

Ruimtelijke ordening

Nieuwe rol voor oude stadshavens

In onbruik geraakte haventerreinen en open water: Rotterdam weet er wel raad mee. Drijvende woningen en energie-experimenten moeten de havenstad 'klimaatbestendig' maken.

Ruud van Haastrecht

Rotterdam is een havenstad, maar in de stad merk je daar nog maar weinig van. De Stadshavens (1600 hectare, een gebied groter dan Gouda) moeten daar de komende jaren verandering in gaan brengen. Gisteren presenteerde de gemeente Rotterdam de plannen voor een nieuwe richting van het gebied.

Deze havens uit de eerste helft van de 20ste eeuw verliezen langzamerhand hun havenfunctie doordat de schepen steeds groter worden en de haven richting Noordzee wandelt. Het havengebied moet tussen nu en 2025 uitgroeien tot de Nederlandse Docklands (het moderne havengebied in Londen), met een aantrekkelijk woonklimaat en hightech bedrijvigheid.

Rotterdamers komen straks sneller en vaker in het oude havengebied dan nu, dankzij de aanleg van een loopbrug tussen het Zuiderpark en de Waalhaven, een busboot die vanaf deze zomer frequent gaat varen tussen de Erasmusbrug in hartje Rotterdam en het terrein van de voormalige Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) in havendorp Heijplaat, en onderwijsinstellingen die zich daar vestigen.

Na de zomer start de RDM-campus, waar ruim 1000 studenten van het Albada College, de Hogeschool Rotterdam en de Academie voor Bouwkunst technisch onderwijs krijgen. Elders op het RDM-terrein, een vroeg 20ste-eeuws industrieel monument, zit nu al maritieme maakindustrie, zoals een jachtwerf. Er vestigen zich ook nog innovatieve bedrijven uit de energiesector en creatieve industrie in de leegstaande havengebouwen.

Elk van de vier stadshavengebieden krijgt zijn eigen identiteit. In de

Merwe-/Vierhavens komen woningen en 'woonvriendelijke bedrijven', die geen stof of lawaai produceren. De Rijn- en Maashavens zijn bestemd voor wonen, werken en recreatie. De Waal- en Eemhavens behouden hun havenfunctie, maar die krijgt wel een moderne invulling. In de Eemhaven komt een *Short Sea Hub*, een overslagterminal voor ondiepe vrachtaarders uit naburige havens zoals Londen, Hamburg en Antwerpen.

De Waalhaven wordt een concentratieplek voor maritieme dienstverlening. Scheepvaartreuzen als Smit, Hapag Lloyd en Hamburg Süd hebben er al een gloednieuw kantoor betrokken.

Een derde van het Stadshavengebied bestaat uit water. In de waterbekkens waar geen havenactiviteiten meer zijn, wil de gemeente Rotterdam gaan experimenteren met drijvend bouwen. Achterliggende gedachte is de stijging van het zee-waterpeil als gevolg van de klimaatverandering. Dit najaar verrijst in de Heysehaven het eerste drijvende bedrijfsverzamelgebouw. Met drijvende restaurants en andere openbare voorzieningen te water moet de Rijnhaven het hart van het Stadshavengebied worden. En in de Merwe- en Maashaven drijven rond 2015 de eerste van in totaal 5000 waterwoningen.

Om de haven echt weer met de stad te verbinden, zoekt het Rotterdams stadsbestuur nog een internationale trekpleister, zoals Londen de Olympische Spelen in 2012 houdt in haar stadshavengebied Docklands.

Plannen voor een stadion of een museum voor moderne kunst zijn inmiddels losgelaten. De terugkeer van passagiersschip SS Rotterdam als hotel spreekt vooral Rotterdam-

mers aan. „We denken nu meer in de lijn van wat ons uniek maakt: de *floating city*”, vertelt havenwethouder Mark Harbers. „Die icoon moet iets te maken hebben met klimaat en water.”

Het tweede leven van de binnenstadshavens moet 10.000 arbeidsplaatsen opleveren. Kosten: 8 miljard, waarvan 1 miljard van de overheid en 7 miljard uit het bedrijfsleven.