

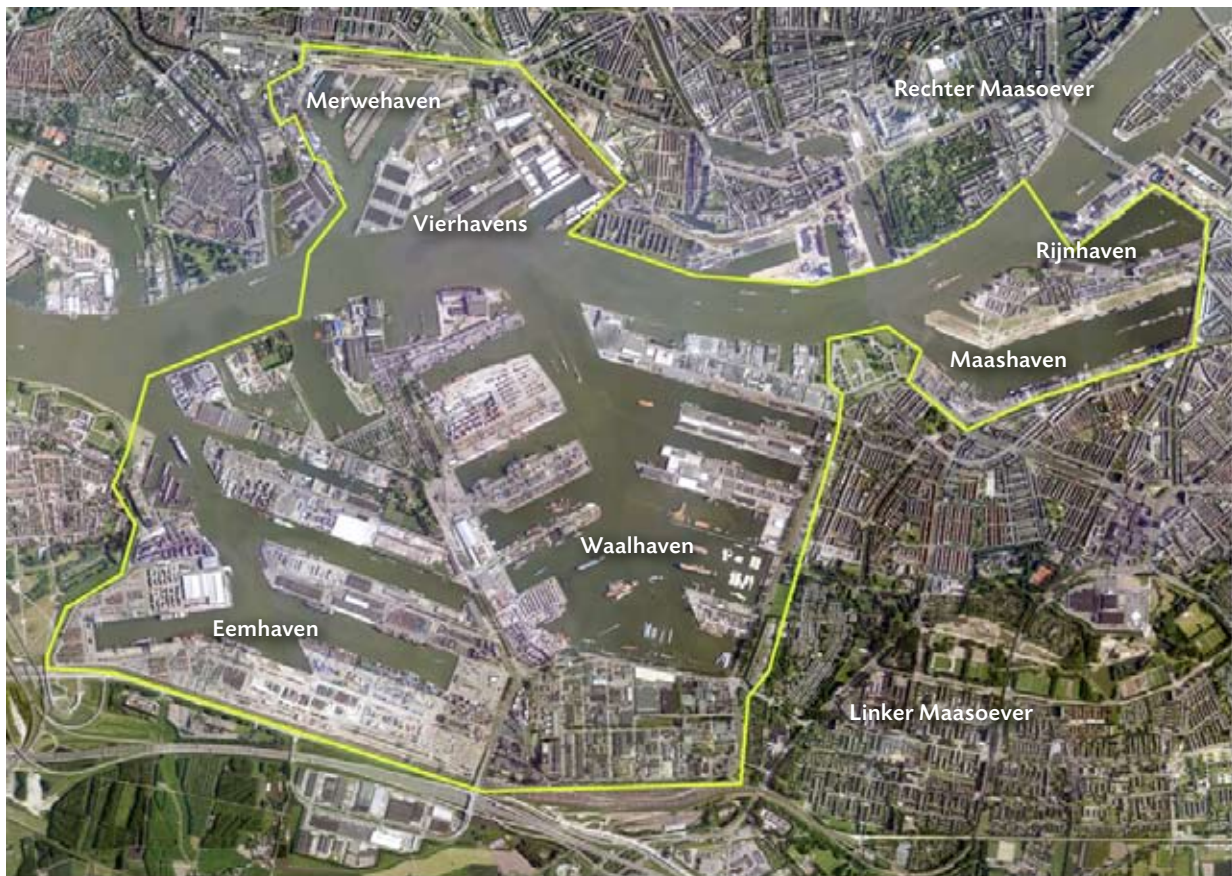
Stadshavens Rotterdam

1600 ha

uitvoeringsprogramma 2007-2015







Inhoudsopgave

4	I Inleiding
12	II De stip aan de horizon: duurzame gebiedsontwikkeling met de vijf strategieën voor Stadshavens
12	1 Strategie: Re-inventing deltatechnology
14	2 Strategie: Volume & value
15	3 Strategie: Crossing borders
17	4 Strategie: Floating communities
18	5 Strategie: Sustainable mobility
20	III De vier deelgebieden: ontwikkelingsrichting
21	1 Deelgebied Rijn-Maashaven: showcase van deltatechnologie
22	2 Deelgebied Waal-Eemhaven: de short sea hub van Europa
23	3 Deelgebied RDM-terrein: research, design & manufacturing
24	4 Deelgebied Merwe-Vierhavens: pionieren aan de Maas
25	IV Uitvoeringsprogramma tot 2015

I. Inleiding

Tussen de Erasmusbrug en de Beneluxtunnel liggen de Stadshavens van Rotterdam. Stoere havengebouwen, lange kades en pieren, fraaie vergezichten. Als de Tweede Maasvlakte klaar is, trekt een deel van de havenactiviteiten – met name de grootschalige deepsea containeroverslag - weg uit deze havens. Dat schept ruimte voor nieuwe bestemmingen op en langs het water. Haven én stad profiteren daarvan.

Nieuwe toekomst voor Stadshavens

Haven en stad raken op innovatieve wijze met elkaar verweven in de Stadshavens van Rotterdam. Van west naar oost gaan logistieke havenactiviteiten geleidelijk over in kennisintensieve bedrijvigheid, opleidingen, woon- en werkmilieus voor pioniers en luxe woonvormen. Iedere Stadshaven behoudt een eigen identiteit.

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zetten een ambitieus programma in gang om deze metamorfose tot stand te brengen. Twee doelen staan voorop: de economische structuur van haven en stad versterken én aantrekkelijke en hoogwaardige woon- en werkmilieus creëren. De koers is beschreven in *'Stadshavens Rotterdam, 1600 ha creating on the edge'*.

De metamorfose van Stadshavens zal zich stapsgewijs voltrekken, met projecten op korte, middel-lange en lange termijn. In het kader van Randstad Urgent zijn de projecten voor de korte termijn gebundeld in dit Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007–2015.

De koers krijgt concreet invulling in vier gebiedsplannen, voor de deelgebieden Rijn-Maashaven, Merwe-Vierhavens, Waal-Eemhaven en het RDM-terrein.

De gebiedsontwikkeling brengt in Stadshavens een *duurzame* transitie tot stand. De gemeente, het Havenbedrijf én het Rijk ontwikkelen hiervoor gezamenlijk een duurzaamheidsstrategie. Deze strategie biedt handvatten voor het omgaan met spanningsvelden die ontstaan waar wonen en werken dicht bij elkaar komen. De duurzaamheidsstrategie bestaat uit afspraken over ambitieniveau, doorzettingskracht en procesgang.

Betekenis voor de Randstad

De internationale economische concurrentiepositie van de Randstad profiteert van de voorgenomen ontwikkeling van Stadshavens. Dat blijkt uit de analyse die Ecorys in het kader van de maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) heeft gemaakt en uit een recent onderzoek van Royal Haskoning naar de marktpotenties van Stadshavens.

De Rotterdamse regio staat voor een majeure vernieuwingsopgave. Rotterdam kent een achterblijvend vestigingsklimaat, onvoldoende groei van de werkgelegenheid, een onevenwichtige bevolkingsopbouw, een achterblijvend opleidingsniveau en een laag gemiddeld inkomen. Mede daardoor blijft de economische ontwikkeling van de zuidelijke Randstad achter bij de rest van Nederland. Belangrijkste oorzaak is de vanouds eenzijdige gerichtheid op de haven zelf. Er dienen zich nieuwe opgaven aan: de toenemende internationale concurrentie tussen wereldhavens en de vraagstukken rond energievoorziening en waterveiligheid. Voor de mainport in zijn totaliteit is het internationale vestigingsklimaat momenteel goed, echter om dit in de toekomst te waarborgen zijn de benoemde investeringen nodig.

Wil de volle breedte van het haven-industrieel complex, van de Maasvlakte tot Moerdijk, van deep sea containeroverslag tot kennisontwikkeling en onderwijs op het gebied van energie en maritieme technologie, een duurzame toekomst tegemoet gaan, dan is een radicale transitie onontkoombaar. Deze vernieuwing bestaat allereerst uit de krachtige uitbouw van de ingezette verbreding van de klassieke haven economie tot een economisch cluster, dat aansluiting vindt bij de kennis- en diensteneconomie. Daarmee moet de mainport op kennis en kunde, meer dan op volume, de concurrentie aankunnen op de schaal van Europa en de wereld. In de tweede plaats vraagt de 21^e eeuw om een drastische verduurzaming van dit economische complex. De huidige wijze van omgaan met energie binnen de Westerse samenleving is onhoudbaar en vraagt om een fundamenteel andere benadering. Deze opgave raakt niet alleen het immense havengerelateerde logistieke systeem, maar ook de petrochemische industrie.

De opgave van verbreding en verduurzaming van de mainport houdt niet op bij de grens van de haven. Een vitaal stedelijk gebied is een essentiële conditie waaronder deze vernieuwing gestalte kan krijgen: de stad moet met een gevarieerd palet aan woonmilieus, culturele en maatschappelijke voorzieningen aantrekkelijk zijn voor kenniswerkers en zakelijke dienstverleners. Bovendien moet de stad als

emancipatiemachine zorgen voor een continue stroom van goed opgeleide mensen, die met hoofd- of handwerk hun onmisbare bijdrage willen leveren aan de duurzame toekomst van de regio.

Tegen deze achtergrond positioneren stad en haven het project Stadshavens als de plek waar deze transitie uitgevonden en toegepast kan worden, eerst binnen het gebied, maar daarna ook daarbuiten. Als Stadshavens slaagt, slaagt de vernieuwing van de hele regio, die daarmee haar substantiële bijdrage blijft leveren aan de concurrentiepositie van de Randstad. Dankzij de ligging op het grensvlak van stad en haven leent Stadshavens zich in het bijzonder voor de verbreding van de haven economie: onderwijs en kennisinstellingen, maritieme dienstverlening en arbeidsintensieve nieuwe maakindustrie vinden juist in dit gebied de uitstekende condities om zich te vestigen. De havengebieden die vrijkomen dankzij de ontwikkeling van de Maasvlakte, lenen zich voor de ontwikkeling van een compleet nieuwe generatie overslag- en distributiecentra. Daarnaast bieden de waterfronten van Stadshavens de unieke kans voor de ontwikkeling van stedelijke milieus die de noodzakelijke impuls geven aan de *quality of life* van de stad, die weer noodzakelijk is om tot de vernieuwing van de mainport te komen. Intensivering van Stadshavens beperkt bovendien de aanslag van verstedelijking op het buitengebied. De omvang van Stadshavens creëert voldoende kritische massa voor een sterke en samenhangende aanpak en voorkomt een traditionele herstructurering van deelgebieden zonder meerwaarde op een hogere schaal. De schaalgrootte leidt tot interesse en bereidheid van internationale koplopers om in de herontwikkeling te participeren. Op deze wijze wordt de noodzakelijke innovatiekracht binnengehaald die past bij de gewenste internationale allure.

Uitwerking in opgaven en kansen

Kennishaven

Stadshavens is het *economisch scharnierpunt* tussen haven en stad. Het gebied ligt op het snijvlak van de oost-west gelegen goederenas en de noord-zuid lopende zakenas. Door vernieuwing van de logistieke sector in het gebied (short sea, fruit, stukgoed, distributie) behoudt de mainport zijn internationale toppositie. De ontwikkeling in de haven richting kenniseconomie wordt versterkt door het accent te leggen op maritieme dienstverlening en haventechnologie. Stadshavens is daardoor een steeds interessantere vestigingslocatie voor innovatieve bedrijven en internationale (maritieme) hoofdkantoren. Onder andere Hamburg Süd, Smit Tak en Hapag Lloyd hebben hun hoofdkantoren al gevestigd in Dockworks Business Port. Deze trend versterkt de leidende positie van Rotterdam als internationale kwaliteitshaven. Door de inzet op een forse herstructurering en vernieuwing van de havengebieden wordt een ruimte-intensivering ingezet en wordt verder ruimtebeslag van havengerelateerde activiteiten op omliggende gebieden geminimaliseerd.

Energietransitie

Rotterdam is als energieproducent en als logistiek knooppunt een belangrijke schakel in het Europese en Nederlandse energievoorzienings netwerk. Rotterdam, inclusief het haven- industrieel complex, neemt op dit moment 14% van de Nederlandse *energieproductie* voor zijn rekening. In de komende jaren zal de capaciteit volgens plan verdubbelen. Maar de Rotterdamse haven produceert ook een kwart van de Nederlandse CO₂-emissie. De transitie naar duurzame energie in Nederland zal dus voor een aanzienlijk deel in Rotterdam tot stand moeten komen. Rotterdam heeft met het Rotterdam Climate Initiative (RCI) een uniek samenwerkingsverband tussen de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam N.V., Deltalinqs (bedrijven in de haven) en de DCMR Milieudienst Rijnmond. Het RCI heeft als doel om in 2025 zowel in de stad als in de haven 50% minder CO₂ uit te stoten, met behoud van de economische groei. Deze doelstelling is niet alleen voor Rotterdam en de haven belangrijk, maar is ook van cruciaal belang voor het halen van de nationale CO₂-reductiedoelstellingen. Rotterdam zal op korte termijn het voorbeeld geven als meest groene stad van Nederland. Stadshavens is één van de meest kansrijke nationale ontwikkelgebieden voor de transitie naar waterstof, zoals is gerapporteerd door EnergieTransitie. Door deze ontwikkelingen zal het omgaan met water, energie en milieu de komende tijd drastisch gaan veranderen en dit biedt kansen voor nieuwe vormen van bedrijvigheid en extra arbeidsplaatsen. Stadshavens gaat als proeftuin volop de ruimte bieden voor innovatieve kennis- en productontwikkeling.



Onderwijs en arbeidsmarkt

De haven en de nieuwe havengerelateerde economie vragen om goed opgeleide arbeidskrachten (MBO, HBO en WO). Het gaat om maritieme en technische opleidingen in onder andere off shore, scheepsbouw, scheepvaart en logistiek, gericht op innovatie, maakindustrie en onderhoud. Vestiging van onderwijsinstellingen in het havengebied, waarbij een fysieke koppeling met bedrijvigheid wordt gelegd, maakt het mogelijk dat het onderwijs aan kwaliteit wint. Het voormalige RDM-terrein is voor deze unieke koppeling van onderwijs en productinnovatieve bedrijvigheid de juiste locatie door zijn ligging, ruimte en de schaal van de aanwezige gebouwen die in gebruik worden genomen.

Klimaatbestendige stadshavens

Als icoonproject van de Urgenda wordt Stadshavens de aanjager voor het *klimaatbestendig* maken van de Randstad. Hiermee wordt nauw aangesloten op het programma Rotterdam Climate Proof (RCP), dat de komende jaren voorziet in maatregelen om de gevolgen van klimaatverandering in Rotterdam op te vangen. Rotterdam is bovendien aangewezen als 'hotspot' in het landelijke programma Kennis voor Klimaat. De klimaatverandering is niet zozeer een bedreiging, maar biedt vooral kansen voor innovatie en kennisontwikkeling, nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid. De inzet van Rotterdam met het RCP wordt ook bevestigd door het rapport "Samen werken aan water" van de Commissie Veerman. Het voorgestelde scenario voor de Rotterdamse regio 'open afsluitbaar Rijnmond', voorziet in één dijkkring met diverse beweegbare keringen. Deze variant vrijwaart Rotterdam van extreem hoog water en zal niet leiden tot grootschalige ingrepen in de huidige binnenstedelijke waterkeringen. Dit betekent dat het functioneren van de haven niet wordt belemmerd en biedt volop kansen om de positie van Rotterdam als innovatieve deltatstad te versterken.

Een klimaatbestendige delta is ook een harde voorwaarde om het vertrouwen in Rotterdam als internationale vestigingslocatie en om de concurrentiepositie ten opzichte van de havens van Hamburg en Antwerpen te versterken. Dit geeft de Zuidvleugel van de Randstad een dringend noodzakelijke economische impuls, waarvoor de Rotterdam Climate Campus in Stadshavens als een katalysator zal fungeren. Dit ambitieuze samenwerkingsverband van wetenschap, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties heeft de intentie uit te groeien tot een internationaal innovatie cluster voor deltatechnologie. Een soort 'Silicon Valley' van de lage landen, met een aantrekkingskracht op kenniswerkers uit de hele wereld. Vestiging daarvan in en aan de havenbekkens van Stadshavens biedt de mogelijkheid tot ontwikkeling

van een internationale proeftuin en showcase voor duurzame deltatechnologie. Dit biedt nieuwe kansen voor de *Nederlandse export*.

De vraag naar kennis en innovatieve producten op dit terrein neemt wereldwijd toe onder invloed van klimaatverandering, verdergaande verstedelijking en het feit dat veel steden in de wereld in rivierdelta's liggen dicht bij zee. Het succesvol uitbouwen, vermarkten én etaleren van de koploperspositie is *big business* voor Nederland als internationaal erkend 'waterland'.

Bureau Fakton heeft inmiddels via een quickscan de economische potentie van dit initiatief bevestigd.

Duurzame bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor het slagen van de gewenste versterking van de internationale economische concurrentiepositie. Uitgangspunt is dat de maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid op rijkswegen en OV worden uitgevoerd in o.a. Randstad Urgent programma's en de studie naar de duurzame mobiliteit van Rotterdam en regio (*modal shift*, MIRT studie Ruit van Rotterdam). In aansluiting hierop zet Rotterdam in op duurzame mobiliteit voor een goede bereikbaarheid binnen Stadshavens. Hiertoe wordt een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer over water ('aquanet') gerealiseerd. Daarnaast vindt een up grading plaats van bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld verdubbeling van rijbanen), wordt ingezet op verbetering van Openbaar Vervoer over land door middel van het doortrekken van bestaande tramsporen en een extra metrostation en wordt ingezet op modal shift in het goederenvervoer (betere benutting spoor en binnenvaart). Behalve van een modal shift zal er ook sprake moeten zijn van een *mental shift*. Het is een illusie om te denken dat de congestie van de Randstad kan worden 'opgelost'. Er moet veel gericht worden ingezet op het creëren van kwalitatief hoogwaardige woon- en leefmilieus in de directe omgeving van de bedrijvigheid, als een serieus alternatief voor het wonen buiten de stad. Stadshavens voorziet in die combinatie.

Verdichting is noodzaak, verdichting is een kans

De middenklasse moet voor de stad behouden blijven zodat de bevolkingsopbouw van Rotterdam evenwichtiger wordt. Voor het behoud van groene buitenstedelijke gebieden is een aanzienlijke verdichtingsopgave nodig.

De kades langs de (voormalige) havenbekkens bieden fantastische mogelijkheden voor de ontwikkeling van *stedelijke waterfronten*. Deze waterfronten zijn bij uitstek geschikt voor het creëren van kwalitatief hoogwaardig woon- en leefmilieus. Grootchalige en aantrekkelijke woon- en werkgebieden ontstaan door toepassing van duurzame bouwvormen, zoals drijvend bouwen, duurzame verdichting, functiemenging en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Stadshavens realiseert hiermee een aanzienlijke stedelijke verdichtingsopgave, waarmee bestaande, groene buitenstedelijke gebieden worden behouden. Daarnaast biedt Stadshavens hiermee de kans een deel van de middenklasse voor de stad te behouden. Zo draagt de ontwikkeling van Stadshavens bij aan een evenwichtiger opbouw van de Rotterdamse bevolking. De ontwikkeling van de stedelijke waterfronten geeft bovendien een economische impuls aan de creatieve sector en leisure, waarmee de levendigheid en aantrekkelijkheid van het gebied verder wordt vergroot.

Zo komen leefbaarheid, betaalbaarheid, bereikbaarheid en economische dynamiek optimaal in balans. Deze aanpak is vergelijkbaar met het door Vancouver gehanteerde 'EcoDensity' model. Hiermee wordt een unieke en aantrekkelijke woon- en werkomgeving toegevoegd aan het vestigingsklimaat van de Zuidvleugel, dat een positieve uitstraling heeft voor de gehele Randstad en kan bijdragen aan de reductie van het woon-werkverkeer.

Samenhang binnen Stadshavens

Afzonderlijke onderdelen uit de plannen in dit uitvoeringsprogramma staan niet op zichzelf. Een aantal voorbeelden tonen de samenhang binnen het Stadshavensgebied, zowel op inhoud als proces:

- Aquanet. Stadshavens betekent ontwikkelen op de grens van land en water. Dat vraagt om een samenhangend en geleidelijk uit te bouwen netwerk van waterbussen. Binnen Stadshavens worden wonen en werken dichtbij elkaar gerealiseerd. Het waterbussen-netwerk voorziet in de snelle verbindingen.

- Herordening van programma's. In het verleden is Hanno verplaatst uit de Rijn-Maashaven naar de Waal-Eemhaven en creëerde daarmee ruimte voor de ontwikkeling van Katendrecht. Zo zullen in de nabije en verre toekomst als gevolg van mondiale ontwikkelingen in goederenstromen en vervoer een herordening van functies plaatsvinden. Een voorbeeld is de gewenste herplaatsing van de fruithavens naar het Waal-Eemhavengebied, die de herontwikkeling van Merwe-Vierhavens tot een compleet nieuw stadsdeel mogelijk maakt. Tegelijk leidt deze herplaatsing tot een modernisering en intensivering van het fruitcluster ten opzichte van de oude situatie. Dergelijke majeure ingrepen vragen om een deelgebiedoverstijgende visie en samenwerking.
- Synergie tussen programma's. Vanuit de RDM Campus als incubator bieden andere delen van Stadshavens de ruimte voor startende, productinnovatieve bedrijfjes om in een volgende fase van hun productieproces door te groeien. Studenten krijgen kansen op stageplekken bij bedrijven elders in het gebied. Bijvoorbeeld op de Climate Campus of aan de Waalhavenboulevard. Samenwerking in planvorming vergroten de kansen op het kunnen blijven faciliteren hiervan.
- Gemeenschappelijke opgave rond klimaatbestendig maken van het gebied. Het hele gebied ligt buitendijks. Dat brengt een gebiedsdekkende opgave met zich mee op het gebied van watermanagement.
- Gemeenschappelijke opgave rond mogelijk maken van verstedelijking binnen milieucontouren. Een deelgebiedoverstijgende aanpak is cruciaal om tot goede oplossingen voor dit vraagstuk te komen.

Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA)

Er is een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd over het totale stadshavensgebied en voor de periode tot 2040 (aansluiting op Randstad 2040). Dit omdat projecten in de komende periode de start vormen voor transitieprocessen na 2015 en veelal ook pas tot volledig resultaat leiden na 2015.

Een toets van het project door middel van een MKBA is een van de eisen rond een aanvraag Nota Ruimtebudget. Om een versnelling van de planprocedures te bewerkstelligen is deze MKBA parallel aan de planvorming uitgevoerd. In tegenstelling tot andere MKBA's is Rotterdam de opdrachtgever, waarbij het Rijk expliciet met de opdrachtomschrijving heeft ingestemd en zitting heeft in de begeleidingscommissie. Nadat de eerste programma's gereed waren, zijn deze door Ecorys doorgerekend. Deze resultaten zijn gebruikt om de plannen kwalitatief en kwantitatief te verbeteren. DHV heeft het hele proces begeleid.

Maatschappelijke baten: De MKBA bevestigt de maatschappelijke baten (dit zijn de directe, indirecte en externe effecten, in de context van het nationaal belang) die het stadshavensprogramma genereert. De maatschappelijke baten zijn in de pessimistische variant 188 mln euro en in de optimistische variant 347 mln euro positief. Om misverstanden te voorkomen: er is één eenduidig stadshavensprogramma. De verschillende varianten worden slechts ingegeven door optimistische of pessimistische inschattingen van de effecten van dat ene programma, bijv. werkgelegenheidseffecten of vermindering CO₂-uitstoot.

Grondexploitatie (GREX). Naast de maatschappelijke baten is de grondexploitatie een tweede ijkpunt voor het Rijk. De GREX, blijkt in beide varianten negatief. Dit vormt mede de basis voor een rijksbijdrage. Een negatieve grondexploitatie kan, gelet op de karakteristiek van het gebied, overigens geen verrassing zijn. Herontwikkeling binnen de context van verouderde stedelijke en havengebieden levert nu eenmaal een ander kostenplaatje op dan een nieuwe ontwikkeling op "maagdelijk terrein".

De uiteindelijke uitkomst van de MKBA is de optelsom van de negatieve grexen en de positieve maatschappelijke effecten. Deze varieert tussen de 82 mln euro negatief en 76 mln euro positief. De marges worden bepaald door de marges die conform CPB-richtlijnen gebruikt moeten worden bij het moneteriseren van effecten, zoals werkgelegenheid, milieu, recreatie en CO₂-reductie.

Aangetekend wordt dat lang niet alle maatschappelijke effecten die het programma genereert gemakkelijk in een MKBA zijn mee te nemen. Dat geldt zeker voor beoogde kwali-

teitsimpulsen. Hoe zijn de effecten van openbaar vervoer over water precies te waarderen? Wat zullen de directe en indirecte effecten van de kennisas, bijvoorbeeld de uitstralingseffecten van de Climate Campus op de regio en de internationale concurrentiepositie van de mainport Rotterdam, in het gebied zijn? De aantrekkingskracht van de Rotterdamse haven voor *deep sea* zal dankzij nieuwe hoofdvestigingen van maritieme dienstverleners aan de Waalhavenboulevard toenemen. En hoe kunnen de resultaten van een innovatieve samenhangende en duurzame ontwikkeling tot 2040 nu, in 2008, worden gemonetariseerd? Tegen deze achtergrond zijn de positieve effecten van het Stadshavensprogramma conservatief geraamd.

Programma en uitvoeringsstrategie

In vier gebiedsplannen krijgt de ambitie van Stadshavens een concrete invulling met een stappenplan en een uitvoeringsstrategie. Het stappenplan bestaat uit projecten die op korte, middellange en lange termijn bijdragen aan de nieuwe toekomst. De uitvoeringsstrategie gaat in op het proces, de fasering en de communicatie.

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. willen met de koers en het hierop gebaseerde uitvoeringsprogramma overheden, havenbedrijven, maritieme bedrijven, technologische instituten, opleidingsinstituten, ontwikkelaars en culturele instellingen verleiden om daadkrachtig aan de slag te gaan met de metamorfose van Stadshavens.

Het uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 – 2015 in het kader van de aanvraag Randstad Urgent is de bundeling van de korte termijn projecten per gebiedsplan tot 2015, aangevuld met de gebiedsoverstijgende investeringen over deze periode voor Stadshavens als geheel.

Proces

De metamorfose van Stadshavens is *creating on the edge*. Dit vergt een proces waarin ruimte is voor flexibiliteit, waarbij ingespeeld kan worden op kansen en nieuwe mogelijkheden. Met de Koers 2025 is de stip aan de horizon gezet. Tegelijk met het formuleren van de koers en het vertalen daarvan in een programma met projecten, is de metamorfose van Stadshavens al op kleine schaal gaande. Er worden projecten uitgevoerd. Pioniers zetten de verschuiving van havenactiviteiten naar stedelijk wonen en werken in gang. Dit is nu al te zien in de komst van de RDM Campus aan de Dokhaven, er vaart een waterbus van centrum Rotterdam naar RDM, het RDM-terrein is gedeeltelijk weer openbaar, er zijn hoofdkantoren van maritieme dienstverleners gebouwd, de graansilo is in gebruik genomen als Creative Factory, op Katendrecht zijn nieuwbouwwoningen gereed en bewoond!

Het is zaak om deze *early adopters* te koesteren, het proces te versnellen en in de goede richting bij te sturen. Internationale best practices van bijv. Hamburg en London bevestigen dat de uitvoering van programma's met een omvang en ambitie als Stadshavens een onorthodoxe aanpak vereisen. Op allerlei terreinen moeten ingrijpende veranderingen tot stand komen: in de economie, de infrastructuur, het milieu en de ruimtelijke ordening. Zonder durf lukt dat niet. Zonder daadkrachtige besluitvorming evenmin. Stadshavens is voor bestuurlijk Nederland dan ook de ultieme kans om te laten zien dat projecten van deze omvang en dynamiek wél mogelijk zijn.

Stadshavens is een langjarig project, daarom is een langjarig commitment met partijen die durf en een lange adem hebben nodig. Zij krijgen daarvoor de vrijheid om binnen de kaders van de gebiedsplannen te ondernemen. Ook zoeken de gemeente en het Havenbedrijf afstemming met bestaande ondernemers, buurgemeenten en andere belanghebbenden. Samen met de Erasmus Universiteit ontwikkelen gemeente en Havenbedrijf daarvoor transitie management, een nieuwe, interactieve wijze van gebiedsontwikkeling. De kern is dat de partijen samen een transitiedoel voor de lange termijn uitwerken en dat Stadshavens een rol kiest van bewerkstelligen, aanjagen en bijsturen. Voorinvesteringen in de buitenruimte en de infrastructuur zien Rotterdam en Havenbedrijf als de kosten die voor de baat gaan, zoals nu al gebeurt met de waterbusverbinding tussen de binnenstad van Rotterdam en de RDM Campus. Een stimulerende set van uitgangspunten voor duurzaamheid wordt onderdeel van het kader waarbinnen marktpartijen kunnen ondernemen. Er wordt een instrument (indicator) gebruikt bij de bestemmingsplannen en projecten, die het mogelijk maakt om duurzaamheid te borgen.

De enorme transformatie opgave vereist een aanpak die gericht is op de lange termijnambitie en tegelijk ruimte creëert voor experimenten en projecten op de korte termijn. Hiervoor is het niet voldoende

Merwe-Vierhavens	2007-2015	2015-2025	2025-2040	Totaal
wonen (aantallen)	100	2.250	3.150	5.500
bedrijfsruimte (nieuw) (m2 bvo)	69.000	25.000	25.000	119.000
kantoren (m2 bvo)	39.000	27.500	43.000	109.500
detailhandel (m2 bvo)	32.700	0	2.000	34.700
horeca (m2 bvo)	8.300	2.500	0	10.800
creatieve bedrijvigheid (m2 bvo)	0	33.500	18.000	51.500
leisure (m2 bvo)	1.400	1.500	2.000	4.900
onderwijs en ma.voorz. (m2 bvo)	8.500	0	3.500	12.000
tijdelijke functies (m2 bvo)	5.600	0	0	5.600
RDM	2007-2015	2015-2025	2025-2040	Totaal
bedrijfsterrein nieuw (m2 terrein)	209.000	0	0	209.000
bedrijfsruimte herstruct (m2 bvo)	60.701	0	0	60.701
bedrijfsterrein herstruct (m2 terrein)	5.000	0	0	5.000
kantoren (m2 bvo)	12.165	0	0	12.165
horeca (m2 bvo)	236	0	0	236
onderwijs (m2 bvo)	13.800	0	0	13.800
Rijn-Maashaven	2007-2015	2015-2025	2025-2040	Totaal
wonen (aantallen)	2.050	1.100	1.600	4.750
kantoren (m2 bvo)	20.000	0	0	20.000
detailhandel (m2 bvo)	30.000	1.000	1.000	32.000
horeca (m2 bvo)	12.500	1.500	0	14.000
creatieve bedrijvigheid (m2 bvo)	4.500	9.000	14.000	27.500
leisure (m2 bvo)	2.000	3.500	0	5.500
Waal-Eemhaven	2007-2015	2015-2025	2025-2040	Totaal
bedrijfsruimte nieuw (m2 terrein)	15.000	40.000	0	55.000
bedrijfsterrein herstruct (m2 terrein)	100.000	1.350.000	500.000	1.950.000
kantoren (m2 bvo)	50.000	73.000	40.000	163.000
leisure (m2 bvo)	10.000	0	0	10.000
Gebiedsoverstijgend	2007-2015	2015-2025	2025-2040	Totaal
wonen (aantallen)	0	0	2.500	2.500
kantoren (m2 bvo)	0	0	250.000	250.000

Totaal Stadshavens	2007	2015-2025	2025-2040	Totaal
woningen (aantallen)	2.150	3.350	4.750	10.250
woning equivalenten (aantallen)			5.000	5.000
bedrijfsruimte nieuw (m2 bvo)	69.000	25.000	25.000	119.000
bedrijfsterrein nieuw (m2 terrein)	224.000	40.000	0	264.000
bedrijfsruimte herstructurering (m2 bvo)	60.701	0	0	60.701
bedrijfsterrein herstructurering (m2 terrein)	105.000	1.350.000	500.000	1.955.000
kantoren (m2 bvo)	121.165	100.500	333.000	304.665
detailhandel (m2 bvo)	62.700	1.000	3.000	66.700
horeca (m2 bvo)	21.036	4.000	0	25.036
creatieve bedrijvigheid (m2 bvo)	4.500	42.500	32.000	79.000
leisure (m2 bvo)	13.400	5.000	2.000	20.400
onderwijs en ma.voorz. (m2 bvo)	22.300	0	3.500	25.800
tijdelijke functies (m2 bvo)	5.600	0	0	5.600

Tabel 1: programma verstedelijking / havenintensivering
cijfers voor de langere termijn zijn indicatief

de om vanuit de bestaande organisaties en belangen te vertrekken, maar is het nodig om koplopers uit de samenleving de ruimte te geven. Samen met deze koplopers wordt een gedragen maatschappelijke vernieuwingsagenda opgesteld, die richtinggevend en stimulerend wordt voor een innovatieve uitvoering van de gebiedsplannen, samen met ondernemers, bewoners en maatschappelijke organisaties. Het brede netwerk rond deze transitieagenda wordt een drager voor de transformatie. Een eerste pilot met gebruikmaking van deze methodiek wordt gestart in Merwe-Vierhavens.

Fasering en risicobeheersing

Stadshavens is gericht op het verbeteren van de internationale concurrentiekracht door het realiseren van goed internationaal vestigingsklimaat. Een internationaal vestigingsklimaat omvat een veelheid aan aspecten en kwaliteiten:

- bereikbare kantorenlocaties en bedrijventerreinen
- toegesneden voorzieningen zoals onderwijs
- voldoende, kwalitatief hoogstaande woningen in een stedelijk milieu
- openbaar vervoer
- kwalitatief hoogwaardige buitenruimte en groen

Alle deelgebieden dragen bij aan het versterken van het internationaal vestigingsbeleid, ieder vanuit zijn eigen kwaliteiten. De karakteristieken van de deelgebieden leiden ertoe dat het ene deelgebied wordt herontwikkeld t.b.v. havenfuncties en het andere t.b.v. stedelijke functies. Tegelijkertijd kan het ene deelgebied, gelet op de afspraken en afloop van contracten, eerder worden herontwikkeld dan het andere. Zo ontstaat een fasering in de tijd en fasering in het programma, waarbij het zwaartepunt van de herontwikkeling in de eerste periode (tot 2015) ligt op het RDM-terrein, delen van de Waalhaven en in delen van de Rijn-Maashaven. Terwijl in die periode voor Merwe-Vierhaven vooral voorinvesteringen plaatsvinden voor latere herontwikkeling. Op deze manier worden risico's beheersbaar gehouden en kan er tijdens de realisatie tijdig ingespeeld worden op wijzigende omstandigheden. Iedere fase betreft een overzienbare termijn, waarin de te maken investeringen zowel een direct effect hebben op de realisatie van het geplande programma van die fase, maar tevens een doorwerkend effect hebben op de te realiseren vervolgfases. Omdat iedere fase tot een verbetering leidt hebben de investeringen een "no-regret" kwaliteit.

Voor een complex en langjarig project als Stadshavens wordt een model voor risicomanagement ontwikkeld, waarin op basis van diverse analyses, de mogelijke risico's worden geïdentificeerd. Deze risico's kunnen zo gemonitord en beheerst worden.

II. De stip aan de horizon: duurzame gebiedsontwikkeling met de vijf strategieën voor Stadshavens

Met de metamorfose van Stadshavens zetten de partijen evenwichtig in op de drie P's die voor People, Planet en Profit staan: de ontwikkelingen komen ten goede aan de sociale cohesie en de leefkwaliteit, een gezond milieu en de economische groei. Bij de herinrichting van alle Stadshavens krijgen duurzaam bouwen, innovatieve energietechnologie, bereikbaarheid en draagvlak bijzondere aandacht.

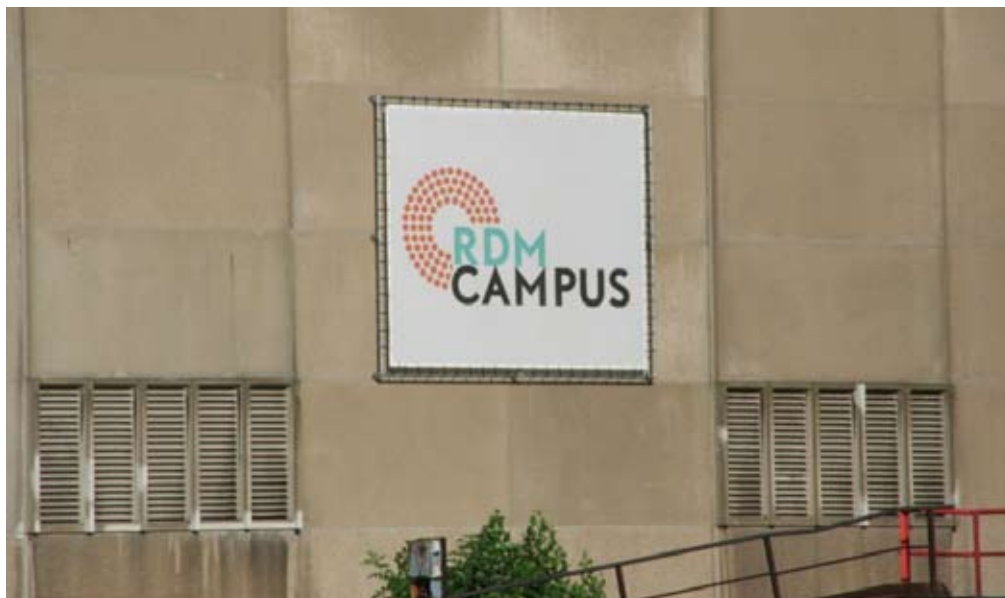
De geplande ontwikkelingen in de vier deelgebieden van Stadshavens versterken elkaar en leveren samen meer op dan de som der delen. De Stadshavens als geheel gaan een duurzame toekomst tegemoet door de inzet op vijf strategieën. De vijf strategieën voor Stadshavens passen bij de bekende definitie van duurzaamheid van Brundtland: de ontwikkeling sluit aan bij de behoeften van de huidige generatie, zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoefte te voorzien in gevaar te brengen.

1. Strategie: Re-inventing deltatechnology

Energietransitie en watermanagement zijn wereldwijd de grote opgaven voor de toekomst, ook in Rotterdam. Tegelijk bieden deze opgaven unieke kansen om internationaal uit te blinken.

In aansluiting op het Rotterdam Climate Initiative ontwikkelt Rotterdam in samenwerking met het RCI, stichting de Urgenda, de programmaleiding van Kennis voor Klimaat, het Havenbedrijf en diverse partijen uit het havenbedrijfsleven, de kennisinstellingen, wetenschap, adviesbureau's een Climate Campus. Met dit concept wordt een nieuw, haven- en stadsgelateerd economisch cluster geïntroduceerd.

Merwe-Vierhavens is bij uitstek de geschikte plek voor de Rotterdam Climate Campus. Op de Campus komen kennisontwikkeling én toepassing van deltatechnologie grootschalig bij elkaar en raken in een stroomversnelling. De nabijheid van de TU Delft en de Erasmus Universiteit en de internationale entree per vliegtuig en HSL maken de locatie geschikt voor wetenschappelijke instituten en internationale bedrijvigheid. Het gebied ontwikkelt zich tot proeftuin voor energietransitie en watermanagement, want hier in de Stadshavens is ruimte voor experimenten en vernieuwing. De vrijgekomen havenbekkens lenen zich uitstekend voor proefopstellingen met bijvoorbeeld drijvende bouwvormen en energiewinning uit rivierwater. De experimenten vinden daarna grootschalige toepassing in de andere Stadshavens. De Campus trekt ook kleinschalige en innovatieve bedrijvigheid aan, waaronder adviesbureaus en maakindustrie op het gebied van duurzaamheid. De Climate Campus, verbonden met de energiesector, en de tegenover gelegen RDM Campus vormen samen een sterk cluster. Pioniers en kleine bedrijven starten op de RDM Campus en vinden in Merwe-Vierhavens en Waal-Eemhaven de ruimte om door te groeien.



De *RDM Campus* wordt een internationaal icoon van duurzame technologie. Hier komt een broedplaats voor creatieve en innovatieve maakindustrie tot ontwikkeling, onder andere op het gebied van energietransitie en watermanagement. Nieuwe concepten komen in samenwerking met de Rotterdam Climate Campus aan de andere kant van de Maas tot stand. Hogescholen, technologische bedrijven en innovatieve maakindustrie zullen elkaar versterken bij het zoeken naar concepten voor duurzame energieopwekking en energiegebruik en naar concepten voor innovaties op het gebied van waterveiligheid en stedelijke waterbeheer. RDM Innovation Dock biedt ruimte voor innovatie door fysieke ruimte, kennis en arbeidskrachten bijeen te brengen waardoor concretisering van duurzaamheid dichterbij komt. Op het RDM-terrein zullen de onderwijsactiviteiten in 2009 van start gaan.

In een op te stellen energievisie wordt de toepasbaarheid van duurzame energieopwekking uit zon, wind, (grond)water en getij onderzocht en de mogelijkheden voor energie-uitwisseling op het RDM-terrein en in Heijplaat. Energie-uitwisseling binnen het RDM-terrein zal naar verwachting CO₂-vermindering opleveren. De inzet is om het dakoppervlak te gebruiken voor het opwekken van zon- en windenergie. Ook in de traditionele havenactiviteiten is energie te besparen. Binnenvaartschepen krijgen in de toekomst beschikking over walstroom. De herinrichting van het RDM-terrein wordt klimaatbestendig door bij de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen rekening te houden met maatregelen voor klimaatadaptatie.

Rijn-Maashaven wordt binnen Stadshavens het voorbeeldgebied voor energieneutrale gebiedsontwikkeling op het grensvlak van haven en stad. In dit compacte stadsgebied staan industrieën en woningbouw dicht bij elkaar. Dat geeft kansen om vraag en aanbod van warmte en energie op elkaar af te stemmen door een energiecascade in te stellen. Hierbij wordt restwarmte opnieuw gebruikt, beginnend bij de grootste warmtevragers en eindigend bij de nieuwe, energiezuinige bebouwing die met weinig warmte toe kan.

Energie uit duurzame bronnen, met name windenergie, kent grote fluctuaties in de productie. In periodes van grote productie is opslag wenselijk. Een waterkrater is daar een interessante optie voor. Dit is een waterbekken dat wordt leeggepompt bij energieoverschot en weer volloopt bij energietekort. De Rijnhaven biedt de mogelijkheid deze innovatieve techniek midden in de stad te laten zien.



Het combineren met leisure-activiteiten, zoals een wildwaterbaan, versterkt het effect. De marktpartijen in Rijn-Maashaven nemen de energieopgave serieus. Dat blijkt uit de bouw van 'Baltimore' op de Wilhelminapier, dat het meest duurzame kantoorgebouw van Nederland moet worden. Ook voor klimaatbestendig bouwen wordt Rijn-Maashaven een showcase.

2. Strategie: Volume & value

1 Deep sea omvat alle scheepvaart tussen oost en west, bijvoorbeeld tussen Rotterdam en China, maar ook Zuid/Noord Amerika en Afrika.

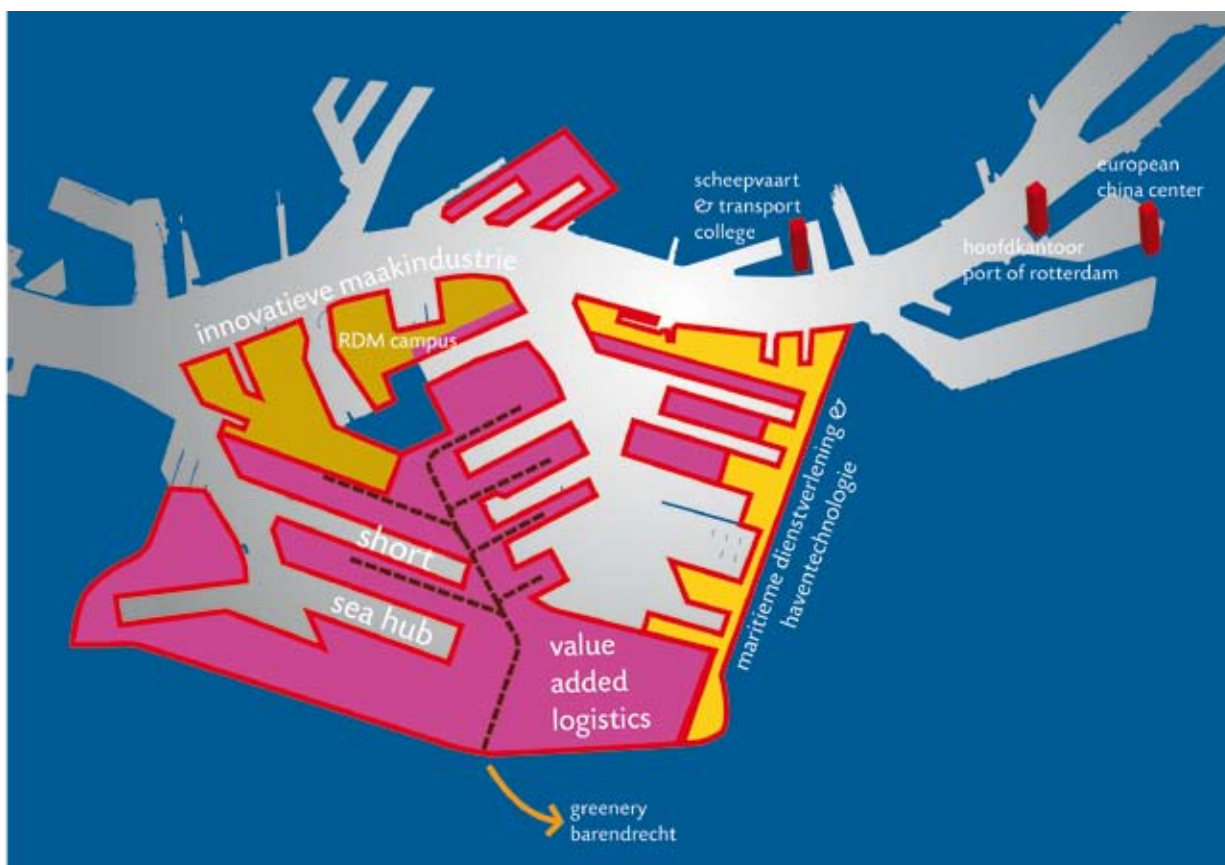
2 Short sea omvat alle kustscheepvaart in Europa, dus tussen Rotterdam en Ierland/Engeland, Scandinavië en de Baltische Staten, maar ook heel Zuid Europa

In Waal-Eemhaven vindt een transformatie plaats van deep sea¹ naar short sea² overslag. Daarbij intensiveren de havenactiviteiten. De overslag van containers verdrievoudt van 1,2 miljoen TEU in 2005 tot 3,5 miljoen TEU in 2030. Het succesvolle fruitcluster steekt over van de Merwehaven naar Waal-Eemhaven. Dat heeft twee voordelen: in de Merwehaven ontstaat ruimte voor woningbouw en aan de zuidzijde van de Waal-Eemhaven ontstaat een fruit- en foodcluster met nieuwe mogelijkheden voor innovatieve logistieke concepten en groei. Distributieactiviteiten intensiveren eveneens. De groei van havenactiviteiten wordt onder meer mogelijk door betere benutting van de bestaande ruimte (herverkavelingen en meerlaagse distributie). De intensivering komt tevens tot stand door toepassing van innovatieve overslagsystemen en versterking van de multimodaliteit (inzet op spoor en binnenvaart, naast wegtransport). Dat is niet alleen gunstig voor de economie, maar ook voor milieu en landschap: op deze manier is te voorkomen dat buiten de stad extra ruimte beschikbaar moet komen voor haven-gerelateerde bedrijvigheid.

Door de verhoogde efficiency en de groeimogelijkheden dalen de kosten voor logistiek, wat maatschappelijke baten oplevert (welvaartseffect). De veranderingen vinden plaats binnen de beschikbare milieuruimte.

De vraag naar distributieruimte dicht bij de stad is groot. Waalhaven Zuidzijde is de beste distributielocatie, ook door de nabijheid van containerterminals en de goede ontsluiting. Grotere distributiebedrijven krijgen een kans door kavels samen te voegen. Uitbreiding van distributieactiviteiten is bovendien mogelijk door innovatief ruimtegebruik, innovatieve logistiek en kennisintensivering. De noordoostzijde van dit gebied wordt verder ontwikkeld voor havengerelateerde kantoren.

Naast de logistieke havenactiviteiten nemen ook de havengerelateerde, kennisintensieve activiteiten



toe. Met name in de Waalhaven-Oostzijde zullen hoogwaardige technische en dienstverlenende maritieme bedrijven een haventechnologie-cluster vormen. Deze drukke straat transformeert over de hele lengte, van Sluisjesdijkpier tot Port City, in een *maritieme boulevard*. Hier verrijzen kantoren afgewisseld met een aantrekkelijke buitenruimte en nieuwe publieke voorzieningen. Dockworks en Port City zijn de voorbodes. Internationaal opererende havenbedrijven vinden hier de geschikte vestigingsplaats voor het hoofdkantoor. Naast de grote namen kunnen pioniers op het gebied van maritieme innovatie hier terecht, bijvoorbeeld in de markante oudere panden. Deze bedrijven brengen de ontwikkeling van nieuwe logistieke en energiezuinige concepten voort. Zij werken daarbij samen met de Climate Campus in Merwe-Vierhavens en de RDM-Campus op het RDM-terrein. Zo wordt Waalhaven nog meer dan nu een broedplaats voor startende ondernemers in de haven.

3. Strategie: Crossing borders

Stad en haven zijn de afgelopen decennia uit elkaar gegroeid, niet alleen fysiek maar ook mentaal. Stadshavens is de plaats om de verbinding opnieuw te leggen. Drukke straten en hekken rond het havengebied vormen nu nog fysieke barrières voor de bewoners van bijv. Schiedam en Delfshaven. Deze oude stadswijken krijgen in *Merwe-Vierhavens* nieuwe entrees naar het buitendijkse gebied en het water, door de in onbruik geraakte emplacementen in 'stad' te veranderen. De eerste aanzet daarvoor vormt het Dakpark. Creatieve pioniers en stedelijke ondernemers op het gebied van *shopping* en *leisure* nemen hun intrek in het culturele erfgoed in de haven. Het publiek kan meer genieten van de verschillende fasen uit de historie van de havens. Ateliers openen regelmatig hun deuren en ook tijdelijke markten op het gebied van voedsel en interieur trekken publiek aan. Enkele kades worden openbaar gebied. De nieuwe maakindustrie die rond de Climate Campus ontstaat, biedt werkgelegenheid voor de omliggende stadswijken. Die wijken bieden op hun beurt weer voorzieningen zoals onderwijs en winkels, die vooral belangrijk zijn als het nieuwe drijvende woonkwartier in de Merwehaven tot ontwikkeling komt.



Ook de omliggende woonwijken rond *Rijn-Maashaven* profiteren van de ontwikkelingen. De bewoners van deze wijken krijgen in de nabije omgeving betere voorzieningen, meer werkgelegenheid en stageplaatsen. Nationale en internationale bedrijven krijgen op die manier ook lokaal betekenis. Het gebouw van de European China Centre (ECC) wordt een landmark, die de positie van Rotterdam als het Chinese centrum van Europa markeert. Het concept omvat kantoren, bedrijfsruimten, showrooms, woningen, winkels, horeca, een hotel en ruimte voor cultuur, recreatie en onderwijs. Bij elkaar ontstaat

hier bijna honderdduizend vierkante meter aan gemengde functies. Katendrecht ontwikkelt zich nu al als een succesvol woongebied. De SS Rotterdam biedt stageplaatsen voor jongeren uit de buurt. De graansilo bij metrostation Maashaven heeft als Creative Factory een tweede leven gekregen.

Hoogwaardige industrie kan lokaal meer betekenis krijgen door werk- en stageplaatsen te creëren en te investeren in een goede ruimtelijke inpassing. In Rijn-Maashaven komen op en aan het water culturele voorzieningen en sportaccommodaties, die verschillende doelgroepen aantrekken. Fysieke verbindingen zijn van belang om de voorzieningen bereikbaar te maken voor de omgeving. Dat vraagt om nieuwe bruggen over de Rijnhaven en de Maashaven. Vooral voor bewoners van Charlois vormen die een voorwaarde om te kunnen profiteren van de voorzieningen en de werkgelegenheid in het gebied.

Aan de oostzijde van de *Waal-Eemhaven* vormt de maritieme boulevard een geleidelijke overgang naar de achtergelegen woonwijken. Aan deze boulevard zijn zowel stukgoedbedrijven als bedrijven in de maritieme technologie gevestigd. Inwoners van de wijken Oud-Charlois, Wielewaal en Pendrecht krijgen via wandel- en fietsroutes beter toegang tot dit deel van de havens. Een brug bij pier 3 zorgt voor verbinding met het Zuiderpark en de groenstructuur van Rotterdam Zuid. De bewoners profiteren ook van de nieuwe werkgelegenheid, de betere voorzieningen en de horeca in Waalhaven Oost. Andersom profiteren de bedrijven van het aanbod van personeel in de nabije omgeving. Vooral het uitzichtspunt op pier 3 en de bijbehorende recreatieve voorzieningen en horeca zijn interessant voor omwonenden, werknemers van de kantoren én de binnenvaartschippers.

De kantoren die al in ontwikkeling zijn in Port City staan op een aantrekkelijke openbare ruimte met voorzieningen (horeca), waar bezoekers genieten van het uitzicht over de hele Waalhaven. Het Parmentierplein wordt een aangenaam groen plein met voorzieningen voor werknemers uit Waalhaven Zuid. De upgradering van de Waalhaven-Oostzijde leidt tot een goed niveau van sociale veiligheid. Parkmanagement levert daar een belangrijke bijdrage aan.

Het dorp Heijplaat en het *RDM-terrein* vormen door hun gezamenlijke geschiedenis een tweeenheid. Toch is het RDM-terrein moeilijk toegankelijk voor bewoners van Heijplaat. Nieuwe verbindingroutes van het dorp naar de havens en het Quarantainerrein brengen daar verandering in. De verbindingen worden zo gekozen dat lange zichtlijnen naar het water ontstaan. Kades worden openbaar toegankelijk en krijgen een bijzonder verblijfsklimaat met de vestiging van horeca en andere voorzieningen. Gebouwen met cultuurhistorische waarde komen na een opknapbeurt beschikbaar voor nieuwe

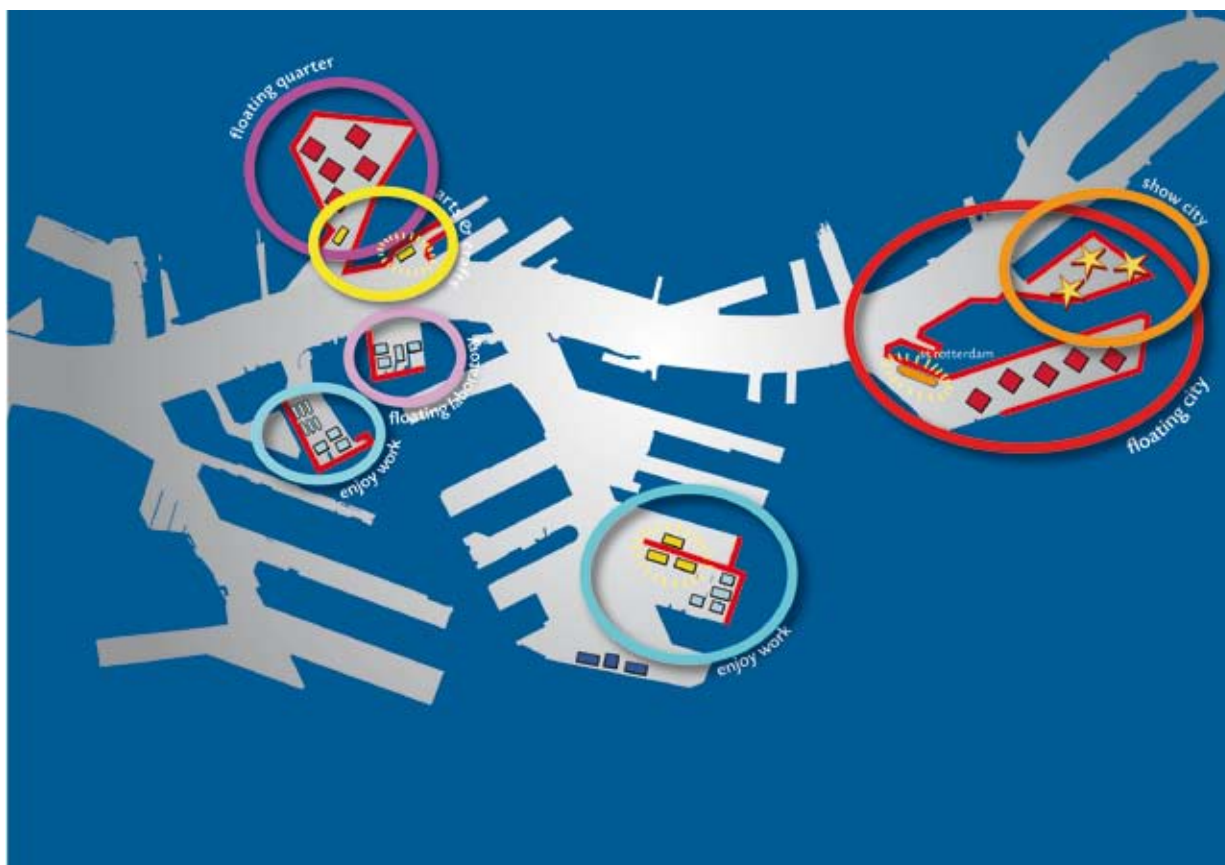


functies en krijgen deels een openbare bestemming. Objecten die aan het havenverleden herinneren, zoals bolders, steigers en palen, houden een plaats in de nieuwe inrichting. In de Dokhaven is plaats voor verblijfsrecreatie. Met deze veranderingen wordt het RDM-terrein een aantrekkelijk uitloophetgebied voor de bewoners van Heijplaat. Ook bewoners van Rotterdam kunnen hiervan profiteren, mede door de directe waterverbinding van het RDM-terrein met het stadscentrum. In de toekomst zullen ook de bewoners van de nieuwe drijvende woonwijk in de Merwe-Vierhavens direct aan de overkant van het RDM-terrein profiteren van dit aantrekkelijke gebied, dankzij de aansluiting op het waternet.

In de directe omgeving van het dorp neemt de werkgelegenheid toe door de jachtbouw en de leerwerkplaatsen. Nieuwe werknemers en studenten op het RDM-terrein zullen gebruik maken van de huidige en nieuwe voorzieningen in het dorp en op RDM-terrein. Dat geeft een impuls aan de economische vitaliteit van Heijplaat.

4. Strategie: Floating communities

Rotterdam kan zich in een aantal Stadshavens onderscheiden met buitendijkse waterwoningen op getijdenwater. Recent onderzoek toont de marktpotentie van dit woonmilieu aan. Deze bijzondere leefomgeving kan hoogopgeleide groepen verleiden in Rotterdam te blijven en nieuwe groepen van buiten aantrekken. Juist die groepen zijn belangrijk voor vernieuwing van de Rotterdamse economie. Ook voor omwonenden is drijvende bebouwing aantrekkelijk: wonen *aan* het water is leuker als er *op* het water wat gebeurt. Drijvende bebouwing trekt bovendien levendigheid aan. Hier komen pioniers op af die zich willen onderscheiden van de massa, mensen die komen eten, sporten of slapen op een drijvende voorziening en bedrijven die zich vestigen op een drijvend werkeiland. Zo vormt drijvende bebouwing een aanjager voor de gebiedsontwikkeling. Daarnaast heeft Rotterdam het wateroppervlak simpelweg nodig om voldoende woningen in rustig stedelijk milieu een plaats te kunnen geven. Een bijkomend groot voordeel van drijvend bouwen is de flexibiliteit: als een drijvende voorziening niet langer bij de omgeving past, kan deze eenvoudig worden verplaatst naar een andere locatie. De eerste floating community ligt sinds kort aan de kade van de Maashaven: de SS Rotterdam combineert congresfaciliteiten met leisure en horeca.



In samenhang met de ontwikkeling van de Rotterdam Climate Campus zullen in *Merwe-Vierhavens* drijvende woningen en werklocaties worden gebouwd. Hiermee wordt een aantrekkelijke woon- en werkomgeving gecreëerd voor de pioniers en kenniswerkers, die door de Campus worden aangetrokken. Uiteraard zullen de innovaties van de Campus direct worden toegepast op de inrichting en constructie van deze drijvende gemeenschappen.

Rijnhaven en *Maashaven* hebben ieder een eigen karakter met bijpassende kansen voor drijvend bouwen. De Rijnhaven krijgt de uitstraling van een arena doordat rondom het grote waterbekken dichte bebouwing verrijst: dit is *Show City*. Het water vormt het decor van allerhande evenementen en drijvende stedelijke voorzieningen, zoals horeca, een drijvend park, een drijvend zwembad, drijvende sportaccommodaties of een drijvende opera. In de Maashaven kan een *Floating City* tot ontwikkeling komen, een complete drijvende woonwijk op een voor Nederland ongekende schaal. Op deze schaal bouwen op getijdenwater is alleen mogelijk met innovatieve bouwwijzen. De *Floating City* wordt zo lang mogelijk gecombineerd met de al aanwezige *floating community*, die gevormd wordt door de binnenvaartschepen. Een nog te verrichten studie moet uitwijzen hoe deze combinatie te realiseren is.

Kenmerkend voor de *Waalhaven* is het uitgestrekte wateroppervlak met drijvende kranen en schepen die af en aan varen. Dit karakter wordt versterkt met drijvende programma's in het bekken tussen pier 3 en 4, bijvoorbeeld in de vorm van kantoren of voorzieningen. De gebouwen zijn niet alleen klimaatvriendelijk maar ook bestand tegen klimaatveranderingen. Ze geven de maritieme dienstverlening in het havengebied een innovatieve uitstraling en bieden een uitdagende werkomgeving.

5. Strategie: Sustainable mobility

De doelstelling van duurzame mobiliteit is ambitieus: inzet is dat de automobiliteit met de helft vermindert, ondanks de toenemende onderwijsactiviteiten en bedrijvigheid. Water als dragende infrastructuur is een kracht die het gebied van nature heeft en dit wordt ten volle benut. In 2015 biedt een volwassen waternetwerk verbindingen naar Dordrecht, Vijfsluizen, Pernis, Rozenburg en Maassluis. Ook het gebruik van andere vormen van openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Fietzers en voetgangers krijgen betere verbindingen met de omgeving en de opstapplaatsen van de waterbus. Routes voor langzaam verkeer sluiten aan op het waternet.

De komende jaren wordt ook duidelijk of binnen het plangebied van Stadshavens een nieuwe oeververbinding voor tram, auto, en/of langzaam verkeer kansrijk is. Daarmee komt een snellere verbinding tussen Merwe-Vierhavens en de linker Maasoever tot stand. Om een échte *modal shift* tot stand te brengen, moeten ondernemers intensief samenwerken en afspraken maken over het beperken van de automobiliteit door middel van mobiliteitsmanagement. De goederen vervoersstromen zullen worden geoptimaliseerd en het goederen transport over weg zal worden ingeperkt worden ten gunste van spoor- en watertransport. Om een verandering in het bereikbaarheidsgedrag te bevorderen zal Stadshavens gebruik maken van de bijzondere positie die het gebied fysiek en mentaal heeft. Vernieuwend, innovatief en proeftuin zijn de sleutelbegrippen en daarmee worden initiatiefnemers gestimuleerd om ook op deze manier naar hun bereikbaarheid te kijken.

De stapsgewijze metamorfose van *Merwe-Vierhavens* vraagt om flexibele verbindingen. Water is de ideale drager voor flexibel en duurzaam vervoer. De kennisuitwisseling tussen de Climate Campus, de RDM Campus en de technologische bedrijvigheid rond de Waalhaven wordt gestimuleerd door fijnmazige vervoersnetwerken over water. Vanaf het land is Marconiplein een belangrijke entree. Een grondige *facelift* maakt deze verkeersknoop ook voor voetgangers en fietsers aantrekkelijk. Het metrostation Marconiplein krijgt een nieuwe uitgang in het buitendijkse gebied. Bruggen maken het gemakkelijk om van de ene pier op de andere te komen. Nieuwe routes voor langzaam verkeer versterken de relatie tussen de achterliggende stadswijken en het vervoer over het water.

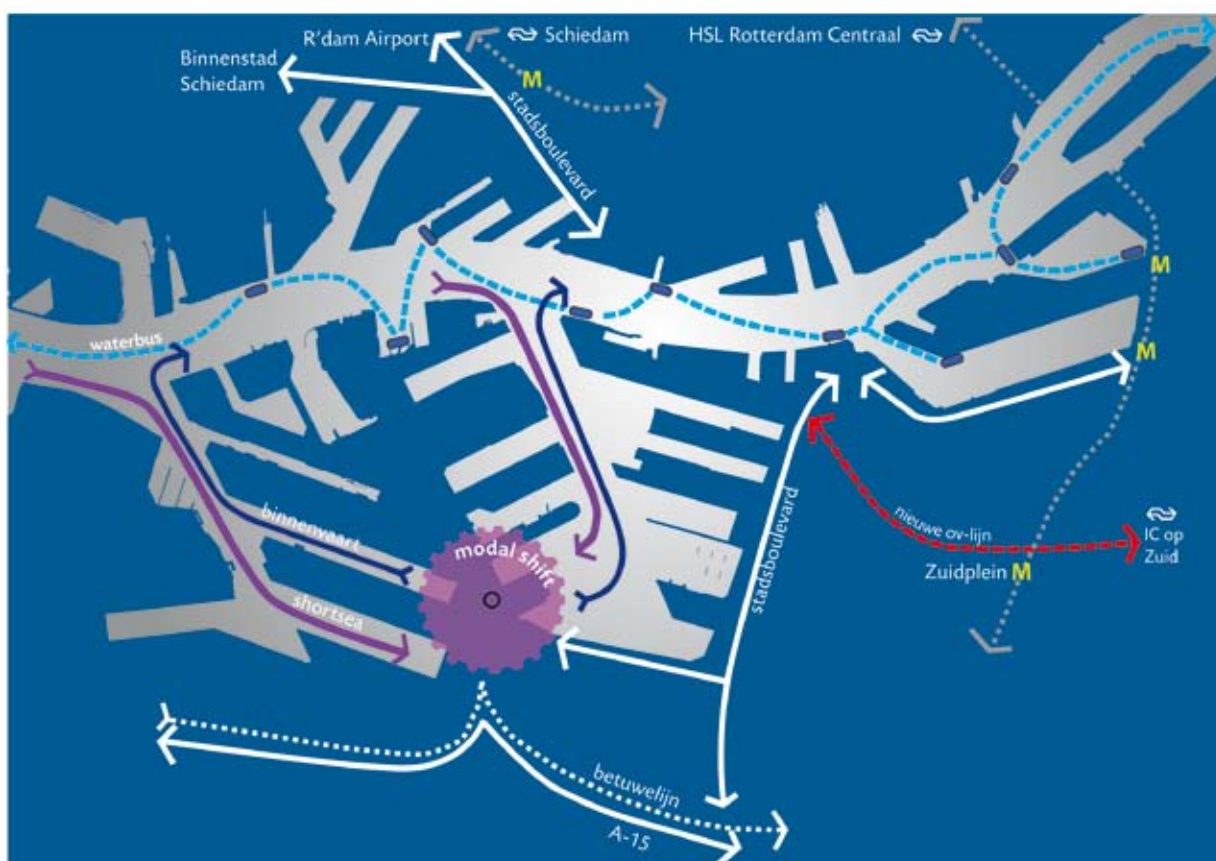
Waal-Eemhaven wordt beter bereikbaar voor vervoer over de weg en het spoor, de binnenvaart en het openbaar vervoer. In de haven komen verschillende opstapplaatsen voor de waterbus. Daar profiteren niet alleen de werknemers in de havens van, maar ook de bewoners van de aangrenzende stadswijk en de studenten uit Rotterdam. De verbindingen sluiten aan op het uitgebreide netwerk van waterbussen en watertaxi's en het openbaar vervoer over land. Fietzers en voetgangers krijgen meer verbindingen die ook aantrekkelijk zijn voor recreatief gebruik. Optimalisatie van vervoersstromen leidt niet alleen tot vlotter vervoer, maar ook tot minder kilometers en daarmee tot minder vervuiling. Het wegvervoer vermindert ten gunste van vervoer over spoor en water. Daardoor nemen de emissies af en vermindert de

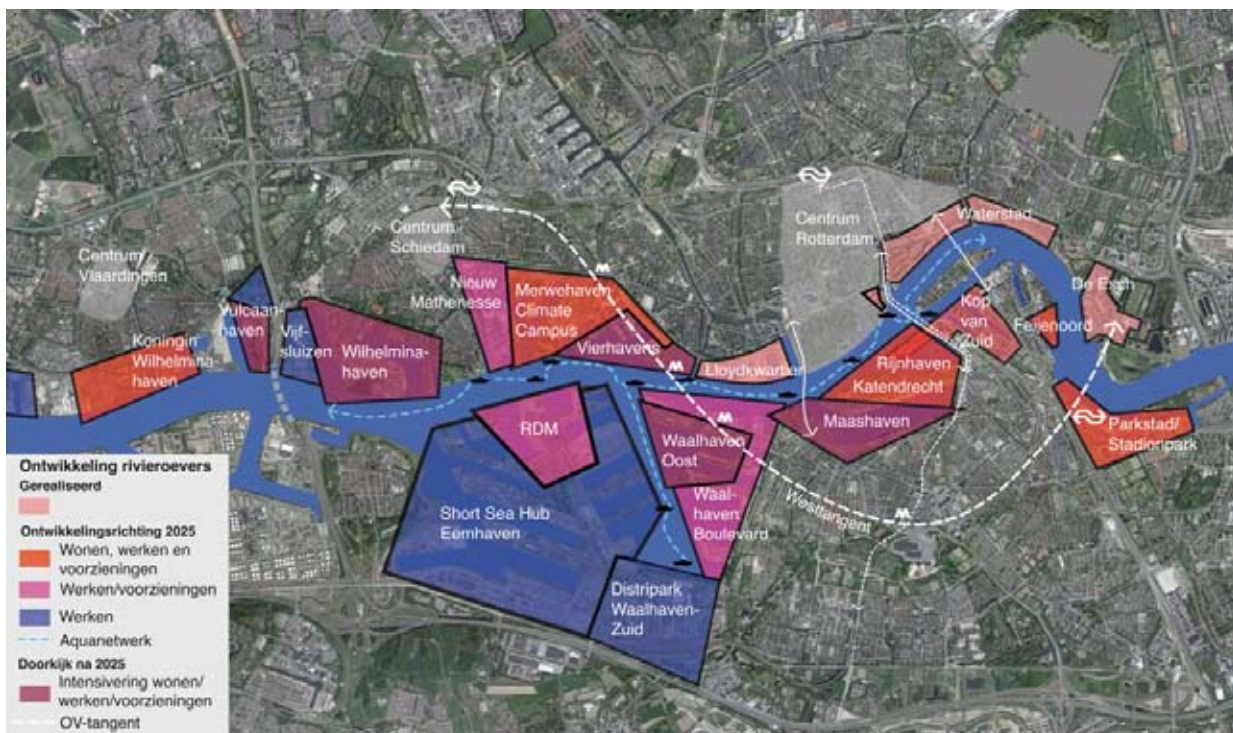
congestie op de wegen. Binnenvaart biedt nu al een goed alternatief voor vervoer over de weg. Een nieuwe generatie duurzame binnenvaartschepen maakt verdere intensivering van de binnenvaart mogelijk zonder dat de luchtkwaliteit rond de rivier daaronder hoeft te leiden. Het Havenbedrijf maakt over de te behalen *modal shift* ambitieuze afspraken met containerbedrijven en empty depots. Aansluiting zal worden gezocht bij de onlangs opgerichte verkeersonderneming. Het projectbureau Fresh Corridor is actief om het vervoer van groenten en fruit via de binnenvaart op gang te brengen tussen het Rotterdams havengebied, Venlo, Vlissingen, Fruitpact Betuwe en Antwerpen. Om er voor te zorgen dat het vervoer over de weg schoner wordt, wordt een milieuzone ingesteld. Binnen de milieuzone zijn alleen stille en schone vrachtwagens welkom.

Rijn-Maashaven heeft nu al drie metrohaltes. Door de nieuwe ontwikkelingen in het gebied zullen die meer passagiers trekken. In aanvulling hierop komen nieuwe verbindingen over het water, die direct kunnen aantakken op deze metrohaltes en die de koppen van de pieren beter bereikbaar maken. De bruggen over de Maashaven en de Rijnhaven maken het gebied goed toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

Sinds mei 2008 is een waterbus in de vaart tussen het RDM-terrein en de Willemskade, als eerste verbinding in het beoogde 'aquanet' van Stadshavens. Mede met het oog op de onderwijsactiviteiten op de RDM-campus die in 2009 van start gaan, is hiermee de toegankelijkheid van Heijplaat vanuit het centrum Rotterdam sterk verbeterd, met een grote vermindering in reistijd ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten. Ook forensen en de bewoners van Heijplaat kunnen uiteraard gebruik maken van deze nieuwe verbinding.

Een extra ontsluiting van het RDM-terrein voor autovervoer wordt in de toekomst niet uitgesloten.





III De vier deelgebieden: ontwikkelingsrichting

Voor het accommoderen van de blijvende vraag naar ruimte kiest de regio Rotterdam ook voor de lange termijn voor intensivering van bestaand stedelijk gebied, zowel voor wonen en stedelijke economie als voor havenactiviteiten. Het sparen van het buitengebied, het vitaal houden van de stad, het optimaal gebruik maken van bestaande infrastructuur en de kansen voor de synergie tussen ruimtelijke intensivering en economische vernieuwing zijn hiervoor de belangrijkste redenen. Binnen de regio bieden de rivieroevers de grootste mogelijkheden. Deze gebieden behoren als gevolg van de veranderingen in het functioneren van het haven-industrieel complex tot de meest dynamische gebieden van de regio. Dat biedt kansen voor herontwikkeling, waarbij zowel sprake is van een stevige intensivering (meer woningen, meer arbeidsplaatsen, meer verdiende euro's per vierkante meter) en kwaliteitsverbetering als ook een economische vernieuwing. De afgelopen decennia lag het accent in deze ontwikkeling vooral op het wonen en ander stedelijk programma. Voorbeelden binnen Rotterdam zijn de Kop van Zuid en het Lloydkwartier.

Stadshavens, de komende generatie transformatiegebieden binnen Rotterdam, laten dankzij vernieuwingen in de haven en stedelijke economie een gevarieerder beeld zien. In de Rijn-Maashaven blijft ruimte voor stedelijke industrie, die op het gebied van energie een symbiotische relatie aangaat met nieuwe woningbouw. In Merwe-Vierhavens gaat het om een mix van wonen en stedelijke economie. De Waalhaven en RDM bieden de mogelijkheid om de haven economie te combineren met een programma dat zowel op de haven als de stad is georiënteerd, waaronder onderwijs, maakindustrie en maritieme dienstverlening. De Eemhaven ondergaat dankzij de groei van de short sea en de inzet van nieuwe logistieke systemen, een forse intensivering van de containeroverslag.

Na 2025 gaat de intensivering van Stadshavens verder. Hiervoor liggen vooral kansen in de Vierhavens en de oostzijde van de Waalhaven. Afhankelijk van de ontwikkelingen in de markt kan dit gaan om wonen, werken en stedelijke voorzieningen. Voor Waalhaven-oost is woningbouw alleen mogelijk als dat geen beperkingen oplevert voor het functioneren van de Waal- en de Eemhaven als havengebied. Een intensivering van Vierhavens en de oostzijde van de Waalhaven vergroot het draagvlak voor een oeververbinding, die wat betreft OV onderdeel uitmaakt van de westtangent, een mogelijke nieuwe OV-verbinding tussen een toekomstig IC-station op zuid, Zuidplein, Marconiplein en Schiedam. De ontwikkeling van Stadshavens krijg een vervolg als ook de potenties van de rivieroevers van Schiedam en Vlaardingen ten volle worden benut.

Deelgebied Rijn-Maashaven: showcase van deltatechnologie

Rijn-Maashaven wordt de showcase van innovatieve deltatechnologie. Klimaatbestendige en energiezuinige gebouwen vormen hier een attractie voor Rotterdammers en toeristen. Het succes van de Kop van Zuid en Katendrecht krijgt een vervolg met nieuwe hoogwaardige stedelijke milieus langs de kades en op het water.

Rond de Rijnhaven verrijzen compacte wooncomplexen en kantoren, die het grote waterbekken de uitstraling van een arena geven. Het water zelf wordt daarmee een aantrekkelijk podium voor grote Rotterdamse evenementen: *Show City*. In de Maashaven kan op organische wijze een *Floating City* ontstaan, een drijvende woonwijk met bijzondere huizen die zelf energie opwekken uit de getijdenbeweging. De *Floating City* wordt zo lang mogelijk gecombineerd met de al aanwezige *floating community*, die gevormd wordt door de binnenvaartschepen. Een nog te verrichten studie moet uitwijzen hoe deze combinatie te realiseren is. Bedrijven worden zo ingepast of 'ingepakt' dat ze geen overlast geven voor aantrekkelijke leefmilieus in de directe omgeving. In tegendeel: de restwarmte van de bedrijven voorziet de woningen en kantoren via een energiecascade van warmte. De moderne levendigheid in Rijn-Maashaven straalt af op de herstructureringswijken in de nabijheid.

Binnen het gebied ontstaat de volgende ordening:

- Katendrecht: mix van nieuwe woonmilieus, stedelijke voorzieningen en kantoren
- Rijnhaven: moderne stedelijke voorzieningen op en rond het water
- Maashaven: anders dan bij de Rijnhaven zullen gemeente en havenbedrijf gezamenlijke een studie uitvoeren naar de mogelijkheden en condities waaronder de gewenste verstedelijking in de Maashaven zich verhoudt tot de ontwikkelingen ten aanzien van de binnenvaart. Deze studie zal in 2009 zijn afgerond. Op basis van deze studie wordt een gezamenlijke ontwikkelstrategie gekozen.

Een drietal concrete projecten tot 2015 zetten de toon: Katendrecht, Rondje Rijnhaven en voorinvesteringen in de Maashaven. In de decennia na 2015 voltrekt de metamorfose zich in het hele gebied, waarbij na 2025 ook op de zuidzijde van de Maashaven een mix van stedelijke industrie en woningbouw ontstaat. Sturend voor de fasering zijn de milieucontouren rond de bestaande bedrijven, de combinatiemogelijkheden van binnenvaart met drijvend programma en de ontwikkelingen in het VIP-gebied Woonmilieu Kop van Zuid.



Deelgebied Waal-Eemhaven: de short sea hub van Europa

Van de vier deelgebieden behoudt Waal-Eemhaven het meeste het karakter van de haven. De Eemhaven zal transformeren van deep sea naar short sea en profileert zich als de belangrijkste short sea hub van Europa. Short sea speelt een sterke rol bij de bestrijding van het infarct op het Nederlandse en Europese wegennet en de stimulering ervan is onderdeel van het actieve beleid waarmee het Ministerie van Verkeer & Waterstaat Nederland bereikbaar wil houden.

In Waalhaven Zuid ontstaat een geavanceerd distributiekamp. Waalhaven Oost transformeert in een "maritieme boulevard". Daar verrijzen kantoren voor maritieme diensten en technologische bedrijven, met een inspirerend uitzicht op het werkterrein.

Stukgoedterminals in de Waalhaven moderniseren, zodat ze de concurrentieslag met Antwerpen weer volop aan kunnen. Het verrommelde havenbeeld verandert in het beeld van een moderne haven. De omliggende woonwijken Oud-Charlois, Wielewaal en Pendrecht krijgen beter toegang tot de indrukwekkende havenfronten van Waal-Eemhaven, via verbeterd openbaar vervoer (ook over water) en nieuwe wandel- en fietsroutes. De wijk profiteert van het voorzieningenniveau en het aanbod van hoogwaardige werkgelegenheid in de directe omgeving.

Waal-Eemhaven ontwikkelt zich in fasen tot een moderne, duurzame haven. Op korte termijn zetten koploperbedrijven de trend. Op langere termijn komt de ruimte voor daadwerkelijke herordening beschikbaar. Investerings in infrastructuur en openbare ruimte faciliteren het proces. In Waal-Eemhaven ontstaat de volgende nieuwe ordening van functies:

- Eemhaven-Waalhaven West: shortsea containeroverslag. Ook het fruit afkomstig uit de Merwehaven moet in dit gebied een plek vinden;
- Waalhaven Oost en Sluisjesdijk: stukgoedoverslag, kantoren en havengerelateerde kennisintensieve bedrijvigheid (Waalhavenboulevard).
- Waalhaven Zuid: een nieuwe generatie distributiebedrijven in het westelijk deel; kantoren en kleinschalige bedrijvigheid in het verlengde van de Waalhavenboulevard.

Op korte termijn (tot 2015) komt er meer kennisintensieve bedrijvigheid en havengerelateerde dienstverlening in het plangebied. De stukgoed sector wordt gemoderniseerd. Verouderd vastgoed wordt aangepakt en er worden nieuwe drijvende kantoren gebouwd. In de terminals worden nieuwe logistieke concepten geïntroduceerd en wordt er gewerkt aan modal shift. Verder staat fase 1 in het teken van het klaarmaken van de Eemhaven voor de komst van het groente- en fruitcluster uit de Merwehaven. Vervoersstromen worden geoptimaliseerd door nieuwe wegaansluitingen en beter openbaar vervoer. Last but not least: de sociale veiligheid wordt verbeterd en er komen aantrekkelijke recreatieve routes en voorzieningen voor omwonenden, werknemers en bezoekers. Ook in de Waal-Eemhaven zetten in de



periode tot 2015 een drietal concrete projecten de toon: entree Sluisjesdijk, Waalhavenboulevard-zuid en de short sea hub in de Eemhaven.

Tussen 2015 en 2025 wordt shortsea containeroverslag en fruit- en groenteoverslag geconcentreerd in Eemhaven en Waalhaven West. Terminals worden ruimte-efficiënt ingericht en geschikt gemaakt voor multimodaal vervoer en er komt een snelle goederenverbinding naar de veiling van Barendrecht. Op het bedrijventerrein Waalhaven Zuid komt de nieuwe generatie distributiebedrijven verder tot ontwikkeling. Er wordt geïnvesteerd in duurzame energiebronnen.

Na 2025 worden ruimtelijke en sociaal economische bindingen tussen stad en haven verder versterkt op het vlak van recreatie, infrastructuur en werkgelegenheid. Publieke en private partijen dragen bij aan klimaatbestendigheid en duurzaamheid. Beperken van energiegebruik, gebruik van schone energie en optimaliseren van verkeer- en vervoerstromen zijn de belangrijkste opgaven. Verdere intensivering van met name de oostzijde van de Waalhaven behoort in deze fase tot de mogelijkheden. Afhankelijk van de ontwikkelingen in de markt kan dit gaan om wonen, werken en stedelijke voorzieningen. Voor Waalhaven-oost is woningbouw alleen mogelijk als dat geen beperkingen oplevert voor het functioneren van de Waal- en de Eemhaven als havengebied. Een intensivering van Vierhavens op de noordoever en de oostzijde van de Waalhaven vergroot het draagvlak voor een oeververbinding, die wat betreft OV onderdeel uitmaakt van de westtangent, een mogelijke nieuwe OV-verbinding tussen een toekomstig IC-station op zuid, Zuidplein, Marconiplein en Schiedam.

Deelgebied RDM-terrein: research, design & manufacturing

Het terrein van de voormalige Rotterdamse Droogdok Maatschappij is en blijft een gebied van contrasten. Indrukwekkende havenactiviteiten, innovatieve bedrijven, onderwijsinstellingen en een sfeervol dorp bestaan naast elkaar en versterken elkaars identiteit. Vakmanschap is het woord dat alle activiteiten verbindt. Het onderwijs en de innovatieve bedrijvigheid ondersteunen de havenactiviteiten. Het dorp, ooit gebouwd voor werknemers van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij, krijgt opnieuw verbinding met de havens en profiteert van de hernieuwde levendigheid. De afkorting RDM staat vanaf nu voor Research, Design and Manufacturing.

Anders dan in de andere stadshavens kan de metamorfose van het RDM-terrein zich al op korte termijn voltrekken. Een groot deel van het terrein is gereed voor nieuwe vormen van gebruik. Het RDM-terrein wordt al in de komende jaren een levendig gebied waar onderwijs, kennisintensieve bedrijvigheid, conventionele havenactiviteiten, recreatie en de aangrenzende woonfunctie vanzelfsprekend in elkaar overgaan. Binnen het gebied ontstaat de volgende ordening:



- Oostelijk deel van het RDM-terrein: stukgoedoverslag en maritieme (maak)industrie
- Westelijk deel van het RDM-terrein: onderwijscluster RDM Campus, innovatieve bedrijven rondom het bijzondere Dokhaven ensemble, innovatieve scheepsbouw op het meest westelijke deel van het RDM-terrein
- Heijsehaven: binnenvaart en recreatie langs de waterkant, ligplaatsen voor jachten in afbouw- en testfase
- Quarantaineterrein: creatieve bedrijvigheid in een parkachtige omgeving

De metamorfose van het RDM-terrein zal een positieve uitstraling op de omgeving hebben. Daardoor kan de metamorfose van de Merwe-Vierhavens, aan de overkant van de Nieuwe Maas, in een versnelling raken. Dat is te stimuleren met de plannen voor de ontsluiting van het RDM-terrein, bijvoorbeeld door een waterbusverbinding tussen de twee gebieden op te nemen.

Deelgebied Merwe-Vierhavens: pionieren aan de Maas

Merwe-Vierhavens ontwikkelt zich tot internationale proeftuin voor innovatieve energievoorziening en watermanagement. Aanjager wordt de Climate Campus, een ambitieus samenwerkingsverband van wetenschap, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

Het woon-werkverkeer vindt plaats over het water of via duurzame vervoersvormen over het land. In de haven is genoeg ruimte om te experimenteren met nieuwe concepten. Ook andere pioniers, zoals kunstenaars en ondernemers in de maakindustrie, voelen zich aangetrokken door het inspirerende leefklimaat van Merwe-Vierhavens en richten hier hun atelier of werkplaats in. Koplopers gaan zelfs wonen in deze ruige, stoere omgeving, bijvoorbeeld in CO₂-neutrale, drijvende woningen. Op termijn komt zo een complete drijvende woonwijk tot stand. De metamorfose van de havens straalt uit op Delfshaven en Schiedam: de bewoners van de achterliggende woonwijken vinden meer werkgelegenheid in de omgeving en krijgen er aantrekkelijke stadsfronten bij. Het eindbeeld voor Merwe-Vierhavens is een levendig buitendijks gebied, waar kennis en kunde op het gebied van energietransitie en watermanagement centraal staan. Wetenschap, technologie, maakindustrie en creatieve bedrijvigheid versterken elkaar. De voormalige havenbekkens vormen een proeftuin voor nieuwe vormen van energieopwekking en drijvend bouwen. Op de grens van land en water komt een complete drijvende woonwijk tot ontwikkeling. Bewoners van omringende stadswijken komen werken, winkelen en uitgaan.

In de periode tot 2015 zetten een viertal ontwikkelingen de transformatie in gang. De projecten die hiervoor geselecteerd zijn hebben een publieksaantrekkelijk karakter, dragen bij aan een positief imago van het gebied en geven een innovatieve uitstraling. Het gaat om de ontwikkeling van het Dakpark, de omgeving van de Keilehaven, de Marconifreezone en de Climate Campus.

Ook na 2015 zullen havenactiviteiten nog geruime tijd het beeld domineren. Het sappencuster in de Vierhavens blijft gehandhaafd tot na 2025, de fruithavens zullen al eerder de oversteek naar de Waal-Eemhaven maken. Het gebied ondergaat stap voor stap een metamorfose, vanaf het land én vanaf het water, vanuit Rotterdam én vanuit Schiedam. Creatieve pioniers, ondernemers en ontwikkelaars tonen nu al interesse voor het gebied. Waar ruimte vrijkomt, nemen zij hun intrek. De metamorfose raakt in een stroomversnelling als de havenactiviteiten op termijn geheel zijn weggetrokken en ook het Vierhavensgebied een transformatie naar gemengd stedelijk gebied ondergaat. Een intensivering van Vierhavens op de noordoever vergroot het draagvlak voor een oeververbinding, die wat betreft OV onderdeel uitmaakt van de westtangent, een mogelijke nieuwe OV-verbinding tussen een toekomstig IC-station op zuid, Zuidplein, Marconiplein en Schiedam.

Het huidige gebruik, de eigendomsverhoudingen, lopende contracten, marktomstandigheden en milieupgaven vormen een complex geheel, dat in belangrijke mate leidend is bij de fasering en invulling van de transitie. De sanering van de bodem is in de verschillende fasen van de transformatie een belangrijk aandachtspunt. Alle bodemverontreiniging moet in 2030 beheersbaar zijn. Dit betekent dat de vervuilde locaties geschikt moeten zijn voor het gewenste gebruik en dat verspreiding van verontreinigingen in bijvoorbeeld het grondwater moet worden voorkomen. Een deel van de haventerreinen is ernstig verontreinigd, met name het terrein van de voormalige gasfabriek Keilehaven. Met het ministerie van VROM is afgesproken dat de sanering mag wachten op herontwikkeling, maar uiterlijk in 2030 gestart moet zijn. Vanaf 2015 moeten de milieurisico's voor de huidige functies bovendien beheerst zijn. De gemeente zet in op combinatie van sanering en planontwikkeling om daarmee kostenvoordelen te behalen.

IV Uitvoeringsprogramma tot 2015

Tot 2015 zet een veertiental projecten de toon. Voor een deel betreft het de voortzetting van huidige projecten in uitvoering, voor een deel gaat het om nieuwe projecten. In beide gevallen zijn het projecten die de bewijsvoering leveren van de kansrijkheid van de vijf strategieën. Tabel, kaartbeeld en onderstaande beschrijving van de veertien projecten vormen een samenhangend pakket aan investeringen. Op pagina 10 is een overzicht van het programma voor de perioden tot 2015, 2015-2025 en 2025-2040 opgenomen. Het Uitvoeringsprogramma 2007 – 2015 is ambitieus. In 2015 moet een stevige start zijn gemaakt met de realisatie van het programma dat tot ca 2040 door loopt. Circa 35 hectare aan bedrijventerrein wordt opgeleverd, deels door herontwikkeling (70%) en deels door herstructurering (30%). Het vastgoedprogramma omvat circa 375.000 m² bruto vloeroppervlak voor kantoren en bedrijven, detailhandel en horeca, creatieve bedrijvigheid en leisure, onderwijs en maatschappelijke voorzieningen. Ongeveer 3.500 extra werknemers zullen in het gebied aan de slag kunnen. De bouw van 2.150 woningen voegt 4.000 nieuwe bewoners toe aan het gebied. De geplande leisure voorzieningen trekken tussen de 100.000 en 150.000 bezoekers per jaar. Voor de werkers, bewoners en bezoekers wordt 250.000 m² openbare buitenruimte opnieuw ingericht, waarvan een groot deel langs de havenkades.

Met de realisatie van de projecten is een publieke investering van ruim 710 miljoen euro gemoeid. Van deze investering zijn al 340 miljoen euro gedekt en moeten nog 370 miljoen euro gefinancierd worden. De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam NV hebben de steun van andere overheden nodig om in dit nog ongedekte deel te voorzien. In het kader van de Nota Ruimte gelden wordt aan het Rijk voor de hieronder omschreven projecten een bijdrage gevraagd van in totaal 101,7 miljoen euro.

1 *Katendrecht*

De huidige, succesvolle ontwikkeling van woningen voor middeninkomens op Katendrecht krijgt een vervolg door de bouw van 1700 woningen, variërend van hoogstedelijk wonen bij de entree van het schiereiland, tot luwere woonvormen richting de Nieuwe Maas. De komst van de SS Rotterdam als congruïcentrum met leisure en horeca op de kop van Katendrecht is een feit en geeft een impuls aan het imago van het gebied. Deze attractie zorgt er samen met scholen, winkels en restaurants bij de entree van het gebied voor dat Katendrecht een levendig onderdeel wordt van de stad. Ten behoeve van deze ontwikkelingen wordt geïnvesteerd in het opknappen van de kaden en de openbare ruimte rond het metrostation. Katendrecht is een van de belangrijkste Rotterdamse projecten die de middenklasse bindt aan de stad.

2 *Rondje Rijnhaven*

De verandering van de Rijnhaven is al van start gegaan met de eerste projecten behorend bij de Kop van Zuid. Tot 2015 ligt het accent op het voltooiën van deze ingezette koers. Het water in de Rijnhaven is het goud van het gebied. Het waterbekken zelf vormt een podium voor grote Rotterdamse evenementen. Op het water komen daarom geen verblijfsfuncties, maar publiekstrekkers zoals een drijvend podium of een jachthaven. Bebouwing aan de rand van Rijnhaven voegt een interessant programma toe in de vorm van retail, wonen en het European China Center. Met de recente ondertekening van de contracten is gestart met de ontwikkeling van het European China center tot een Europese ontmoetingsplek voor Chinese bedrijven, ondernemers en de Chinese gemeenschap. Daarmee wordt de Rotterdamse positie als bruggenhoofd tussen China en Europa verstevigd. Het plan omvat detailhandel, horeca, kantoren, hotel en congresaccommodatie – een totaalprogramma van meer dan 35.000 m². Een tweede trekker vormt het House of Design, onderdeel van het project Scharnier (totaal 27.000 m²), met winkels en galeries van Rotterdamse ontwerpers, *flagshipstores* van bijvoorbeeld Alessi of Iittala, tentoonstellingen en evenementen. Herinrichting van de kades en de nieuwe Rijnhavenbrug, een langzaamverkeersbrug, tussen de Wilhelminapier en Katendrecht completeren het 'Rondje Rijnhaven'.

3 *Voorinvesteringen Maashaven*

Voor 2010 start de verkenning naar de wijze waarop drijvend programma en ligplaatsen voor de binnenvaart te combineren zijn. Daarnaast wordt verkend onder welke voorwaarden een innovatief, drijvend programma in de Maashaven te realiseren valt op de middellange termijn. Op korte termijn moet eveneens duidelijk worden of een energiecascade, waarbij de industrie warmte levert aan nieuwe en bestaande woningbouw, mogelijk is.

4 Entree Sluisjesdijk

In aansluiting op ontwikkelingen van het afgelopen jaar, biedt de Sluisjesdijk ruimte aan haven-gerelateerde zakelijke dienstverlening, maar ook aan kleinschalige onderzoekscentra en maak-industrie. De openbare ruimte wordt heringericht en met name de entree van de Sluisjesdijk krijgt een vernieuwde uitstraling in aansluiting op het populaire Charloise Hoofd. De waterbus voorziet in een snelle verbinding met het centrum.

5 Waalhavenboulevard

Ook hier krijgt de succesvolle ontwikkeling van maritieme dienstverlening een vervolg, onder andere met de bouw van drijvende kantoren tussen pier 3 en 4. De Waalhavenboulevard zelf wordt verbreed en helemaal opnieuw ingericht en krijgt een verbeterde aansluiting op het Groene Kruisplein bij de A15. Een nieuwe brug voor langzaamverkeer tussen het Zuiderpark en pier 3 over de Waalhavenboulevard zorgt ervoor dat de kades en het water onderdeel worden van openbare ruimte van de stad. Op pier 3 zelf komen aantrekkelijke voorzieningen (denk aan horeca en uitzichtpunt) voor werknemers en omwonenden. Waterbus en watertaxi zorgen voor snelle verbindingen met het centrum. Deze ontwikkeling valt samen met de herontwikkeling van woonwijk Wielewaal, die profiteert van de kwaliteitsimpuls langs de Waalhaven. Deze kwaliteitsimpuls leidt tot een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor de maritieme dienstverlening en voegt tegelijk een spannend verblijfsgebied toe voor de bewoners van Rotterdam Zuid.



6 Distripark Waalhaven Zuid

In de periode tot 2015 wordt met maatregelen als kavelvergroting, herinrichting van de Waalhaven Zuidzijde en kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte de eerste stappen gezet op weg naar de herontwikkeling van het bedrijventerrein tot modern en ruimte-efficiënt distripark met een hoger rendement per hectare dan het huidige bedrijventerrein.

7 Short sea hub Eemhaven

In de Eemhaven krijgt de eerste fase van de shortsea hub z'n beslag. De deep sea containeroverslag zal met de ingebruikname van de Maasvlakte 2 langzamerhand veranderen in short sea container overslag. Ingezet wordt op een intensiever ruimtegebruik. In de periode tot 2015 zal met een innovatief terminal concept en de inzet van alle modaliteiten (weg, water, rail) deze intensivering mogelijk worden gemaakt. De intensivering past binnen de beschikbare geluidruimte. Voor deze intensivering is een betere verkeersafwikkeling naar de A15 noodzakelijk en deze kan worden gerealiseerd met een tweede, westelijke ontsluiting van de Eemhaven naar de A15.

8 RDM Campus / Heijplaat

Met de komst van de scholen, de jachtenbouw en nieuw openbaar gebied is de toekomst van RDM-West al grotendeels duidelijk. De scholen zullen in 2009 starten op RDM Campus en RDM Innovation Dock is medio 2009 gereed. De jachtbouwers op RDM West hechten zeer veel belang aan innovatie en zorgen voor een continue stroom van stageplaatsen, ook als leer-werkplaatsen voor toekomstige werknemers. De ontwikkelingen op RDM-West zullen de ontwikkelingen op de rest van het RDM-terrein naar verwachting versnellen. De plannen voor RDM-West en het voormalige oude hoofdkantoor (middenstrip) zijn al in uitvoering en zullen in 2014 geheel zijn gerealiseerd. De plannen voor het Quarantaineterrein worden concreet gemaakt in 2009. Het terrein en een aantal gebouwen zijn voorgedragen voor aanwijzing tot rijksmonument. De ambitie is dit cultuurhistorisch erfgoed te behouden en de creatieve sector die er is gehuisvest te faciliteren. Uitvoering kan snel daarna starten.

Het verbeteren van de aansluiting tussen de RDM locatie en het dorp Heijplaat en de ontwikkeling daarvan wordt nader onderzocht.

9 Maritieme (maak)industrie

Op RDM West zal tussen 2008 en 2014 een van de grootste mega (> 50 meter lengte) jachtbouwclusters worden gerealiseerd in West Europa. De plannen voor RDM-Oost (maritieme maakindustrie, stukgoed en projectlading) zijn nog in ontwikkeling. De herstructurering van dit gedeelte bestaat uit onder andere kadeherstel, sanering, verbouw en sloop van bestaand vastgoed en nieuw vastgoed etc. Voor RDM-Oost kan de uitvoering medio 2009 van start gaan, als de planvorming gereed is. Belangrijk voor beide gebieden zijn de wijze van ontsluiting en de manier waarop de samenhang met de omgeving vorm krijgt.

10 Dakpark

De herinrichting van de Vierhavenstraat tot Parklane gaat samen op met de realisatie van een groots complex: 8 hectare park op het dak van een nieuw gebouw met retail en bedrijfsruimtes: een grootschalig voorbeeld van dubbel ruimtegebruik. Met dit park wordt de verbinding tussen de Merwe-Vierhavens en de achterliggende wijk Bospolder gelegd. De aanwezige, maar niet meer gebruikte sporen worden hiervoor verwijderd.

11 Keilehaven

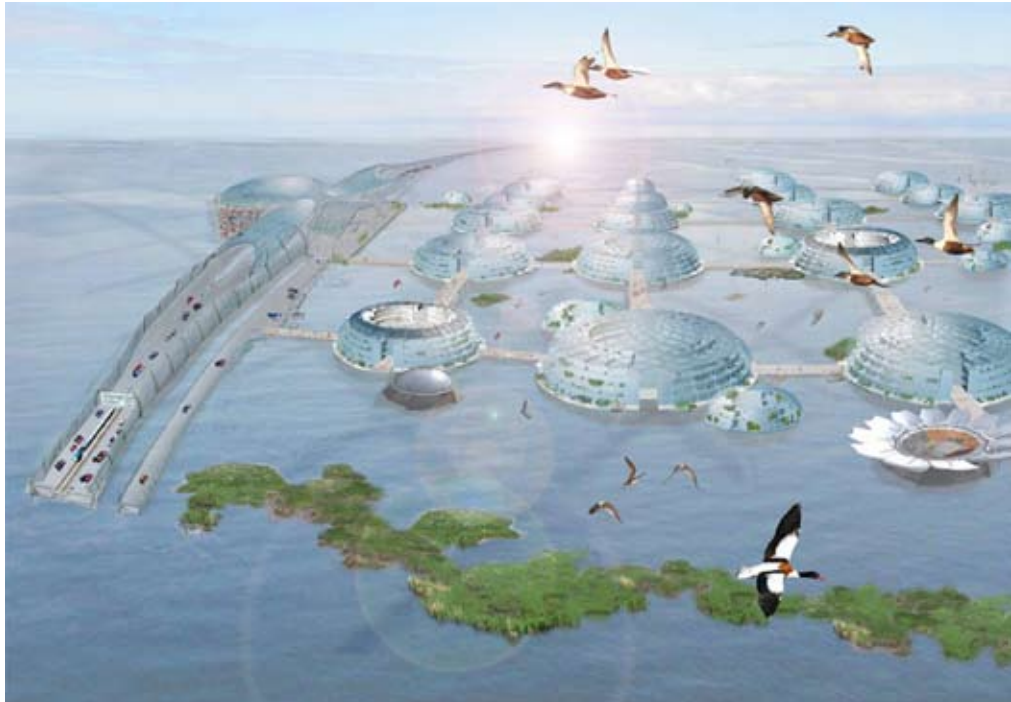
Een nieuwe route vanaf het dakpark brengt Delfshaven naar de Maas. De kop van de Keilehaven wordt een aantrekkelijke openbare ruimte, waarvan de waterbus zorgt voor een snelle verbinding met onder andere Rotterdam zuid en de RDM. Langs de Keilehaven is ruimte voor kleinschalige stedelijke en creatieve economie. Het Keilehavengebied biedt ruimte aan ondernemen: pioniers en voorziet daarmee in een behoefte binnen de stad aan ruimte voor deze groep.

12 Marconi freezone

Dit voormalige emplacement krijgt een tijdelijke bestemming als *freezone*: havenloodsen en tijdelijke architectuur bieden ruimte aan ateliers, tentoonstellingsruimte, experimentele maakindustrie en horeca. Twee nieuwe routes dwars op de Schiedamseweg ontsluiten deze nieuwe publieke plek vanaf de tramplushaltes en vanuit de achterliggende woonwijken

13 Climate Campus

De start van de Climate Campus betekent de eerste stap op weg naar een nieuw brandpunt van kennis en innovatie ten behoeve van de transitie van Rotterdam en omstreken naar een toekomstige regio. Uiteindelijk groeit de Climate Campus uit tot een grootschalig complex met kenniscentra, proeflocaties, congresfaciliteiten, horeca en tijdelijke behuizing van kenniswerkers en studenten. Tot 2015 maakt de Climate Campus een vliegende start in een bestaand markant gebouw. In de loop van de tijd kan een nieuw icoon, bijvoorbeeld aan de Nieuwe Maas, het hart gaan vormen van de Campus. De E-on-centrale, in het hart van het gebied, ondergaat een ruimtelijke metamorfose en gaat warmte leveren aan omliggende bebouwing.



14 Openbaar Vervoer over water

De ontwikkelingen tot 2015 vinden bijna zonder uitzondering plaats op het grensvlak van land en water. Waterbus en watertaxi ontsluiten deze locaties en zorgen op meerdere plekken voor de koppeling met OV over land. In combinatie met goede voorzieningen voor langzaam verkeer bij de haltes, wordt de keuze voor transport over water gemakkelijk gemaakt. Het is noodzakelijk om diverse locaties van de Stadshavens te verbinden met elkaar en met omliggende gebieden, terwijl nog niet op alle plekken sprake zal zijn van een behoorlijke bezettingsgraad. Hiervoor is een voorinvestering noodzakelijk in haltes (met aansluiting op voor- en natransport) en exploitatietekorten.





Crossing borders

- Netwerk openbare ruimte waaronder kades en bruggen
- Uitzichtpunten
- Publieke voorzieningen en horeca
- Zichtlijnen
- Herontwikkeld cultureel erfgoed
- Werken en leren
- Rustig stedelijk wonen
- Groen stedelijk wonen
- Local spin off internationale bedrijven en stedelijke voorzieningen
- Buitendijks wonen & stedelijke economie
- Kans voor herontwikkeling

Reinventing deltatechnology

- Floating offices
- Floating city
- Innovation lab
- Studie energielevering
- Climate Campus
- Studie (waterkrater) energieopslag

Floating communities

- Floating offices
- Floating city
- Showcity
- ss Rotterdam

Volume & Value

- Voorportaal van de haven
- Maritieme dienstverlening & technologie
- Studie value added logistics
- Short sea hub
- Containeroverslag
- Maritieme (maak)industrie
- Stukgoed
- Sappencluster, transformatie naar stedelijkgebied op lange termijn
- Studie inplaatsing fruitcluster

Sustainable mobility

- Aquanet
- Binnenvaart centrum
- Studie uitbreiding tramnet
- Studie model shift goederen vervoer (groter aandeel rail/ binnenvaart)
- Studie westtangent (metro/auto)
- (Ver)nieuw(d)e aansluiting op hoofdwegennet
- Studie goederenvervoer Greenery

Veertien uitvoeringsprojecten tot 2015

- 1 Katendrecht
- 2 Rondje Rijnhaven
- 3 Voorinvesteren Maashaven
- 4 Entree Sluisjesdijk
- 5 Waalhavenboulevard
- 6 Distripark Waalhaven Zuid
- 7 Short sea hub Eemhaven
- 8 RDM Campus
- 9 Maritieme (maak)industrie
- 10 Dakpark
- 11 Keilehaven e.o.
- 12 Marconifreezone
- 13 Climate Campus
- 14 OV over water

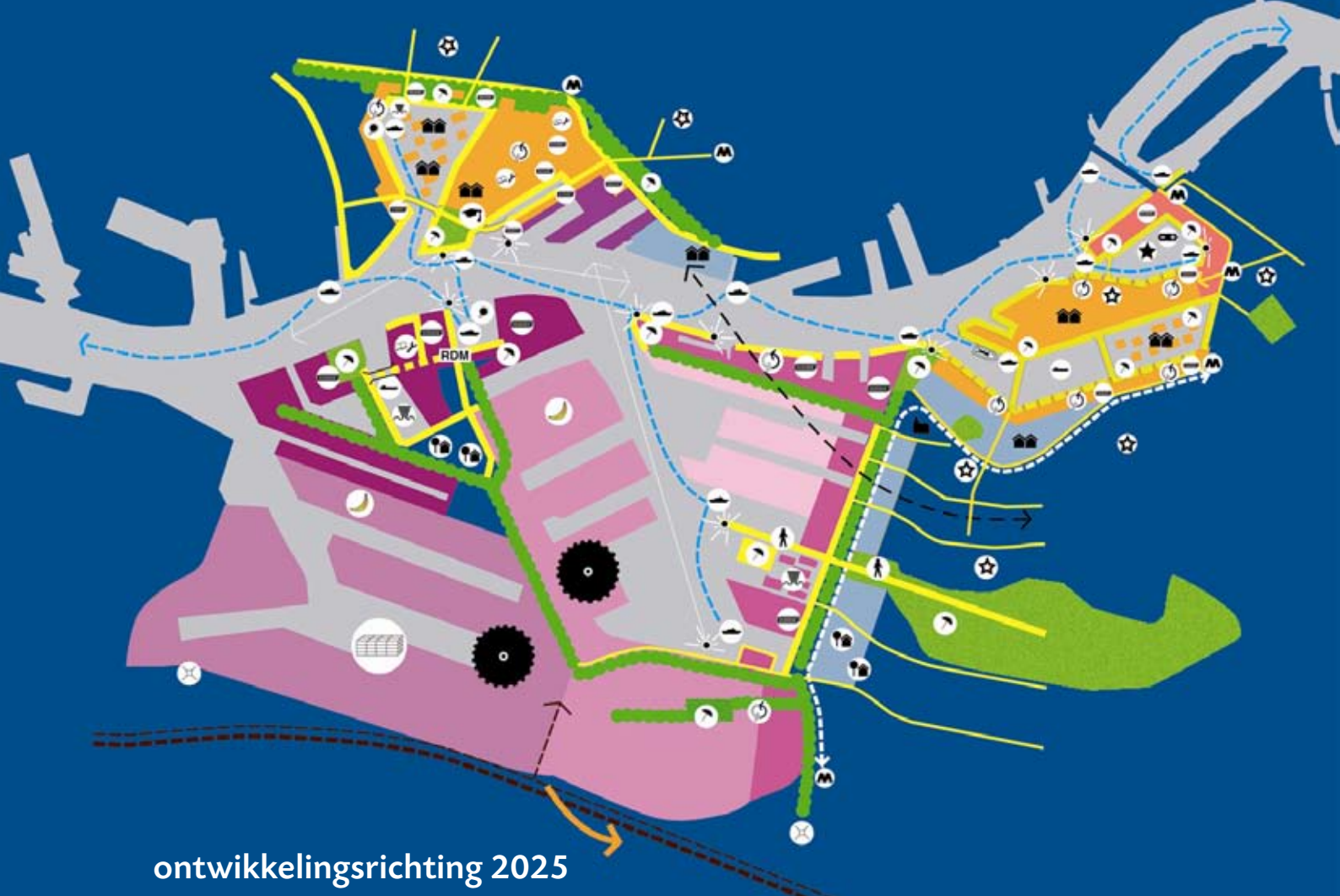
		Re-inventing deltatechnology	Volume & value	Crossing borders	Floating communities	Sustainable mobility
1	Katendrecht			x		x
2	Rondje Rijnhaven	x	x	x	x	x
3	Voorinvesteren Maashaven	x		x	x	x
4	Entree Sluisjesdijk		x	x		x
5	Waalhavenboulevard		x	x	x	x
6	Distripark Waalhaven Zuid		x			x
7	Short sea hub Eemhaven		x			x
8	RDM Campus	x		x	x	x
9	Maritieme (maak)industrie		x	x		
10	Dakpark			x		
11	Keilehaven e.o.			x		x
12	Marconifreezone	x		x		
13	Climate Campus	x		x	x	x
14	OV over water			x		x

Tabel 2: Uitvoeringsprojecten tot 2015 naar strategieën:

	Netto investeringen in € mnl	Al gedeckt in € mnl	nog te financieren in € mnl (tot)	Stad / haven in € mnl (-/-)	Aanvraag bij het rijk in € mnl (=)
1. Katendrecht	24,3	21,3	3,0	2,0	1,0
2. Rondje Rijnhaven	190,2	165,9	24,4	17,2	7,1
3. Voorinvesteren Maashaven	13,8	12,8	1,0	0,7	0,3
4. Entree Sluisjesdijk:	14,3	0,0	14,3	11,3	3,0
5. Waalboulevard	70,4	12,4	58,0	40,4	17,6
6. Distripark Waalhaven Zuid:	19,0	0,0	19,0	13,0	6,0
7. Shortseahub Eemhaven	18,3	0,0	18,3	9,8	8,5
8. RDM Campus, herontwikkeling vastgoed en openbaar terrein	54,9	32,2	22,7	18,9	3,8
9. Maritieme (maak)industrie en stukgoed/projectlading	39,2	7,7	31,5	24,7	6,8
10. Dakpark + Voorzieningenstrip	57,0	57,0	0,0	0,0	0,0
11. Vierhavens rond Keilehaven:	45,4	15,1	30,4	23,2	7,2
12. Rotterdam Climate Campus	15,8	0,8	15,0	5,0	10,0
13. MarconiFREEzone	69,9	2,1	67,8	49,8	17,9
14. OV over water	39,0	2,0	37,0	24,5	12,5
Totalen	671,2	329,2	342,1	240,4	101,7

Tabel 3: Investeringsstabel Uitvoeringsprogramma Stadshavens tot en met 2015

Genoemde bedragen zijn indicatief. Op basis van de businesscases, uitwerkt in 2009, zal de gevraagde rijksbijdrage bepaald worden.



ontwikkelingsrichting 2025

Crossing borders

- Netwerk openbare ruimte
waaronder kades en bruggen
- Uitzichtpunten
- Publieke voorzieningen en horeca
- Zichtlijnen
- Herontwikkeld cultureel erfgoed
- Werken en leren
- Rustig stedelijk wonen
- Groen stedelijk wonen
- Local spin off internationale bedrijven en stedelijke voorzieningen
- Buitendijks wonen & stedelijke economie
- Kans voor herontwikkeling

Reinventing deltatotechnology

- Floating offices
- Floating city
- Innovation lab
- Studie energielevering
- Climate Campus
- Studie (waterkrater) energieopslag

Floating communities

- Floating offices
- Floating city
- Showcity
- ss Rotterdam

Volume & Value

- Voorportaal van de haven
- Maritieme dienstverlening & technologie
- Studie value added logistics
- Short sea hub
- Containeroverslag
- Maritieme (maak)industrie
- Stukgoed
- Sappencluster, transformatie naar stedelijk gebied op lange termijn
- Studie inplaatsing fruitcluster

Sustainable mobility

- Aquanet
- Binnenvaart centrum
- Studie uitbreiding tramnet
- Studie model shift goederen vervoer (groter aandeel rail/ binnenvaart)
- Studie westtangent (metro/auto)
- (Ver)nieuw(d)e aansluiting op hoofdwegennet
- Studie goederenvervoer Greenery

Colofon

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. werken in Stadshavens Rotterdam aan het versterken van de Mainport Rotterdam en het aantrekkelijker maken van Rotterdam als woon- en werkstad in de komende decennia. Trefwoorden zijn duurzame gebiedsontwikkeling en internationale allure. Het projectbureau Stadshavens heeft daarbij een coördinerende en faciliterende rol. Zoek meer informatie op www.stadshavensrotterdam.nl of neem contact op met:

Projectbureau Stadshavens Rotterdam
Heijplaatstraat 17
3089 JB Rotterdam
Postbus 54503
3008 KA Rotterdam
Telefoon: 010 – 283 38 00
Mail: info@stadshavensrotterdam.nl

Eindredactie tekst: Met Andere Woorden, Arnhem
Vormgeving: Karelse en Den Besten, Rotterdam
Beelden: Aeroview Rotterdam, Aerodate international survey, dS+V gemeente Rotterdam, projectbureau Stadshavens Rotterdam, Carel van Hees, Nest ontwerp (pag. 15)
Druk: Efficiënta, Krimpen a/d IJssel

Oktober 2008

