam stelt voor om in de Dokhaven al snel een volwaardig waterstation te ontwikkelen. Hiermee wordt een drijvende voorziening bedoeld, die geschikt is voor alle vormen van vervoer over water: taxi, bus, FastFerry, havenrondvaart en andere vaartuigen. De RDM-locatie kan daarmee uitgroeien tot hét centrum van het waterverkeer in het stadshavensgebied en gaan fungeren als uitvalsbasis voor rondvaarten en als locatie voor watermanifestaties en bijvoorbeeld de Wereldhavendagen. Het zal de attractiviteit van bedrijventerrein Heijplaat als vestigingslocatie voor grootschalige publieksvoorzieningen en manifestaties verder vergroten.

6.6 Woningbouw Merwehaven?

Er is een mogelijkheid dat de fruitoverslag, nu gevestigd rond de Merwehaven, wil verhuizen naar de landaanwinning in de zuidelijke Waalhaven of naar een andere locatie in het havengebied. Als dat gebeurt, ontstaat er een extra kans. Dan komt er in het Merwehavengebied namelijk ruimte beschikbaar voor woningbouw. Deze ontwikkeling is denkbaar in de periode 2010-2015. De eventuele bouwlocatie ligt op de grens van Rotterdam en Schiedam. Beide gemeenten hebben rond die periode behoefte aan nieuwe binnenstedelijke ruimte voor woningbouw. De Merwehaven kan de programmadruk van Rotterdam en Schiedam voor een aantal jaren opvangen, vooruitlopend op grotere bouwlocaties elders in het stadshavensgebied vanaf 2020.
Woningbouw rond de Merwehaven levert een bijdrage aan het verder in evenwicht brengen van de woningvoorraad in Rotterdam en het versterken van het draagvlak voor de Schiedamse voorzieningen. Hiermee ontstaat zowel voor Schiedam als voor

Rotterdam een groot aansluitend stedelijk gebied aan de rivier. De twee gemeenten worden nauwer op elkaar betrokken en er ontstaat een impuls voor herontwikkeling van het bedrijventerrein Nieuw Mathenesse tot een hoogwaardig bedrijvenpark annex woongebied.

6.7 Projecten van anderen

Stadshavens Rotterdam concentreert zich op haar eigen projecten zoals die in 6.1 tot en met 6.6 zijn toegelicht. Maar er zijn ook andere partijen die met hun projecten bijdragen aan kwaliteitsverbetering in het gebied. Hieronder volgt een (onvolledig) overzicht van die projecten.

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft het initiatief genomen om het sappencluster rond de Vierhavens in de komende jaren uit te breiden.
In het Eemhavengebied werkt het Havenbedrijf Rotterdam N.V. aan versterking van het shortseacluster. In relatie hiermee wordt op termijn de Bunschotenwegpier ingericht als bufferzone tussen de haven en tuindorp Heijplaat.

OntwikkelingsBedrijf Rotterdam
Het OntwikkelingsBedrijf Rotterdam geeft onder andere uitvoering aan het project Vierhavensstraat oostzijde. Met dit project, veertigduizend vierkante meter bedrijfsruimte en een uniek dakpark, wordt economische vernieuwing van het Merwehaven/ Vierhavensgebied bevorderd. De verwachting is dat het project ook de kwaliteit van de omgeving zal verhogen.
De Vierhavensstraat wordt als onderdeel van het project Parklane geherprofileerd.

Gemeente Schiedam
De gemeente Schiedam maakt plannen voor herstructurering van Nieuw Mathenesse tot een meer gemengd stedelijk gebied. Op langere termijn wordt hierdoor woningbouw rond de Merwehaven mogelijk. Over samenwerking bij deze plannen is een bestuursovereenkomst met de gemeente Rotterdam gesloten.

Woonbron Maasoevers
Woningcorporatie Woonbron Maasoevers werkt in de komende jaren aan vernieuwing en renovatie van de woningen en de openbare ruimte van tuindorp Heijplaat.

6.8 Ruimtelijke reserveringen

Om ontwikkelingen in het stadshavensgebied op langere termijn mogelijk te maken, wordt voorgesteld om nu al rekening te houden met twee majeure ruimtelijke ingrepen: een mogelijke grootschalige publieksvoorziening en een nieuwe oeververbinding in het gebied tussen de twee Maasoevers.

Onder een grootschalige publieksvoorziening wordt een groot museum, een expositiecentrum of een groot evenement begrepen. Een dergelijke voorziening kan een schaalsprong in de transformaties van (delen van) het stadshavensgebied veroorzaken. Stadshavens Rotterdam stelt voor om de mogelijkheid van een dergelijke publieksvoorziening op langere termijn open te laten. De ruimte daarvoor, inclusief de ruimte voor de bijbehorende infrastructuur, moet nu al worden gereserveerd. In het stadshavensgebied zijn twee locaties die voor een dergelijke voorziening in aanmerking komen:

- Waalhaven-Zuidoost vanwege de nabijheid van de A15 en het voorgestelde nieuwe metrostation. Dat maakt deze locatie zeer geschikt vanwege het goede bereikbaarheidsprofiel.
- Bedrijventerrein Heijplaat (RDM-locatie) vanwege de ligging aan de rivier en het voorhanden zijn van grote en bijzondere gebouwen.

Een nieuwe vaste oeververbinding kan door stedelijke ontwikkelingen en/of de ontwikkeling van een grootschalige publieksvoorziening noodzakelijk worden. Stadshavens Rotterdam stelt voor om daarvoor op twee locaties de benodigde ruimte te reserveren:

- Tussen Sluisjesdijk en het Vierhavensgebied
- Tussen Heijplaat en het Vierhavensgebied

Het reserveren van ruimte impliceert, dat andere investeringen en ontwikkelingen op dezelfde plek worden geblokkeerd. In 2005 zal Stadshavens Rotterdam deze reserveringen preciezer definiëren.

De omslag Na uitgifte van de tweede Maasvlakte, mogelijk vanaf 2012, ontstaat in het stadshavensgebied fysieke ruimte en milieuruimte voor nieuwe economische en stedelijke functies. Twee drijvende krachten zijn daarbij van doorslaggevende invloed. In de eerste plaats bepalen de vrijwillige verhuisbewegingen van grote ruimtevragende bedrijven welke mogelijkheden er voor transformatie zijn. In de tweede plaats bepaalt de behoefte aan ruimte voor woningbouw en stedelijke functies in hoeverre het gebied van kleur verschiet. Afhankelijk van hoe deze drijvende krachten zich rond 2020 zullen verhouden, doemen verschillende toekomstbeelden voor de langere termijn op.

Dynamisch beheer en een serie strategische projecten leggen een solide basis voor transformaties in de verdere toekomst. Er is sprake van een bandbreedte van mogelijkheden die wordt ingegeven door hergebruik van de pieren 5/6 en 7 in de westelijke Waalhaven. Drie uiteenlopende toekomstbeelden laten zien waar de belangrijkste transformaties kunnen neerslaan.

projecten 2015

verplaatsing sapcluster naar Zuid

verplaatsing stukgoedsector naar Waalhaven-West

ontwikkeling stedelijk programma

Accent transformatie Noord

Accent transformatie West-Oost

Accent transformatie West

Max Stad

2005 | 2015 | 2020 | 2030*

Na uitgifte tweede Maasvlakte vertrekt deepsea-containeroverslag uit de Waalhaven

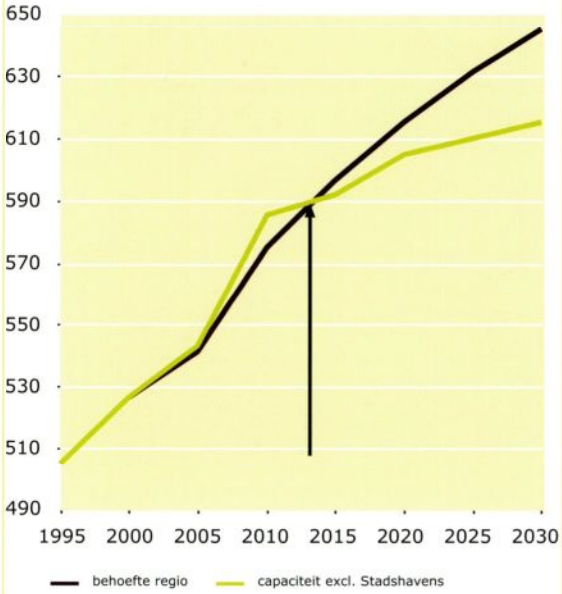
De vrijkomende ruimte kan op verschillende manieren worden benut

Afhankelijk van de gekozen invulling doen zich verschillende ontwikklingsmogelijkheden voor de lange termijn voor

Toekomstbeelden 2020 - 2030

7.1 Een belangrijk keuzemoment

Tussen 2015 en 2020 zijn als gevolg van uitgifte van de tweede Maasvlakte verhuisbewegingen te verwachten. Vooral de herschikking van de containerdistributie zal dan gevolgen hebben.
De verwachting is dat de terreinen op de pieren 5/6 en 7 aan de westkant van de Waalhaven vrijkomen. De keuze voor herbestemming van deze pieren is cruciaal voor de toekomst van het stadshavensgebied.



Omdat de ruimtevraag vanuit stad en haven in 2020 nu nog niet is te voorspellen, wordt rekening gehouden met meerdere opties die aanleiding geven tot verschillende toekomstbeelden met 2030 als voorlopige horizon. Afhankelijk van de invulling van de pieren 5/6 en 7 is een ontwikkelingsrichting te verwachten waarin de balans tussen 'haven' en 'stad' verschillend kan uitslaan. De ingezette koers bepaalt in sterke mate waar op lange termijn het zwaartepunt van het transformatieproces komt te liggen: op de noordelijke Maasoever, rond de oostelijke Waalhaven of juist rond Heijplaat. Daarmee komt in belangrijke mate vast te staan welke programma's haalbaar zijn in termen van aantallen woningen, kantoren en voorzieningen, welke delen van het gebied actief havengebied zullen blijven en waar een eventuele nieuwe oeververbinding nodig zal zijn. Met enkele binnenstedelijke locaties en de laatste Vinex-locaties heeft de regio Rotterdam tot ongeveer 2015 voldoende woningbouwlocaties. Dan treedt een omslagpunt op en ontstaat er een nieuwe behoefte. Buitenstedelijk kan de Zuidplaspolder hieraan beantwoorden en binnenstedelijk vooral het stadshavensgebied.

7.2 Transformatie noordoever

Wanneer in 2020 het containercluster op pier 5/6 en 7 in de westelijke Waalhaven zal zijn verhuisd naar de tweede Maasvlakte, is het mogelijk dat bedrijven in het sapcluster, nu geconcentreerd rond de Vierhavens, ervoor kiezen naar de vrijgekomen locatie te verhuizen. Dat kan worden ingegeven door het feit dat deze locatie meer ruimte biedt voor groei van het sapcluster in een nieuwe setting. Mogelijk is (na eventuele verhuizing van de fruitoverslag) ook een eerste fase woningbouw rond de Merwehaven gerealiseerd.
In deze situatie ontstaan er mogelijkheden voor een sterke stedelijke ontwikkeling aan de noordzijde van het stadshavensgebied. Het zuidelijke deel blijft overwegend havengebied met hier en daar locaties voor (extensief) stedelijke functies langs de rivieroever, zoals in Heijplaat en op de Sluisjesdijk. Wanneer het sapcluster niet verhuist naar de Waalhaven, maar naar een andere locatie in het havengebied, dan krijgt de westelijke Waalhaven in dit plaatje een andere economische invulling.

Dit toekomstbeeld heeft vooral een economisch stempel waarbij de haven dominant blijft. Een eerste doorrekening laat zien dat er 5.000 tot 7.500 woningen mogelijk zijn, voornamelijk geconcentreerd op de rechter Maasoever. De toekomst van de elektriciteitscentrale bij

Toekomstbeeld transformatie stedelijk accent Noord

Model A 2030⁺

Rivier + havenbekkens | Water met havenfunctie | Haven -en werklandschap
Stedelijke transformatie | (historische) Centra

Toekomstbeeld transformatie stedelijk accent Waalhaven Oost

Model B 2030⁺

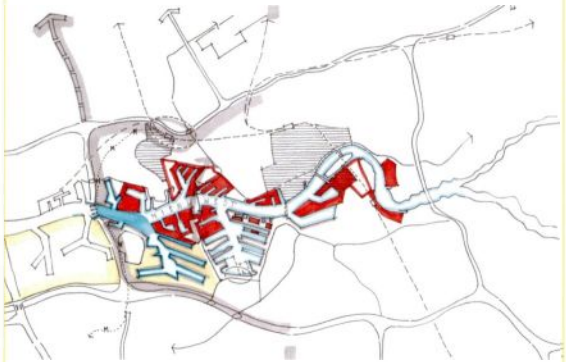
Rivier + havenbekkens | Water met havenfunctie | Haven -en werklandschap
Stedelijke transformatie | (historische) Centra

de Merwehaven heeft gevolgen voor de omvang van de toekomstige transformatie. Mocht de centrale ooit worden verplaatst, dan valt de kern van een aanzienlijke milieucirkel weg, waardoor een nog groter gebied voor woningbouw en stedelijke voorzieningen in aanmerking komt. De eerste doorrekening laat verder zien dat er sprake kan zijn van een fors programma aan stedelijke economie: in totaal 2,5 miljoen vierkante meter kantoren, bedrijven en voorzieningen, voor een groot deel geconcentreerd op de linker Maasoever.

De bestaande infrastructuur, aangevuld met personenvervoer over water maakt dit toekomstbeeld voor langere termijn mogelijk. Een extra vaste oeververbinding is op langere termijn (2030) alleen nodig wanneer ook op de linker Maasoever veel woningbouw plaatsvindt of wanneer er een zwaar economisch programma tot stand komt.

7.3 Transformatie Waalhaven-Oost

Een andere ontwikkeling doet zich voor wanneer de stukgoed-bedrijven, nu gevestigd in de oostelijke Waalhaven (Sluisjesdijk en pier 1 en 2) kiezen voor een overstap naar de westelijke Waalhaven (pier 5/6 en 7). Dat kan worden gemotiveerd doordat de westelijke Waalhaven meer ruimte biedt om een modern stukgoedcluster tot ontwikkeling te brengen. Die verplaatsing schept ruimte voor een sterke stedelijke ontwikkeling aan de oostzijde van de Waalhaven. Door verplaatsing van de bedrijvigheid veranderen geluidscontouren waardoor bovendien een stedelijke mix op de Sluisjesdijk binnen handbereik komt. Dit vormt een logische afronding van de transformatie van de rivieroevers van de Kop van Zuid via de Maashaven verder naar het westen. Een koppeling tussen de Sluisjesdijk en Charlois en een verbetering van de aansluiting op Katendrecht en de Kop van Zuid kunnen een ontwikkeling in die richting stimuleren. Op de rechter Maasoever ontstaat een afwisselend beeld van stedelijke kernen temidden van een actieve haven. Het sapcluster blijft in dit deelgebied aanwezig.



Toekomstbeeld transformatie maximaal stedelijk accent

Model C 2030⁺

Rivier + havenbekkens | Water met havenfunctie | Haven -en werklandschap
Stedelijke transformatie | (historische) Centra

Met dit toekomstbeeld wordt de compacte stad op Zuid afgerond. Een eerste doorrekening laat zien dat er mogelijkheden zijn voor 10.000 tot 12.500 woningen, vooral rond de Merwehaven en in Waalhaven-Oost. Het programma stedelijke economie wordt voorlopig berekend op twee miljoen vierkante meter kantoren, bedrijven en voorzieningen, voor een groot deel geconcentreerd op de linker Maasoever. Havengebonden bedrijvigheid blijft vooral in het Vierhavensgebied, Waalhaven-West en de Eemhaven bestaan.

Gedurende een aantal jaren is de bestaande infrastructuur, aangevuld met openbaar vervoer over water toereikend om de vervoersvraag te kunnen afwikkelen. Een schaalsprong in tempo en programma is mogelijk door op langere termijn (2025) een vaste oeververbinding tussen de Sluisjesdijk en de Vierhavensstraat te realiseren. Een vaste oeververbinding op deze plek moet zodanig worden ontworpen dat het functioneren van de cruiseterminal bij de Kop van Zuid niet wordt gehinderd. Ook een grootschalige publiekstattractie bij Waalhaven-Zuidoost kan een dergelijke schaalsprong veroorzaken.

7.4 Transformatie Waalhaven-West

Een derde mogelijkheid is, dat na het vertrek van containeroverslag de westelijke Waalhaven niet wordt gebruikt door het sapcluster of het stukgoedcluster, maar direct als locatie voor een mix van woningen, voorzieningen en stedelijke bedrijvigheid. Er vindt forse verstedelijking plaats in en rond Heijplaat en op de Sluisjesdijk, terwijl het zuidelijke deel van de Waalhaven vooral havengebied blijft. In dit beeld vindt op de rechter Maasoever alleen verstedelijking plaats als de fruitoverslag verhuist naar de landaanwinning in de zuidelijke Waalhaven of elders in het havengebied. Langs de linker Maasoever ontstaat een gevarieerd en gemengd landschap dat zich langs de gehele rivier uitstrekt: Kop van Zuid, Katendrecht, Lloydkwartier, Merwehaven, Sluisjesdijk en Heijplaat. Er zijn diverse woonmilieus denkbaar, op verschillende manieren gemengd met werkfuncties. Het zwaartepunt ligt rond Heijplaat.

Een eerste doorrekening laat zien dat het aantal te realiseren woningen 15.000 kan zijn. Overigens alleen als ook Waalhaven-Oost van functie verandert. Ook is er een fors programma aan stedelijke economie mogelijk: zo'n 2,5 miljoen vierkante meter aan kantoren, bedrijven en voorzieningen. De Vierhavens, Waalhaven-Zuid en de Eemhaven verschieten vooralsnog niet van kleur.
Een grote publiekstrekker op bedrijventerrein Heijplaat kan een schaalsprong teweegbrengen.
Gegeven de forse verstedelijking aan de westkant van de Waalhaven is een vaste oeververbinding ter hoogte van Heijplaat op langere termijn noodzakelijk. Als dat een tunnel wordt, heeft dat weinig consequenties voor het functioneren van de Waalhaven als havengebied. Wordt het een brug, dan komt de havenfunctie onder druk te staan.

7.5 Vergelijking

Het eerst geschetste toekomstbeeld biedt kansen voor versterking van aanpalende stedelijke gebieden in Schiedam en Delfshaven. Het voorzieningenniveau en de lokale woningmarkten worden in dit beeld nadrukkelijk ondersteund. Dat geldt niet voor Charlois en Heijplaat omdat rond de Waalhaven weinig verstedelijking plaatsvindt. De haven krijgt in dit beeld de meeste ruimte. Het tweede toekomstbeeld kan veel betekenis hebben voor Schiedam en Charlois. Er liggen kansen om de grens tussen Charlois/Zuiderpark

en de oostkant van de Waalhaven te voorzien van een nieuwe stedelijke invulling. Verder kunnen in dit beeld de beide rivieroevers op elkaar worden betrokken, waarbij bij de aanleg van een eventuele brug alleen rekening hoeft te worden gehouden met de doorvaart van cruiseschepen. In het derde toekomstbeeld krijgen stedelijke functies alle ruimte. Dat levert ook veel kansen op voor stedelijke vernieuwing in aangrenzende wijken. Anderzijds worden er in dit beeld veel beperkingen opgelegd aan de havenbedrijvigheid waarmee afbreuk wordt gedaan aan de ambitie om stedelijke functies en een actieve haven te mengen.

De drie geschetste toekomstbeelden laten zien, dat het stadshavensgebied verschillende ontwikkelingen kan absorberen. Het gebied kan flexibel inspelen op conjunctuur en ruimtedruk die zich in 2020 vanuit stad en haven zullen manifesteren.

BINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN H

Een eerste financiële verkenning Om gevoel te krijgen voor de kosten en opbrengsten die met transformaties in het stadshavensgebied zijn gemoeid, is een aantal reken-exercities uitgevoerd. Voor een deel is dat gebeurd om de exploitatiewerelden van het Havenbedrijf en het Ontwikkelingsbedrijf te leren kennen. De uitkomsten van die eerste exercities voor het stadshavensgebied zijn vergelijkbaar met eerdere projecten in de stad. Vanwege alle aannames ontstaat er weliswaar een beeld, maar zijn de bandbreedtes en de onzekerheden groot.

Kosten en opbrengsten

8.1 Stadshavensrekenmodel

De havenexploitatie en de grondexploitatie in de stad zijn ongelijkvormig. Een havenexploitatie is eeuwigdurend, gebaseerd op jaarlijkse inkomsten uit zeehavengeld en opbrengsten van terreinen, water, kades en opties. Een grondexploitatie in het stedelijke gebied is doorgaans gebaseerd op eenmalige afkoop of verkoop van grond. De belangrijkste planelementen in een grondexploitatie zijn infrastructuur, (groen)voorzieningen en terrein.
Mede op basis van een aantal locatie- en casestudies is een rekenmodel voor het stadshavensgebied ontwikkeld. Dit model is modulair van opzet, kan zowel stads- als havenexploitaties aan en aggregeert naar deelgebieden en naar het stadshavensgebied als geheel. In het model zijn alle relevante planelementen, kengetallen en kaderstukken van het OntwikkelingsBedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam verwerkt. Hiermee zijn zeer globale berekeningen gemaakt uitgaande van het gemiddelde programma van de drie toekomstbeelden die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven.
De eerste uitkomsten, gebaseerd op vele aannames en kengetallen en niet op concrete projectramingen, zijn vergelijkbaar met eerdere transformaties en uitbreidingsprojecten als Kop van Zuid, Katendrecht, Lloydkwartier en Nesselande (voor toekenning van subsidies). Dit beeld is niet meer dan een eerste indicatie, maar geeft wel aan dat het stadshavensgebied met eerdere locaties een vergelijkbare startpositie heeft.

8.2 Gevoeligheidsanalyse

De uitkomsten van het rekenmodel laten op dit moment, aan het begin van het transformatieproces, uiteraard nog een aanzienlijke bandbreedte zien. Om daar een indruk van te krijgen is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd door op een aantal parameters te variëren en de daarop volgende uitkomsten met het basismodel te vergelijken. Daaruit komt een beeld naar voren dat varieert tussen een beperkt positieve exploitatie-uitkomst en een meer negatieve. Deze uitkomsten kunnen in de komende jaren door een aantal variabelen worden beïnvloed. Aan de kostenkant zijn dat het verwervingsbeleid (passief of actief), de kosten van infrastructuur, de kosten van grondinbreng en de financiële verplichtingen.
Aan de inkomstenkant zijn dat met name het marktopnametempo, de programmaoptimalisatie, de doorlooptijd (tussen kosten en opbrengsten) en de inkomsten uit exploitatie van het gebied.
Daarnaast hebben de macro-economische situatie, de renteontwikkeling en het ontwikkelingstempo een doorslaggevend effect op het exploitatiebeeld.
Eén conclusie is nu al helder: actieve uitplaatsing van bedrijven, als dat al wenselijk zou zijn, heeft een sterk negatief effect op de exploitatie. Hervestiging van bedrijven is daarmee alleen goed mogelijk als in coördinatie met het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam kansrijke alternatieven worden geboden.

8.3 Financiële uitwerking 2005

In deze ontwikkelingsstrategie wordt een aantal uitvoeringsprojecten benoemd. Stadshavens Rotterdam zal deze projecten mede met het ontwikkelde rekenmodel uitwerken in termen van exploitaties en business cases. Na besluitvorming over de ontwikkelingsstrategie worden de belangrijkste programmatische uitgangspunten vastgesteld. Op basis van exploitaties van de projecten voor de korte termijn zal dan een investerings- en bijbehorend financieringsprogramma worden opgesteld.
In 2005 zullen de financiële resultaten worden uitgewerkt en zal worden voorgesorteerd op de eerste contouren van een financieel arrangement. Op basis van een vastgestelde ontwikkelingsstrategie en een bijbehorend projecten- en investeringsprogramma dient dit financieel arrangement door de aandeelhouders te worden vastgesteld. Vervolgens zal Stadshavens Rotterdam in overleg met de aandeelhouders, gesprekken aangaan met externe partijen waaronder hogere overheden en mogelijke financierders en ontwikkelaars.

Andere havensteden

Ontwikkeling en gedeeltelijke transformatie van een gebied als het stadshavensgebied is ook in financieel opzicht een ingewikkeld proces. Om dit proces op gang te kunnen brengen en er tegelijk voor te zorgen dat de bestaande bedrijven kunnen blijven functioneren, zijn omvangrijke (voor)investeringen nodig. Een gunstige startpositie is onontbeerlijk. Die blijkt ook in andere havensteden vaak de sleutel tot succes te zijn geweest.

- **In Barcelona brachten de overheidsinitiatieven voor de Olympische Spelen van 1992 en het Forum 2004 een vliegwiel op gang. De infrastructuur (wegen, metro's) en de buitenruimte (oeverontwikkeling) werden door de diverse overheden gefinancierd; de herontwikkeling van Port Vell kon hierop meeliften.**
- **In Bilbao konden oude haventerreinen en spoorwegemplacementen worden herontwikkeld doordat de stad en de spoorwegen de terreinen om niet ter beschikking stelden aan de ontwikkelingsmaatschappij Bilbao Ria 2000. Deze grondpositie vormde de basis voor een succesvol proces.**
- **Aan de herontwikkeling van de Docklands in Dublin lag de ontwikkeling van het International Finance Service Centre ten grondslag. De winst die dat heeft opgeleverd is als startkapitaal ter beschikking gesteld aan de Dublin Docklands Development Authority. Dit kapitaal en het gegeven dat de gronden voor het grootste deel in overheidshanden waren, maakten een voor de stad winstgevende exploitatie mogelijk.**
- **In Londen kon de ontwikkeling van de Docklands pas echt een hoge vlucht nemen toen de overheid miljarden investeerde in de aanleg van de Docklands Light Rail en de verlengde Jubilee Line van de Underground.**
- **In Hamburg werd de grond voor de HafenCity eveneens om niet ingebracht. Dit vermogen kon worden aangewend om de locatie zelf te ontwikkelen alsmede een containerterminal in het havengebied.**
- **In Kopenhagen heeft de fusie van de havenbedrijven van Kopenhagen en Malmö, na aanleg van de brug over de Sont, voor beide steden relatief goedkope herontwikkelingslocaties opgeleverd.**

海
HAI

Deze ontwikkelingsstrategie is een begin De strategie is een plan op hoofdlijnen dat kaders biedt voor deelgebiedsplannen en concrete projecten waar al snel mee wordt begonnen. Met acties op korte termijn wordt de economische vernieuwing van het stadshavensgebied ondersteund. Voor plannen op langere termijn wil Stadshavens Rotterdam zich laten inspireren door iedereen die aan dit veranderingsproces wil en kan bijdragen.

Wordt vervolgd

9.1 Gevraagde beslissing

Deze ontwikkelingsstrategie is gemaakt in opdracht van de twee aandeelhouders van de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam, te weten het gemeentebestuur van Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam. Aan hen, en daarmee aan B&W, vraagt Stadshavens Rotterdam akkoord te gaan met:

- de inhoud van deze ontwikkelingsstrategie;
- de hoofdlijnen van het projectenprogramma (nieuw scheepvaartkwartier, vernieuwen RDM en omgeving, kansen bieden aan vrijetijdseconomie en creatieve economie, openbaar vervoer over water en voorbereiden van eventuele woningbouw rond de Merwehaven);
- uitvoering van het programma voor dynamisch beheer;
- het maken van enkele ruimtelijke reserveringen en
- de start van een consultatie- en communicatieronde.

9.2 Drie vervolgprocessen

Na akkoord door de aandeelhouders, starten er in de periode van april tot september 2005 drie vervolgprocessen.
Allereerst wordt over de inzet van de ontwikkelingsstrategie een groep relevante belanghebbenden en betrokkenen geconsulteerd. Tegelijk met deze consultatieronde kan binnen de gemeente Rotterdam op bestuurlijk en politiek niveau (B&W, raadscommissies en gemeenteraad) nader beraad op de inhoud en inzet plaatsvinden. Met de uitkomsten van de consultatieronde en het bestuurlijk beraad zal Stadshavens Rotterdam een definitief voorstel van de ontwikkelingsstrategie maken. Daarmee wordt dit document tevens een uitvoeringsprogramma wat geaccordeerd wordt door de aandeelhouders.
In de derde plaats zal parallel aan dit traject het door de aandeelhouders op hoofdlijnen geaccordeerde projectenprogramma worden uitgelijnd. Uiteraard bestaat er al een eerste notie over haalbaarheid van de voorgestelde projecten in procedurele en financiële zin. Voor een finale beslissing zal het projectenprogramma uiterlijk in september 2005 verder zijn uitgewerkt. Relevante elementen van die uitwerking zijn:

- een uitgebreide onderbouwing per projectvoorstel;
- inschatting van de afzetbaarheid van de locatie- en vastgoedelementen van het projectvoorstel;
- procedurele aspecten, fasering en planning;
- de geschatte kosten, opbrengsten en financiering;
- een taakverdeling tussen Stadshavens Rotterdam en gemeentelijke diensten (publieke taak) ten aanzien van procedures en bevoegdheden en
- een verkenning van de mogelijkheden tot samenwerking met marktpartijen.

9.3 Communicatie

In de communicatieactiviteiten van Stadshavens Rotterdam zijn twee accenten te onderscheiden. Allereerst gaat het om communicatie over deze ontwikkelingsstrategie: informatieverstrekking over de inhoud, begeleiding van de consultatie en de besluitvorming en vervolgens het verhelderen van de uitkomsten hiervan. Deze activiteiten houden vooral verband met economische vernieuwing van het gebied en met de projecten die Stadshavens Rotterdam in de komende tien jaar zal initiëren. In de tweede plaats organiseert Stadshavens Rotterdam het denkwerk over de toekomst van het stadshavensgebied op langere termijn.

9.4 Nu en de toekomst

Zodra er overeenstemming is met de aandeelhouders, kan de economische vernieuwing van het gebied met een groot aantal acties en projecten al op korte termijn gestalte krijgen. Voor die acties is tempo en daadkracht nodig. Stadshavens Rotterdam wil snel aan de slag, juist ook met relatief kleine projecten die direct zichtbaar resultaat opleveren.
Voor het realiseren van de ambities op de langere termijn, waarbij het stadshavensgebied kan beantwoorden aan de ruimtevraag van stad en haven is meer tijd beschikbaar. Die tijd zal worden gebruikt om antwoorden te vinden op tal van vragen waar deze ontwikkelingsstrategie hooguit aan raakt. Daarbij gaat het om vragen over de potentiële betekenis van dit gebied voor de stad, de haven en de regio. Welke woon- en werkmilieus aan de rivier zijn mogelijk? Wat kan de culturele betekenis van dit gebied zijn? Welke technologische vernieuwingen zijn toepasbaar?
Stadshavens Rotterdam wil het denkwerk faciliteren en zich daarbij laten inspireren door iedereen die aan dit veranderingsproces een bijdrage kan leveren. In de komende jaren zullen daarvoor in samenwerking met onderwijsinstellingen, kennisinstellingen en kunstinstituten debatten worden georganiseerd, ontwerpprijsvragen worden uitgeschreven en denktanks worden opgezet.
Het kantoor van Stadshavens Rotterdam, Droogdok 17, zal daarbij fungeren als het creatieve hart van waaruit de toekomst van het gebied verder vorm zal krijgen.

Referenties

Roel Bakker, Leo Divendal, Ivan Nio, Enno Zuidema (2004)
- Havenschrift; onderzoek naar identiteit en imago van de stadshavens in het licht van de transformatie

Buck Consultants International (2004)
- Ruimtelijk Economische positionering Stadshavens Rotterdam

DCMR, Milieudienst Rijnmond
- Milieuverkenning Stadshavens (2004)

dS+V, gemeente Rotterdam (2004):
- Stadshavens Casco-onderzoek
- Verkenning Wonen in Merweland
- Woonverkenning Stadshavens
- Bijdragen aan expertmeeting Wonen
- Netwerkstudie Verkeer en Vervoer Stadshavens
- Quick Scan omlegging metro Waalhaven
- Verkenning World Port Plaza Stadshavens Rotterdam
- Studie Landaanwinning Waalhaven-Zuid

Economic Development Board Rotterdam (2004)
- Economische Visie 2020

Euricur, European Institute for Comparative Urban Research (2004)
- Restructuring Urban Port Areas in Rotterdam

EZ Stedebouw, BGSV Stedebouw (2004)
- Vensters op de haven, studie landaanwinning Waalhaven Zuid

Gemeentewerken, gemeente Rotterdam (2004)
- Verkenning Landaanwinning Waalhaven Stadshavens Rotterdam
- Verkenning Water Stadshavens Rotterdam

Havenbedrijf Rotterdam N.V. (2004)
- Havenplan 2020

Huub Kloosterman, Urban Xchange (2004)
- Mogelijkheden Vrijetijdseconomie en Creatieve Economie Stadshavens Rotterdam

OntwikkelingsBedrijf Rotterdam, gemeente Rotterdam (2004)
- Studie naar kansen voor VTE op de Katoenveempier Vierhavensgebied
- Verkenning naar mogelijkheden VTE in Stadshavens
- Eerste globale verkenning grondexploitatie Stadshavens

OntwikkelingsBedrijf Rotterdam, dS+V, Centrum voor Onderzoek en Statistiek (2002)
- Werkboek economische speerpuntclusters Stadsregio Rotterdam 1991-2001

OntwikkelingsBedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam N.V. (2004)
- Ruimtelijk-economische positionering Stadshavens in een ruimere context

Stadsregio Rotterdam, provincie Zuid-Holland
- Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Colofon

Ontwikkelingsstrategie Stadshavens Rotterdam

Uitgave
Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V.

Planteam
Voor het opstellen van deze ontwikkelingsstrategie is een planteam samengesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van DCMR Milieudienst Rijnmond, dienst Stedenbouw, Wonen en Verkeer, Gemeentewerken Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, OntwikkelingsBedrijf Rotterdam en Stadshavens Rotterdam.

Redactie
Natalie Backx, JanDirk Hoekstra (H+N+S Landschapsarchitecten), Fred de Ruiter en Jaap van der Want.

Tekst
Henk Bouwmeester

Beeldmateriaal
Aerodata International Surveys, Aeroview-Rotterdam, Cor van Asch, Bureau BGSV, bureau EZ Stedebouw, Leo Divendal, Gemeentearchief Rotterdam, Rob 't Hart, Havenbedrijf Rotterdam, Stichting Historisch Charlois, SECC Ltd Glasgow, dienst Stedenbouw, Wonen en Verkeer, www.tivoli.dk, Regina Wieringa en anderen. Geprobeerd is rechthebbenden van afbeeldingen te achterhalen. Zij die menen alsnog aanspraak te kunnen maken op zekere rechten, kunnen contact opnemen met de uitgever.

Vormgeving
L5 concept design management

Informatie
Communicatie Stadshavens Rotterdam
Heijplaatstraat 17 (havens 2600)
Postbus 54503
3008 KA Rotterdam
Telefoon (010) 283 38 00
info@stadshavensrotterdam.nl
www.stadshavensrotterdam.nl

Concept, februari 2005

© Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V., 2005.

D EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VER

BINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN HAVEN VERBINDT STAD EN
NM3