



Info

Mei 2005
Jaargang 2, nummer 2

In dit nummer o.a.:

- Ontwikkelingsstrategie in concept klaar
- Werken aan Stadshavens Rotterdam
- Column van Wilfried de Jong
- Nieuwe bedrijvigheid op voormalig RDM-terrein

Ontwikkelingsstrategie: vertrekpunt voor discussie

Stadshavens Rotterdam heeft het afgelopen jaar hard gewerkt aan het maken van de Ontwikkelingsstrategie, de visie op de toekomst van het havengebied binnen de ruit van Rotterdam. In het tweede en derde kwartaal van 2005 wordt het plan in een consultatie- en informatieronde gepresenteerd aan verschillende doelgroepen, zoals deelgemeenten, overheden, ondernemers en inwoners.

'Het is mede ons doel dat ondernemers kunnen blijven ondernemen. Tegelijkertijd moeten we zorgen dat er wordt voorgesorteerd op veranderingen in de haven en de behoefte aan ruimte voor de stad', aldus directeur Fred de Ruiter.

'Onze taak is de dynamiek van het gebied te managen'.



Jaap van der Want

plaatsvinden, hebben we de tijd om met het Rijk te kijken hoe we met regelgeving moeten omgaan.'
Van der Want schetst zijn ideaalbeeld van het stadshavensgebied in 2030 als volgt: 'De rivieroeveren hebben meer stedelijke functies gekregen. Er wordt niet alleen gewerkt, maar ook gewoond. Ze zijn echt onderdeel van de stad en goed bereikbaar met waterbussen en -taxi's. Er zijn ook locaties waar je heengaat voor vertier. Vooral het RDM-terrein lijkt ons daarvoor geschikt. Tegelijkertijd is een groot deel van de havenfuncties gebleven. Ook op termijn blijft 70% van het gebied dus gewoon economisch gebied. Stad en haven zijn daardoor meer met elkaar verweven dan nu. De stad heeft de haven als het ware ingehaald in de trek naar het westen. Daarnaast hoop ik dat nieuwe economische sectoren hier vaste grond onder de voeten krijgen. Zou een van de RDM-loosden zich niet lenen voor een 'Hollywood aan de Maas'?'

Maar zover is het nog niet. In juni komt Stadshavens Rotterdam met het concept van de Ontwikkelingsstrategie naar buiten en gaat aan de hand van thema's de dialoog aan met brancheorganisaties, bedrijven en bewoners- en belangenorganisaties. Mogelijk leidt dat tot aanvullingen en aanpassingen, zodat tegen het eind van het jaar de definitieve versie van de Ontwikkelingsstrategie kan worden vastgesteld.

Van der Want: 'In de consultatieronde gaat het ook over de manier waarop we plannen kunnen realiseren. Deze moeten terugkomen in de begrotingen van gemeente, stadsregio en Havenbedrijf. Maar ook andere partijen zullen naar ik verwacht een rol willen spelen in de realisatie.' De Ruiter: 'Het kan niet genoeg benadrukt worden dat de gedeeltelijke transformatie heel anders zal zijn dan bijvoorbeeld de Kop van Zuid. We zullen hier nooit het gebied schoonvegen om er iets anders voor in de plaats te brengen. Wat we doen is veel meer het begeleiden van de dynamiek in het gebied.'

De Ontwikkelingsstrategie brengt mogelijke ontwikkelingen op de lange termijn in beeld. Schaalvergroting in de scheepvaart kan na circa 2015 leiden tot vertrek van de containerterminals uit het westelijk deel van de Waalhaven. Dan ontstaat ruimte, zowel fysiek als milieutechnisch voor grootschalige nieuwe ontwikkelingen. Hoe dat precies in zijn werk gaat is nu nog niet duidelijk. 'Belangrijk is dat we scenario's in beeld brengen, zodat we de komende jaren geen beslissingen nemen waar we later spijt van krijgen. Zorgen dat we mogelijkheden openhouden', legt projectleider Jaap van der Want uit. 'De Ontwikkelingsstrategie vraagt de betrokkenen, met name de gemeentelijke diensten en het Havenbedrijf, een standpunt in te nemen over de toekomst van het gebied.'

'Eigenlijk ontdekt Rotterdam dat er een enorm gebied vlak bij het centrum ligt waar zaken gaan veranderen. Wat precies verandert is lastig te zeggen. Niemand had 25 jaar geleden van internet gehoord. En de container was toen nog een redelijk onbekend verschijnsel in de haven. Vooruitkijken is lastig. Daarom denken we in verschillende scenario's en maken we geen masterplan waarin alles al vastligt', aldus Van der Want. De eerstkomende tien jaar is de aandacht van Stadshavens Rotterdam vooral gericht op een aantal deelgebieden waar al op korte termijn veranderingen wenselijk zijn. Het RDM-terrein nieuw leven inblazen en mogelijk een stuk van het zuidelijk deel van de Waalhaven dempen springen daarbij in het oog. Maar ook verbeteren van het vervoer over water. Fred de Ruiter: 'Zeker de eerste tien jaar ligt de nadruk op de economische ontwikkeling van het gebied.'

Ontwikkelingsstrategie

- wordt in juni gepresenteerd
- geeft speerpunten voor de eerste 10 jaar aan (economische ontwikkeling)
- brengt scenario's voor de lange termijn in beeld (economische ontwikkeling én stedelijke functies)



Fred de Ruiter

Zorgen dat ondernemers kunnen door-functioneren en, waar mogelijk, extra ruimte voor hen scheppen. Ik verwacht de eerste tien jaar geen woningbouw in het gebied. Hooguit een beperkte locatie op de Noordoever. Pas als de containersector uit de Waalhaven verdwijnt komt er ruimte voor andere ontwikkelingen.'

Voor die ontwikkelingen op lange termijn heeft Stadshavens Rotterdam het gebied op de kaart gezet bij het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). 'Een gebied van deze omvang en met deze potentie is de positie van 'sleutelproject' waardig', aldus De Ruiter. 'VROM kijkt momenteel of het een nieuwe serie projecten de status van sleutelproject wil geven en wat dan de rol van het Rijk is. Alleen bij toekenning van die status komen financiële middelen van het Rijk beschikbaar voor ontwikkelingen in het gebied.'

Dat Stadshavens Rotterdam veel aandacht aan de relatie met het Rijk besteedt, komt ook vanwege de milieuregels die functieverandering in het gebied in de weg kunnen staan. De Ruiter: 'Problemen met milieuregelgeving maken we soms groter dan ze zijn. Het gaat vooral om een handige fasering van activiteiten. VROM is ook wat dat betreft zeer geïnteresseerd in onze activiteiten en bereid mee te denken. Gelet op de voorbereidingstijd die we nog hebben voor de grote veranderingen

World Port Plaza niet in Stadshavens

World Port Plaza (WPP) wordt niet in het Stadshavensgebied gerealiseerd. WPP is de werknaam voor de eventuele nieuwe locatie en een nieuw concept voor Ahoy' en Stadion Feijenoord. Beide zijn op termijn toe aan grote investeringen voor vernieuwing dan wel nieuwbouw. Bekeken is daarom of ze niet samen een nieuwe stek kunnen vinden in het stadshavensgebied.

Uit een verkennende studie bleek dat één plek in aanmerking komt voor een dergelijk grootschalig sport- en evenementencomplex, namelijk de zuidoosthoek van de Waalhaven. Het College van B&W heeft in nauw overleg met Stadshavens Rotterdam besloten nu eerst te kijken of er buiten het Stadshavensgebied niet een logischer plek is voor een eventueel WPP. Het OBR heeft hierin het initiatief.



Studie naar bereikbaarheid: verbindingen onder de loep

Het Stadshav

De relatief kleine organisatie die Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V. is, hoeft niet zelf het wiel uit te vinden. Integendeel, de organisatie maakt gebruik van de kennis en ervaring van ambtelijke organisaties, kennisinstututen, belangenorganisaties en Europese havensteden met vergelijkbare problematiek. Ook leveren vakgenoten, bedrijven en andere geïnteresseerden bijdragen. In de eerste nieuwsbrief kwamen onder meer de economische studie en de kennisatlas aan de orde. Op deze pagina's vertellen betrokkenen van welke wegen Stadshavens Rotterdam nog meer gebruik maakt om een enorme hoeveelheid

Stadshavens gebruikt niet alleen bestaand cijfer- en onderzoeksmateriaal, ook wordt nieuw onderzoek uitgevoerd. Jan van der Kooij van de dienst Stedenbouw, wonen en verkeer (dS+V) licht enkele infrastructurele studies toe.

'In 2004 werd een 'quick scan' gedaan naar de haalbaarheid van een metro-aftakking van de bestaande noord-zuid lijn', blikt Van der Kooij terug. 'Volgens die gedachte wordt tussen de stations Slinge en Rhooen een aftakking gerealiseerd die via de Albert Plesmanweg naar de Waalhaven Zuidzijde loopt. Ter hoogte van de Waalhaven is een eindstation voor de metro gepland. In de toekomst kan ook Randstad Rail - de geplande snelle verbinding tussen de centra van Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer - hier haar eindpunt krijgen. Voorwaarde is natuurlijk wel dat er voldoende draagvlak is voor exploitatie van zo'n aftakking. Nader onderzoek naar die exploitatie is nodig.'

Transformatie

'Eveneens vorig jaar', vervolgt Van der Kooij, 'is een netwerkonderzoek verricht, bedoeld om grip te krijgen op mogelijke consequenties voor het netwerk als gevolg van transformatie van het gebied. Uitgegaan is van 10.000 extra arbeidsplaatsen (van 20.000 naar 30.000) in het stadshavensgebied en van 15.000 woningen, namelijk 5.000 in het Merwehaven-/Vierhavensgebied en 10.000 woningen in het Waal-/Eemhavengebied. Uit dit onderzoek blijkt dat na transformatie van het gebied na 2030 met name het gedeelte ten noorden van het Marconiplein extra aandacht nodig heeft. Maar ook in de autonome situatie, dus als het gebied zonder transformatie gewoon als havengebied blijft functioneren, zullen zich problemen voordoen in het wegennet. Omschakeling van 'deep sea' naar 'short sea' activiteiten in de containerbranche brengt meer vrachtverkeer op de Reeweg met zich mee.'

'Verder blijkt uit de berekeningen dat op lange termijn, na volledige transformatie, een nieuwe oeververbinding noodzakelijk is, omdat anders de Maastunnelroute problematisch wordt. En dat is onacceptabel omdat deze route voor

de toekomst wordt beschouwd als een van de belangrijke bundels voor toegang tot de stad. Een nieuwe oeververbinding hangt echter niet alleen samen met Stadshavens; het heeft te maken met het functioneren van en de betekenis voor de stad als geheel. Naast zo'n nieuwe verbinding zien we overigens volop kansen voor openbaar vervoer over water in het Stadshavensgebied.'

Isabelle Vries van het Havenbedrijf Rotterdam: 'Kennis en debat organiseren'

De Ontwikkelingsstrategie van Stadshavens Rotterdam kan niet los worden gezien van het Havenplan 2020. Dat plan is als het ware de kapstok met hoofdlijnen voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen en het kader waarvan de ontwikkeling van de stadshavens deel uitmaakt. Isabelle Vries is projectleider van het Havenplan 2020 en tevens betrokken bij de Ontwikkelingsstrategie Stadshavens

'We startten in 2002 met de voorbereidingen voor het Havenplan dat in september vorig jaar werd vastgesteld door de gemeenteraad', vertelt projectmanager Isabelle Vries van het Havenbedrijf (HbR). 'Eigenlijk is het Havenplan het eerste officiële document dat Stadshavens op de kaart zet en duidelijk in beeld brengt om welk gebied het precies gaat.' In het Havenplan benoemt de gemeente de kansen voor Rotterdam om de positie als wereldhaven verder uit te bouwen, om daarnaast ook andere activiteiten dan transport aan te trekken en om haven, wonen, natuur en recreatie nog beter te combineren. Aanleg van Maasvlakte 2, aantrekken van bedrijven die de bestaande clusters in de haven versterken, waarde aan goederenstromen toevoegen en hoogwaardige kennis vereisen, zijn de voornaamste opgaven waarvoor de betrokken partijen staan om uit te groeien tot de gewenste 'kwaliteitshaven'.

De Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam komt in beeld om de taken die het stadshavensgebied (Waalhaven, Eemhaven, Merwehaven en Vierhavens) betreffen, te regisseren. Het bieden van ruimte en voorzieningen voor verdere samenwerking en clustering van bedrijven in het havengebied en geleidelijke omvorming tot een gemengd gebied voor haven, wonen en werken, zijn in grote lijnen de taken die op het bord van de Stadshavensorganisatie liggen. En niet te vergeten de creatieve invulling van werken, wonen en recreëren.

'Er is natuurlijk nog een hele weg te gaan', stelt Vries over de invulling van die opdrachten. 'En ondanks de enorme hoeveelheid kennis, kun je natuurlijk geen pasklare antwoorden geven. Dat heeft onder meer te maken met de spanningen tussen de verschillende functies: enerzijds gaan de plannen met de stadshavens



Isabelle Vries

uit van een minder grote scheiding en het meer combineren van de functies, anderzijds loop je aan tegen beperkingen, vooral op het gebied van veiligheid en geluid. Daarom moet Stadshavens Rotterdam op zoek naar slimme oplossingen, waarbij veel partners betrokken zijn. Het Havenplan geeft daarvoor de randvoorwaarden. Ook een blinde vlek is welke (nieuwe) vormen van economie de gemeente en het Havenbedrijf in het gebied willen aantrekken en hoe je dat kunt sturen, als je dat al wilt. Het blijkt lastig tien, vijftien jaar vooruit te kijken.'

In die zoektocht naar oplossingen en in de planfase van het Havenplan 2020 die daaraan vooraf ging, levert een hele stoet 'informatie-leveranciers' bijdragen. Vries: 'HbR is natuurlijk een van de voornaamste leveranciers, met z'n enorme kennis, bijvoorbeeld over de groei-verwachtingen. Ook werd nieuw onderzoek gedaan, bijvoorbeeld naar de bereikbaarheid van het gebied. De Erasmus Universiteit heeft in onze opdracht een keur aan professoren geïnterviewd over de bepalende (haven) trends. We hebben vooral veel mensen met verschillende invalshoeken, zoals omliggende gemeenten, bedrijven, belangenorganisaties en deskundigen, bij elkaar gebracht in verschillende sessies, dus als het ware kennis en debat georganiseerd. Daar werd ook het meeste resultaat mee geboekt.'



Kantoren langs Waalhaven Oostzijde

De komst van het hoofdkantoor van Smit Internationale naar de Waalhaven Oostzijde is het begin van een nieuwe invulling van dit gebied.

Smit verruilde eind vorig jaar zijn oude hoofdkantoor aan de voet van de Erasmusbrug voor

de nieuwe plek op het voormalige terrein van DFDS Torline dat naar de Maasvlakte verhuisde. De 240 medewerkers van Smit hebben nu uitzicht op het drijvend materieel van het bedrijf dat voor de deur ligt. Naast het kantoor van Smit liggen nog enkele bouwkvavels te wachten op andere bedrijven in de maritiem-zakelijke dienstverlening. Bedoeling is dat zo'n vier kantoorgebouwen haaks op de Waalhaven





kennis te vergaren, te bundelen en vervolgens in te zetten bij de invulling van het stadshavensgebied.



Oostzijde, dus parallel aan het kantoor van Smit, worden neergezet. Op die manier blijft men vanaf de weg het zicht op het water houden. Start van de bouwwerkzaamheden is afhankelijk van het tempo waarin bedrijven zich hier willen vestigen. Op lange termijn moet de Waalhaven Oostzijde uitgroeien tot een centrum voor kantoren van havengerelateerde bedrijven. Als de huidige locatie naast Smit, de dwarswal tussen pier 2 en pier 3, daarvoor te weinig ruimte biedt, dan zal die in de directe omgeving gezocht worden.



Extra ruimte in Waalhaven op drijvend beton?

Kantoren en parkeergelegenheid op drijvende betonnen bakken.

Dat is de kern van opmerkelijke maar flexibele plannen om ruimte te creëren in de Waalhaven.

In competitieverband werden de mogelijkheden onderzocht land aan te winnen aan de zuidzijde van de Waalhaven. Het model New Basin van de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting (dS+V) werd door de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens gekozen voor nader onderzoek. 'Opdracht was de mogelijkheden tot het dempen van zo'n 50 hectare in het grote waterbassin aan de zuidzijde van de Waalhaven te onderzoeken', legt Arjen Knoester van de dS+V uit. 'Een omstreden klus, gezien de status van dit bassin als het landschappelijke kroonjuweel van Stadshavens. Ons model probeert de duidelijk verschillende condities die met de opgave gepaard gaan, uit te werken tot een spannend en uitvoerbaar voorstel.' 'Onze plannen voorzien pier 9 van een logistiek centrum met 'high technology' voor verwerking en opslag van fruit', vervolgt Knoester.

'Het technologische zit 'm vooral in het intensieve, efficiënte ruimtegebruik, door als het ware een aantal pakhuizen op elkaar te stapelen, in plaats van gebruik te maken van de bekende kistjes in een loods op de wal. Voor pier 4 aan de oostkant geldt ongeveer hetzelfde, maar de bestaande pier is groter en dus hoeft er - in onze plannen - minder gedempt te worden. Wel moeten we hier rekening houden met bestaande gebouwen en bedrijven die er reeds gevestigd zijn. Voor Waalhaven Oost is het de bedoeling bedrijvigheid, kantoren en logistiek te mixen.

'Wij ontwikkelden plannen om aan de pieren eilandjes te verbinden. Die eilandjes worden gevormd door waterdichte, drijvende betonnen bakken. Daarin kan worden geparkeerd en bovenop kunnen zich kantoren vestigen. Tegelijkertijd kun je het gebruiken als ligplaats voor binnenvaartschepen. Het grote voordeel is dat het water zijn functie behoudt en je de plannen uit kunt voeren op het moment dat er gegadigden zijn voor vestiging. Enorme investeringen vooraf zijn niet nodig, dus minimaliseer je de risico's. Daarnaast denken wij dat het voor de watergebonden bedrijven waarop we mikken veel leuker is een drijvend kantoor te hebben dan vestiging op een anoniem bedrijvenspark.'

De ontsluiting van het gebied moet worden verbeterd door een combinatie van aanpassingen aan de omringende wegen en een nieuw metrostation aan het water. Momenteel wordt berekend of de plannen financieel en economisch haalbaar zijn.



Nieuwe maritieme bedrijvigheid op RDM-locatie

In een van de markante grote gebouwen op het RDM-terrein, de Scheepsbouwloods, wordt weer hard gewerkt sinds Maatschappij De Maas er in juni 2004 zijn intrek nam. Projectmanager Monique de Knecht van Stadshavens is er blij mee.



'Maatschappij De Maas doet aan nieuwbouw, bijvoorbeeld van scheepssecties (zoals dekhuisen), jachtcasco's en alle mogelijke staalconstructies', legt De Knecht uit. Daarnaast richt het bedrijf zich op reparatie, groot onderhoud en logistieke dienstverlening. De Knecht: 'Maatschappij De Maas is een bedrijf dat we graag zien in dit gebied, een mooie combinatie van maakindustrie en maritieme dienstverlening!' De nieuwbouw levert soms spectaculaire beelden op: begin januari werd gedurende drie dagen bijvoorbeeld een groot dekhuis - van 66 bij 26 meter - voor een 'roll-on roll-off' schip vanuit de scheepsbouwloods van Maatschappij De Maas naar buiten gereden en geplaatst op de onderbouw van het in de Heijsehaven tijdelijk afgemeerde nieuwe schip. Maatschappij De Maas bouwde het dekhuis in opdracht van Merwede Shipyard uit Hardinxveld-Giessendam. Op dit moment wordt gewerkt aan de vervaardiging van een jacht.

RDM-locatie dé centrale plek voor Stadshavens Rotterdam

Het voormalige kantoor van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) waarvan het oudste deel in 1912 werd neergezet, is door Stadshavens Rotterdam in gebruik genomen als vestigingsplaats. Directielid Wil van der Hoek vertelt over het waarom en de plannen met de locatie.

'In het verleden kwamen hier duizenden mensen met de pont en de bus naar toe voor hun werk voor de Rotterdamse Droogdok Maatschappij' blikt Van der Hoek terug. 'RDM bouwde zelfs een woonwijk op Heyplaat. Maar langzamerhand verloor het gebied zijn functie en kwamen gebouwen vrij. Omdat het RDM-gebouw precies in het centrum van ons werkerrein ligt, hebben we gezegd: dat is onze plek! Droogdok 17 straalt uit dat het ons menens is met de ontwikkeling van dit gebied. We willen impulsen geven en geïnteresseerden betrekken bij de nieuwe invulling van de omgeving. Enerzijds richten we ons op puur zakelijke, maritieme bedrijven die aan de haven verbonden zijn. We zijn dan ook erg blij met de komst van het bedrijf Seawheel, dat zich binnenkort in ons kantoorgebouw vestigt. Op de verschillende verdiepingen is nog ruimte beschikbaar: twee units van 200 m2 en een grotere van ruim 500 m2.'

'Daarnaast hebben we contact met kennisinstututen uit stad en regio. We praten met de Erasmus Universiteit, TH Delft, Hogeschool Rotterdam en INholland over mogelijkheden onderwijs en wellicht huisvesting voor studenten aan te bieden. Het Albeda College is hier al gevestigd met een technische opleiding waaraan voormalig

RDM-werknemers als leraar zijn verbonden.' 'Verder verhuren we de begane grond aan overheden, bedrijven en andere organisaties', vervolgt Van der Hoek. 'Voor vergaderingen, contractondertekeningen of bijeenkomsten voor het personeel is dit stuk cultureel erfgoed natuurlijk een prachtige, historische locatie.' 'Tot slot proberen we de vele pioniers op creatief, cultureel vlak in dit gebied kansen te geven. Zo wordt momenteel een deel van het gebouw door de Rotterdamse kunstenaar Cor Kraat opgeknapt tot een mooi atelier. Kortom, de kansen liggen gedeeltelijk voor het oprapen, gedeeltelijk zoeken we naar nieuwe ideeën om werkgelegenheid, bedrijvigheid en scholing aan te trekken en de omgeving weer te laten bruisen.'

DROOGDOK 17



Kort nieuws

Ontwerpprijsvraag voor technische studenten

2005 is het Jaar van de Brug. Reden voor de gelijknamige organisatie om samen met de 150-jarige dienst Gemeentewerken Rotterdam een ontwerpprijsvraag uit te schrijven. Studenten moeten zich verplaatsen in een ontwerper rond het jaar 2025. De opdracht: ontwerp een brug van de toekomst voor het stadshavensgebied. Deze moet het zuidelijke deel verbinden met de rest van de stad. De brug moet een toekomstvisie over zo'n 20 tot 30 jaar geven. Hoe zien bruggen er dan uit? Welke materialen worden dan toegepast en welke vormen worden hiermee mogelijk?



De prijsvraag stond open voor alle studenten van hogescholen en universiteiten. De inschrijving is inmiddels gesloten en er hebben zich veertig teams gemeld. De ontwerpen moeten eind juli ingeleverd zijn. De prijswinnaars worden begin oktober bekend gemaakt. Meer informatie is te vinden op www.jaarvandebrug.nl en www.gw.rotterdam.nl

Theater op het voormalige RDM-terrein

Onder de titel Verhalen uit de Droogdok organiseert de Stichting Rotterdams Wijktheater in juni een serie van 12 voorstellingen over de wijk Heijplaat. De scènes spelen zich af op verschillende locaties, waaronder de Julianakerk, een huis in de Ampenanstraat, een oude loods op het RDM-terrein en in de voormalige RDM-kantine. Ook wordt een film vertoond in een biscoop gemaakt van zeecontainers. De bezoekers worden tussen de locaties vervoerd. Wanneer? Op vrijdag 3 juni is de eerste voorstelling. Aanvangstijd 20.00 uur (behalve op zondag).

Het speelschema:
Donderdag 9, 16 en 23 juni
Vrijdag 3, 10, 17 en 24 juni
Zaterdag 4, 11, 18 en 25 juni
Zondag 5 en 26 juni (aanvang 13.30 uur)
Prijs € 3,- per persoon
Voor meer informatie en kaartverkoop kunt u terecht op www.rotterdamswijktheater.nl

RDM locatie gewild decor

De gebouwen op het voormalige RDM terrein vormen steeds vaker een gewild decor voor diverse producties en activiteiten. Het voormalige directiegebouw (nu Droogdok 17) is al gebruikt voor 'fotoshoots' en reclamefilmpjes. Maar ook de loodsen zijn in trek als locatie voor film of tv-opnamen. De directieruimte is overigens ook te huur als vergaderlocatie. Informatie op www.stadshavensrotterdam.nl

Kalender

Een beknopt overzicht van activiteiten in en rond het stadshavensgebied

Juni - oktober

Consultatie- en informatieronde
Ontwikkelingsstrategie

4 - 15 juli

Architecture Summer School 2005,
Droogdok 17

Juli

Folly Dock, Ouarantaine terrein Heijplaat

September

Bekendmaking prijsvraag Brug van de Toekomst

Najaar

Publicatie Historisch Atlas Stadshavens Rotterdam

December

Conferentie IACP (internationaal netwerk havensteden)

Column

Wilfried de Jong bezocht een toekomstige lokatie van Stadshavens, het gebied langs de Vierhaven en de Merwedehaven. Het ligt ingeklemd tussen de Maas, het Marconiplein, de Vierhavenstraat en de wijk Schiemond.



Wilfried de Jong

Wie hier te voet gaat, is gek. Ik zie niemand lopen door dit havengebied. Je komt hier met de auto, of nog beter, met de vrachtwagen. Daar staat weer zo'n enorm bakbeest geparkeerd, aan de Lekstraat. 'Wer Käse mag, wird Frico lieben,' is op de zijkant te lezen

In de cabine zit een man met een hangsnor voor zich uit te staren. Hij ziet wat ik zie: nog meer vrachtwagens, rijen loodsen, het einde van de kade en het water van de Maas. De man wacht tot hij zijn ronde kazen mag lossen. Een klein koffiezetapparaatje staat te pruttelen op het dashboard. Tegen de voorruit staat een bordje met 'Wilma' erop. Zijn vrouw, vermoed ik. Wilma wacht tot hij weer terug is van een reisje Rotterdam.

Gek, ik loop door havengebied maar veel schepen liggen er niet in het water. Het laden en lossen gebeurt voornamelijk aan de straatkant. Alle bedrijven hebben laadperrons. Daar is het een komen en gaan van goederen uit allerlei landen. Fruit, meubels, leer, voedsel, kunststof vaten, staal, hout. Die spullen gaan heel Europa door, zo aan de stadnamen op de wagens en containers te zien. Alicante, Piraeus, Bruxelles, Lille. Warschau. Even verderop ligt de beruchte afwerkplek van de Keileweg. Het hek is dicht. Er is geen hoer of klant te zien. Er zijn veel autobedrijven in de omtrek. Ik zie een gare bak met een kapot achterlicht staan. Ik weet zeker, die auto staat er morgen ook zo bij. En overmorgen ook. De roestkleur doet het goed in dit gebied. De officiële parkeerplaatsen langs de weg zijn leeg. Ik zie alleen een verlaten, houten gemeenteketeet staan, met een nummer: 6-192. Het slot is geforceerd en de grendel voor de deur zit muurvast. Zou de gemeente nog weten dat het ding hier staat? Op een braakliggend terrein liggen bakstenen opgestapeld in de vorm van een piramide. Die berg is er ook al een tijd, net als de scheve toren van betonnen tegels op hetzelfde terrein. Ik ben in niemandsland.

Het is doorgangsgebied. Je komt hier overdag niet voor je lol, je bent aan het werk. In oude loodsen zijn nieuwe werkers gekropen. Ontwerper Richard Hutten maakt zijn wereldberoemde meubels, Atelier Van Lieshout is uitgegroeid tot een internationaal kunstbedrijf. Terwijl aan de kade kartonnen dozen door vorkheftrucks - het favoriete speeltje voor de volwassen man in dit gebied - de vrachtwagen worden ingereden, fabriceren ze bij Van Lieshout weer een absurd, mobiel gebouwtje van kunststof. Kunst en havenwerk, het gaat wonderwel samen.

De Voedselbank heeft ook intrek genomen in een oude loods. Vanuit mijn auto bespied ik de werkzaamheden, buiten op de kade. De Voedselbank distribueert 'overgebleven voeding' aan de arme Rotterdammers. Waar vroeger stoere havenbonken in hun handen spuugden, rijdt nu een vrijwilliger met zijn vorkheftruck een pallet in de prak. Hij moet bukken om alle gevallen doosjes op te stapelen.

Aan de kade achter de voedselbank liggen geen schepen. Alleen de sloep van de afvalverwerking vaart rond. Ik ruik het zilte water. Deze binnenhaven gaat een paar honderd meter verder over in de Maas, die op zijn beurt in verbinding staat met de Noordzee. Het zeewater stroomt weer langs Europese kusten. Ik sta aan water dat me met andere landen verbindt. Wereldwater. Aan de Vierhavenstraat blaas ik uit in Willems café, een losstaand pandje aan een doorgaande weg. De twee Rotterdamse dames van de bediening, een blonde en een brunette, hebben het druk in de keuken. Het menu hangt aan de muur en lijkt wel een rebus: kl snert, gr snert, br hete kip, br osseworst. 'Por favor!' zingt Julio Iglesias. 'Alsjeblieft, uw koffie.'

Ik bedank de blonde, roer met mijn lepeltje en kijk om me heen. Sjoefle mannen aan het tafeltje verderop hebben voor br bal gekozen. Achter het gebouwtje ligt een spoorwegemplacement, en daar weer achter een woonwijk, Oud Mathenesse en verderop Schiemond. De dames zitten met hun lunchzaak precies tussen het wonen en werken in.

Er loopt zowaar iemand over straat. Het is een vrouw met een dikke jas en een hoofddoek. Ze heeft een slang in haar hand, verbonden aan een stofzuiger. Of ze een hond uitlaat.

Ik betaal de koffie en rijd nog een rondje door het gebied. Overal lees ik mooie woorden. Stortloods. Containercleaning. Schadeherstel.

Bij de fruitpier staat een man tegen het hek te pissen. De motor van zijn auto draait nog. Hoge nood kennelijk. Een langsrijdende vrachtwagenchauffeur geeft een ram op zijn claxon. Een zware galm van zijn toeter gaat door het gebied.

De wildplasser kijkt om en zwaait, met één hand. Hij begrijpt: er is geen tijd voor ontspanning. Het werk roept.

© Wilfried de Jong

'Ga vooral door met ondernemen!'

Dat is de centrale boodschap die de 850 ondernemers in het stadshavensgebied meekrijgen van Stadshavens Rotterdam. Het werkgebied van de organisatie is van groot economisch belang voor de stad en de regio. Over de opdracht die Stadshavens Rotterdam heeft, bestond nogal wat onduidelijkheid bij veel ondernemers. Dat was één van de uitkomsten van een onderzoek en een serie interviews die in 2004 zijn gehouden. De indruk bestond dat de belangrijkste ambitie van Stadshavens Rotterdam woningbouw was en bedrijven hadden het idee dat zij daardoor mogelijk weg zouden moeten. Ook was meer duidelijkheid gewenst over de rolverdeling tussen Stadshavens Rotterdam en het Havenbedrijf en niet in de laatste plaats, de plannen voor het gebied.



Vanuit de gedachte dat het makkelijker communiceert wanneer je elkaar en keer gezien hebt, heeft Stadshavens Rotterdam alle ondernemers uitgenodigd voor een kennismaking. Tijdens vier bijeenkomsten in de voormalige directiekamer van de RDM op Heijplaat werden de aanwezigen bijgepraat. Daarnaast was er tijd om nader kennis te maken en te netwerken. Het initiatief van Stadshavens Rotterdam werd positief gewaardeerd. De opmerkingen en suggesties van de ondernemers leverden ook interessante informatie op.

Naast de vier ondernemersbijeenkomsten is ook gesproken met vertegenwoordigers van de brancheorganisaties, zoals de Kamer van Koophandel, OCW, MKB, Belangengroep Ondernemingen Rotterdam-Rijnmond, Vereniging Samenwerkende Fruitbedrijven etc.

Namens de brancheorganisaties is een 'standpunten top tien' opgesteld. Deze is in zijn geheel opgenomen in de Ontwikkelingsstrategie Stadshavens Rotterdam. Op basis van deze strategie worden de gesprekken met de ondernemers(organisaties) voortgezet.



Informatie over de bijeenkomsten is ook te vinden op www.stadshavensrotterdam.nl onder 'ondernemers'.

Colofon

Stadshavens Rotterdam

De nieuwsbrief Stadshavens Rotterdam Info verschijnt regelmatig en geeft nieuws en achtergrondinformatie rond de ontwikkeling van het stadshavensgebied. De nieuwsbrief is ook te bekijken op www.stadshavensrotterdam.nl

Uitgave

Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V.
Heijplaatstraat 17 (havens 2600)
Postbus 54503
3008 KA Rotterdam
t (010) 283 38 00
f (010) 283 38 30
www.stadshavensrotterdam.nl

Redactie

Annemiek Baljon, Sjaak Poppe, Marcel Sluiter
Vormgeving, DTP en productie
Grafiisch Bureau Supervisie
Beeldmateriaal
Aerodata Survey, Ben Wind, Regina Wieringa,
Daria Scagliola & Stijn Brakkee, Fabrique,
Maatschappij de Maas
Oplage
8.000 stuks

©2005 Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of welke manier dan ook zonder voorafgaande toestemming van Stadshavens Rotterdam.