

The port - city relationship

Geven stadshavens de relatie tussen stad en haven
opnieuw vorm?



Coco Martin, A.B., (2017)

29-8-2017

Student: A.B. Coco Martin

Studentnummer: 2708116

E-mailadres: a.b.coco.martin@student.rug.nl

Begeleider: prof. dr. E.J.M.M. Arts

Tweede lezer: dr. F. Niekerk

BSc scriptie: Technische Planologie

Rijksuniversiteit Groningen



**rijksuniversiteit
groningen**

**faculteit ruimtelijke
wetenschappen**

Voorwoord

Hierbij presenteer ik mijn bachelorscriptie: The port - city relationship: geven stadshavens de relatie tussen stad en haven opnieuw vorm?

Bij de bepaling van het thema van mijn bachelorscriptie, was één ding vrij snel duidelijk. Binnen het overkoepelende thema "*integratie infra - stad: geïntegreerde planning van infrastructuur en stedelijke ontwikkeling*", wilde ik schrijven over het onderwerp dat er voor gezorgd heeft dat ik deze studie in eerste instantie ben gaan doen: Rotterdam. Ik vind Rotterdam een inspirerende stad, het is een stad waarin oud en nieuw verenigd zijn, de dynamiek en de sfeer van de stad zijn niet te vergelijken met die van andere Nederlandse steden. Als je er rondloopt zie je overal kranen en waar je ze niet ziet heeft in de recente geschiedenis een enorm (vastgoed) project al vorm gekregen. Wat mijn interesse misschien nog wel meer heeft, is de haven, deze is de grootste van Europa (Port of Rotterdam, z.d.). Haar grootsheid en de robuustheid van de schepen en containers maken nog steeds indruk op mij. Voor mij zijn haven en stad onlosmakelijk met elkaar verbonden, echter deze relatie wordt in twijfel getrokken in de literatuur. Hall en Jacobs (2012) stellen dat havens steeds meer losgekoppeld zijn van steden, in zowel ruimtelijke, institutionele als economische termen. Maar is dit wel terecht? En kan project Stadshavens Rotterdam de relatie tussen stad en haven verbeteren?

Ik wil graag mijn familie bedanken. Ze hebben gedurende mijn hele studie geluisterd als het even niet mee zat. Ook mijn vrienden wil ik bedanken, zij zijn onmisbaar geweest om af en toe mee te sparren. Daarnaast wil ik mijn scriptie begeleider Jos Arts bedanken voor zijn ondersteuning en advies en de tweede lezer Femke Niekerk. Als laatste, maar niet als minste, wil ik de respondenten van de interviews bedanken. Zij hebben belangeloos tijd vrij gemaakt om mij te woord te staan. Zonder hun input had ik deze bachelorscriptie niet kunnen schrijven.

Ana Blanca Coco Martin
Groningen, Augustus 2017

Samenvatting

Havens en steden zijn historisch sterk gebonden. Er wordt echter beweerd dat havens steeds meer zijn losgekoppeld van steden, in zowel ruimtelijke, institutionele, economische als sociale termen (Hall & Jacobs, 2012; Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam, 2012). Doordat havens zich in de 20e eeuw naar diepere wateren hebben verplaatst, blijven oude havengebieden achter in het centrum van de stad. Herontwikkeling van deze gebieden is hier een logisch vervolg van (Bird, 1963; Hall, 2007; Hoyle, 1989; Norcliffe, Bassett, & Hoare, 1996). Er kunnen twee generaties herontwikkeling onderscheiden worden. In de eerste generatie herontwikkeling houdt een transformatie van een (oud) havengebied naar stedelijk gebied in (o.a. Kop van Zuid). De tweede generatie herontwikkeling houdt een transformatie van een (oud) havengebied naar een gebied waar haven- en stedelijke functies gemixt worden (Aarts, Daamen, Huijs, & de Vries, 2012; Vries, 2010). Het herontwikkelen van gebieden op het grensgebied tussen stad en haven blijkt echter een lastige opgave, zowel procesmatig als inhoudelijk is het ingewikkeld (Daamen & Vries, 2012). Toch blijft herontwikkeling van deze gebieden een relevant onderwerp in een land zo dichtbebouwd als Nederland.

Project Stadshavens Rotterdam is een herontwikkelingsproject van de tweede generatie op het grensgebied tussen haven en stad. Gemeente en havenbedrijf werken nauw met elkaar samen om oude havengebieden te transformeren tot een gebied met stedelijke- en havenfuncties. Het project behelst voornamelijk investeringen in de infrastructuur en buitenruimte. Het doel van dit onderzoek is om te achterhalen hoe project Stadshavens Rotterdam de relatie tussen stad en haven kan versterken. Hiervoor is de volgende onderzoeksvraag opgesteld: *Hoe kan herontwikkeling van oude havengebieden de integratie tussen haven en stad verbeteren?* Aan de hand van het conceptueel model wordt bekeken hoe project Stadshavens Rotterdam bijdraagt aan de relatie tussen haven en stad.

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag zijn verschillende onderzoeksmethodes gebruikt. Er is een literatuurstudie uitgevoerd, die de algemene historische ontwikkeling van een haven schetst en de belangrijkste begrippen uitlegt. De beleidsdocumentenanalyse geeft de doelstellingen van project Stadshavens Rotterdam weer. Tevens zijn interviews gehouden met experts om visies op het gebied van de haven - stad relatie en project Stadshavens Rotterdam in kaart te brengen. Uit de analyse van de resultaten blijkt dat de samenwerking tussen gemeente en havenbedrijf is geïnstitutionaliseerd. Deze vaste vorm van samenwerken zorgt voor een goede basis om het project Stadshavens Rotterdam te ontwikkelen. Met deze samenwerking is een voorwaarde geschept voor integratie. Echter, concreet worden nog niet zo veel stappen gemaakt. Het is niet duidelijk wat er met het gebied gaat gebeuren, havenbedrijf en gemeente willen veel, maar er is geen duidelijke visie. Daarnaast blijkt externe integratie van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling nog niet goed van de grond te komen. De voorwaarde voor het ontstaan van externe integratie ontbreekt nog. Om de externe integratie te ontwikkelen, is een goede interne integratie van de infrastructuur nodig. Dit betekent dat de infrastructuur, die nu nog gericht is op de haven, zich moet richten op de stedelijke kant (bv. OV- en fietsverbindingen).

Inhoud

Voorwoord	2
Samenvatting.....	3
1 Introductie	6
1.1 Achtergrond.....	6
1.2 Probleemstelling.....	6
1.3 Doelstelling.....	7
1.4 Relevantie.....	8
1.5 Leeswijzer	8
2 Theoretisch kader.....	9
2.1 Inleiding.....	9
2.2 De haven-stad relatie	9
2.2.1 Anyport Model	9
2.2.3 Big places and big ports.....	9
2.2.4 Port-City interface model	10
2.3 Planning and integration	11
2.4 Theorieën gerelateerd aan ontwikkelingen Rotterdam.....	12
2.5 Conceptueel model	13
3 Methodologie	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Methode van onderzoek	15
3.3 Link met conceptueel model.....	16
3.4 Ethische overwegingen	16
3.5 Kwaliteit van de data	16
4 Casestudie: Project Stadshavens Rotterdam	18
4.1 Resultaten beleidsdocumenten	18
4.1.1 Inleiding	18
4.1.2 Project Stadshavens Rotterdam	18
4.2 Resultaten interviews.....	20
4.2.1 Inleiding	20
4.2.2 Associaties bij Project Stadshaven Rotterdam.....	20
4.2.3 I & IV: stad - haven relatie & integratie.....	21
I: stad - haven relatie & integratie.....	21
IV: stad - haven relatie & integratie	22

4.2.4 II actoren & samenwerking	23
4.2.5 III: gebiedsgerichte planning	24
4.3 Analyse	26
5 Conclusie, discussie, aanbevelingen en reflectie	27
5.1 Conclusie	27
5.2 Discussie	29
5.3 Aanbevelingen.....	29
5.4 Reflectie.....	30
Literatuur.....	31
Bijlagen	33
Bijlage A. Vragenlijst interviews	33
Bijlage B. Tabel beleidsdocumentenanalyse	35

1 Introductie

1.1 Achtergrond

Havens en steden zijn historisch sterk gebonden en hebben zich in een nauwe relatie ontwikkeld. Vroeger waren havens echt geïntegreerd in de stad, ze waren het hart van ontwikkeling in veel steden, deze steden konden daardoor vaak uitgroeien tot (grote) metropolen. De relatie tussen haven en stad was zelfversterkend: groei van de haven leidde tot stedelijke groei, en andersom (Hall & Jacobs, 2012; Zhao, Xu, Wall, & Stavropoulos, 2017). In de laatste eeuw is er veel veranderd, zowel in de havens en steden zelf, als in de relatie tussen havens en steden, door onder andere globaliserende en technologische factoren. Hall en Jacobs (2012) stellen dat havens steeds meer losgekoppeld zijn van steden, in zowel ruimtelijke, institutionele als economische termen. Ruimtelijk hebben havens zich vanaf begin 20e eeuw zich steeds verder van de stad verplaatst (Bird, 1963; Hall, 2007; Hoyle, 1989; Norcliffe e.a., 1996). Dit, omdat de oude gebieden niet meer voldeden aan de eisen van diepgang, terreindiepte, bereikbaarheid en milieuregelgeving (Vries, 2010). Institutioneel gezien heeft de decentralisatie van de lokale overheidscontrole op het management van havens gezorgd voor een verdere verzwakking van de haven - stad relatie. Economisch gezien is de relatie tussen haven en stad beïnvloed door een verminderde afhankelijkheid van havens op de stedelijke arbeidsmarkt, evenals de verminderde afhankelijkheid van steden op havens voor lokale economische groei (Hall & Jacobs, 2012; Jacobs, Ducruet, & De Langen, 2010). Havens zijn niet meer de grootste werkgevers van arbeid voor een stad (Gripaios & Gripaios, 1995). Ook sociaal gezien wordt beweerd dat de relatie tussen de twee minder hecht is geworden, steeds minder stedelingen zijn er werkzaam (Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam, 2012). Deze veranderingen hebben de nauwe relatie tussen havens en steden geërodeerd. De haven en stad worden zelfs beschreven als twee afzonderlijke entiteiten (Pesquera, M.A. and Ruiz, 1996).

1.2 Probleemstelling

Door de verschuiving van havens richting diepere wateren, blijven oude haventerreinen en infrastructuur verwaarloosd en ongebruikt achter in het centrum van de stad (Tom A. Daamen & Vries, 2012; Hoyle, 2000). Herontwikkeling van deze gebieden is hier een logisch gevolg van. De herontwikkeling van havengebied naar stedelijke bebouwing is geen nieuwe trend. Oude havengebieden worden al lange tijd omgevormd tot nieuw stedelijk gebied (Hoyle, 2000; Vries, 2010). Deze gebieden zijn de afgelopen eeuw getransformeerd tot aantrekkelijke waterfronten met veelal recreatie, winkels, woningen, kantoren en kregen hoogwaardige publieke ruimtes (Vries, 2010). De ruimtelijke en functionele relatie met de haven verdween in de meeste gevallen. Deze transformatie van havengebied naar stedelijk gebied, wordt de eerste generatie herontwikkeling genoemd. Deze generatie herontwikkeling heeft in de literatuur veel aandacht gekregen (Aarts e.a., 2012; Vries, 2010).

Een tweede generatie herontwikkeling ontvouwt zich nu (Aarts e.a., 2012; Vries, 2010). De overgangszones van haven en stad, die niet meer voor primaire havenfuncties geschikt zijn, worden herontwikkeld met een duidelijke havencomponent in zich. Er wordt niet enkel stedelijk gebied ontwikkeld, er wordt gezocht naar een manier om haven- en stedelijke functies te mixen in oude havengebieden (Vries, 2010). Dit leidt tot een andere aanpak en programmering dan bij de hierboven beschreven eerste generatie herontwikkelingsprojecten.

De beschreven verschuiving van havens naar dieper gelegen wateren is ook zichtbaar in Rotterdam. Ook hier worden de achtergebleven havengebieden getransformeerd. "Kop van Zuid" was een project van de eerste generatie herontwikkeling. Project "Stadshavens Rotterdam" is een herontwikkelingsproject van de tweede generatie op het grensgebied tussen haven en stad. (Aarts e.a., 2012; Vries, 2010). In project Stadshaven Rotterdam ligt impliciet het overkoepelende thema van dit bachelorproject besloten: *"integratie infra - stad: geïntegreerde planning van infrastructuur en stedelijke ontwikkeling"*. Het project behelst voornamelijk investeringen in de infrastructuur en buitenruimte (Trouw, 2016).

Herontwikkelen van oude havengebieden is een lastige opgave, de grensgebieden tussen haven en stad worden gezien als een van de meest complexe in de hedendaagse planning (Daamen & Vries, 2012). In zowel procesmatig als inhoudelijk opzicht is het ingewikkeld. Overgangszones bieden kansen, maar kennen tegelijkertijd veel beperkingen (Vries, 2010). Kansen omdat de oude havengebieden dicht bij de stedelijke kern liggen (Daamen, 2010), maar ook beperkingen omdat haven- en stedelijke functies niet altijd samen lijken te kunnen gaan (Vries, 2010).

Toch blijft herontwikkeling van deze gebieden een relevant onderwerp in een land zo dichtbebouwd als Nederland. Ruimte is schaars, verouderde, verrommelde, (deels) braakliggende terreinen moeten plaats maken voor nieuwe functies. Bovendien zal de komende decennia de druk op ruimte, milieu en infrastructuur alleen maar toenemen (Vries, 2010). Zowel voor de haven als voor de stad worden de overgangszones tussen haven en stad een interessant gebied. De haven wil de overgangszones blijven benutten ten gunste van het havencluster, de stad is op zoek naar ruimte voor economische revitalisering en verbetering van het woonareaal en bijbehorende voorzieningsstructuur (Vries, 2010)

1.3 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om te achterhalen hoe herontwikkeling; investeringen op de infrastructuur en buitenruimte van oude havengebieden, de relatie tussen stad en haven kunnen versterken. Om dit inzicht te verkrijgen wordt onderzoek gedaan naar de case project Stadshavens Rotterdam, een dergelijk project waarin oude havengebieden worden herontwikkeld. Gezien de beperkingen in tijd is er gekozen om slechts één herontwikkelingsproject in de diepte te bestuderen. Om de relatie tussen stad en haven te meten wordt de integratie tussen haven en stad geanalyseerd. De mate van integratie wordt bepaald aan de hand van de factoren: economisch, ruimtelijk, sociaal, institutioneel. Dit zijn de termen op basis waarvan men beweert dat haven en stad losgekoppeld zijn. Om het onderzoek te structureren zijn onderzoeksvragen opgesteld. Het beantwoorden van de deelvragen dient ter ondersteuning van het beantwoorden van de hoofdvraag. De onderzoeksvragen corresponderen niet één op één met de hoofdstukindeling, maar vormen wel de leidraad voor de hoofdstukken.

Hoofdvraag:

Hoe kan herontwikkeling van oude havengebieden de integratie tussen haven en stad verbeteren?

Toelichting: herontwikkeling gaat over investeringen op infrastructuur en buitenruimte. Als voorbeeld van een herontwikkelingsgebied wordt naar project Stadshavens Rotterdam gekeken. Om de integratie te bepalen wordt gekeken naar de 4 elementen: ruimtelijk, economisch, sociaal, institutioneel.

Deelvragen:

- *Hoe ziet de relatie tussen stad en haven er op economisch, sociaal, ruimtelijk en institutioneel gebied uit?*
- *Hoe verhouden infrastructuur en stedelijke ontwikkeling zich tot elkaar?*
- *Wat zijn de kansen en belemmeringen voor project Stadshavens Rotterdam?*
- *Welke actoren spelen een rol in een herontwikkelingsproject?*
Wat zijn hun taken?
Hoe verhouden deze actoren zich tot elkaar?
- *Hoe wordt integratie in project Stadshavens Rotterdam opgepakt?*
Hoe is de afstemming tussen infrastructuur en buitenruimte?
Wat zijn de gebiedsgerichte elementen: ruimtelijk; economisch; sociaal; institutioneel.

Toelichting: met de beantwoording van deze vragen wordt het mogelijk om inzicht te krijgen in hoe integraal de aanpak van project Stadshavens Rotterdam is.

1.4 Relevantie

De academische relevantie van dit onderzoek is te vinden in de combinatie van de stad - haven relatie met integratie. Onderzoek naar de stad - haven relatie is veelvuldig gedaan, onderzoek naar integratie ook. Echter onderzoek naar hoe de stad - haven relatie verbeterd kan worden door middel van integratie in een herontwikkelingsproject ontbreekt nog in de literatuur. Dit onderzoek verbindt beide theoretische velden met elkaar en maakt hiermee een begin aan het dichten van het gat in de literatuur. De maatschappelijke relevantie van dit onderzoek ligt in het identificeren van de belangrijkste factoren van integratie, die er voor zorgen dat de relatie tussen stad en haven verbeterd kan worden. Door deze factoren te identificeren kunnen gerichter investeringen in infrastructuur en buitenruimte worden gedaan. Hoewel nergens expliciet wordt genoemd dat project Stadshavens Rotterdam bij moet dragen aan de verbetering van de relatie tussen stad en haven, lijkt dit toch een van de doelen te zijn van het project. Dit onderzoek kan als evaluatie dienen, om te zien in hoeverre deze relatie al is verbeterd. Er kunnen lessen uit worden getrokken die nuttig kunnen zijn in het verdere herontwikkelingsproject Stadshavens Rotterdam. Ook andere herontwikkelingsprojecten kunnen met inzichten uit dit onderzoek hun voordeel doen wat betreft tijdsplanning, budgetten en ruimtelijke kwaliteit in het algemeen.

1.5 Leeswijzer

Het onderzoek begint in hoofdstuk 2 met het theoretisch kader. Hierin wordt de wetenschappelijke basis gelegd voor de rest van het onderzoek. Deze theorieën leiden tot het conceptueel model. In hoofdstuk 3 wordt de methodologie van dit onderzoek besproken. Hierin komen de verschillende onderzoeksmethoden aan bod. In hoofdstuk 4 wordt een beleidsdocumenten- en interviewanalyse gedaan. Uiteindelijk worden in hoofdstuk 5 de onderzoeksvragen beantwoordt en wordt er een conclusie getrokken.

2 Theoretisch kader

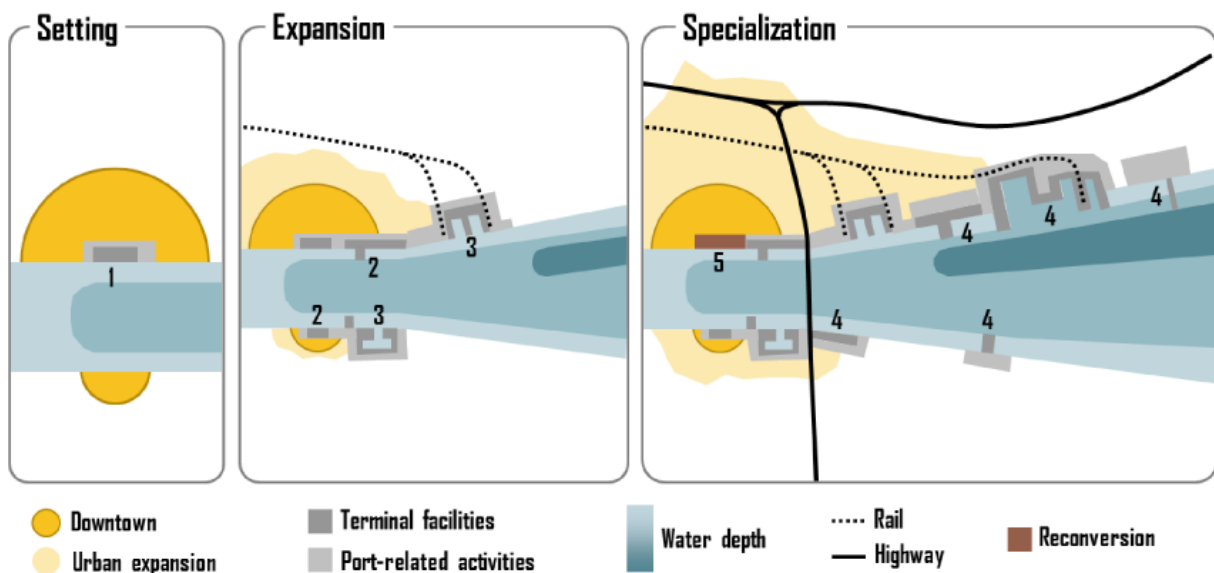
2.1 Inleiding

In het theoretisch kader wordt de belangrijkste wetenschappelijke literatuur besproken. Er zal met name aandacht worden geschonken aan de ruimtelijke relatie tussen haven en stad. Deze veranderende (ruimtelijke) relatie tussen haven en stad blijkt een interessant studieobject. Het krijgt veel aandacht in de literatuur. Onder andere Bird, Hoyle en Norcliffe (Bird, 1963; Hoyle, 1989; Norcliffe e.a., 1996) hebben een algemeen geldend model opgesteld, waarin het wegtrekken van de haven uit de stad en de daarop volgende herontwikkeling van achtergebleven gebieden wordt beschreven. Ook wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan de begrippen gebiedsgerichte planning en integratie.

2.2 De haven-stad relatie

2.2.1 Anyport Model

Al sinds de twintigste eeuw verplaatsen havens zich steeds verder van het stadscentrum. Dit voltrok zich omdat men bij diepere en minder gereguleerde wateren wilde komen. Deze ontwikkeling leidde tot het achterlaten van oude havengebieden in het stadscentrum. De manier waarop de haven groeit en evolueert ten opzichte van de stad is volgens Bird, (1963) universeel bij elke havenstad. In het 'Anyport Model' (figuur 4) stelt Bird dat er 5 fasen te onderscheiden zijn. Deze 5 fasen zijn weer in te delen in 3 hoofdstappen: setteling, uitbreiding en specialisatie. Door deze historische verplaatsing blijven de oude havengebieden vaak verwaarloosd achter (Hoyle, 2000). Maar omdat deze achtergebleven oude havengebieden vaak omringd zijn door stedelijk gebied (Hoyle, 2000), zijn deze plekken interessant voor nieuwe stadsontwikkeling (Aarts e.a., 2012).

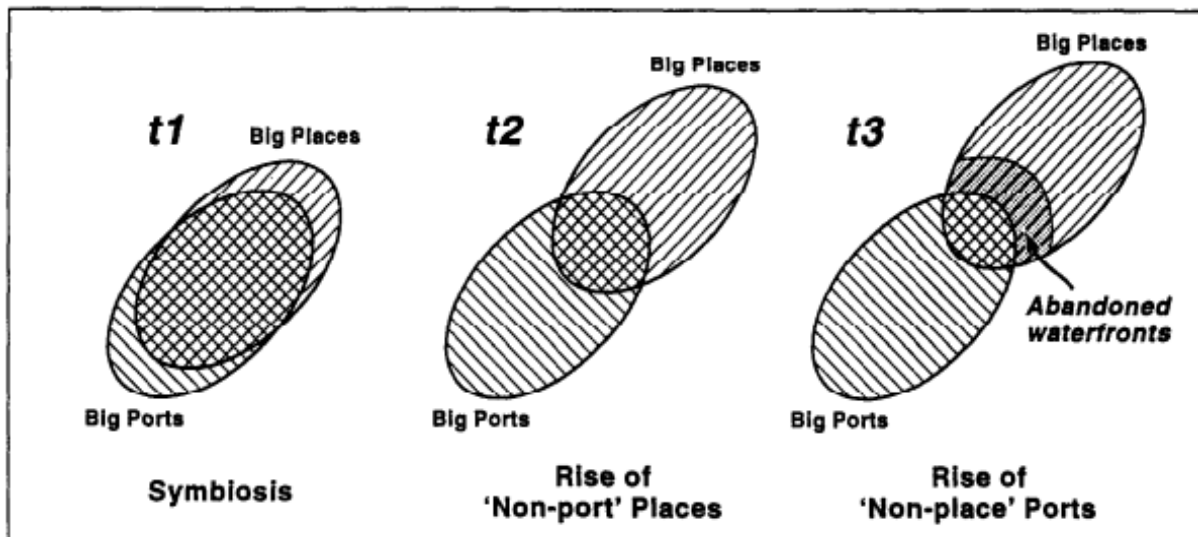


Figuur 2: Anyport Model (Bird, 1963).

2.2.3 Big places and big ports

Ook Norcliffe (1996) heeft een universeel model gemaakt over de relatie tussen de stad en de haven (figuur 5). Hierin onderscheidt de onderzoeker drie stadia in de ruimtelijke relatie tussen de stad en de haven. 'T1' is het stadium waarin de stad en de haven nauw met elkaar verbonden zijn. 'T2' laat







een beweging zien waar de stad steeds minder (economisch) afhankelijk wordt van de haven. In 'T3' wordt ook de haven steeds onafhankelijker van de stad. Dit komt door opschaling en het wegtrekken van de haven naar diepere, minder gereguleerde wateren. Dit model is niet tijdsgebonden, d.w.z. dat verschillende havensteden zich op hetzelfde moment in andere stadia kunnen bevinden. Hoewel in de figuur niet weergegeven, noemt Norcliffe in zijn artikel een mogelijke 'T4'. In 'T4' wordt het achtergelaten havengebied weer op een nieuwe manier opgenomen in de stad. Hierdoor zou de relatie tussen haven en stad misschien wel weer net zo sterk worden als daarvoor, al zijn de relaties anders van aard (Norcliffe e.a., 1996).



Figuur 3: Big places and big ports: evolution and separation over time (Norcliffe e.a., 1996).

2.2.4 Port-City interface model

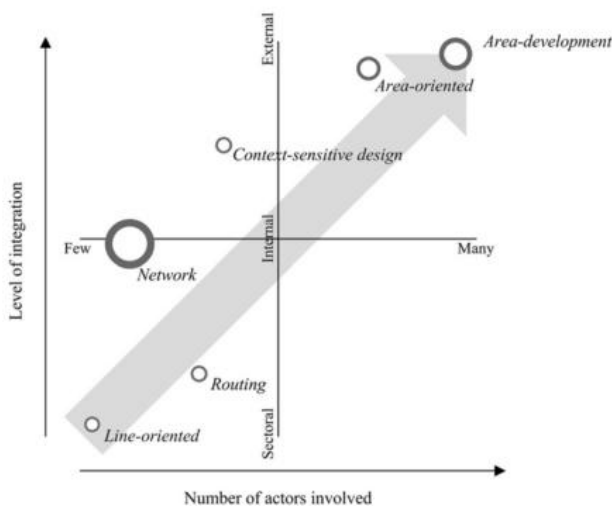
Hoyle, (1989) bemerkte dat er naast de evolutie van havengebieden ook andere ruimtelijke processen opkwamen. Doordat havenfuncties zich steeds verder van de stad verwijderden, kwamen oudere havengebieden leeg te staan. Op deze plekken ontwikkelden zich stedelijke functies. Aan de hand van zijn analyse van het overgangsgebied tussen haven en stad, creëerde hij het 'port-city interface model' (figuur 6). Met behulp van dit model is de ruimtelijke situatie en de evolutiefase van een havenstad duidelijk te bepalen. Er zijn twee belangrijke bewegingen duidelijk: van 1950-1980 (stadium 1-4), komt de haven steeds verder los van de stad. Vanaf 1980 (stadium 5-6) zie je dat de stad en de haven weer meer verbonden raken door de herontwikkeling van verouderde havengebieden.

STAGE		SYMBOL	PERIOD	CHARACTERISTICS
I	Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II	Expanding port/city		19th-early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III	Modern industrial port/city		Mid-20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.
IV	Retreat from the waterfront		1960s-1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V	Redevelopment of waterfront		1970s-1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI	Renewal of port/city links		1980s-2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Figuur 4: The port-city interface model (Hoyle, 2000 gebaseerd op Hoyle 1989).

2.3 Planning and integration

Het herontwikkelen van oude havengebieden is een complexe opgave (Tom A. Daamen & Vries, 2012). Heeres et al., (2012) beschrijven een manier om met complexe planningsopgaven om te gaan: 'area-oriented planning' (gebiedsgerichte planning). In het artikel wat zij hebben geschreven bespreken ze de verschuiving van 'line-oriented planning' naar 'area-oriented' planning (figuur 7). Hierbij horen verschillende maten van integratie. 'Line-oriented planning' is sector georiënteerd en negeert fysieke incorporatie van de weg in een groter gebied. Er is sprake van interne integratie: de integratie van verschillende infrastructuur wordt uitgedacht. 'Area-oriented planning' is gericht op een inclusieve oriëntatie, die tracht verschillende ruimtelijke functies, verschillende schaalniveaus en verschillende overheden (locaal, regionaal en nationaal) met verschillende jurisdicties met elkaar te integreren. Externe integratie gaat niet alleen over infrastructuur. Infrastructuur wordt hier gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling. Crosssectorale coördinatie van allerlei ruimtelijke beleidsdomeinen staat hierbij centraal: milieu, water, natuur, ruraal, urbaan etcetera. Heeres et al., (2012) schetsen een kader voor integratie van weginfrastructuur en ruimtelijke ordening. Bij 'area oriented planning' heeft infrastructuur een centrale rol in het planningsproces. Bij 'area development' wordt de infrastructuur aangelegd vanwege de ontwikkeling van andere functies. Heeres e. a., (2012) beschrijven ook dat je temaken krijgt met meer partijen als je de integratie wilt versterken, samenwerking wordt dan heel belangrijk.

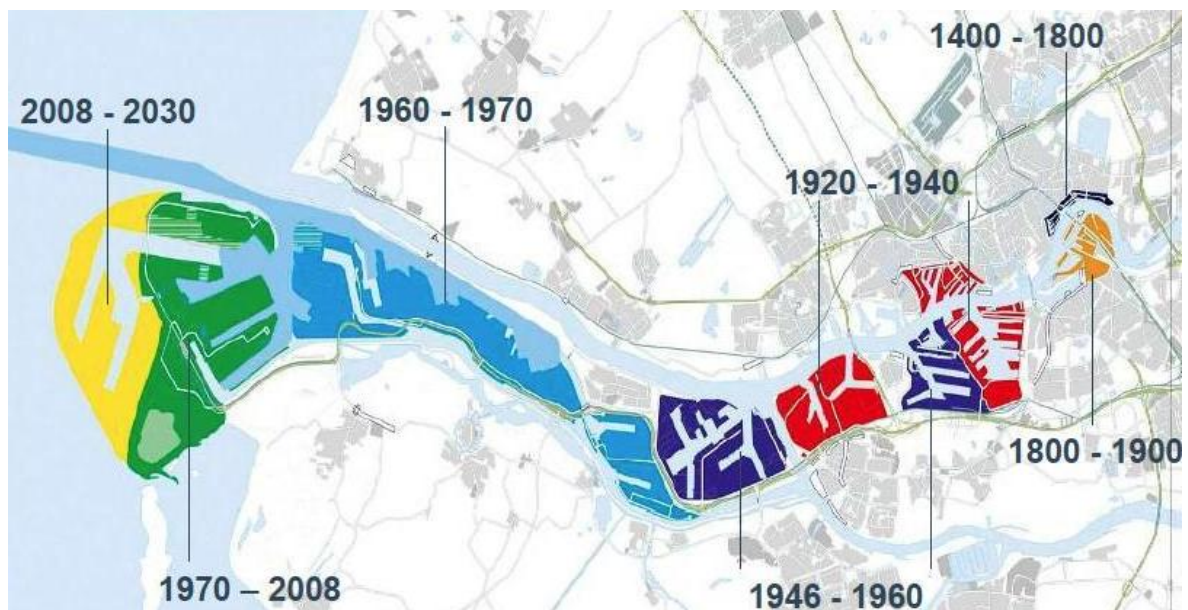


Figuur 5: Relatie tussen verschillende benaderingen tot infrastructuur planning en het level van integratie, actor betrokkenheid en ruimtelijke dimensies. De grootte van de stippen reflecteert de ruimtelijke focus (klein: locale focus; groter: regionale focus) (Heeres et al., 2012).

2.4 Theorieën gerelateerd aan ontwikkelingen Rotterdam

Het theoretisch kader is relevant in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen van de stad en haven van Rotterdam. Ook Rotterdam heeft de ruimtelijke ontwikkelingen doorgemaakt die in de verschillende modellen is geschetst. In figuur 6 staat de uitbreiding van de haven van Rotterdam afgebeeld om te tonen hoe deze haven is geëvolueerd. Hoewel er wel verschillen zijn tussen de verschillende in de theorie besproken modellen, is de trend hetzelfde. Eerst een scheiding tussen stad en haven en vervolgens een toenadering van stad en haven, al dan niet in een andere vorm dan voorheen. Deze toenadering wordt in gang gezet door een andere ruimtelijke ontwikkeling: herontwikkeling van oude havengebieden. Project Stadshavens Rotterdam is een herontwikkelingsproject waarbij gebiedsgerichte aanpak en integratie een mogelijke oplossing kunnen bieden om met de complexiteit van het herontwikkelen van oude havengebieden om te gaan.

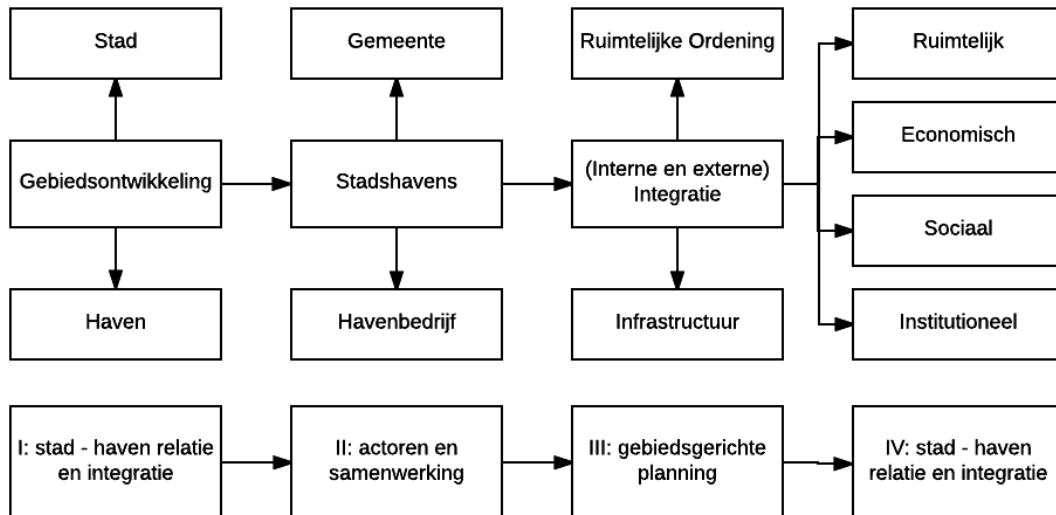
Hoewel niet in het theoretisch kader besproken heeft de ruimtelijke scheiding van stad en haven ook gevolgen gehad voor de economische, sociale en institutionele relatie tussen stad en haven. Zoals in de inleiding al is besproken stellen Hall en Jacobs (2012) dat havens steeds meer losgekoppeld zijn van steden, in zowel ruimtelijke, institutionele als economische termen. Ook sociaal gezien wordt beweerd dat de relatie tussen de twee minder hecht is geworden, steeds minder stedelingen zijn er werkzaam (Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam, 2012).



Figuur 6: Uitbreiding van de haven van Rotterdam (De Stedenfabriek, z.d.).

2.5 Conceptueel model

In het onderzoek wordt gebruik gemaakt van het conceptueel model dat is weergegeven in figuur 7. Het conceptueel model komt voort uit de in het theoretisch kader besproken literatuur. Het model laat zien hoe de modellen van Bird (1963), Hoyle (1989), Norcliffe e.a. (1996), Heeres e.a. (2012) en Hall & Jacobs (2007) met elkaar samenhangen.



Figuur 7. Conceptueel model

De oude stadshavens van Rotterdam laten zien hoe de modellen van Bird (1963), Hoyle (1989), en Norcliffe e.a. (1996) samenhangen. De oude stadshavens zijn achtergebleven en omringd door de stad. Dit zijn gebieden die volgens deze auteurs eigenlijk herontwikkeld moeten worden. Dit wordt ook in de laatste fase van de modellen van deze auteurs genoemd als mogelijkheid. Bird (1963) spreekt over specialisatie, Norcliffe (1996) spreekt over 'T4', Hoyle (1989) spreekt over 'stadium 5-6'. Deze herontwikkeling kan worden gezien als vorm van externe integratie (Heeres e.a., 2012), infrastructuur en ruimtelijke ordening komen elkaar hier tegen. Voordat de externe integratie zich kan ontwikkelen, moet de interne integratie wel goed zijn. De haveninfrastructuur moet plaatsmaken voor een stedelijke infrastructuur. Om de integratie te meten wordt gekeken naar de factoren die Hall & Jacobs (2007) noemen: ruimtelijk, economisch en institutioneel. Ook sociaal wordt als factor meegenomen (Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam, 2012).

Het conceptueel model is onderverdeeld in 4 onderdelen. In het eerste onderdeel van het conceptueel model (I) komen de theorieën over de relatie tussen stad en haven van Bird (1963), Hoyle (1989), en Norcliffe e.a. (1996) samen. De relatie tussen de stad en de haven wordt hier gedefinieerd, de gebiedsontwikkeling. Deze relatie wordt gezien vanuit ruimtelijke, economische, sociale en institutionele termen, zoals besproken in Hall & Jacobs (2007). Dit zijn dezelfde termen waar naar gekeken wordt als het gaat om integratie. In het tweede onderdeel van het conceptueel model (II) wordt er gekeken naar de betrokken actoren bij project Stadshavens Rotterdam en de hoe deze actoren met elkaar omgaan. In Heeres e.a., (2012) wordt beschreven dat meer actoren de planning ingewikkelder maken, daarom is samenwerking dan extra belangrijk. In het derde onderdeel van het conceptueel model (III) wordt ingegaan op de gebiedsgerichte planning. In Heeres e. a.,

(2012) wordt onderscheid gemaakt tussen interne en externe integratie. Hoe de ruimtelijke ordening en infrastructuur in project Stadshavens Rotterdam met elkaar samenhangen wordt hier bestudeerd. In het vierde onderdeel (IV) wordt gekeken naar de 4 elementen van integratie: ruimtelijk, economisch, sociaal en institutioneel.

Toelichting: Onderdeel I en onderdeel IV behandelen dezelfde terminologie. In onderdeel I wordt de relatie tussen stad en haven beschreven vóór herontwikkeling. In onderdeel IV is er, in elk geval ten dele, al sprake van herontwikkeling.

3 Methodologie

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de manier van dataverzameling en waarom de gekozen methoden zijn geselecteerd. Daarnaast wordt uitgelegd hoe de data zijn geanalyseerd en wat de relatie tot het conceptueel model is. Tot slot wordt ingegaan op enkele ethische aspecten die naar voren kwamen bij het verzamelen van de data en de kwaliteit van de verzamelde data.

3.2 Methode van onderzoek

Om dit onderzoek uit te voeren is gekozen om naast een literatuuronderzoek een casestudie onderzoek te doen naar project Stadshavens Rotterdam. In Clifford e. a., (2016) wordt een casestudie beschreven als een geschikte manier om gedetailleerde, specifieke informatie te verzamelen. Met deze informatie kunnen structuren en relaties aangetoond worden, waarmee modellen gegenereerd of gewijzigd kunnen worden. Het nadeel van een (enkelvoudige) casestudie is dat resultaten niet altijd generaliseerbaar zijn. Deze casestudie omvat twee onderzoeksmethodieken. Allereerst is gebruik gemaakt van een documentenanalyse. Hiermee wordt inzicht verkregen in wat project Stadshavens Rotterdam inhoudt. In deze analyse zijn de belangrijkste punten uit de beleidsdocumenten naast elkaar gezet, vergeleken en samengevat. Een overzicht van de gebruikte beleidsdocumenten en hun kernpunten staat in bijlage B, tabel 2. Als aanvulling op de beleidsdocumentenanalyse zijn om de benodigde data voor dit onderzoek te verzamelen zes diepte-interviews gehouden en geanalyseerd. Deze interviews zijn van belang om de visies en opinies van experts op het gebied van de haven - stad relatie in kaart te brengen. Om de interviewanalyse zo goed mogelijk uit te voeren, is het van belang mensen te interviewen met verschillende achtergronden. In dit onderzoek is een gevarieerde groep respondenten geïnterviewd (tabel 1). Voor de interviews is gebruik gemaakt van een semigestructureerde vragenlijst (Bijlage A: Vragenlijst Interviews). Afhankelijk van de functie en werkgever van de respondent is deze vragenlijst aangepast. Interviews konden op deze wijze goed met elkaar vergeleken worden om inzicht te krijgen in verschillen en overeenkomsten. De perceptie van de experts staat hierbij centraal. Om de interviews te analyseren zijn ze getranscribeerd en gecodeerd. Op deze manier konden de interviews gebruikt worden om de informatie uit de literatuur, beleidstukken en andere interviews te controleren.

Functie	Werkgever	Datum Interview
Planoloog - stadsontwikkeling - verkeer en vervoer	Gemeente Rotterdam	30-06-2017
Planoloog - stadsontwikkeling - ruimte en wonen	Gemeente Rotterdam (Managementteam Stadshavens Rotterdam)	31-05-2017
Gebiedsmanager Merwe-Vierhavens	Havenbedrijf NV (Managementteam Stadshavens Rotterdam)	10-07-2017
Onderzoeker haveneconomie	Erasmus Universiteit Rotterdam	23-06-2017
Register Makelaar Taxateur	SRMT Register Makelaars & Taxateurs	08-06-2017
Universitair docent en onderzoeker gebiedsontwikkeling	Technische Universiteit Delft	06-07-2017

Tabel 1: respondenten interviews

3.3 Link met conceptueel model

Het conceptueel model (Hoofdstuk 2.5) vormt de leidraad voor de interviews. Er zijn vragen opgesteld met betrekking tot de relatie haven - stad (I), de betrokken actoren en hoe deze met elkaar samenwerken in project Stadshavens (II), de externe integratie (infrastructuur - ruimtelijke ordening) en de interne integratie (verschillende infrastructuren) (III) en de 4 factoren van integratie: ruimtelijk, economisch, sociaal, en institutioneel (IV). Aan de hand van vragen over deze onderdelen wordt het conceptueel model gedekt. In de vragenlijst is met nummers aangegeven welke vraag bij welk onderdeel uit het conceptueel model hoort. Omdat het om semigestructureerde interviews gaat, was er ruimte voor de respondenten om informatie te verstrekken die buiten de vragenlijst om ging. Deze informatie is naderhand gekoppeld aan het conceptueel model. De documentenanalyse valt hoofdzakelijk onder onderdeel I van het conceptueel model. De algemene stad - haven relatie met haar gebiedsontwikkeling staat in de analyse centraal. Het resultatenhoofdstuk (Hoofdstuk 4) is opgebouwd aan de hand van de 4 onderdelen van het conceptueel model.

3.4 Ethische overwegingen

Ethische overwegingen zijn van gering belang. Er is geen sprake van mogelijke belangenverstrengelingen of scheve machtsrelaties, ook zullen er geen morele zaken besproken worden etc. Waar wel rekening mee gehouden moet worden is dat er experts geïnterviewd worden. Dit hoeft niet voor problemen te zorgen, maar het is wel van belang genoeg kennis over het onderwerp te verwerven (Clifford, et al., 2016). Verder zal om de privacy van de respondenten te beschermen een formulier geïnformeerde toestemming ondertekend moeten worden. Daarin staan belangrijke zaken m.b.t. de aard en van het onderzoek, vrijwilligheid en vertrouwelijkheid opgeschreven. Er is de respondenten gevraagd of het interview opgenomen mocht worden en of hun naam vermeld mocht worden in dit onderzoek. De transcripten zijn op aanvraag verkrijgbaar bij de auteur.

3.5 Kwaliteit van de data

Er zijn zes verschillende kwaliteitscriteria waar een kwalitatief onderzoek aan moet voldoen (Clifford e.a., 2016). Respectievelijk worden de volgende onderdelen besproken: validiteit, betrouwbaarheid, onafhankelijkheid, generaliseerbaarheid en toetsbaarheid en informativiteit.

Validiteit: in gesprek met respondenten is het mogelijk dat zij sociaal wenselijke antwoorden geven op gestelde vragen. Het project Stadshavens Rotterdam kan, met name door de uitvoerende partijen (gemeente en havenbedrijf), als gevoelig onderwerp worden gezien. Hier moet rekening mee gehouden worden. Daarom is er doorgevraagd op antwoorden van respondenten en zijn de verschillende interviews met elkaar vergeleken. Dit draagt bij aan de betrouwbaarheid van het onderzoek. De opnames van de interviews hebben weinig achtergrondgeluid, waardoor niet vertrouwd hoeft te worden op de aantekeningen van de onderzoeker, maar gebruikt gemaakt kan worden van transcripten. Als student verbonden aan de Rijksuniversiteit Groningen heb ik dit onderzoek onafhankelijk kunnen uitvoeren. Er is geen sprake van belangenverstrengeling of invloed van belanghebbenden. Voor dit onderzoek zijn 6 experts geïnterviewd met verschillende achtergronden, daarom kan men spreken over een representatieve groep. Dit draagt bij aan de generaliseerbaarheid van het onderzoek. Er is geen sprake van volledige toetsbaarheid, informatie uit de interviews kan echter wel vergeleken worden met informatie uit andere interviews en gegevens uit de literatuur en beleidsdocumenten. Tot slot volgt hier het laatste criterium: informativiteit. In dit onderzoek is vermeld met wat voor soort experts de interviews zijn gehouden,

welke beleidsdocumenten zijn geanalyseerd en welke literatuur het theoretisch kader vormt. Dit maakt het onderzoek herhaalbaar.

4 Casestudie: Project Stadshavens Rotterdam

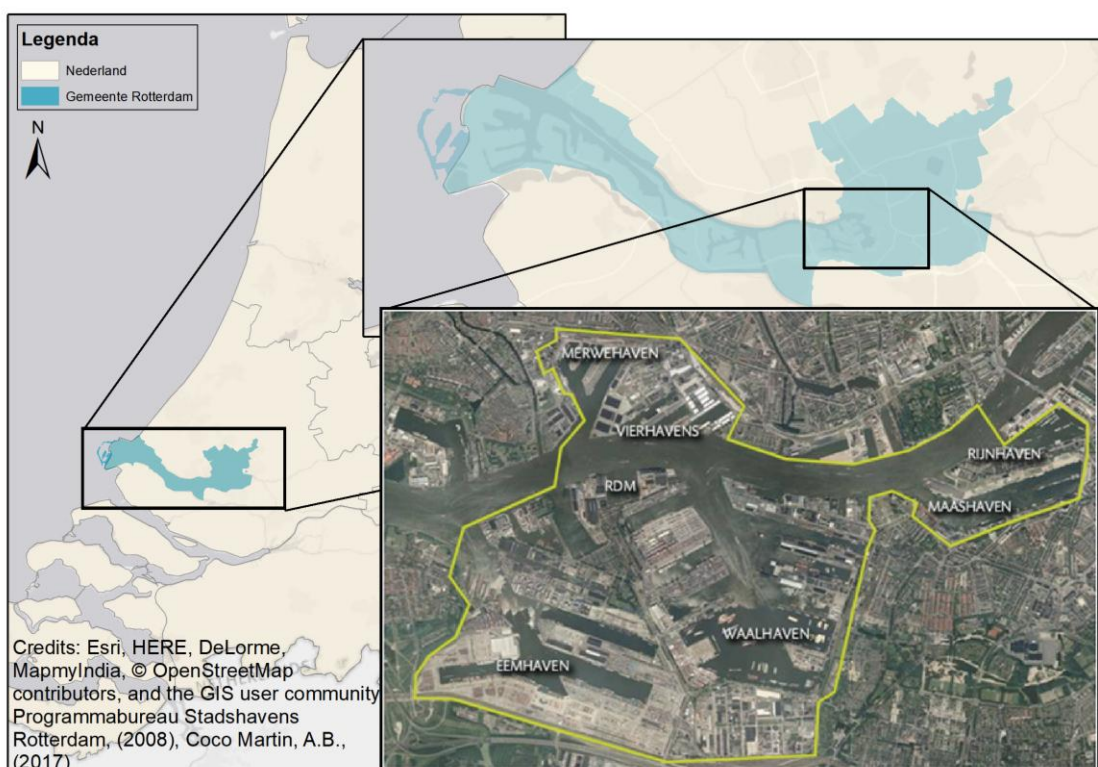
4.1 Resultaten beleidsdocumenten

4.1.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de inhoud van project Stadshavens Rotterdam en haar deelgebieden besproken. Project Stadshavens Rotterdam wordt behandeld als casus, omdat hier herontwikkeling op het grensgebied van stad en haven plaatsvindt. Deze paragraaf is gebaseerd op verschillende beleidsdocumenten. In bijlage B van dit onderzoek kunt u een overzicht vinden van de belangrijkste inhoudelijke informatie van deze documenten. Vanwege de beperkte ruimte die beschikbaar is in dit onderzoek, geeft deze paragraaf, noch tabel 2 in bijlage B, een volledig overzicht van het project. Voor de volledige inhoud van project Stadshavens verwijst ik naar de website van Stadshavens Rotterdam: www.stadshavensrotterdam.nl (Projectbureau Stadshavens Rotterdam, z.d.).

4.1.2 Project Stadshavens Rotterdam

Het project Stadshavens Rotterdam (figuur 1) omvat de stadshavens van Rotterdam die beheerd worden door Stadshavens Rotterdam: de alliantie tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam (Programmabureau Stadshavens Rotterdam, 2011). Het is het grootste stadsvernieuwingsproject van Nederland met 1600 hectare, verspreid over 4 havengebieden, net iets buiten het centrum van Rotterdam: Rijn-Maashaven, Merwe-Vierhavens, Waal-Eemhaven en RDM-Heijplaat (Rijksoverheid, z.d.). Het is een herontwikkelingsproject waarin verouderende havengebieden een nieuwe stedelijke- en/of havenfuncties krijgen. (Programmabureau Stadshavens Rotterdam, 2011). Er worden stedelijke gebieden gecreëerd waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden, en er worden nieuwe havengebieden gecreëerd waar overslag en maritieme dienstverlening plaats vindt (Stadshavens Rotterdam, z.d.). Gemeente en Havenbedrijf werken nauw met elkaar samen om een geleidelijke transformatie van deze gebieden tot stand te brengen. De plannen nemen zo'n 20-40 jaar in beslag en zijn deels gerealiseerd of in uitvoering. (Stadshavens Rotterdam, z.d.).



Figuur 1: GIS Overzichtskaart Project Stadshavens Rotterdam (Programmabureau Stadshavens Rotterdam, 2008, aangepast door Coco Martin, A.B., 2017).

Project Stadshavens Rotterdam is een project met een meervoudige doelstelling:

1. Een sterkere economie door bij te dragen aan de verbreding en verduurzaming van de haven.
2. Een attractieve stad door in te zetten op binnenstedelijke ontwikkeling van de rivieroevers.

Duurzaamheid is de rode draad binnen de twee ambities van project Stadshavens Rotterdam (Programmabureau Stadshavens Rotterdam, 2011). Alle betrokken partijen zetten zich in voor 'people, planet, profit'. Alle ontwikkelingen moeten ten goede komen aan de sociale, ecologische en economische kwaliteit van de leefomgeving. Duurzaamheid, innovatie, bereikbaarheid en draagvlak krijgen in het bijzonder aandacht, deze punten zijn vertaald in 5 strategieën: re-inventing delta technology, volume & value, crossing borders, floating communities en sustainable mobility. Ieder deelgebied legt de nadruk op één of meerdere strategieën.



Figuur 9: de 5 strategieën van stadshavens (Programmabureau Stadshavens Rotterdam, 2011).

Re-inventing delta technology krijgt de voornaamste aandacht in RDM-Vierhavens. Het gebied ontwikkelt zich tot internationale proeftuin voor innovatieve energievoorzieningen, en watermanagement. Daarnaast krijgt in de Waal-Eemhaven de havengerelateerde maakindustrie een plek. Volume & value krijgt de nadruk in Waal-Eemhaven en op RDM. De haven vernieuwt en moderniseert. Deepsea-containeroverslag maakt geleidelijk ruimte voor nieuwe activiteiten zoals een shortsea-fruitcluster en de maritieme technologie. Floating communities is vooral een belangrijke strategie in Heijlplaat-Merwehaven en de Rijn-Maashaven. Ze experimenteren hier met drijvend bouwen. In dit drijvend bouwen komt ook de strategie re-inventing delta technology tot

uiting. De Rijn-Maashaven dient eigenlijk vooral als showcase voor andere stadshavens. Sustainable mobility staat centraal in alle deelgebieden. Het doel is een betere ontsluiting van het gebied per weg, water en op de langere termijn ook het OV over het spoor. Er wordt aandacht geschonken aan het verbeteren van fietsverbindingen, park & ride locaties en park & walk locaties. Ook crossing borders is een strategie die binnen elk deelgebied aan bod komt. Het gaat over de opgave om een synergie te creëren tussen stad en haven, zowel op socio-economisch vlak, als op ruimtelijk gebied. Op socio-economisch vlak staan talentontwikkeling, ondernemerschap en werkgelegenheid centraal. Ruimtelijk wordt deze strategie vooral vertaald in voorstellen voor routes tussen stadshavens en de omliggende wijken.

In dit gebied van 1600 hectare worden plannings flexibel gehanteerd. Het gebied wordt fasegewijs ontwikkeld. Er zijn doelstellingen op korte, middellange en lange termijn. Samenwerking wordt gezocht met particulieren. Er wordt ruimte gegeven aan de markt om aan het project deel te nemen. Door ruimere wet- en regelgeving stimuleert de overheid de herontwikkeling. Door middel van voorinvesteringen in de buitenruimte en bereikbaarheid wordt geprobeerd de investeringsbereidheid van investeerders te vergroten (Bijlage B. Tabel 2).

4.2 Resultaten interviews

4.2.1 Inleiding

In deze paragraaf (4.2) worden de resultaten die zijn voortgekomen uit de interviews besproken. Deze resultaten zijn opgesplitst in een aantal paragrafen. Deze paragrafen komen overeen met de onderdelen die zijn benoemd in hoofdstuk 2 bij de bespreking van het conceptueel model. Ik leid een en ander nog even in met de verschillende associaties die project Stadshavens Rotterdam opriep bij de respondenten.

4.2.2 Associaties bij Project Stadshaven Rotterdam

In gesprek met de respondenten wekt project Stadshavens Rotterdam in de eerste plaats bij iedereen andere associaties op. Hierbij gaat het om verscheidene onderwerpen: van de afbakening van het plangebied, tot de functie, tot het soort ontwikkeling wat daar wordt bewerkstelligd. De antwoorden zijn uiteenlopend van heel concreet, tot een uitleg op een abstract niveau.

"Het zoekgebied is een vrij groot gebied. RDM en Merwe-Vierhavens is eigenlijk nog wat er over is van het oorspronkelijke zoekgebied van Stadshavens Rotterdam." (...) "Ik zou het karakteriseren als een soort experimenteerruimte en zoekgebied waarbij de twee autoriteiten (gemeente en havenbedrijf) zoeken naar een gemeenschappelijk beeld, belang om het gebied verder te ontwikkelen.", (onderzoeker gebiedsontwikkeling).

"Wat is project Stadshavens eigenlijk hè, dat is voor mij niet duidelijk op dit moment." (...) "Er is niet echt een heel helder concept van Stadshavens" (...) "Je hebt een aantal hotspots: een van die hotspots is RDM, dat is een grote loods en een aantal offshore bedrijven. Het dorpje Heijplaat wordt hip en gerevitaliseerd." (...) "De randen zuidzijde en de oostzijde daar heb je nu kantoren, maar dat is geen gillend succes." (...) "Bij de maastunnel is wat woningbouw aan het oprukken.", (onderzoeker havenconomie).

"We willen er wel gaan wonen in een paar delen, een ander deel wordt vooral the Next Economy, daar zit de maakindustrie bij, maar ook productie en wat het grootste gebied is, dat wordt

getransformeerd naar bedrijven die d.m.v. die nieuwe technologieën zoals 3D- Printing gebruik van nieuwe materialen, nieuwe producten ontwikkelen en maken en doorontwikkelen.", (planoloog verkeer en vervoer).

"Project stadshavens is meer het samenwerkingsverband en proces waarin we die gebieden proberen te vernieuwen dan dat het een groot gebiedsontwikkelingsproject is. Er is een koers uitgestippeld voor de gebieden, maar de gebieden zijn anders. Het is een samenwerkingsverband wat projecten in verschillende deelgebieden mogelijk maakt. En die worden in verschillende tempi en met verschillende inkleuringen uitgevoerd.", (gebiedsmanager Merwe-Vierhavens).

Deze antwoorden roepen vragen op: Is project Stadshavens nu de hele 1600 hectare die in eerste instantie beoogd werd, of alleen het Merwe-Vierhavens gebied? Is het alleen het samenwerkingsverband of ook de daadwerkelijke gebiedsontwikkeling? Als je deze resultaten vergelijkt met de resultaten van de documentenanalyse zou je kunnen zeggen dat beleid en praktijk niet met elkaar overeen lijken te komen. Er wordt in de documenten gesproken over een gebiedsontwikkeling van oude havengebieden naar een gebied waar gewoond, gewerkt, en gerecreëerd kan worden, en waar ook havenactiviteit nog aanwezig is. Dit gebied omvat 1600 hectare. Duurzame ontwikkeling staat hierin centraal. Echter in gesprek met experts lijkt het niet zo eenduidig wat project Stadshavens Rotterdam nu is. Zowel ruimtelijk als institutioneel is hier geen duidelijkheid over. Alles tussen 'enkele hotspots' en de beoogde 1600 hectare is voorbij gekomen. Dat het gaat om een samenwerking tussen gemeente en havenbedrijf is wel duidelijk, maar wat hun koers voor het gebied is, is moeilijk te pijlen. Het accent lijkt te liggen op RDM-Vierhavens, het innovatiedistrict/makersdistrict, maar er is ook nog hardcore havenactiviteit in het gebied en het is de ambitie om ook woongebieden te creëren. Eigenlijk lijkt alles te kunnen passen binnen de beschrijving van project Stadshavens Rotterdam. Project Stadshavens Rotterdam wordt heel verschillend geïnterpreteerd.

4.2.3 I & IV: stad - haven relatie & integratie

I: stad - haven relatie & integratie

De stad - haven relatie wordt gezien vanuit de ruimtelijke, economische, sociale en institutionele kant. In gesprek met respondenten blijkt dat de relatie op meerdere fronten complex is en meerdere interpretaties heeft. Ten eerste stippen zij de geografische verschuiving van de haven aan als oorzaak van de verslechterde band tussen de twee. *"Je zou kunnen zeggen dat de band tussen stad en haven steeds losser is geworden, zowel fysiek omdat de haven naar het westen verschoof, maar ook qua werkgelegenheid, omdat er steeds meer geautomatiseerd werd.", (planoloog ruimte en wonen).*

Daarnaast worden andere redenen genoemd die meer sociaal van aard zijn, maar toch ook direct met de fysieke verschuiving van de haven te maken heeft. *"We zijn een stad van havenwerkers, dat is niet meer zo.", (makelaar).*

De haven en de stad worden eigenlijk gezien als twee economisch op zichzelf staande entiteiten, als het slecht gaat met havenconomie kan het goed gaan met de stedelijke economie. *"De transacties tussen de stad en de haven zijn heel erg beperkt. Je hebt eigenlijk twee economische systemen. De haven is vooral internationaal en de stad nationaal.", (onderzoeker havenconomie).*

Op institutioneel vlak wordt de relatie tussen haven - stad wisselend beschreven. Er wordt op veel dossiers samengewerkt, de ene keer gaat dit beter dan de andere. Vanuit de kant van de haven, de wetenschap en de kant van de gemeente wordt de samenwerking tussen de twee als volgt beschreven, respectievelijk:

"De relatie haven - stad is op institutioneel niveau super innig, alleen die gaat veel verder dan project Stadshavens alleen. We werken dagelijks samen op allerlei dossiers.", (gebiedsmanager Merwe-Vierhavens).

"Als er kansen zijn om bepaalde doelen te bereiken die het havenbedrijf heeft geformuleerd voor zichzelf en dat matched met de doelen van de gemeente, dan doen ze vaak dingen samen. Als het niet matched, dan gooien ze de deur dicht.", (onderzoeker gebiedsontwikkeling).

"De stad en haven hebben op heel veel dossiers met elkaar te maken en die dossiers hebben onderling ook weer met elkaar te maken." (...) "Wat we telkens proberen, is enerzijds heel goed de afhankelijkheden van elkaar in beeld brengen." (...) "Anderzijds, als alles van alles afhankelijk is, dan kom je op een gegeven moment niet meer vooruit. Dus we proberen ook dingen los te koppelen: dit kan nu gewoon door, want het staat onafhankelijk van dat, dat en dat.", (planoloog ruimte en wonen).

Op institutioneel niveau lijkt de relatie wisselend te zijn. Het ligt er aan wie je spreekt en in welke context en vanuit welk belang. De gebiedsmanager van het Merwe-Vierhavens gebied vindt de institutionele relatie 'innig', de planoloog ruimte en wonen spreekt over een wissende relatie, en de onderzoeker gebiedsontwikkeling suggereert dat de haven alleen samenwerkt als het hen uitkomt en anders niet.

IV: stad - haven relatie & integratie

Het is nog niet helemaal duidelijk hoe de haven-stad relatie tot uiting komt in het stadshavens gebied. Geografisch zijn de hardcore stadsfuncties (bv. wonen) moeilijk met hardcore havenfuncties (bv. overslag) te verenigen. *"Ik zou het niet snel hebben over integratie van stad en haven, want dat suggereert een soort ruimtelijk in elkaar schuiven. Want veel van die havenactiviteiten moeten helemaal niet in die stad zitten. Die zijn veel te groot, veel te milieubelastend, produceren veel te veel verkeer, dat moet buiten de stad."*, (planoloog ruimte en wonen). Er kan geconcludeerd worden dat er milieutechnisch en ruimtelijk grenzen zijn aan de integratie tussen de verschillende stads- en havenfuncties.

Op sociaal gebied draagt stadshavens niet bij aan de haven - stad relatie. Het wordt niet beleefd als een project dat zorgt voor de integratie van haven en stad. *"Stadshavens in de ogen van de gemiddelde Rotterdammer speelt nauwelijks."*, (onderzoeker havenconomie). Ook al staat de gemiddelde Rotterdammer er nonchalant tegenover, op het moment dat het project Stadshavens werk creëert, of hoger op de politieke agenda komt, kan de relatie tussen de rotterdammer en project Stadshavens Rotterdam mogelijk verbeteren.

Op institutioneel niveau is nog niet duidelijk wat de rol van stadshavens is in de relatie tussen stad en haven. De samenwerkingsvorm is nog niet uitgekristalliseerd. *"We werken samen, maar hoe we dat precies doen, dus de inrichting van die samenwerking, zeker nu, met de lancering van het makersdistrict, dat is nog steeds onderwerp van gesprek."*, (planoloog ruimte en wonen).

Op economisch gebied biedt Stadshavens de mogelijkheid om samenwerking tussen de stedelijke en haven economie aan te gaan. Maar deze samenwerkingen zijn er maar minimaal. *"Puur fysiek zie ik het nog niet heel hard." (...) "Het kan wel, voor een klein deel gebeurt het ook wel in Merwe-Vierhavens, maar dan zijn het altijd kleine voorbeelden. Waarbij de stedelijke economie en haven proberen samen te gaan."*, (planoloog verkeer en vervoer). In Merwe-Vierhavens wordt bijvoorbeeld geëxperimenteerd met 3D printers, deze printers worden gebruikt voor zowel stedelijke als haven toepassingen.

Overall wordt er over de rol van Stadshavens in de integratie tussen haven en stad niet echt een eenduidig antwoord gegeven. *"Dus wat is die haven - stad relatie en hoe komt deze tot uiting in dat gebied? Dat is waar ze nog steeds naar zoeken."*, (onderzoeker gebiedsontwikkeling): zo zou je de haven - stad relatie op dit moment kunnen samenvatten.

Het is ook moeilijk in te schatten hoe integratie tussen haven en stad in de toekomst verloopt. *"Voordat de uitbereiding zichtbaar is, zijn we 10 jaar verder. Nu moet je bedenken wat over 10 jaar de situatie is. Niet wat er nu is. Dat interesseert helemaal niemand. Dus wat moet je doen? Visie ontwikkelen..."*. (makelaar).

4.2.4 II actoren & samenwerking

De belangrijkste actoren in het gebied zijn de gemeente en het havenbedrijf. Deze samenwerking is geïnstitutionaliseerd. Gemeente en havenbedrijf zijn (de voornaamste) grondeigenaren in het gebied, en werken samen op het gebied van gebiedsontwikkeling.

Op dit moment is er een managementteam voor het makersdistrict RDM en Merwe-Vierhavens: *"Het havenbedrijf gaat over de onderdelen management en acquisitie: het precieze profiel bepalen, het activeren en faciliteren van bedrijven. De gemeente gaat over de zakelijke financiële kant en de inhoudelijke planvorming: ruimtelijke kaderstelling op het gebied van mobiliteit, groen, water, bebouwing etc., maar ook planologische kaderstelling, dat gaat over bestemmingsplannen en vergunningen"*, (planoloog ruimte en wonen).

Door de jaren zijn verschillende vormen van samenwerking geweest. In de vorm van een ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V. (OMSR), het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (OBR) en nu in Projectbureau/Programmabureau Stadshavens Rotterdam (PbSR). *"Er zijn sinds 2004 verschillende modellen geprobeerd, geen van allen werkt echt."*, (onderzoeker gebiedsontwikkeling). Er gaan geluiden op dat er wordt gezocht naar een nieuwe vorm van samenwerken, maar dit is nog niet concreet gemaakt.

Andere actoren gevestigd binnen het gebied zijn, start-ups, de creatieve industrie, en onderwijsinstellingen: het ECE (Erasmus Centre Entrepreneurship), een spin-off van de Erasmus Universiteit, het Albeda College en de hogeschool Rotterdam. Deze instellingen en bedrijven fungeren als initiatiefnemers in het gebied. Ook spelen kunstenaars, architecten en ontwerpers een belangrijke pioniersrol in het gebied. Het idee is dat deze initiatiefnemers en pioniers anderen (jonge) ondernemers aantrekken. Hoe meer actoren je in het gebied krijgt, hoe belangrijker de samenwerking tussen deze partijen wordt (Heeres e.a., 2012)

Omdat veel plekken in het gebied (nog) niet geschikt zijn voor woningbouw, is de rol van vastgoedbedrijven en projectontwikkelaars beperkt. In een later stadium van de gebiedsontwikkeling

zullen zij zeker een belangrijke rol vervullen. *"Vastgoedbedrijven bellen wel vaak aan, vooral voor woningbouw. Maar dat is in dit gebied nog een beetje te vroeg, omdat we qua milieu geen ruimte voor woningbouw kunnen geven."*, (planoloog ruimte en wonen). De ruimtelijke en infrastructurele condities voldoen nog niet aan de eisen die bewoners aan een nieuwe woonomgeving stellen. Hierdoor blijven investeerders ook achter. De interne integratie moet op gang komen, voordat de externe integratie plaats kan vinden. Deze begrippen worden uitgelegd in Heeres e.a., (2012).

4.2.5 III: gebiedsgerichte planning

In het beleid zijn de afgelopen jaren verschillende veranderingen geweest. Onder andere de financiële crisis heeft zijn uitwerking gehad op de planning van het gebied. Hierdoor was (vooral aan de kant van de stad) geen investerend vermogen. Ook andere gebiedsontwikkelingen in Rotterdam hebben invloed gehad op de ontwikkeling van dit gebied, bijvoorbeeld de ontwikkeling van de tweede Maasvlakte. Heel concreet wordt nu een minder zwaar woonprogramma ontwikkeld. Ook worden er geen voorinvesteringen gedaan in infrastructuur, dit was wel beoogd. Op het project geslaagd is, daar zijn de meningen over verdeeld. *"De meeste dingen zijn afgecheckt."* (...) *"De structuurvisie heeft best goed vastgelegd wat we wilden."* Het proces is nog in volle gang en het gebied is nog geen definitieve weg ingeslagen. *"Point of no return is nog niet bereikt."*, (planoloog ruimte en wonen). *"Ik vind het wel behoorlijk gefaald, ik ben heel kritisch."* (...) *"Project stadshavens kan nog steeds bijdragen aan de integratie tussen haven en stad."*, (onderzoeker gebiedsontwikkeling).

Ondanks de meningsverschillen over de status quo van het project Stadshavens Rotterdam, wordt het gebied ruimtelijke vormgegeven. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om havenfuncties naast woningbouw en recreatie en dergelijke in het zelfde gebied te vestigen. Planologisch worden er kaders gesteld om stedelijke- en havenfuncties naast elkaar te laten bestaan. Er worden milieucontouren gerealiseerd, die ruimer zijn dan het bestemmingsplan. Het planologische deel blijkt wel ingewikkeld te zijn. In gesprek met de gebiedsmanager van Merwe-Vierhavens komt de wens van integratie duidelijk naar voren, maar blijkt het in de praktijk moeilijk uitvoerbaar. *"Stadshavens is eigenlijk waar je echt integratie van havenfuncties en stedelijke functies hebt."*, (gebiedsmanager Merwe-Vierhavens). Maar deze integratie blijft wel beperkt tot bepaalde functies *"Binnenvaart plus stedelijke functies kan. Overslag plus woningen is onmogelijk."*, (gebiedsmanager Merwe-Vierhavens). Niet alleen overslag maakt de combinatie met woningen ingewikkeld, ook de maakindustrie zorgt voor overlast. *"In Merwe-Vierhavens is maatwerk nodig. Het gebied is nu een gezoneerd industrieterrein. Met de maakindustrie blijft er mogelijk overlast van bedrijven. Daarom zijn milieucontouren nodig."*, (gebiedsmanager Merwe-Vierhavens).

De oude haventerreinen zijn vervuilde industriegebieden, waar nog steeds industrie actief is wat bijvoorbeeld geluidsoverlast met zich mee brengt. Saneren gebeurt nu in een klein gebied, maar grootschalig gebeurt dat nog niet. Het is daarom niet zo gek dat er nog weinig nieuwbouw in de gebieden is. Als je in de omgeving rond loopt heb je het gevoel dat er nog niet zo veel gebeurd is, *"...je moet eigenlijk de gebouwen inlopen om er iets van te zien. Want aan de buitenruimte is nog niet veel gedaan."*, (planoloog ruimte en wonen).

Om stadsontwikkeling in deze gebieden mogelijk te maken moet de buitenruimte verbeterd worden. *"Het is meer door de stedenbouwkundige, grootschalige opzet van het gebied, dat het onaantrekkelijk is als stedelijk gebied: brede straten, hoge plinten, harde materialisering, weinig*

aantrekkelijke plekken om te verblijven in de openbare ruimte. Er moet wat gedaan worden aan de ruimtelijke condities", (onderzoeker gebiedsontwikkeling). Er zou meer rekening gehouden moeten worden met de menselijke maat (infrastructuur gericht op bewoners). Sfeervolle architectuur, groenvoorziening, fiets- en wandelpaden en kunst in de openbare ruimte kunnen hier mogelijk aan bijdragen. Toch is stadsontwikkeling in een oud havengebied niet ondenkbaar. *"Ik denk dat er belangstelling is voor een woonwijk in een haven-infrastructuur."* (...) *"Oude havengebieden horen bij de geschiedenis. Iconen moeten ze behouden. Ze hebben een functie voor de activiteit die daar gedaan wordt."* (...) *"Als je wat in stand houdt, is dat alleen maar mooi."*, (makelaar). Een deel van de oude haveninfrastructuur kan wél behouden worden, industrieel erfgoed kan ingepast worden in een stedelijk-havengebied.

Om tot deze ontwikkeling te komen zijn er wel bepaalde condities nodig: *"De infrastructuur moet goed zijn voor werk en sociaal leven, winkels etcetera moeten in de buurt zitten."*, (makelaar). Hier worden echter nog geen voorinvesteringen in gedaan. *"Wat we hier doen is een niet vastgoedgedreven ontwikkeling. We hebben een economische drive en het fysieke is een uitdrukking daarvan."*, (planoloog ruimte en wonen). Daardoor is er ruimtelijk nog niet zo veel veranderd in het gebied. Het gebied wordt dynamisch ontwikkeld, stapje voor stapje worden er ingrepen gedaan in de ruimte. *"Dus dat wordt een soort tussenvorm van organisch ontwikkelen, een soort van laat 1000 bloemen bloeien, maar je kijkt wel naar wat de markt doet, waar zit de interesse."*, (gebiedsmanager Merwe-Vierhavens).

De infrastructuur, hiermee wordt in dit geval de bereikbaarheid bedoeld, is in het stadshavensgebied relatief slecht. De infrastructuur is gericht op scholieren en werknemers, nog niet op bewoners. Met de auto zijn alle gebieden redelijk goed te bereiken, maar met het OV kun je eigenlijk alleen aan de randen van de gebieden komen. *"De infrastructuur is nog niet goed."*, (gebiedsmanager Merwe-Vierhavens). Op de korte termijn wordt er her en der een fietspad aangelegd, echt grote infrastructurele ingrepen worden niet gedaan. Op de lange termijn is dit, met betrekking tot de regio Rotterdam, misschien wel een logische stap.

Bereikbaarheid wordt wel als een essentieel onderdeel gezien voor de ontwikkeling van het gebied. De meningen zijn er over verdeeld of een infrastructuurinvestering op voorhand moet gebeuren, of dat dit geleidelijk op gaat met de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, in de zin van nieuwbouw. *"Het gebied moet goede verbindingen hebben, ov of auto, of halteplaatsen met de waterbus. Het moet bereikbaar zijn. De waterbus kun je nog niet vertrouwen. Dat moet beter."*, (makelaar). *"Ik vind het OV een enabler. Dus als je iets wilt, dan moet je beginnen met een ijzersterk OV-netwerk aanleggen. Dus als je bijvoorbeeld over 10 jaar Stadshavens wil aangetapt zien op de rest van het netwerk, dan moet je dus nu al eigenlijk beginnen, dus dat is een hele lange termijn."*, (onderzoeker havenconomie). *"Bereikbaarheid is heel belangrijk, het is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en voor mensen die ergens willen wonen. Als een gebied niet bereikbaar is dan kun je het vergeten. Dus bereikbaarheid is meer een middel om uiteindelijk tot ontwikkeling te komen."*, (onderzoeker gebiedsontwikkeling).

Binnen Project Stadshavens Rotterdam wordt de bereikbaarheid van het gebied als opgave gezien, maar een nieuw OV netwerk zit er (voorlopig) niet in. De vervoersvraag is daarvoor nog niet hoog genoeg. *"Het bestaande ov willen we zo goed mogelijk benutten, doormiddel van bereikbaarheidsdiensten te laten aanbieden, een ov-fiets is een voorbeeld daar van."* (...) *"Dat je*

vanaf het ov makkelijk het gebied in kan. Veel meer met een vraag gerichte dan een heel aanbod gestuurde bus of tram ofzo. Dus we gaan niet een nieuw netwerk aanleggen.", (planoloog verkeer en vervoer). Als aanvulling: *"Infrastructuur wordt geleidelijk aangepakt: verkeersveiligheid, aanleg weginfra. Je investeert waar dynamiek ontstaat."*, (gebiedsmanager Merwe-Vierhavens).

Aan de ene kant worden er geen voorinvesteringen in infrastructuur gedaan, aan de andere kant lijkt dit wel een voorwaarde om tot ontwikkeling van project Stadshavens Rotterdam te komen. Hierdoor lijkt de ontwikkeling stil te staan.

Bereikbaarheid wordt gezien als een gebiedsoverstijgend domein. Verbindingen tussen de stadshaven gebieden zijn belangrijk, maar de stadshavens gebieden verbinden met andere delen van Rotterdam is minstens zo belangrijk. Wat ze willen is: *"eigenlijk in eerste instantie de wijken rondom stadshavens verbinden." (...)* *"Maar op langere termijn, zeker ook noord en zuid met elkaar verbinden."*, (planoloog verkeer en vervoer).

Daarnaast zou een nieuwe manier van vervoeren, automatisch collectief vervoer, misschien mogelijkheden bieden voor de toekomst, die geschikter zijn dan uitbreiding van het huidige ov-netwerk. *"We zijn als stad druk bezig met het automatisch vervoer. Niet in individuele maar collectieve vorm, dat zou op termijn een oplossing kunnen zijn." (...)* *"Dus dat wil niet zeggen dat het geen ov zou zijn"*, (planoloog verkeer en vervoer). Dit is wel een hele futuristische benadering, maar misschien kan dit werkelijkheid worden in samenwerking met de innovatieve ondernemers en onderwijsinstellingen.

Kortom, het gebied heeft veel potentie, maar de randvoorwaarden zijn nog niet ingevuld. De interne integratie van het gebied is nog niet op orde, pas daarna kunnen ruimtelijke ordening en infrastructuur integreren.

4.3 Analyse

In deze paragraaf worden de belangrijkste resultaten van de literatuur, beleidsdocumenten en interviews geanalyseerd. Met Romeinse cijfers wordt verwezen naar de 4 onderdelen uit het conceptueel model: I: stad - haven relatie & integratie, II: actoren en samenwerking, III: gebiedsgerichte planning, IV: stad - haven relatie & integratie.

In de literatuur wordt door Bird (1963), Hoyle (1989) en Norcliffe e.a, (1996) gesproken over verschillende fases waarin de haven en de stad steeds verder van elkaar verwijderd raken, vooral in ruimtelijke en economische zin (I). Echter de laatste fase van deze modellen laat zien dat oude havengebieden weer worden opgenomen in de stad. Hoyle (1989) geeft aan dat de achtergebleven havengebieden in het centrum van de stad interessant zijn voor nieuwe stadsontwikkeling. Echter, in project Stadshavens Rotterdam ambiëren gemeente en havenbedrijf (II) een combinatie van haven- en stedelijk gebied, zoals omschreven in (Aarts, 2007). Project Stadshavens Rotterdam is een voorbeeld van oude havengebieden waar men streeft naar opname in de stad (IV). In institutionele zin is er inderdaad sprake van samenwerking tussen haven en stad. In ruimtelijke, economische en sociale zin gaan ze matig samen. De integratie van stad en haven waar in stadium 5-6 van het port-city interface model over gesproken wordt (Hoyle 1989), is niet eenvoudig. In deze zesde fase staat interne integratie centraal. Deze interne integratie (Heeres e.a., 2012) blijft in project Stadshavens Rotterdam achter. De infrastructuur blijft havengeoriënteerd. Voor bewoning en nieuwe werkgelegenheid (externe integratie) is passend personenvervoer nodig, zoals goedlopend OV, fiets-

en wandelpaden. Als de integratie, zowel intern als extern versterkt is (III), komen er meer partijen, samenwerking wordt dan heel belangrijk. Dit draagt bij aan de ontwikkeling van een visie en een slagvaardig beleid ten aanzien van project Stadshavens Rotterdam.

5 Conclusie, discussie, aanbevelingen en reflectie

5.1 Conclusie

In deze conclusie wordt de hoofdvraag van het onderzoek beantwoord.

Hoe kan herontwikkeling van oude havengebieden de integratie tussen haven en stad verbeteren?

Toelichting: herontwikkeling gaat over investeringen op infrastructuur en buitenruimte. Als voorbeeld van een herontwikkelingsgebied wordt naar project Stadshavens Rotterdam gekeken. Om de integratie te bepalen wordt gekeken naar de 4 elementen: ruimtelijk, economisch, sociaal, institutioneel.

Ter ondersteuning van het beantwoorden van deze hoofdvraag zijn er deelvragen opgesteld. Deze zullen eerst in dit hoofdstuk beantwoord worden, alvorens er een antwoord geformuleerd wordt op de centrale vraag. Te beginnen met de eerste deelvraag:

- *Hoe ziet de relatie tussen stad en haven er op economisch, sociaal, ruimtelijk en institutioneel gebied uit?*

Haven en stad werken op institutioneel niveau met elkaar samen, de relatie is echter wisselend. Het lijkt er op dat de haven samenwerkt als het in haar belang is, anders niet. Op economisch vlak hebben ze niet zo veel met elkaar te maken, alleen op kleine schaal wordt er samengewerkt. Sociaal gezien verschaft de haven niet veel werk voor mensen uit de stad, ook speelt project Stadshavens nauwelijks bij de gemiddelde Rotterdammer. Ook ruimtelijk zijn de twee niet echt verbonden. Hall en Jacobs (2012) stellen dat havens steeds meer losgekoppeld zijn van steden, in zowel ruimtelijke, institutionele als economische termen, dit kan worden beaamd.

- *Hoe verhouden infrastructuur en stedelijke ontwikkeling zich tot elkaar?*

De interne integratie, zoals genoemd in Heeres e.a., (2012) blijft in project Stadshavens Rotterdam achter. De infrastructuur blijft haven georiënteerd. Voor bewoning en nieuwe werkgelegenheid (externe integratie) is passend personenvervoer nodig, zoals goedlopend OV, fiets- en wandelpaden. Eerst moet de interne integratie goed zijn, pas dan kan de externe integratie op gang komen.

- *Wat zijn de kansen en belemmeringen voor project Stadshavens Rotterdam?*

De grootste belemmeringen en kansen zitten in de ontwikkeling van het beleids-, en planningsproces, waarbij de verschillende actoren goed met elkaar moeten samenwerken. Heeres et al. (2012) beschrijven dat hoe meer actoren, hoe belangrijker de samenwerking wordt. Voor samenwerking is een gezamenlijke visie nodig. Het is heel moeilijk om een eenduidige visie te ontwikkelen. De actoren (gemeente, havenbedrijf, particulieren, innovatievellingen etc.) hebben verschillende belangen. Hoewel de documenten allerlei mogelijkheden en kansen benoemen zijn die onderling niet makkelijk te matchen. Woningbouw en havenactiviteit blijken bijvoorbeeld moeilijker

te combineren dan gedacht. Een gezamenlijke discussie, over mogelijkheden en grenzen binnen project Stadshavens Rotterdam biedt een kans.

Ook maatwerk biedt kansen. Milieucontouren in plaats van een bestemmingsplan bieden mogelijkheden voor ontwikkeling van een havenstedelijk gebied.

- *Welke actoren spelen een rol in een het herontwikkelingsproject?
Wat zijn hun taken?
Hoe verhouden deze actoren zich tot elkaar?*

De belangrijkste actoren in het gebied zijn de gemeente en het havenbedrijf. Zij zijn de voornaamste grondeigenaren in het gebied. Zij hebben een geïnstitutionaliseerd samenwerkingsverband (Projectbureau Stadshavens Rotterdam), waarin ze werken aan de gebiedsontwikkeling van Stadshavens Rotterdam. De rol van het havenbedrijf is vooral management en acquisitie, de rol van de gemeente gaat over de zakelijke financiële kant en de inhoudelijke planvorming. Andere actoren in het gebied zijn (kleine) bedrijven, onderwijsinstellingen en de creatieve industrie. Deze actoren moeten de ontwikkeling van project Stadshavens op gang zien te krijgen.

- *Hoe wordt integratie in project Stadshavens Rotterdam opgepakt?
Hoe is de afstemming tussen infrastructuur en buitenruimte?
Wat zijn de gebiedsgerichte elementen: ruimtelijk; economisch; sociaal; institutioneel.*

Integratie wordt in project Stadshavens wel gezien als doel. In de beleidsdocumenten wordt over 'duurzame mobiliteit en een 'fijnmazig ov' gesproken. Echter, de infrastructuur blijkt nog niet goed te zijn. Toch worden er geen grote infra-investeringen gedaan. Een uitbreiding van het ov-netwerk is iets wat niet op het programma staat. Voor een goede ruimtelijke ordening is dit echter wel van belang. Het project ontwikkelt zich fasegewijs, daar waar de dynamiek is, worden investeringen gedaan. Zo tracht men integratie van de infrastructuur te bereiken. Dit is echter nog niet zichtbaar.

In de ruimtelijke ordening, de buitenruimte van het gebied wordt integratie gezocht in het mogelijk maken van havenfuncties en stedelijke functies in hetzelfde gebied. Dit blijkt lastig m.b.t. milieucontouren. Ook zijn veel gebieden te vervuild om te gebruiken voor een andere functie dan industrie. Hierdoor is de nieuwbouw nog niet op gang gekomen en zijn er nog geen goede condities (winkels, cafés etc.) om de ontwikkeling van het gebied te bevorderen. Bovendien willen gemeente en havenbedrijf geen vastgoedgedreven ontwikkeling.

Externe integratie, waarbij de infrastructuur zich tegelijkertijd met de nieuwbouw (woningen, kantoren en andere voorzieningen) kan zich alleen ontwikkelen wanneer er eerst sprake is van interne integratie (Heeres e.a., (2012). Dit proces is nog amper begonnen. Hierdoor is er nog amper sprake van integratie op de gebieden ruimtelijk, economisch en sociaal. Institutioneel is er wel een samenwerking, maar deze staat of valt niet bij een goede of slechte integratie van infrastructuur en ruimtelijke ordening.

Er wordt in Stadshavens aandacht besteed aan crosssectorale domeinen (Heeres e.a., 2012). Verschillende doelen uit verschillende domeinen komen samen: milieu, werkgelegenheid, bereikbaarheid etc.. Het beleid is in die zin integraal te noemen. In de uitvoering van het beleid staan echter de sociale en economische ontwikkelingen centraal, niet de ruimtelijke. Hierdoor is het integrale beleid weinig zichtbaar.

- *Hoe kan herontwikkeling van oude havengebieden de integratie tussen haven en stad verbeteren?*

Toelichting: herontwikkeling gaat over investeringen op infrastructuur en buitenruimte. Als voorbeeld van een herontwikkelingsgebied wordt naar project Stadshavens Rotterdam gekeken. Om de integratie te bepalen wordt gekeken naar de 4 elementen: ruimtelijk, economisch, sociaal, institutioneel.

De samenwerking tussen gemeente en havenbedrijf is geïnstitutionaliseerd. Deze vaste vorm van samenwerken zorgt voor een goede basis om het project Stadshavens Rotterdam te ontwikkelen. Met deze samenwerking is een voorwaarde geschapt voor integratie. Echter, concreet worden nog niet zo veel stappen gemaakt. Het is niet duidelijk wat er met het gebied gaat gebeuren, havenbedrijf en gemeente willen veel, maar er is geen duidelijke visie. Daarnaast blijkt externe integratie van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling nog niet goed van de grond te komen. De voorwaarde voor het ontstaan van externe integratie ontbreekt nog. Om de externe integratie te ontwikkelen, is een goede interne integratie van de infrastructuur nodig. Dit betekent dat de infrastructuur, die nu nog gericht is op de haven, zich moet richten op de stedelijke kant (bv. ov- en fietsverbindingen). Om de integratie tussen haven en stad te verbeteren door middel van herontwikkeling, moet herontwikkeling eerst zichtbaar worden. Het ontwikkelen van een goede (externe) infrastructuur lijkt een goed begin voor integratie.

5.2 Discussie

De theorieën die over de stad - haven relatie (Bird, 1963; Hoyle, 1989; Norcliffe e.a., 1996), zijn goede theorieën. Ze zijn echter vooral ruimtelijk en economisch georiënteerd. Het is niet zo makkelijk om haven en stad met elkaar te integreren dat je ze alleen bij elkaar hoeft te brengen om het te laten werken. Je moet ook een goede institutionele samenwerking hebben en een heldere visie. Het is al met al een ingewikkeld verhaal.

In de literatuur wordt beschreven hoe de haven wegtrekt van de stad en oude havengebieden achterlaat. In het ene model is dat de laatste stap, in andere modellen komen haven en stad later toch weer nader tot elkaar. Er wordt dan gesproken over stedelijke herontwikkeling. Je zou kunnen zeggen dat dit niet helemaal op gaat bij project stadshavens, omdat ze een gebied willen creëren waarin zowel stedelijk als havenfuncties naast elkaar bestaan. In de modellen zou een zijtak aan de laatste fase van toenadering gemaakt kunnen worden, waarin havenstedelijke gebieden in interactie met elkaar worden ontwikkeld. In plaats van: de haven er uit, de stad er in, beide functies ontwikkelen in één gebied. Dit wordt geprobeerd te bereiken bij Stadshavens Rotterdam.

5.3 Aanbevelingen

Hoewel gemeente en havenbedrijf een goede basis hebben gelegd in een samenwerkingsverband, is het beleid echter nog niet slagvaardig. Om het beleid slagvaardiger te maken zal een gezamenlijke visie uitgedacht moeten worden. Havenbedrijf en gemeente moeten hiervoor met elkaar in discussie, maar dit moet niet ten koste gaan van de uitvoering van het programma. Daarom adviseer ik gemeente en havenbedrijf om te beginnen met het oppakken van de interne integratie in de infrastructuur. Zodra dit in gang is gezet kunnen ook processen van externe integratie op gang komen.

5.4 Reflectie

De gesprekken met respondenten zijn persoonlijke interpretaties, inkleuringen en gevoelens bij project Stadshavens Rotterdam, gevoed vanuit zijn of haar achtergrond en visie. Deze achtergronden en visies lopen sterk uiteen. Als wetenschapper probeer ik de rode draad weer te geven. Maar dat blijft een interpretatie van subjectieve verhalen en dat is een lastige vertaalslag om te maken. Zeker als ik het heb over het begrip integratie als meetinstrument. In de literatuur beschrijft men integratie als iets meetbaars, in de werkelijkheid gaat het om de perceptie van integratie. Hierdoor kwam de definitie van integratie in de literatuur en in gesprek met respondenten niet altijd evengoed overeen. Gezien de beknoptheid van deze bachelorscriptie, was ik genoodzaakt om de kern weer te geven, daardoor komen nuances niet altijd evengoed naar voren in de resultaten en conclusies. In die zin zou er op deze studie nog een vervolg kunnen komen.

Doordat project stadshavens qua realisatie nog aan de beginfase van de herontwikkeling staat, ondanks het relatief lange traject was al achter de rug is, is het niet mogelijk om een voorspelling te doen over het toekomstige beeld van Stadshavens Rotterdam. Deze toekomst is onzeker. Pas als het project is afgerond kan worden geëvalueerd hoe project Stadshavens heeft bijgedragen aan de verbetering van de relatie tussen haven en stad. Dit onderzoek dient als evaluatie.

Literatuur

- Aarts, M. (2007). Het waterfront van de havenstad - Rotterdam, 18–21.
- Aarts, M., Daamen, T., Huijs, M., & de Vries, W. (2012). Port-city development in Rotterdam: a true love story. *Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio*, 1–28.
- Bird, J. (1963). *The Major Seaports of the United Kingdom*. London: Hutchison of London.
- Clifford, N. J., Cope, M., Gillespie, T. W., & French, S. (2016). *Key methods in geography* (Third edit). London : SAGE,.
- Daamen, T. A. (2010). *Strategy as Force: Towards Effective Strategies for Urban Development Projects: The Case of Rotterdam CityPorts*.
- Daamen, T. A., & Vries, I. (2012). Governing the European port-city interface: Institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4–13. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.013>
- Discussing Waterfronts - Rotterdam. (z.d.). Geraadpleegd 6 maart 2017, van <https://www.destedenfabriek.nl/discussing-waterfronts-rotterdam/>
- Gemeente Rotterdam. (2007). *Stadsvisie Rotterdam; Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030*.
- Gripaios, P., & Gripaios, R. (1995). The impact of a port on its local economy: the case of Plymouth. *Maritime Policy & Management*, 22(1), 13–23. <https://doi.org/10.1080/03088839500000029>
- Hall, P. V. (2007). Seaports, Urban Sustainability, and Paradigm Shift. *Journal of Urban Technology*, 14(2), 87–101. <https://doi.org/10.1080/10630730701531757>
- Hall, P. V., & Jacobs, W. (2012). Why are maritime ports (still) urban, and why should policy-makers care? *Maritime Policy & Management*, 39(2), 189–206. <https://doi.org/10.1080/03088839.2011.650721>
- Heeres, N., Tillema, T., & Arts, J. (2012). Integration in dutch planning of motorways: From “line” towards “area-oriented” approaches. *Transport Policy*, 24, 148–158. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.08.002>
- Hoyle, B. S. (1989). The port-City interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20(4), 429–435. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(89\)90026-2](https://doi.org/10.1016/0016-7185(89)90026-2)
- Hoyle, B. S. (2000). Global and Local Change on the Port-City Waterfront. *American Geographical Society*, 90(3), 395–417.
- Jacobs, W., Ducruet, C., & De Langen, P. (2010). Integrating world cities into production networks: The case of port cities. *Global Networks*, 10(1), 92–113. <https://doi.org/10.1111/j.1471-0374.2010.00276.x>
- Norcliffe, G., Bassett, K., & Hoare, T. (1996). The emergence of postmodernism on the urban waterfront: Geographical perspectives on changing relationships. *Journal of Transport Geography*, 4(2), 123–134. [https://doi.org/10.1016/0966-6923\(96\)00005-1](https://doi.org/10.1016/0966-6923(96)00005-1)
- Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam. (2012). *Een sterke stad een sterke haven: gemeentelijk uitvoeringsprogramma haven en haven- industrieel complex 2008-2012*. Rotterdam.
- Pesquera, M.A. and Ruiz, J. R. (1996). Sustainable development strategies for cities and ports. *U.N.C.T.A.D. Monographs on Port Management*, 14.

- Port of Rotterdam. (z.d.). No Title. Geraadpleegd van <https://www.portofrotterdam.com/nl>
- Port of Rotterdam. (2016). *Voortgangs-rapportage 2016 Havenvisie 2030*. Rotterdam.
- Programmabureau Stadshavens Rotterdam. (2008). *Creating on the edge*. Rotterdam.
- Programmabureau Stadshavens Rotterdam. (2011). *Structuurvisie*. Rotterdam.
- Projectbureau Stadshavens Rotterdam. (2008). *Uitvoeringsprogramma 2007-2015*. Rotterdam.
- Projectbureau Stadshavens Rotterdam. (2009a). *Gebiedsplan Merwe-Vierhavens*. Rotterdam.
- Projectbureau Stadshavens Rotterdam. (2009b). *Gebiedsplan RDM-terrein*. Rotterdam.
- Projectbureau Stadshavens Rotterdam. (2009c). *Gebiedsplan Rijnhaven-Maashaven*. Rotterdam.
- Projectbureau Stadshavens Rotterdam. (2009d). *Gebiedsplan Waalhaven-Eemhaven*. Rotterdam.
- Projectbureau Stadshavens Rotterdam. (2013). *MONITOR 2013*. Rotterdam.
- Rijksoverheid. (z.d.). Stadsvernieuwing stadshavens Rotterdam. Geraadpleegd 11 april 2017, van <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/gebiedsontwikkeling-per-regio/stadsvernieuwing-stadshavens-rotterdam>
- Stadshavens Rotterdam. (z.d.). Geraadpleegd 12 april 2017, van <http://stadshavensrotterdam.nl/>
- Trouw. (2016). Stadshavens op de schop. Geraadpleegd 25 augustus 2017, van <https://www.trouw.nl/home/stadshavens-op-de-schop~adee5a95/>
- Vries, I. (2010). Scriptie MCD6: Port City Developer, strategie van havens voor overgangszones tussen haven en stad. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Zhao, Q., Xu, H., Wall, R. S., & Stavropoulos, S. (2017). Building a bridge between port and city: Improving the urban competitiveness of port cities. *Journal of Transport Geography*, 59, 120–133. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.01.014>

Bijlagen

Bijlage A. Vragenlijst interviews

Relatie conceptueel model:

I: stad - haven relatie

II: actoren en samenwerking

III: gebiedsgerichte planning (interne en externe integratie)

IV: 4 factoren van integratie: ruimtelijk, economisch, sociaal, en institutioneel

Deel 1: Achtergrond

1. Kunt u mij vertellen wie u bent?
2. Kunt u mij vertellen waar u werkzaam bent?
3. Kunt u uitweiden over uw functie binnen het team?
Hoe lang werkt u al voor deze werkgever?
4. Wat is uw functie bij het project stadshavens?
Hoe lang werkt u al mee aan dit project?

Deel 2: Stadshavens

5. Kunt u mij vertellen wat project stadshavens volgens u inhoudt? II
Wat is de visie van dit project?
6. Wat vindt u van dit project?
7. Waarom is het project stadshavens tot stand gekomen? I
8. Wat zijn de sterke en zwakke punten van dit gebied? II/III
Wat zijn de kansen en belemmeringen?
9. Hoe werkt de herontwikkeling van een oud havengebied? I/III
10. Hoe gaat de planning van het project stadshavens in zijn werk? II/III
Hoe vindt u dat dit gaat?
11. Welke actoren spelen een belangrijke rol bij project stadshavens? II
Wat is de functie van actor X?
Wanneer stapt actor X aan boord van het project?

Deel 3: Veranderende haveneconomie

12. Kunt u schetsen hoe de relatie tussen stad en haven er uit ziet volgens u? I/IV
(Geografisch, sociaal, economisch, institutioneel)
Is deze relatie veranderd door de tijd en hoe dan?
Belemmeren wetten en regelgeving de (ruimtelijke) uitkomsten van bestuursprocessen tussen stad en haven?
Zijn haven en stad afhankelijk van elkaar?
Zijn de doelstellingen van haven en stad wel verenigbaar?
13. Is het merkbaar dat de haveneconomie aan het veranderen is en hoe? I/IV
Hoe beïnvloedt project stadshavens de economie?

Hoe beïnvloedt de veranderende economie project stadshavens?

Deel 4: Integraal project en integratie

14. Wat verstaat u onder een integratie? III/IV
Hoe wordt integratie binnen project stadshavens opgepakt?
15. Wat verstaat u onder een integraal project? III/IV
Is project stadshavens een integraal project en hoe is dat merkbaar?
16. Is er sprake van integratie tussen haven en stad door project stadshavens? I/IV
Draagt het bij aan de (veranderende) relatie tussen haven en stad?
Op welke manier is dit merkbaar?
Is het mogelijk om een stadshaven te realiseren waarin zowel haven als stedelijke functies geïntegreerd zijn?
Hoe kan de integratie beter?
Zouden dingen anders aangepakt moeten worden?
17. Moet er ingezet worden op interne en externe integratie? III
Interne integratie: mobiliteit, transport, infrastructuur.
Externe integratie: infrastructuur met wonen, werken en voorzieningen.
18. In (beleids) documenten wordt veel gesproken over 'integratie', 'synergie', '(LAT) relatie', 'connections being made' ect., wat betekenen deze kretten concreet? III/IV
19. Is er nog/al wel sprake van een relatie tussen haven en stad? I
Of moet deze nog (her)ontdekt worden?

Deel 4: afsluiting

20. Heeft u nog opmerkingen of iets toe te voegen?

Bijlage B. Tabel beleidsdocumentenanalyse

Tabel 2: overzicht hoofdpunten beleidsstukken project Stadshavens Rotterdam

BELEIDSDOCUMENT + INHOUD: Samenvatting en/of kernpunten
<p>Koers 2025 Creating on the edge (Programmabureau Stadshavens Rotterdam, 2008)</p> <ul style="list-style-type: none">• Haven en stad krijgen een versterking van de economische structuur én aantrekkelijke en hoogwaardige woon- en werkmilieus.• Vijf strategieën voor een nieuwe toekomst: re-inventing deltatotechnology, volume & value, crossing borders, floating communities, sustainable mobility• Het concrete resultaat van stadshavens op lange termijn:<ul style="list-style-type: none">• 5000 nieuwe woningen op en nabij het water, in een rustige en stedelijke omgeving in de periode tot 2025• 60 hectare maritieme dienstverlening aan de Waalhaven oostzijde, met ca. 1,2 miljoen vierkante meter kantoren en bedrijven• 30 hectare herontwikkeling van de voormalige RDM-terreinen• 40 hectare delta technology en creatieve bedrijven in de Merwe- en Vierhavens• 10 hectare met stedelijke functies in het Rijn-Maashavengebied• Verdubbeling van de containeroverslag tot 2,4 miljoen TEU in 2025, daarna doorgroeiend naar 3,6 miljoen TEU• Intensivering van haventerreinen voor distributie en stukgoed, waaronder fruit• Onderwijs voor ten minste 1000 studenten• Nieuwe stedelijke attracties als de SS Rotterdam met jaarlijks 200.000 bezoekers• 13.000 nieuwe arbeidsplaatsen• Hoog ambitieniveau: Polderen met als uitkomst een zesje is voor Stadshavens niet genoeg. We gaan voor een tien en zoeken daarom samenwerking met de koplopers.• Succes op korte termijn: Met beeldbepalende projecten zoals de RDM Campus, de busboot, de Rotterdam Climate Campus, bouwen op het water en (hoofd)kantoren langs de Waalboulevard, genereren we inktvlekwerking en dynamiek. Planningen hanteren we flexibel, zodat we onverwachte kansen onmiddellijk kunnen benutten. Pioniers en early adopters krijgen ruim baan, wellicht met aangepaste wet- en regelgeving in free zones.• Ruimte voor de markt: De markt krijgt in een vroeg stadium de ruimte, binnen duidelijke randvoorwaarden voor duurzaamheid en kwaliteit. We sluiten coalities met innovators, pioniers en early adopters en gaan op zoek naar 'vreemd' kapitaal. We stellen de ambitie vast voor de hoeveelheid middelen die uit de markt moet komen, met oog voor het multiplier-effect.• Stimulerende overheid: Subsidiestromen benutten we voor de onrendabele top van investeringen en kwaliteitsimpulsen. We stimuleren de markt door de aanpak en de organisatiestructuur te richten op maximale speelruimte en minimale regeldruk. Stadshavens, het grootste ontwikkelproject van Nederland, verdient een status aparte in regelgeving en procesvoering. De overheid werpt geen beperkingen op, maar stimuleert.• Voorinvesteringen: Onze ambitie is serieus en dat maken we zichtbaar met voorinvesteringen in de buitenruimte en de bereikbaarheid. We laten ons niet beperken door bestaande conventies zoals de bezettingsgraad in het openbaar vervoer. Voorinvesteringen brengen de dynamiek in een stroomversnelling en vergroten de investeringsbereidheid van investeerders en bedrijfsleven. We creëren perspectief voor waardecreatie en terugverdieneffect.• Échte keuzes: We durven prioriteit te geven aan programma's die van doorslaggevend belang zijn. Door duidelijk keuzes te maken voorkomen we dat geld en energie weglekt naar te veel projecten die uiteindelijk het verschil niet maken.

Uitvoeringsprogramma 2007-2015 (Projectbureau Stadshavens Rotterdam, 2008)

- 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

Gebiedsplan Waalhaven-Eemhaven (Projectbureau Stadshavens Rotterdam, 2009d)

- Deepsea containeroverslag maakt hier geleidelijk plaats voor nieuwe activiteiten. Kernwoorden voor de toekomst zijn shortsea hub, value added logistics, fruitcluster en maritieme technologie.

Gebiedsplan RDM-terrein (Projectbureau Stadshavens Rotterdam, 2009b)

- Het is een stoer gebied, pal aan de Maas en verrassend dicht bij het centrum van Rotterdam. Na het vertrek van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij lag het terrein er jarenlang wat verloren bij. Maar met de komst van de scholen heeft de metamorfose zich in gang gezet. Kernwoorden voor de toekomst zijn RDM Campus, energietransitie en goede verbindingen tussen haven en dorp

Gebiedsplan Merwe-Vierhavens (Projectbureau Stadshavens Rotterdam, 2009a)

- Fruit- en sappenbedrijven bepalen daar nu nog het beeld. In de toekomst ontstaat hier een innovatief woon-werkmilieu, dat ook voor omliggende wijken veel te bieden heeft. De eerste pioniers hebben het gebied al ontdekt.

Gebiedsplan Rijn-Maashaven (Projectbureau Stadshavens Rotterdam, 2009c)

- Deze twee havens liggen het dichtst bij het centrum van Rotterdam en gaan als showcase voor de andere stadshavens dienen: de kansen van energiezuinig en waterbestendig bouwen worden hier voor iedereen zichtbaar 'geshowd'. Op en rond het water ontstaat een nieuw, grootstedelijk woon- werk- leisuremilieu.

Structuurvisie (Programmabureau Stadshavens Rotterdam, 2011)

- Samengevat zetten de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam met Stadshavens in op een duurzame ontwikkeling via twee doelstellingen:
Een sterkere economie door bij te dragen aan de verbreding en verduurzaming van de mainport.
Een attractieve stad door in te zetten op binnenstedelijke ontwikkeling van de rivieroever.
- Deze duurzame ontwikkeling krijgt vorm in vier deelgebieden, elk met een eigen profiel en ontwikkelingsdynamiek:
Merwe-Vierhavens zal zich de komende twintig tot dertig jaar ontwikkelen tot een compleet nieuw watergeoriënteerd stadsdeel met 4500 tot 6500 woningen en een keur aan bedrijven en voorzieningen die voor een deel het hart van de Clean Tech Delta vormen. Hoge duurzaamheidsambities gaan hier hand in hand met een tijdelijk en trendsettend gebruik van beschikbare oevers, gebouwen en percelen waarvan de definitieve herbestemming nog op zich laat wachten.
Het deelgebied Rijn-Maashaven brengt de ambities met Stadshavens en de Clean Tech Delta dichtbij het stedelijke publiek. Letterlijk, omdat deze havens doordringen tot in het hart van de stad, en figuurlijk doordat innovaties hier zichtbaar worden, onder meer in de Floating City in de Maashaven en in het grootstedelijk gebied rond de Rijnhaven, een ruimte die zich ook leent voor evenementen en manifestaties, Show City.
De Waal-Eemhaven vernieuwt en moderniseert met onder andere het fruitcluster, overslag

voor containervervoer binnen Europa en stukgoedoverslag. Herstructurering maakt dit havencomplex duurzamer, bijvoorbeeld door een intensiever ruimtegebruik en door een groter aandeel van de goederen per binnenvaart of rail te vervoeren. Maritieme dienstverlening en maritieme industrie krijgen een sterk servicecluster aan de Waalhaven Oost en Zuid: Port Valley.

Op RDM-Heijplaat, oftewel het ensemble van het RDM-terrein, tuindorp Heijplaat en het Quarantaineterrein, is de ontwikkeling al begonnen. In dit deelgebied versterken hogescholen, technologische bedrijven en innovatieve maakindustrie elkaar. Bewoners en bezoekers vinden hier een sfeerrijke, cultuurhistorisch interessante omgeving

MONITOR 2013 (Projectbureau Stadshavens Rotterdam, 2013)

- 1. Programma. Visie. De algemene ambitie voor het thema programma is geformuleerd als: 'nieuwe economische clusters en woongebieden'.
Conclusies en/of aanbevelingen:
 - De werkgelegenheid in Stadshavens is ten opzichte van 2007 met 3% gestegen. Ten opzichte van 2011 is in 2012 de werkgelegenheid echter afgenomen met 4%. De stijging t.o.v 2007 is sterker dan de stijging binnen de stadsregio Rotterdam van 2000 t.o.v. 2012; de daling t.o.v. 2011 is echter ook sterker dan de daling binnen de stadsregio Rotterdam.
 - Hoewel er wordt ingezet op de stijging van het aantal bedrijfsvestigingen en het aantal werkzame personen binnen de clusters medical, food, Clean Tech, creatief en maritieme dienstverlening is dit nog niet of zeer beperkt terug te zien in de cijfers.
 - Er is met name een flinke toename van het aantal (koop)woningen te zien in de Rijn-Maashaven door de woningen die gebouwd zijn op Katendrecht. Hier is het aandeel midden- en hoge inkomens ook gestegen.
 - Wat betreft het aanbod kantoor- en bedrijfsoppervlak is te zien dat het totaal kantoor- en bedrijfsoppervlak en winkelloppervlak is gestegen ten op zichte van 2008 en dicht bij de maximale stedenbouwkundige ruimte komt. Dat betekent dat er op dit moment weinig stedenbouwkundige ruimte meer is om nieuwe kantoren te bouwen, wat betekent dat als er behoefte is aan andere of nieuwe bedrijfs- of kantoorruimte, hiervoor al bestaand bedrijfs- of kantooroppervlak voor gebruikt moet worden.
 - Wat betreft het aantal TEU's overslag, is er door de economische crisis een dalende trend te zien en de verwachtingen die in de visie worden beschreven hieromtrent zijn dan ook helaas (nog) niet waargemaakt.
- 2. Bereikbaarheid: Visie. Voor bereikbaarheid is de algemene ambitie geformuleerd als: 'duurzame mobiliteit, fijnmazig stedelijk netwerk, zowel over weg als ov.'
De conclusies die naar aanleiding van het bovenstaande kunnen worden getrokken zijn: - De verschillende stadshavensgebieden zijn goed bereikbaar met de auto. Vanaf centrale punten in de stad is elk gebied binnen 32 minuten te bereiken. Met openbaar vervoer duurt dit voor de meeste gebieden langer.
 - Een opmerkelijk punt is dat op de website van 9292ov.nl het reisadvies niet wordt gepland inclusief eventueel vervoer met de Aqualiner. Op de website van de Aqualiner is wel een breder reisadvies mogelijk waarbij de Aqualiner onderdeel is van het totale reisadvies. Als de Aqualiner wel meegenomen wordt daalt de reistijd voor OV naar RDM-Heijplaat licht.
 - Binnen de modelshift is een (lichte) verschuiving te zien van het vervoer van goederen over de weg naar vervoer over het spoor en via binnenvaart.
 - De afname van het percentage overslag over de weg is ook terug te zien in de cijfers over de verkeersintensiteit binnen het Waal-Eemhaven gebied. Een deel van de afname van de verkeersintensiteit wordt echter zeer waarschijnlijk veroorzaakt door de economische crisis, waardoor er in heel het havengebied minder overgeslagen en dus vervoerd wordt.
 - Op dit moment zijn er geen Park&Ride en Park&Walk mogelijkheden binnen het stadshavensgebied. Mogelijk wordt dit nog ontwikkeld in een latere fase van de herontwikkeling.

- 3. Milieu, energie en water

Visie In dit hoofdstuk komen milieu, energie en water binnen Stadshavens aan bod. Wat betreft het thema milieu is de algemene ambitie in de visie geformuleerd als: 'Reduceren en beheersen van milieubelasting (geluid, veiligheidsrisico's en luchtkwaliteit).'

Conclusies/aanbevelingen

Op basis van de cijfers die in dit hoofdstuk aan de orde zijn gekomen, kunnen we de volgende conclusies trekken:

Hoewel de Waal-Eemhaven het gebied is met grootste oppervlakte, heeft de Rijn-Maashaven relatief gezien de meeste bomen en het grootste deel openbaar groen. Tussen 2009 en 2013 is het aantal voorzieningen in het Merwe-Vierhavensgebied het sterkst toegenomen (met 6 vestigingen), en alleen in RDM-Heijplaat is een afname van het aantal voorzieningen te zien (met 2 vestigingen). Dat is ook terug te zien in de tevredenheidcijfers van RDM-Heijplaat. Maar 30% van de bewoners is heel tevreden met de voorzieningen in de buurt. Als we kijken naar het aanbod bedrijfs-, kantoor- en winkelruimte is te zien dat het grootste aanbod te vinden is in de Waal-Eemhaven. Dit is echter te verklaren door de grootte van het gebied. Relatief gezien is het grootste aanbod te vinden in het Merwe-Vierhavensgebied.

Op lange termijn wordt verwacht dat deze indicatoren bij het (verder) herontwikkelen van de gebieden ook zullen veranderen. Als het Merwe-Vierhavensgebied bijvoorbeeld steeds meer een woonfunctie krijgt, wordt verwacht dat het gebied bijvoorbeeld groener zal worden en er ook meer voorzieningen in het gebied zullen komen.

Stadsvisie 2030 (Gemeente Rotterdam, 2007)

- Realiseren van een kennis- en innovatiecluster in Stadshavens: het RDM-terrein;
- Stadshavens, het Lloydkwartier en de Van Nelle fabriek; dit zijn geschikte gebieden voor nieuwe bedrijven en doorstarters; aansluiting is mogelijk op al aanwezige creatieve bedrijvigheid;
- Ontwikkelen van de Tweede Maasvlakte. Zodra die in gebruik is, komt de transformatie van de Stadshavens in een stroomversnelling;
- Daarnaast transformeert een deel van de rivieroever van havengebied naar stedelijk woon- en werkgebied (Stadshavens)
- De haventerreinen langs de rivier in transitie vormen samen de Stadshavens. Stadshavens is een integraal project met een meervoudige doelstelling: in samenhang versterken we de economische structuur van de mainport Rotterdam en verbeteren we het woonklimaat in de Rotterdamse regio. Thema's als bereikbaarheid, veiligheid, milieu en functiemenging vragen om een overkoepelende aanpak. Met Stadshavens heeft Rotterdam voor de komende twintig tot veertig jaar dan ook een enorme opgave binnen haar stadsgrenzen. Die geeft de stad echter een geweldige kwaliteitsimpuls en levert een prachtige combinatie van woon- en werkmilieus. Deelgebieden integraal project Stadshavens:
 - Waal- en Eemhaven: intensivering van shortsea, vernieuwing van havenfuncties en aantrekken van havengerelateerde kennis en dienstverlening;
 - Merwehaven en Vierhavens: transformatie van havengebied naar stedelijk gebied met woningen en woonvriendelijke bedrijven (bedrijven die weinig overlast bezorgen en weinig verkeer aantrekken);
 - Rijn- en Maashaven: intensivering van het stedelijk gebied met woningen, bedrijven en attractieve voorzieningen.
- Onderwijs, kennis, energie, creatieve economie, innovatieve bedrijven, cultureel erfgoed, gemengde woon-werkmilieus.

Havenvisie 2030 (Port of Rotterdam, 2016)

- Onderzoeken laten zien dat de regio nog een aantal belemmeringen kent. Bijvoorbeeld een beperkte beschikbaarheid van goed geschoolde werknemers (zie opgave Onderwijs gericht op de arbeidsmarkt). Ook de afwezigheid van een fysiek brandpunt voor innovatie wordt

veel genoemd als remmende factor. Daarom hebben recent de gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam het Stadshavens Rotterdam Innovation District gelanceerd, waarmee 'Stadshavens' weer een nieuwe fase ingaat. Het brandpunt van dit district is gelegen in het middengebied van Merwe- en Vierhavens (M4H) en op RDM, wordt gerealiseerd voor de nieuwe (maak)industrie die zich richt op het ontwikkelen en toepassen digitale en circulaire technologieën. Steeds meer bedrijven en instellingen tonen belangstelling om zich op RDM of in M4H te vestigen.