



RVOB Café 16 juni 2011

Nieuwe generatie gebiedsontwikkeling in de praktijk

Stadshavens Rotterdam: een interessante puzzel

Stadshavens Rotterdam, 1.600 hectare groot, wordt de komende twintig jaar getransformeerd tot een gebied met een hoogwaardig vestigingsklimaat voor woon- en werkfuncties. Door de aard en schaal van de opgave is Stadshavens Rotterdam een van de weinige gebiedsontwikkelingen waar het Rijk bij betrokken blijft. Ook het RVOB is betrokken, concreet met de planvorming én door het RVOB Café van 16 juni jongstleden te wijden aan deze spannende ontwikkeling, waar de nieuwe generatie gebiedsontwikkeling al in de praktijk wordt gebracht.

Michiel G.J. Smit

Er zijn weinig projecten in Nederland te vinden die zo groot en ingrijpend zijn als Stadshavens Rotterdam. Met een aantal andere grote projecten die nog niet helemaal af zijn (zoals de Kop van Zuid) of in volle gang (zoals Rotterdam CS) en een gemeente die om financiële redenen drastisch moet snijden in het aantal uit te voeren projecten is het niet onlogisch om je af te vragen: is dit nu wat Rotterdam nodig heeft? Hans Beekman, projectdirecteur van Stadshavens Rotterdam, zet uiteen waarom hij deze vraag bevestigend beantwoordt. 'Door de westwaartse beweging van de haven en doordat de grote woningbouwlocaties zoals Nesseland vooral aan de oostkant van de stad liggen, hebben haven en stad zich steeds meer van elkaar afgekeerd. Met de transformatie van Stadshavens tot hoogwaardig woon- en werkgebied kunnen we die relatie herstellen.' Maar de opgave omvat meer dan dat. 'Hoewel de uitingsvorm vooral fysiek is, zijn de doelstellingen van Stadshavens vooral sociaal-economisch van aard. Stadshavens heeft het in zich om een bijdrage leveren aan een attractieve stad, een stad die internationaal competitief is.'



Gespreksleider Astrid Feiter

Pieter Tordoer, onder meer hoogleraar economische geografie aan de Universiteit van Amsterdam, is het met Beekman eens dat de intrinsieke kansen die Stadshavens Rotterdam biedt de ontwikkeling rechtvaardigt. 'Wat ik bijzonder vind aan Stadshavens, is dat het is ingezet vanuit het motief van economische structuurversterking. Dat is erg belangrijk voor dit gebied. Er liggen namelijk kansen, maar daar is wel een onderliggend structuurbeleid voor nodig. Je kunt op die manier een welvaartsbasis creëren en daarmee een koopkrachtige bevolking.'

Aanhechting en verbindingen

Maar ook als Stadshavens Rotterdam precies het goede antwoord vormt op duurzame economische structuurversterking van stad en regio, blijft er nog wel een probleem liggen: de aanhechting met het omliggende gebied en verbindingen met andere delen van de stad. Karen van Vliet, directielid bij stedenbouwkundig bureau BGSV en bekend met diverse Rotterdamse projecten, is hier sceptisch over: 'Bij dit soort opgaven is het cruciaal dat er wordt gekeken naar het profijt dat omliggende gebieden hebben van de gebiedsontwikkeling. Bij de Kop van Zuid is dat bijvoorbeeld onvoldoende gebeurd. Met fysieke maatregelen moet je ervoor zorgen dat omliggende wijken meeprofiten van het succes. Ik betwijfel of daar in de plannen voor Stadshavens Rotterdam voldoende rekening mee wordt gehouden. Een ander punt van zorg is de bereikbaarheid van het gebied. Je ziet dat bijvoorbeeld al bij de onderwijsinstellingen op Heijplaat. 's Avonds zijn die met het openbaar vervoer moeilijk bereikbaar. De rest van de stad profiteert daardoor nauwelijks van dit kenniscluster.'



Hans Beekman, projectdirecteur Stadshavens Rotterdam



Roel Vollebregt

Beekman onderkent het belang van fysieke verbindingen met omliggende gebieden en denkt dat hier bij Stadshavens Rotterdam op verschillende manieren aandacht aan besteed wordt. 'Allereerst is het voor ons belangrijk dat je voorzieningen in de juiste volgorde realiseert. Dat is bij de Kop van Zuid niet altijd goed gegaan en daar hebben we van geleerd. Ten tweede zorgen we ervoor dat de doodlopende havenarmen verbindingen krijgen met het omliggende gebied. Tenslotte onderzoeken we de mogelijkheid om de Zuidtangent, een metro-achtige verbinding, door het gebied aan te leggen.' Van Vliet vindt de laatste optie niet realistisch. 'Een metroverbinding moet je aanleggen langs gebieden waar al de nodige dynamiek is. Dan krijg je economische spin-off en komen bedrijven vanzelf naar locaties rond de haltes.' Henk Ovink, directeur Nationale Ruimtelijke Ordening bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, vindt de plannen voor de Zuidtangent evenmin realistisch. 'De optie is al onder verschillende wethouders onderzocht en telkens werd vastgesteld dat de vervoerswaarde ontoereikend was. Ik zie niet in waarom dat nu anders zou zijn.'

Ontwikkeling van een leefmilieu

Los van de fysieke aanhechting en ontsluiting kun je je afvragen of de ruwe havendokken wel het soort omgeving is waar gezinnen uit de middenklasse – de beoogde doelgroep – willen wonen. Beekman is zich hiervan bewust maar heeft een strategie voor ogen om toch gezinnen aan te trekken. 'Je begint met het bieden van woon- en werkruimte aan mensen met creatieve beroepen. Veel van hen zullen in de loop der jaren gezinnen gaan vormen. Voor je het weet heb je dan een gezinsvriendelijk milieu en dat trekt weer nieuwe



Karen van Vliet licht haar visie toe

middenklasse gezinnen aan. 'Het is daarbij overigens de vraag of er wel genoeg creatievelingen in de stad zijn om in een gebied van deze omvang in te zetten. Onder meer Roel Vollebregt, als directievoorzitter van AM betrokken bij diverse projecten die grenzen aan Stadshavens Rotterdam, heeft hier twijfels over. Hij denkt wel dat Stadshavens een aantrekkelijk leefmilieu voor gezinnen kan vormen, maar om een andere reden: 'Als je genoeg kritische massa hebt en je maakt een passend ontwerp, is een havengebied een aantrekkelijk gebied voor middengroepen om te wonen. Zorg daarbij ook voor de gewenste woontypes en laat je niet te snel verleiden tot gestapelde gebouwen zoals in het verleden in dergelijke gebieden te veel is gebeurd.'

Rijksrelevantie

Zoals gezegd is Stadshavens Rotterdam een van de weinige gebiedsontwikkelingen waar het Rijk rechtstreeks bij betrokken blijft. Hoe zit het eigenlijk met de relevantie voor het nationale schaalniveau? Henk Ovink verwoordt het zo: 'Stadshavens is veel meer dan een gebied in Rotterdam. Het heeft een uitstraling naar de stad Rotterdam, naar de regio, naar het land en zelfs internationaal. Ook gaat het door verschillende sectoren heen: sociaal, economisch maar ook bijvoorbeeld onderwijs. Het gaat ook over de haven economie, die voor heel Nederland van belang is. Deze grote verwevenheid maakt het complex, maar voor de rijksoverheid ook relevant om hierbij betrokken te zijn.' Ovink kan nog niet precies aangeven waar de rijksbetrokkenheid uit zal bestaan. 'We hebben behoefte aan een duidelijke business case voor het gebied, dan zal duidelijk worden waar betrokkenheid van het Rijk nuttig en nodig is.'



Pieter Tordoir en Hans Beekman

Stapsgewijs

De aanpak van deze veelomvattende gebiedsontwikkeling is een hoofdstuk apart. De reikwijdte maakt het opstellen van een totaalplan tot een zinloze bezigheid, daar is de toekomst immers veel te onzeker voor. Stapsgewijze ontwikkeling is het devies van RVOB-directeur Edo Arnoldussen. 'Het goede van dit project vind ik dat we in de gaten hebben dat het een eenheid is, maar dat het wel stap voor stap ontwikkeld moet worden. We hebben destijds bij de zuidelijke IJ-oeveren in Amsterdam gezien dat daar aanvankelijk één allesomvattend plan voor werd gemaakt maar dat dat later weer werd ingetrokken omdat het onhaalbaar was. Je moet ook tussentijds kunnen tonen dat een deel echt af is. Een stadsvernieuwingsachtige aanpak past wat dat betreft beter.'

Deze gedachtegang wordt ondersteund door Roel Vollebregt. 'Als ontwikkelaar maken we graag iets af voor we met iets nieuws beginnen, maar in praktijk is dat lastig want je wil ook geen gaten laten vallen. Dit wil nog weleens ten koste gaan van de voortgang. Ik vind Stadshavens een erg groot, moeilijk hanteerbaar gebied. Dat kan ondervangen worden door het in deelgebieden op te knippen.' In het verlengde daarvan stelt Karen van Vliet: 'Probeer gebieden te zoeken die al op orde zijn en haak daar op aan.' Daar zit overigens wel een dilemma, want als je je alleen richt op het aanhaken op gebieden waar dynamiek is, laat je problematische gebieden waar urgent ingrijpen nodig is in de steek. Tom Daamen, die zijn promotieonderzoek over Stadshavens heeft verricht, brengt nog een andere overweging in voor het planproces. 'In het begin, inmiddels al heel wat jaren geleden, zag je dat men vooral



Henk Ovink

bezig was om het gebied op de kaart te zetten en bekendheid te geven onder een breed publiek. Vandaag de dag zie je in wezen het tegenovergestelde: er worden uitvoeringsgerichte plannen gemaakt en een business case gevraagd, vooral bestemd voor direct betrokkenen. Ik zou willen meegeven om beide benaderingen parallel te laten lopen. Dus én uitvoeringsgerichte plannen maken én zorgen dat het gebied gepromoot wordt en bekendheid krijgt.'

De inzichten die het heeft opgeleverd kunnen nog van pas komen bij de vele stappen die de komende twintig jaar nog te zetten zijn. De hoofdconclusie van dit RVOB Café is wellicht: zet een stip op de horizon en werk daar met goede partners naar toe, maar kijk daarbij voortdurend naar de kansen in het gebied in plaats van een blauwdrukstrategie. We gaan er vast in de komende jaren nog veel van horen.

Het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB) realiseert ruimtelijke en financiële doelen voor het Rijk. We doen dat door (gebieds)ontwikkeling, beheer, aan- en verkoop van rijksgronden en- gebouwen.

Het RVOB-Café is een ontmoetingsplek en platform waar we kennis en ervaringen uitwisselen en debatteren over projecten en daaraan verwante onderwerpen. Het RVOB-Café is eens in het kwartaal.