



Gemeente Rotterdam

Gemeentewerken

Ingenieursbureau

PlanMER Stadshavens

Deelstudie Landschap en Cultuurhistorie

Projectcode

2009-0084

Datum:

28 oktober 2010

Versie

Definitief v.2

Opstellers

Ir. Reny ten Ham-van Deutekom

Ing. Ronald Bakker

Ir. Marianne de Snoo

Paraaf opsteller

Projectleider

Drs. L.J.J. van der Wal

Paraaf projectleider



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Algemeen	5
1.2	De scenario's van het planMER	5
1.3	Leeswijzer	5
2.	Wettelijke bepalingen en beleidskader	6
3.	Werkwijze	10
3.1	Afbakening	11
3.2	Werkwijze	12
3.3	Beoordelingssystematiek	12
3.3.1	Herkenbaarheid als havenlandschap	12
3.3.2	Bereikbaarheid langzaam verkeer	14
3.3.3	Cultuurhistorische waarden	14
3.3.4	Vuistregels	15
4.	Herkenbaarheid als haven	17
4.1	Ontstaansgeschiedenis	17
4.1.1	Maas-Rijnhaven	17
4.1.2	Merwe-Vierhavens	18
4.1.3	Waal-Eemhaven	18
4.2	Huidige situatie	19
4.2.1	Merwe-Vierhavens	19
4.2.2	Waal-Eemhaven	23
4.2.3	Maas-Rijnhaven	28
4.3	Autonome ontwikkeling	29
4.3.1	Merwe-Vierhavens	29
4.3.2	Waal-Eemhaven	30
4.3.3	Maas-Rijnhaven	30
4.4	Scenario A: weinig transformatie – geen schaa sprong	31
4.4.1	Merwe-Vierhavens	31
4.4.2	Waal-Eemhaven	31
4.4.3	Maas-Rijnhaven	32
4.5	Scenario B: veel transformatie – geen schaa sprong	33
4.5.1	Merwe-Vierhavens	33
4.5.2	Waal-Eemhaven	34
4.5.3	Maas-Rijnhaven	34



4.6	Scenario C: veel transformatie – schaalsprong	36
4.6.1	Merwe-Vierhavens	36
4.6.2	Waal-Eemhaven	36
4.6.3	Maas-Rijnhaven	37
4.7	Beschouwing klimaatadaptatie en ophoging	38
4.8	Samenvatting herkenbaarheid als haven	40
5.	Bereikbaarheid voor langzaam verkeer	42
5.1	Huidige situatie	43
5.1.1	Merwe-Vierhavens	43
5.1.2	Waal-Eemhaven	44
5.1.3	Maas-Rijnhaven	46
5.2	Autonome ontwikkeling	46
5.2.1	Merwe-Vierhavens	46
5.2.2	Waal-Eemhaven	47
5.2.3	Maas-Rijnhaven	47
5.3	Scenario A: weinig transformatie – geen schaalsprong	47
5.3.1	Merwe-Vierhavens	47
5.3.2	Waal-Eemhaven	47
5.3.3	Maas-Rijnhaven	48
5.4	Scenario B: veel transformatie – geen schaalsprong	49
5.4.1	Merwe-Vierhavens	49
5.4.2	Waal-Eemhaven	49
5.4.3	Maas-Rijnhaven	50
5.5	Scenario C: veel transformatie – schaalsprong	51
5.5.1	Merwe-Vierhavens	51
5.5.2	Waal-Eemhaven	51
5.5.3	Maas-Rijnhaven	52
5.6	Samenvatting bereikbaarheid voor langzaam verkeer	54
6.	Cultuurhistorische waarden	56
6.1	Huidige situatie	57
6.1.1	Merwe-Vierhavens	57
6.1.2	Waal-Eemhaven	58
6.1.3	Maas-Rijnhaven	60
6.2	Autonome ontwikkeling	60
6.2.1	Merwe-Vierhavens	60
6.2.2	Waal-Eemhaven	60
6.2.3	Maas-Rijnhaven	60
6.3	Scenario A: weinig transformatie – geen schaalsprong	61



6.3.1	Merwe-Vierhavens	61
6.3.2	Waal-Eemhaven	61
6.3.3	Maas-Rijnhaven	62
6.4	Scenario B: veel transformatie – geen schaa sprong	63
6.4.1	Merwe-Vierhavens	63
6.4.2	Waal-Eemhaven	63
6.4.3	Maas-Rijnhaven	64
6.5	Scenario C: veel transformatie – schaa sprong	65
6.5.1	Merwe-Vierhavens	65
6.5.2	Waal-Eemhaven	65
6.5.3	Maas-Rijnhaven	66
6.6	Samenvatting cultuurhistorische waarden	66
7.	Beoordeling van de effecten	68
7.1	Merwe-Vierhavens	68
7.2	Waal-Eemhaven	70
7.3	Maas-Rijnhaven	72
7.4	Weging van de scenario's op de schaal van de gehele Stadshavens	74
8.	Planoptimalisatie	76
8.1	Programma	76
8.1.1	Herkenbaarheid als haven	76
8.1.2	Cultuurhistorische waarden	77
8.2	Fasering	77
8.3	Maatregelen	77
8.3.1	Herkenbaarheid als haven	77
8.3.2	Bereikbaarheid langzaam verkeer	79
8.3.3	Cultuurhistorische waarden	79
8.3.4	Klimaatadaptatie	79
8.4	Aanbevelingen voor uitwerkingen	80
8.4.1	Herkenbaarheid als haven	80
8.4.2	Bereikbaarheid langzaam verkeer	81
8.4.3	Cultuurhistorische waarden	81
9.	Leemten in kennis	84
10.	Gebruikte bronnen	85

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Voor de gewenste transformatie van de zogenaamde Stadshavens van Rotterdam wordt een structuurvisie voorbereid. Ten behoeve van de structuurvisie wordt een planMER opgesteld. Ter onderbouwing van het planMER is ondermeer de deelstudie Landschap en Cultuurhistorie uitgevoerd. Dit rapport doet verslag van deze deelstudie. Het rapport vormt een bijlage bij het planMER.

1.2 De scenario's van het planMER

De transformatie van Stadshavens bestrijkt een lange periode. De initiatiefnemers van het project Stadshavens, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf van Rotterdam, hebben een langetermijnvisie op het gebied ontwikkeld. Voor de korte termijn is een uitvoeringsprogramma vastgesteld met daarin een eerste serie concrete projecten [Stadshavens Rotterdam, Uitvoeringsprogramma 2007-2015, oktober 2008].

Vanwege de onzekerheden over de toekomstige ontwikkeling van het gebied zijn in het PlanMER Stadshavens drie scenario's onderzocht. Daarmee wordt beoogd een inschatting te maken van de mogelijke transformaties in het gebied en een indicatie van het tempo en/of de fasering daarvan.

Dit zijn:

Scenario A: weinig transformatie-geen schaa sprong

Scenario B: veel transformatie-geen schaa sprong

Scenario C: veel transformatie-plus schaa sprong

Met behulp van deze scenario's beschrijft het PlanMER de bandbreedte van mogelijk te verwachten milieueffecten. De beschrijving is primair gericht op het jaar 2025, met een vooruitblik naar 2040. In het PlanMER worden daarnaast ook de effecten van 2015 in beeld gebracht (een terugblik).

Scenario C kent voor het peiljaar 2040 twee varianten. Variant 1 gaat uit van een stadsbrug voor openbaar vervoer en autoverkeer over de Nieuwe Maas ter hoogte van Sluisjesdijk.

Variant 2 gaat uit van een ondergrondse metro in plaats van de stadsbrug.

1.3 Leeswijzer

De opzet van de deelstudie is als volgt.

Hoofdstuk 2 beschrijft kort het voor het thema relevante beleid en de relevante wet- en regelgeving.

Hoofdstuk 3 beschrijft de aanpak waarbij het thema wordt afgebakend en de werkwijze wordt uitgelegd. Ook is hierin het toetsingskader gedefinieerd op basis waarvan de effecten van de scenario's worden bepaald en vergeleken met de situatie in de autonome ontwikkeling.

In de hoofdstukken 4 tot 8 worden de effecten beschreven en beoordeeld. In het voorlaatste hoofdstuk wordt ingegaan op mogelijkheden voor optimalisatie gelet op de milieueffecten.

De deelstudie sluit af met een hoofdstuk waarin de leemten in kennis beschreven worden en een literatuurlijst.

2. Wettelijke bepalingen en beleidskader

Landschap en cultuurhistorie

Landschap en cultuurhistorie zijn deelaspecten van de ruimtelijke ordening. Hiervoor geldt de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op verschillende overheidsniveaus is de WRO vertaald in ruimtelijke plannen: op rijksniveau: structuurvisies (Nota Ruimte); op provinciaal niveau en regionaal niveau: streekplannen en structuurplannen (Provinciale structuurvisie, vastgesteld door Provinciale staten van Zuid-Holland, 2 juli 2010); op gemeentelijk niveau: ontwikkelingsvisies (Stadsvisie 2030).

- *Nota Ruimte*

Volgens de Nota Ruimte van het Rijk [Rijk 2006] is het belangrijk dat landschappelijke kwaliteit ook buiten de werelderfgoed-gebieden en de nationale landschappen expliciet wordt meegenomen in ruimtelijke afwegingen. Het betreft hier zowel behoud, versterking en vernieuwing van de landschappelijke kwaliteit, als een adequate borging van de gewenste kwaliteiten. Meer aandacht voor het ontwerp is hier onlosmakelijk mee verbonden. Een goede doorwerking van het provinciale beleid en een bijbehorende adequate borging is essentieel, omdat ruimtelijke afwegingen op gemeentelijk niveau een zeer grote invloed hebben op de kwaliteit van het landschap. Het rijk stimuleert 'ontwikkelen met kwaliteit' door een 'kwaliteitsagenda' te publiceren als uitwerking van de kernkwaliteiten waarop kan worden gelet (de kwaliteitsagenda is nog niet uitgegeven).

De kernkwaliteiten van het landschap hebben betrekking op:

- natuurlijke kwaliteit: bodem, water, reliëf, aardkunde, flora en fauna,
- culturele kwaliteit: cultuurhistorie, culturele vernieuwing en architectonische vormgeving,
- gebruikskwaliteit: (recreatieve) toegankelijkheid, bereikbaarheid en meervoudig ruimtegebruik, aanwezigheid toeristisch-recreatieve voorzieningen,
- beleevingskwaliteit: ruimtelijke afwisseling, informatiewaarde, contrast met de stedelijke omgeving, groen karakter, rust, ruimte, stilte en donkerte.

- *Stadsvisie 2030*

In deze Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030 is het Maas-Rijnhavengebied, Waalhaven-Oost en RDM opgenomen als een van de VIP-gebieden, de belangrijkste gebieden voor realisatie van de doelen 'sterke economie en aantrekkelijke woonstad' [Gemeente Rotterdam, 2007]. De ruimtelijke kwaliteit van de stad kan worden verbeterd door het cultureel erfgoed, waaronder de monumenten, te benutten bij gebiedsontwikkelingen, juist ook in de haven. De cultuurhistorische waarden dragen bij aan de identiteit van een gebied en zijn een inspiratiebron en drager voor nieuwe ontwikkelingen. De rivier wordt gezien als het grootste recreatiegebied van de stad, waarlangs één lange recreatieve route kan ontstaan. Ter plaatse van de Stadshavens worden de relaties tussen stad en haven versterkt.

Het Handboek Rotterdamse Stijl [Gemeente Rotterdam, *Handboek Rotterdamse Stijl*, vastgesteld door de gemeenteraad op 29 november 2008; geactualiseerde versie: Gemeente Rotterdam, *Handboek Openbare ruimte Rotterdamse Stijl*, 19 augustus 2009] geeft meer gedetailleerde uitwerkingen van de Stadsvisie Rotterdam voor verschillende deelgebieden. Zo geldt voor de buitendijkse gebieden dat de stedenbouwkundige structuur verbindingen moet leggen met de rivier en dat de kades verbindende en doorlopende lijnen en routes vormen die optimaal als verblijfsruimte worden ingericht.

- *Havenplan 2020*

In het Havenplan 2020, ruimte voor kwaliteit [dS+V, OBR, GWR,DCMR, Bestuursdienst Rotterdam en HbR N.V., 2004] staan enkele ruimtelijke doelen die relevant zijn voor dit thema. Zo wordt langs de randen van Stadshavens aangegeven dat een versterking van de relatie tussen stad en haven wordt nagestreefd. De waterkanten van de rivier worden toegankelijk gemaakt, evenals de waterkant langs de Waalhaven Oostzijde en de koppen van enkele havenpieren in het Stadshavensgebied. Ten slotte wordt een aantal zichtlijnen op havenbekkens aangegeven.

- *Koepelnota Welstand*

In de Koepelnota Welstand [Gemeente Rotterdam, 2004] wordt Rotterdam ingedeeld in een aantal gebiedstypen met elk specifieke karakteristieken en kenmerken. De welstandsregels verschillen per gebiedstype. Een beschrijving van de kenmerken en de bijbehorende welstandsregels zijn per type terug te vinden in de nota. Voor het plangebied geldt het reguliere welstandsniveau voor de verschillende gebiedstypen en de hoofdwegenstructuur.

Het grootste deel van het plangebied valt onder het gebiedstype 'haventerreinen'. De combinatie van de grote schaal en een technisch en functioneel karakter, waarin gebouwen een sterke en eenduidige vorm hebben, bepaalt de unieke kwaliteit van het havengebied. De welstandscriteria zijn dan ook gericht op deze kwaliteiten: nieuwe bebouwing moet qua schaal aansluiten bij het gebied, gebouwen hebben een heldere hoofdvorm en zichtlijnen, met name over het water, moeten behouden blijven.

Cultuurhistorie

- *Monumenten en beschermde stadsgezichten*

Monumenten worden beschermd op basis van hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap, cultuurhistorische of bouwkundige waarde door middel van de Monumentenwet (1988).

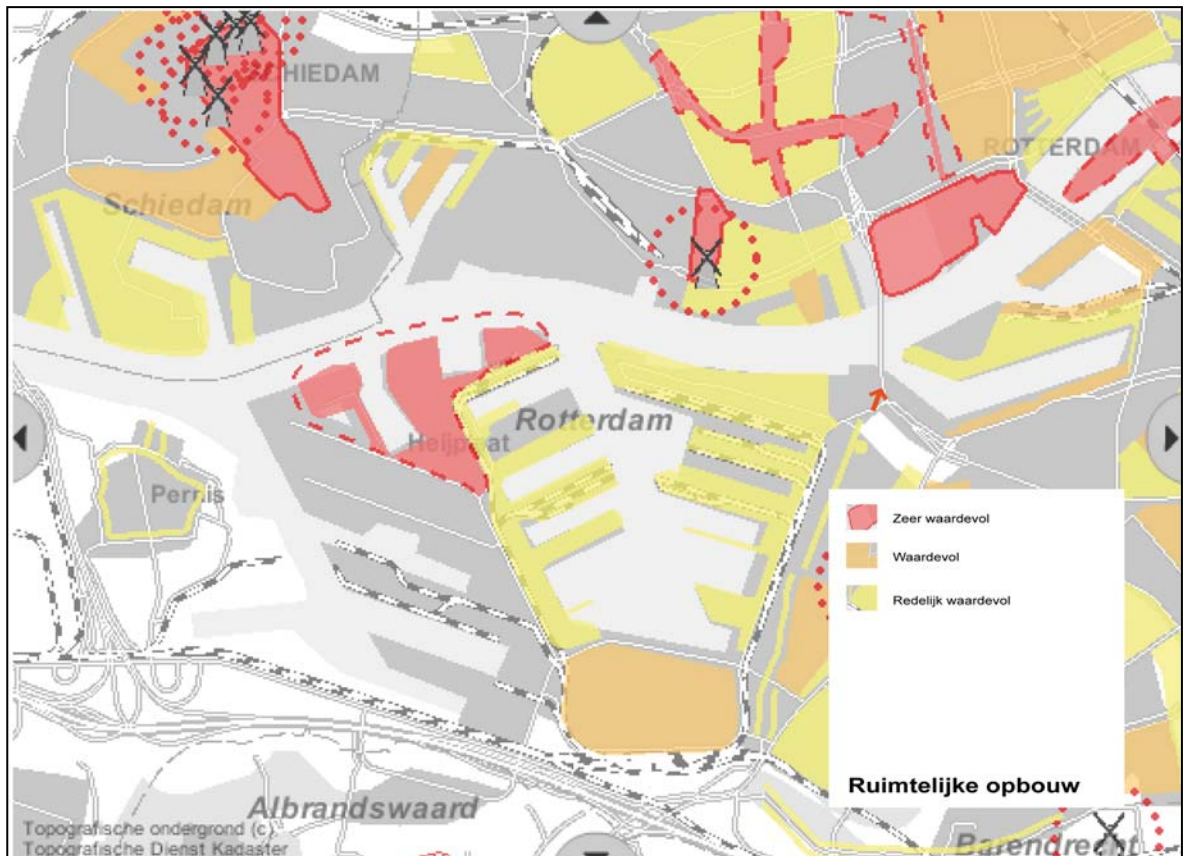
In de Monumentenwet 1988 is de wettelijke bescherming van onroerende rijksmonumenten en door het rijk aangewezen stads- en dorpsgezichten geregeld. Voor alle bouw- en sloopwerkzaamheden aan een monument of in een beschermd stadsgezicht moet een vergunning worden aangevraagd. Ook archeologische terreinen kunnen als monument worden aangewezen.

In de Gemeentelijke monumentenverordening zijn de gemeentelijke monumenten opgenomen. Ook hiervoor geldt dat voor elke wijziging aan het object een vergunning nodig is. Er loopt ook een selectie- en aanwijzingsprogramma voor nieuwe gemeentelijke monumenten; in de komende drie jaar worden deze aangewezen. Voor de panden geldt geen formele voorbescherming, maar de gemeente gaat er wel vanuit dat ze niet meer in sloopprogramma's terecht komen. Bij concrete bedreiging kan het college besluiten direct een voorbescherming van toepassing te verklaren. Het gebied dat het RDM terrein, tuindorp Heijplaat en het Quarantaineterrein omvat is in procedure voor aanwijzing tot beschermd stadsgezicht. Verder komen in het Stadshavensgebied diverse rijks- en gemeentelijke monumenten voor en ook een aantal gebouwen die in procedure zijn voor aanwijzing als gemeentelijk monument.

In het Monumenten Inventarisatie Project (MIP), tegenwoordig Monumenten Selectie Project genoemd, zijn de waardevolle architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940 in beeld gebracht. Het betreft een landelijke inventarisatie onder verantwoordelijkheid van de toenmalige Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tegenwoordig Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed [J. de Graaf, 1992]. MIP-objecten hebben geen formele status. Ze zijn echter wel beeldbepalend; eigenaren van deze objecten kunnen daarom in aanmerking komen voor een lage-rentelening uit het restauratiefonds van de gemeente.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland is een provinciale beleidskaart waarop de waardevolle historisch-landschappelijke, stedenbouwkundige en archeologische waarden staan aangegeven. In de *Handreiking betreffende opstelling van en advisering over ruimtelijke plannen op grond van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland* [Provincie Zuid Holland, 2007] is aangegeven hoe de waarderingen van de CHS moeten worden geïnterpreteerd in de Topgebieden Cultureel Erfgoed. Binnen het plangebied bevinden zich geen dergelijke Topgebieden. Op de kaart 'Nederzettingen, waarden' wordt het RDM-gebied als zeer waardevol gewaardeerd: structuur intact, gave monumentale bebouwing (Figuur 2.1). De grote pier in de Merwehaven, het bedrijventerrein Waalhaven Zuid, de bebouwing langs de Rijnhaven en de bebouwing langs de zuidzijde van de Maashaven wordt als waardevol aangeduid: structuur intact, redelijk gave bebouwing. De rest van het Stadshavengebied met uitzondering van de Eemhaven en de Vierhavens wordt aangeduid als redelijk waardevol: structuur intact. Alleen het RDM-gebied is in het gemeentelijk beleid geïmplementeerd. In de praktijk betekent dit dat waardering op de CHS geen harde randvoorwaarden oplevert, maar dat wel goed moet worden onderbouwd hoe met de aangegeven cultuurhistorische waarden is omgegaan en dat in geval van aantasting moet worden onderzocht of dit niet kan worden voorkomen of gemitigeerd.



Figuur 2.1 Historisch-stedenbouwkundige waarden conform de provinciale beleidskaart Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland [PZH 2010]

Rapport 'Ruimte voor cultuurhistorie Stadshavens Rotterdam'.

In dit rapport wordt aanbevolen hoe om te gaan met monumenten en karakteristieke gebouwen. Gesteld wordt dat de haven flexibel is en dat zij een grote mate van aanpasbaarheid aan de veranderende havenbehoeften heeft. Dit heeft geresulteerd in variatie binnen de havens. Niet alleen bestaan er grote verschillen tussen de havengebieden van Rotterdam, maar ook tussen de havens binnen het Stadshavengebied.

De filosofie voor de ontwikkeling van Stadshavens is behoud door ontwikkeling en inspiratie voor de toekomst. Naast de rijksmonumenten en (toekomstige) gemeentelijke monumenten zijn er ook karakteristieke gebouwen in het rapport opgenomen. Voor kaart en beschrijving zie rapport 'Ruimte voor cultuurhistorie Stadshavens Rotterdam' [Royal Haskoning in opdracht van Projectbureau Stadshavens Rotterdam, november 2005].

Conclusie

In het landschapsbeleid wordt aangegeven dat de historische en actuele kwaliteiten van het landschap leidend zijn bij het bereiken van ruimtelijke kwaliteit. Natuurlijke kwaliteit, culturele kwaliteit, gebruikskwaliteit en belevingskwaliteit zijn hierbij belangrijke elementen. Deze elementen zijn aanknopingspunten voor 'informatiekwaliteit', wat kan worden vertaald in de volgende voorwaarden:

- Het zichtbare landschap biedt informatie over het ontstaan en de geschiedenis ervan. Dit betekent in dit gebied, een havenlandschap, dat bijzondere aandacht moet uitgaan naar de specifieke kenmerken van dit gebied: de grote schaal van het gebied, de oorspronkelijke opbouw van de havenbekkens, de begrenzing en overgangen van water naar land, de dynamiek van de activiteiten op het land en in het water en de specifieke havenbebouwing.
- Water is een belangrijk element in Stadshavens, zowel de rivier als de havenbekkens. Het refereert niet alleen aan de geschiedenis van de stad en de haven, maar functioneert ook als structuur die in grote mate bijdraagt aan de ruimtelijke oriëntatie. Bereikbaarheid van de waterkant, doorgaande routes langs het water en zichtlijnen naar en over water spelen hierbij een rol.
- Kenmerk van de huidige havens is dat ze ruimtelijk en functioneel zijn geïsoleerd van de stad. Om Stadshavens te integreren met de stad zijn nieuwe verbindingen tussen de havens en de omringende stad van belang.
- Buiten de gehele ruimtelijke structuur zijn de monumenten en andere kenmerkende gebouwen van belang voor de culturele kwaliteit in het gebied welke behouden moeten worden. Deze gebouwen kunnen door renovatie en het herbergen van een (nieuwe)functie een rol spelen bij het behouden van het specifieke havenkarakter.

3. Werkwijze

Voor het bepalen en onderling vergelijken van de effecten van de scenario's voor de ontwikkeling van Stadshavens op het thema landschap en cultuurhistorie is een toetsingskader opgesteld. Het toetsingskader bestaat uit toetsingscriteria, die gebaseerd zijn op de wettelijke bepalingen en beleid voor landschap en cultuurhistorie, de richtlijnen voor het MER, de specifieke kenmerken van de gebieden van Stadshavens en de voorgenomen activiteit.

De ontstaansgeschiedenis, de huidige kenmerken en de cultuurhistorische waarden bepalen voor een groot deel het huidige beeld van het gebied. Om de transformatie een goede referentie mee te geven is het van belang de geschiedenis te kennen. De geschiedenis bepaald de eigenheid van de plek. Door gebruik te maken van de eigenheid, de geest van de plek, de genius loci, ontstaat er een herkenbaar interessant gebied met een eigen karakter, een eigen beeldkwaliteit. (Figuur 3.1).

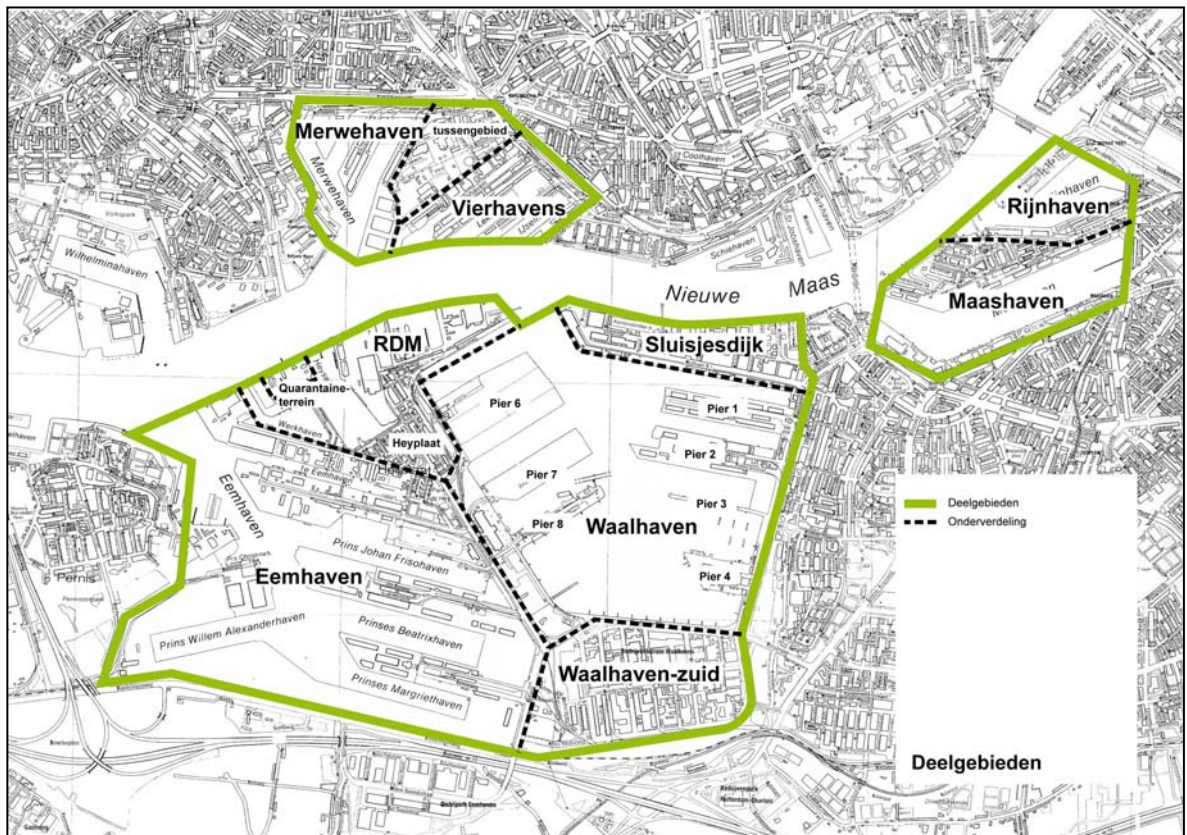


Figuur 3.1 Luchtfoto van plangebied [bron: Google Earth]

3.1 Afbakening

De toetsing heeft betrekking op het gebied van Stadshavens. Op basis van ontstaansgeschiedenis, ligging en gebruik door de jaren heen is Stadshavens in te delen in drie deelgebieden (

Figuur 3.2) met elk hun eigen karakteristieken.



Figuur 3.2 Deelgebieden binnen stadshavens

3.2 Werkwijze

In het Stadshavensgebied zal een deel van het gebied zijn havenfunctie bijna geheel verliezen. Daar waar een weiland in een nieuwbouwwijk verandert, zal de oppervlakte gras hoe dan ook afnemen. Naast dat een mer een dergelijk absoluut verlies in beeld brengt, richt deze mer zich ook met name op waarden die overdraagbaar zijn op de nieuwe functie. Om het voorbeeld van het weiland nog weer te gebruiken; landelijkheid kunnen we wel terug laten komen in de nieuwbouwwijk. Bij de planoptimalisatie vinden we de overdraagbare waarden dan ook weer terug.

Dit in ogenschouw nemende, zijn voor het onderzoek allereerst de toetsingscriteria bepaald (beoordelingssystematiek). Vervolgens zijn de ontstaansgeschiedenis en de huidige situatie voor landschap en cultuurhistorie aan de hand van de criteria geanalyseerd. Dit is gebeurd op basis van locatiebezoek, historische en actuele kaarten, foto's en geschreven documenten. Daarna is de autonome ontwikkeling beschouwd en is de analyse aangepast op de ontwikkelingen die dan hebben plaatsgevonden. Dit wordt per deelgebied en per criterium beschreven. Tenslotte worden per deelgebied de effecten aan de hand van de criteria beschreven.

3.3 Beoordelingssystematiek

De beoordelingscriteria voor de thema's landschap en cultuurhistorie komen voort uit enerzijds het beleid en anderzijds de kenmerken van het plangebied. Elk criterium bevat subcriteria die betrekking hebben op de huidige kenmerken en kwaliteiten van het plangebied of die volgens het beleid bereikt moeten worden.

Er worden 3 criteria beschouwd: herkenbaarheid als havenlandschap, bereikbaarheid langzaam verkeer en cultuurhistorische waarden. Waarbij herkenbaarheid als havenlandschap het belangrijkste criterium is.

Per deelgebied kan een ander subcriterium van belang zijn. Dit wordt in de beschrijving aangegeven.

3.3.1 Herkenbaarheid als havenlandschap

De ruimtelijke-visuele kenmerken van Stadshavens worden bepaald door de subcriteria ruimtelijke opbouw, de aanwezigheid van karakteristieke havenelementen en de dynamiek. De cultuurhistorische waarde van het gebied op structuurniveau wordt in eerste instantie in het subcriteria ruimtelijke opbouw tot uiting gebracht. De karakteristieke havenelementen verdwijnen meestal na verdwijnen van de havenfunctie, maar zijn voor het ervaren van de cultuurhistorische waarden van belang.

Het havenlandschap is in de eerste plaats herkenbaar aan zijn ruimtelijke opbouw. Deze wordt gedefinieerd door samenhangende structuren, isolement, grote schaal en schaalcontrasten. De havens worden gekenmerkt door een sterke samenhang tussen structuren, zoals de contour van het havenbekken, wegen, sporen en dijken; deze structuren zijn in de regel allemaal parallel aangelegd (Figuur 4.4). Door deze parallelle ordening van lijnelementen zijn grote barrières ontstaan die de haven isoleren van de stad. Binnen de havengebieden kennen de pieren nog weer hun eigen isolement; daar is ineens geen druk verkeer meer. Plekken als Katendrecht en Heijplaat hebben een bijna dorpse rust.

De aard van de scheepsbewegingen leidt vanzelf tot een grote schaal van de havenbekkens. Ook de schaal van de bebouwing is vanwege de opslag- en industriefunctie vaak veel groter dan die van de stad. Door het vele vrachtverkeer en de combinatie met kabels- en leidingenstroken hebben

de hoofdwegen en bedrijfswegen ruime profielen. Ook het contrast tussen haven en stad is opvallend, zowel het schaalcontrast met de stedelijke omgeving – en zeker ook met de ingekapselde woonbebouwing van Katendrecht en Heijplaat – als het contrast in het gebied zelf. Hoge gebouwen staan naast lage bebouwing, kolossale opslagloodsen naast kleine kantoren. IJle technische structuren van kranen en installaties staan naast massieve opslaggebouwen. In de tweede plaats wordt het havenlandschap gekenmerkt door de aanwezige karakteristieke havenelementen: kranen, schepen en goederenoverslag en havenbebouwing. Is er beroepsvaart in het gebied, dan is er water en zijn er bedrijven met kranen op de kade voor het overslaan van goederen.

Ten derde wordt de dagelijkse dynamiek in tijd en ruimte gezien als ruimtelijk-visueel kenmerk van de haven (

Figuur 3.3). De dynamiek betreft zowel het land als het water: de behandeling van goederen, de beweging van schepen, kranen, treinen, vrachtauto's, het voortdurend verplaatsen van goederen en mensen.



Figuur 3.3 Ruimtelijke dynamiek

3.3.2 Bereikbaarheid langzaam verkeer

Het havengebied is niet ingericht voor bezoekers en doorgaande routes en wegen liggen vaak alleen aan de rand. Om goederenafhandeling soepel en efficiënt te laten verlopen zijn eigenlijk alleen professionals die de risico's kennen welkom. Bij de transformatie worden vaak die plekken toegankelijk waar de havenactiviteit is verdwenen en is de havenactiviteit van een afstand waar te nemen.

Wanneer de haven wordt getransformeerd naar een gebied met andere functie(s), ontstaan kansen om de beleidsdoelstellingen te realiseren die te maken hebben met de verbinding van de stad met de haven en het realiseren van doorgaande (recreatieve) routes langs de rivier. Alleen de langzaamverkeersverbindingen worden beschouwd; de bereikbaarheid voor autoverkeer en openbaar vervoer wordt beoordeeld bij het onderdeel bereikbaarheid van het planMER.

Op een lager schaalniveau is de bereikbaarheid van de waterkant, oftewel de ontsluiting van de kades binnen Stadshavens van belang. De beleving van het water draagt in grote mate bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en draagt bij aan het karakter van Stadshavens als voormalig havengebied.

3.3.3 Cultuurhistorische waarden

De ontwikkelingsgeschiedenis van het havenlandschap is zichtbaar door het voorkomen van elementen en structuren die daar een bepalende rol in hebben gespeeld (en soms nog spelen). De waarde van deze elementen en structuren wordt bepaald op basis van de kenmerkendheid, uniciteit, gaafheid, samenhang met de omgeving en de interne samenhang.

De continuïteit (vanuit de historische situatie naar de toekomstige situatie) van deze elementen en structuren is van belang voor de herkenbaarheid en identiteit van een gebied. De meer grootschalige patronen en structuren worden al beoordeeld onder het criterium 'herkenbaarheid als havenlandschap', met name het subcriterium 'ruimtelijke opbouw'. Het behoud van individuele historische gebouwen en ensembles van gebouwen is ook van belang. Dit draagt in hoge mate bij aan het karakter van een gebied. Daarom wordt er vanuit gegaan dat de beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten in principe worden behouden en herbested. Daarnaast is er een aantal objecten en ensembles dat een bijzonder karakter heeft en daardoor met zorg behandeld dient te worden, ook al zijn ze niet aangewezen als monument.

3.3.4 Vuistregels

Voor de beoordeling van de effecten worden onderstaande vuistregels gehanteerd.

Herkenbaarheid als havenlandschap

Ruimtelijke opbouw: Transformatie naar wonen betekent in de regel verlies van ruimtelijke opbouw, omdat het gebied veel kleinschaliger wordt, contrasten verdwijnen en het isolement wordt opgeheven. Als de haven geheel verdwijnt, wordt dit negatief gewaardeerd. Drijvend bouwen in de vorm zoals in het plan wordt aangegeven (statische monofunctionele gebieden met hoofdzakelijk wonen in lage dichtheid) wordt negatief gewaardeerd, omdat het contrast tussen water en land, de weidsheid en de grote schaal verloren gaan. Behoud van de havenfunctie en/of ontwikkeling van kantoren scoren neutraal omdat zij de ruimtelijke structuren en patronen niet wezenlijk veranderen. De score is positief bij gemengde functies (wonen, haven, kantoren), omdat dit de grote schaal naar verwachting intact laat, de contrasten vergroot en de samenhangende structuren in stand houdt. De waardering wordt gekoppeld aan het kwantitatieve aantal of vierkante meters in verhouding tot de totale omvang van het (deel)gebied.

Karakteristieke havenelementen: De havenelementen zijn verbonden met de havenfunctie en dus met de scheepvaart. Hoe meer de havenfunctie verdwijnt, hoe meer de schepen, kranen en opslagloodsen zullen verdwijnen. Dit wordt negatief beoordeeld. Versterking van de havenfunctie leidt tot een positieve score en behoud van de status quo tot een neutrale score.

Dynamiek: De haven wordt vooral gekenmerkt door dynamiek op het water. De behandeling van goederen veroorzaakt ook veel dynamiek op het land maar deze zien we ook bij andere bedrijventerreinen en is daarmee minder havenspecifiek.

Wanneer transformatie plaatsvindt van een haven naar een mix van havenactiviteiten, stedelijke voorzieningen, bedrijven en wonen, verplaatst de dynamiek zich ook naar het land, terwijl er ook dynamiek op het water blijft. Dit scoort positief. Behoud van de havenfunctie zonder ontwikkeling van andere functies wordt neutraal beoordeeld (handhaving situatie). Wanneer de havenfunctie verdwijnt maar er een gemengd gebied met stedelijke voorzieningen, woningen en bedrijven komt, scoort dit ook neutraal, omdat de dynamiek op het water verloren gaat, maar wordt vervangen door dynamiek op het land. Transformatie van haven naar monofunctioneel gebied met woningen of bedrijven scoort negatief, omdat er dan zowel op het water als op het land weinig dynamiek is.

Bereikbaarheid

Doorgaande routes langs de rivier: Wanneer de rivieroever openbaar worden en bruggen worden aangelegd om oevers die door havenbekkens worden onderbroken te verbinden, wordt dit positief beoordeeld. Ontwikkelingen die de bereikbaarheid van de rivieroever verslechteren worden negatief beoordeeld.

Ontsluiting van de kades: Een toename van de ontsluiting van de kades, waarvandaan men zicht heeft op het water en op eventuele havenactiviteiten is positief. Verbindingen tussen kades door middel van bruggen worden hier ook bij betrokken, omdat zij doodlopende routes voorkomen. De toename van toegankelijke kades wordt gerelateerd aan de omvang van het gebied; pas wanneer sprake is van een toename van een aanzienlijk deel van de kades wordt dit positief gewaardeerd.

Verbindingen met de stad: Als er voldoende verbindingen worden gelegd over de barrières rond de haven, wordt dit positief gewaardeerd. Wat voldoende is, is afhankelijk van de omvang en ligging van het deelgebied. Ook verbindingen over havenbekkens spelen hierbij een rol.

Cultuurhistorische waarden

Renovatie en herbestemming van monumenten en karakteristieke bebouwing zonder status scoort positief in een ontwikkelingsgebied. De kans dat ze mee ontwikkeld worden is groot. Als er geen ontwikkeling in het gebied is de score neutraal en als ze door de nieuwe ontwikkelingen moeten verdwijnen of de ensemblewaarde wordt aangetast is de score negatief. Beoordeling vindt plaats op basis van aantallen objecten. Beschermden monumenten en ensembles van objecten die nog een duidelijke samenhang vertonen wegen zwaarder bij de beoordeling dan niet-beschermden bebouwing. Voor niet-beschermden karakteristieke bebouwing geldt dat zij een grotere kans van behoud hebben wanneer ze zich in een beschermd stadsgezicht bevinden (Heijplaat-RDM-Quarantaineterrein). Voor de eindscore worden de twee subcriteria verschillend ten opzichte van elkaar gewogen. Objecten met status worden zwaarder gewogen. De cultuurhistorisch waardevolle structuren op een hoger schaalniveau zijn beschreven onder het criterium 'herkenbaarheid als havenlandschap'.

In onderstaande tabel wordt de beoordelingssystematiek samengevat.

Tabel 3.1 Toetsingskader landschap en cultuurhistorie

criterium	subcriterium	effect	verandering
Herkenbaarheid als haven	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijke opbouw • Karakteristieke havenelementen • Dynamiek 	+	Versterking/toename
		0	Geen verandering
		-	Verlies/afname
Bereikbaarheid voor langzaam verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Doorgaande routes langs de rivier • Ontsluiting van de kades • Verbindingen met de stad 	+	Toename
		0	Geen verandering
		-	Afname
Cultuurhistorische waarden	<ul style="list-style-type: none"> • Beschermden monumenten • Karakteristiek gebouw of ensembles van gebouwen zonder status 	+	Renovatie en herbestemming
		0	Behoud
		-	Verlies

4. Herkenbaarheid als haven

4.1 Ontstaansgeschiedenis

De huidige situatie kan niet worden begrepen zonder enig idee van de ontstaansgeschiedenis van de havens. De onderstaande beschrijving is in chronologische volgorde.

4.1.1 Maas-Rijnhaven



Figuur 4.1 Relict spoor, Katendrecht

De bekkens zijn kort na elkaar aangelegd; de Rijnhaven van 1887 tot 1895, de Maashaven van 1898 tot 1905. De bekkens waren bijna volledig omringd door havenbedrijvigheid waarbij de overeenkomst in het oevergebruik opvallend is. Aan de noordzijde stonden vooral éénlaags opslagloodsen die nu allemaal verdwenen zijn.

De havens diende voornamelijk voor overslag 'op stroom' van bulkgoederen als steenkool, graan en fruit: goederen werden direct van het ene schip naar het andere gebracht met bijvoorbeeld drijvende elevatoren. De schepen hadden geen kade nodig. De bekkens stonden vol met dukdalven.

De laatste decennia zijn de beide bekkens vooral van betekenis geweest als ligplaats voor binnenvaartschepen. Een geliefde plek dichtbij de stad. Een paar jaar geleden is deze functie verdwenen uit de Rijnhaven en wordt de Rijnhaven alleen nog gebruikt voor Rijncruiseschepen. Karakteristiek voor de Rijnhaven waren ook de grote passagierschepen van de Holland-Amerikalijn, die rond de Wilhelminapier lagen. De positionering van de SS-Rotterdam in de Maashaven tegen Katendrecht is in die zin dan ook historisch niet correct.

De Pier van Katendrecht is veel groter dan de Wilhelminapier. Ooit lag hier het buurtschap Katendrecht waar het veer aankwam en de weg over land naar Dordrecht begon. De veerstoep aan de linker veerhaven herinnert hier nog aan. De 1^e Katendrechtse haven is gedempt, de 2^e is nog aanwezig.

De beide havenbekkens van de Rijn- en Maashaven zijn nog volledig intact. Alleen aan de oostzijde van de Rijnhaven is een gedeelte van de kade vervangen door talud en damwand in afwachting van de parkeergarage en park. De bekkens werden omgeven door sporen die aantakten op het oostelijk gelegen rangeercomplex. Alle spooransluitingen zijn verdwenen. In de pols van Katendrecht is er in de verharding een kleine verwijzing naar de sporen opgenomen (

Figuur 4.1).

4.1.2 Merwe-Vierhavens

Deze twee havens worden vaak in een adem genoemd. Voor een deel is dat terecht. Ze zijn allebei als stukgoedhavens aangelegd met insteekhavens met veel kadelenkte. Deze havenactiviteit was arbeidsintensief en lag dicht tegen de stad aan. Ook de structuur van dijken, wegen en sporen is min of meer spiegelsymmetrisch.

De perioden van aanleg van de twee gebieden ligt wel een behoorlijk eind uit elkaar. Het Vierhavengebied is aangelegd tussen 1912 en 1916. Voor de Merwehaven was de planvorming al gereed in 1916 (toen nog het driehavenplan geheten), maar omdat het een ontwikkeling op grondgebied van de gemeente Schiedam betrof en er dus een wijziging van gemeentegrenzen nodig was, kon de realisatie pas in 1932-1933 doorgaan. De beide havens hebben een kamstructuur. Voor de realisatie van de haven was de aanzet van de mond van de haven al aanwezig en heette toen Oosterhaven waar zich de Gustowerf aan bevond. Innovatief maar niet zichtbaar was de bouw van de kades met behulp van prefabcaissons die gebouwd werden in de Heysehaven.

In 1988 is gestart met het maken van plannen voor de omvorming van het Vierhavens- en Merwehavengebied tot Fruitport. In het Merwehavengebied kwam het fruit en het Vierhavensgebied werden de sappen aangevoerd.

4.1.3 Waal-Eemhaven



Figuur 4.2 Zicht op pier 8



Figuur 4.3 Verwijzing naar vliegveld

De Waalhaven is het oudst; het gebied is gefaseerd aangelegd van 1908 tot 1931 voor overslag op stroom, net als de Rijn- en de Maashaven. Door veranderende overslagtechnieken konden de overslagmachines niet meer drijven en moesten er in de 310 hectare grote binnensee toch weer pieren aangelegd worden. Uiteindelijk is er de dubbele kamstructuur ontstaan waarbij niet de

insteekhavens maar de pieren benoemd en genummerd zijn. Aan de Oostzijde bevinden zich pieren 1 tot en met 4 aan de westzijde pier 5 tot en met 8 (Figuur 4.2). De pieren zijn nogal wisselend van breedte, lengte en vorm. Aan de westzijde zijn 5 en 6 samengevoegd tot één groot containerterrein. Een aantal pieren is breder en langer geworden omdat er steeds meer behoefte aan droge terreinen ontstond. Het zuidelijk deel van het havenbekken heeft nog steeds het karakter van dynamische ‘binnenzee’.

Op het bedrijventerrein Waalhaven Zuid bevond zich voor de Tweede Wereldoorlog het eerste Rotterdamse vliegveld; Vliegveld Waalhaven werd in 1922 officieel geopend. Het bestond uit één grote grasvlakte zonder specifieke verharding voor start-, taxi- of landingsbanen. Alleen in de noord-oosthoek bevonden zich enkele houten gebouwen. Nadat het werd gebombardeerd in de oorlog is het niet meer herbouwd (Figuur 4.3). Daarna is het ingericht als bedrijventerrein met het Parmentierplein als verwijzing naar de historie.

De Eemhaven is aangelegd van 1946 tot 1965. Er is geen heldere hoofdvorm van een bekken maar deze haven is in feite opgebouwd uit 3 grote insteekhavens die ieder ongeveer 15 tot 20 hectare beslaan. De haven is in eerste instantie als een stukgoedhaven aangelegd. In 1966 kwamen de eerste containers aan en nu domineren de containers meer dan driekwart van deze haven. Alleen rond de 1^e Eemhaven en de Werkhaven is nog wat stukgoed aanwezig. De ontwikkeling van het gebied rond Heijplaat begint in 1902 met de komst van de RDM-werf die de halve eeuw daarna verder wordt uitgebreid. De aanwezige Dokhaven wordt voortdurend vergroot. De westelijk liggende kreek wordt verlegd en getransformeerd tot de Heysehaven waar ook reparatie- en afbouwwerkzaamheden door RDM plaatsvinden.

Het gebied lag op grote afstand van de stad, waar de werknemers vandaan kwamen. In 1913 wordt dan ook gestart met de bouw van het tuindorp Heijplaat. Het tuindorp heeft zowel stedenbouwkundige als architectonische kwaliteiten. Het is kleinschalig en heeft veel groen. Er zijn een volkstuincomplex, sportvelden en een (gesloten) zwembad. Het gedeelte van het dorp dat na de Tweede Wereldoorlog is aangelegd heeft veel minder kwaliteit en wordt deels geherstructureerd. Het dorp werd vroeger nogal opgesloten door bedrijfshekken en muren. De Waalhavenweg was, voor de herprofilering van enkele jaren geleden, de ruime groene oprijlaan voor het dorp met aan beide zijden ruime groene bermen en rijen populieren. Door de verdubbeling heeft de weg zijn groene karakter en daarmee veel van zijn allure verloren.

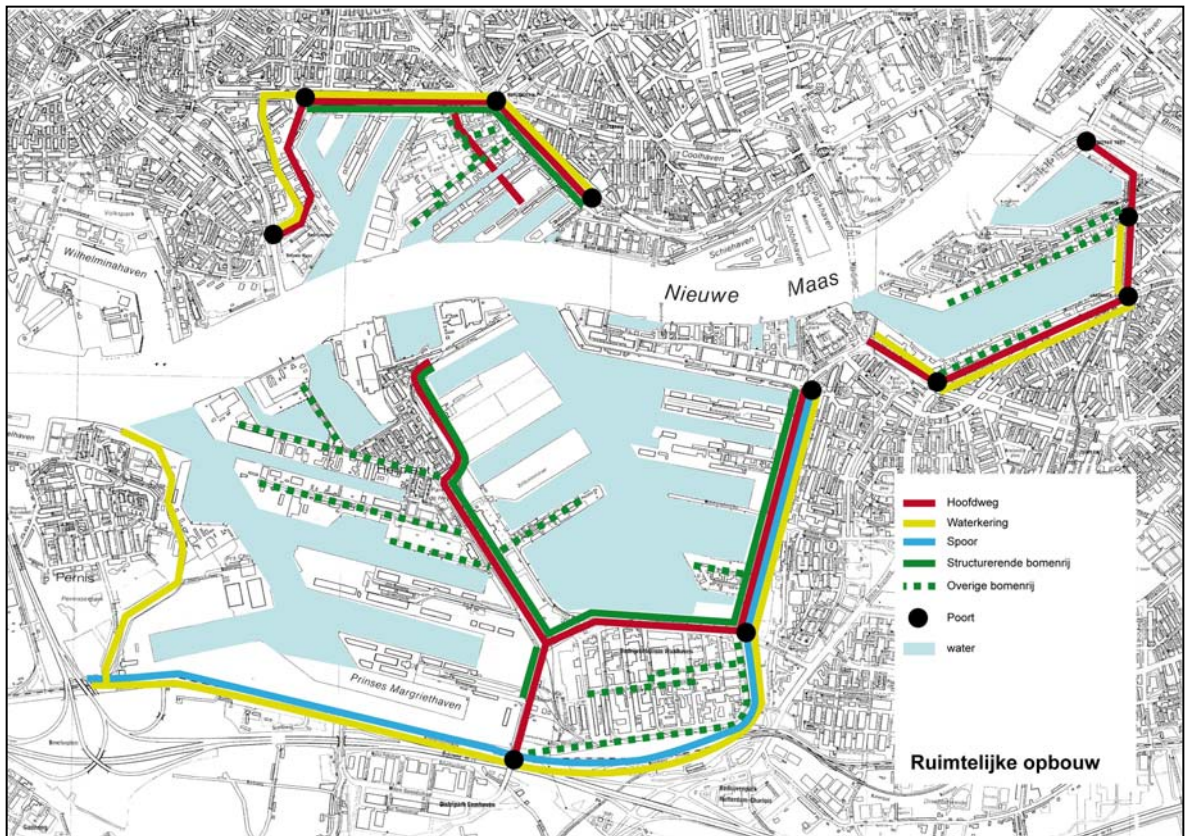
Van 1930 tot 1933 werd voorbij de Heysehaven de quarantaine-inrichting gebouwd die echter nauwelijks als dusdanig is gebruikt. De geïsoleerde ligging, alleen bereikbaar via de pier, lijkt vanuit een bewuste isolementsgedachte gedaan. Voor de aanleg van de gemeentelijke Werkhaven is echter de toegangsweg naar de inrichting verlegd.

4.2 Huidige situatie

4.2.1 Merwe-Vierhavens

Ruimtelijke opbouw

De huidige ruimtelijke opbouw van het plangebied is weergegeven in Figuur 4.4.



Figuur 4.4 Ruimtelijke structuur van de havens in het plangebied



Figuur 4.5 Schiedamsedijk langs Merwehaven Fig. 4.6 IJsselhaven in het Vierhavensgebied

Ruimtelijk wordt het Merwe-Vierhavensgebied aan de noordzijde begrensd door de Schiedamsedijk, de waterkering met een weg erop (Figuur 4.4, Figuur 4.5). De weg en de dijk zijn ruim en groen aangelegd met veel monumentale bomen. Oostelijk van het Marconiplein loopt de waterkering als een groene dijk door langs de Vierhavens. Aan de zuidzijde van het gebied stroomt de rivier en aan de westzijde ligt de Gustoweg met de waterkering. Oorspronkelijk hadden beide havens langs de noordzijde nog ieder hun eigen rangeercomplex, maar de laatste sporen zijn in 2009 uit gebruik genomen.

Op de drie hoekpunten van het gebied is de koppeling aan de stad. De middelste koppeling bij het Marconiplein is een soort apotheose van infrastructuur. Doordat er maar drie koppelingen zijn is het gebied relatief geïsoleerd.

De waterbekkens van de Vierhavens zijn nogal verschillend. Alleen de Lek- en IJsselhaven **Fig. 4.6)** werden als bijna identieke havens voor zeeschepen aangelegd; ze zijn breder en dieper dan de andere twee en volledig van kaden voorzien. De Koushaven was een dwerghaventje met taluds en bestemd voor detailhandel. De Keilehaven was lang en smal en had ook geen kades maar taluds. Deze haven was bestemd voor industrie. Er zijn een aantal balkons over het talud. Ooit was er westelijk nog de Vliethaven die net zo groot was als de Koushaven. De Lekhaven en de Keilehaven zijn gedeeltelijk gedempt. De gedempte Lekhaven is volledig bebouwd. Doordat rooilijnen de oorspronkelijke structuur negeren is het havenbekken hier uitgewist. De ruimte van de Keilehaven ligt nog braak, maar ook hier zal de oorspronkelijke grens land/water volledig worden uitgewist.

De Merwehaven bestaat uit drie gekoppelde insteekhavens. De pieren en de havens zijn allemaal even breed. Het zijn relatief brede havens, maar alleen daar waar direct zichtcontact met de rivier is, worden ze ook echt als ruim ervaren.

De ruimte tussen de Vierhavens en de Merwehavens wordt voor een groot deel ingenomen door de EON-centrale en daarmee samenhangende opslagterreinen. Dit terrein is voortgekomen uit de gemeentelijke gasfabriek die hier al begin 20^e eeuw is gerealiseerd.

Het gebied is vrij intensief bebouwd met een mengeling van oude, nieuwe, grote en kleine opslagloodsen en twee- en drielaags kantoorgebouwen. De bebouwing heeft over het algemeen weinig uitstraling. Opvallend zijn de 95 meter hoge Europointtorens, het monumentale en hoge Hakagebouw, de blauwe gashouder van Ferro en de grote gele EON-centrale met de 125 meter hoge schoorsteen.

Op de Nederzettingenkaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) [PZH, 2002] (Figuur 2.1) wordt de Merwehaven aangeduid als redelijk waardevol, met uitzondering van de pier met de Radiostraat die als waardevol is aangemerkt.

Karakteristieke havenelementen



Figuur 4.7 Merwehavenlandschap



Figuur 4.8 havenloodsen en kranen

De opbouw van het gebied is door zichtbaarheid van de oksels van de havenbekkens goed te herkennen. De relatie met de rivier is duidelijk aanwezig (Figuur 4.7).

In het gebied zijn nog scheepsbewegingen aanwezig en staan er kranen op de kade. Het lossen van een schip met de daarbij behorende drukke bewegingen van vorkheftrucks is hier nog steeds te zien (Figuur 4.8).

Dynamiek



Figuur 4.9 Lekstraat



Figuur 4.10 Detentieboot Merwehaven

In het Vierhavensgebied zijn Keile- en Lekhaven deels gedempt om droge terreinen te verkrijgen voor de overslag van vruchtensappen. Het gebied staat vol met witte anonieme loodsen waar niets de aard van de goederen verradt (Figuur 4.9). Het af en aan rijden van vrachtauto's is de enige zichtbare dynamiek. Op het water is het vrij rustig ofschoon overall nog wel schepen liggen. Het aan de oostzijde gelegen rangeerterrein wordt getransformeerd naar een groot lang gebouw met een park er op, de Vierhavensstrip met dakpark. De Vierhavensstraat is een drukke straat die wordt getransformeerd naar een stadsboulevard. De bedrijven in het Vierhavengebied zorgen voor dynamiek op het land. Het gebied is vrij intensief bebouwd.

In het Merwehavengebied is vooral in de bredere havenbekkens nogal wat scheepsactiviteit. Vooral in de 1^e Merwehaven rond Seabrex is veel activiteit van schepen en kranen. Er is veel vrachtverkeer om fruit aan en af te voeren. In de 2^e Merwehaven is het al wat rustiger. De detentieboot die enige tijd in de 3^e Merwehaven lag bracht niet veel dynamiek in het gebied (Figuur 4.10). Het is eigenlijk slechts een tijdelijke versmalling van het bekken. Aan de Schiedamse zijde van het Merwehavenbekken is nog wel het een en ander aan activiteit van schepen en kranen.

4.2.2 Waal-Eemhaven

Ruimtelijke opbouw



Fig. 4.11 Begrenzing oostzijde langs Waalhaven Figuur 4.12 Containerterminal in Waalhaven

Het gebied wordt aan de noordzijde begrensd door de rivier, aan de oost- en zuidzijde door de waterkering (Fig. 4.11) en aan de westzijde door het woonomgevingsgroen van de woonkern Pernis. Binnen dit gebied is een aantal deelgebieden te herkennen van elkaar gescheiden door hoofdwegen: Waalhaven, Eemhaven en Waalhaven Zuid (het voormalig vliegveld) zijn de grote eenheden met haven- en bedrijfsactiviteiten. Het RDM-terrein, als scheepswerf georiënteerd op de rivier, woonenclave Heijplaat en het Quarantaineterrein zijn min of meer op zichzelf staande kleine eenheden, maar sluiten wel op elkaar aan. De Sluisjesdijk wordt soms wel als een aparte pier aangemerkt met zijn op de rivier georiënteerde havens maar wordt ruimtelijk overvleugeld door de veel grotere Waalhaven.

De sterke trapeziumstructuur van de Waalhaven komt voort uit de structuur van de oude polderdijken. Deze heeft zich vertaald in een heldere en bruikbare havenstructuur, waarnaar de ontsluitingsstructuur van wegen en spoorlijnen zich heeft gevoegd. Aan de oost- en de zuidzijde van het Waal-Eemhavengebied bevinden zich grote rangeercomplexen. De hoofdontsluitings- wegen hebben altijd ruime groene bermgen gehad met rijen imposante populieren. Aan de Waalhaven-Zuidzijde staan zelfs vier rijen, aan de Waalhaven-Oostzijde twee, aan de Waalhaven-Noordzijde één en aan de Waalhavenweg twee rijen. De laatste jaren sneuvelen er veel bomen en door wegverbreding komen er veel minder terug. De twintig meter hoge bomen brachten veel structuur in een verder rommelig bebouwd landschap. Het aantrekkelijke karakter van de Waalhaven, dat vooral bestond uit de combinatie van groen, water en havenbedrijvigheid, neemt hierdoor af.

Het Waal-Eemhavengebied is door zijn ligging aan A15 een goed ontsloten gebied voor autoverkeer. Toch heeft het ruimtelijk gezien weinig relaties naar de omgeving. Op slechts vier plekken is het gebied toegankelijk.



Figuur 4.13 Schepen en kranen in de Waalhaven *Figuur 4.14 Waalhaven: zicht vanaf rivier op centrale havenkanaal met pieren en insteekhavens*

Het grote bekken van de Waalhaven, de dubbele kamstructuur van de pieren en de aanwezigheid van schepen en kranen maken dit gebied onmiskenbaar tot een havengebied (Figuur 4.13). Herkenbaar zijn ook de drie soorten water: de rivier, het grote bekken en de insteekhavens (Figuur 4.14). Het feit dat de Waalhaven ooit een meer dan 300 hectare grote 'binnenzee' was, is ondanks de vele dempingen ten behoeve van aanleg van pieren nog steeds goed zichtbaar (mede door de toegankelijkheid van essentiële plekken zoals de zuidkant en de kop van de Sluisjesdijk). Het water van de Eemhaven is nauwelijks zichtbaar vanuit de openbare ruimte; het bestaat uit een verzameling grote insteekhavens vanaf een breed centraal kanaal.

Het grote open water van de Waalhaven met zijn scheepsactiviteit contrasteert sterk met de kleinschalige rommelige bebouwing op de pieren aan de oostzijde. De bedrijvigheid is hier gevarieerd; er zit veel stukgoed maar ook wat specialistische maakbedrijven en enkele kantoren. Er is veel bebouwing en de straten worden veelal begeleid door continue gevelwanden. De bebouwing is laag; de kranen steken er boven uit. Op de Sluisjesdijk zijn ook niet-havengebonden bedrijven zoals een badkamerhandel. Aan de westzijde van de Waalhaven bevindt zich tegenwoordig veel containerbedrijvigheid (Figuur 4.12). De bebouwingsstructuur is veel opener. Wisselende containerstapels vormen hier de massa. Deze zijde van de Waalhaven staat ruimtelijk meer in verhouding tot het water dan de oostzijde. De elektriciteitscentrale tussen pier 7 en 8 vormde ooit een landmark aan de Waalhaven maar is gesloopt.

In een groot deel van de Eemhaven bepalen gestapelde containers en containerkranen het beeld. De bebouwing is ondergeschikt geworden.

Waalhaven Zuid is een droog bedrijventerrein op de plek van het voormalige vliegveld. Het gebied wordt omgeven door wegen en een centrale oost-west lopende groene as met een groen plein ter plekke van een bajonetverspringing in de deze as. Een aantal noord-zuidlopende bedrijfswegen bieden zichtlijnen naar het noorden naar de scheepsbewegingen op de Waalhaven; dit is een kwaliteit. Het gebied is dichtbebouwd met bedrijfsloodsen en kantoren van meestal één tot twee lagen die vaak op de kavelgrens zijn gebouwd. Opvallend is de kolossale telecomtoren die als een eigentijdse campanile aan het Parmentierplein staat. Ook het bijbehorende gebouw is van een veel grotere schaal dan in dit gebied gebruikelijk is.



Figuur 4.15 RDM dok



Figuur 4.16 Quarantaineterrein

Het schegvormige RDM-terrein wordt in het noorden begrensd door de rivier, in het oosten door de Heijplaatweg en de ingang van de Waalhaven en aan de westzijde door de Eemhavenweg. De Waalhavenweg vormde vroeger een fraaie brede groene oprijlaan naar het dorp. Dit effect is verdwenen door verbreding van het profiel en het verdwijnen van een van de twee bomenrijen. Het is de enige ontsluitingsweg van het dorp. Het Quarantaineterrein is slechts bereikbaar via de dam, wat het isolement extra versterkt. Het op het terrein gelegen kleine rivierstrandje versterkt het oase-effect.

De Werkhaven, de Heysehaven en de Dokhaven zijn de havens in dit gebied. De Dokhaven ligt midden in het RDM-gebied en alleen hier liggen soms grootschalige havenwerktuigen. De Heysehaven heeft een aanlegsteiger voor de watertaxi.

Het RDM-terrein herbergt een groot aantal grootschalige gebouwen, die verwijzen naar vroegere tijden. Het pand, waarin het voormalige hoofdkantoor was gevestigd, loopt als een muur om het terrein heen en vormt zo de begrenzing met het dorp. Behalve het kantoorgebouw, hebben de meeste gebouwen een grootschalig karakter. De grote loodsen staan in sterk contrast met de dorpse bebouwing van het dorp Heijplaat en de bebouwing van het Quarantaine terrein (Figuur 4.15).

Het dorp Heijplaat en het Quarantaineterrein vallen wat ruimtelijke opbouw betreft buiten de voor de haven gebruikelijke structuur. Intern is er sprake van kleinschaligheid en harmonie en geen grootschaligheid en contrast. Heijplaat bestaat uit kleinschalige tuindorpbebouwing met smalle woonstraten; er zijn enkele accenten zoals kerken, scholen, poorten en de muziektent. Het is een heel groene enclave in het Waal-Eemhavengebied. Het Quarantaineterrein bestaat uit paviljoens in fraaie jaren-dertig architectuur van verschillende grootte, geplaatst in een weelderige groene omgeving (Figuur 4.16).

Op de Nederzettingenkaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) [PZH, 2002] (Figuur 2.1) wordt de Waalhaven aangeduid als redelijk waardevol, het bedrijventerrein Waalhaven Zuid als waardevol, en Heijplaat-RDM-Quarantaineterrein als zeer waardevol.

Karakteristieke havenelementen

Omdat het nog een functionerend havengebied is, hebben de Waal- en Eemhaven nog veel elementen die karakteristiek zijn voor de haven (Figuur 4.13). Er varen veel schepen, er zijn steigers, er staan kranen, de infrastructuur is op havenactiviteiten ingericht en de bebouwing (in de Waalhaven). Het bedrijventerrein Waalhaven Zuid is geen havenlandschap. Het is een droog bedrijventerrein met stedelijk en maritiem georiënteerde bedrijven.



Figuur 4.17 Heysehaven



Figuur 4.18 Werkhaven

De sfeer in het RDM-terrein, Heijplaat en het Quarantaineterrein ademen haven uit. De haven van weleer ontmoet hier de in deze tijd functionerende haven. Hier zijn geen grote havenbekkens, maar havens die direct op de rivier aansluiten. De Dokhaven waar tegenwoordig weer een dok ligt, de Sleepboothaven, de thuisbasis van de roeiersvereniging De Eendracht, de Heysehaven (Figuur 4.17) waar nu de watertaxi aanlandt en de Werkhaven, waar nu een aantal bagger- en maritieme constructiebedrijven zijn gehuisvest (Figuur 4.18).

Dynamiek



Figuur 4.19 Dynamiek op land, Sluisjesdijk



Figuur 4.20 Dynamiek op land, containers

De dynamiek op het water in het Waalhaven-Eemhavengebied is hoog. Schepen lossen aan de kade en goederen worden weer via shortsea of binnenvaartschip verder vervoerd. Het Waalhavenbekken, het grootste bekken van de Rotterdamse haven ziet er steeds anders uit door de steeds wisselende 'bezoekers'. De getijdenbewegingen zijn in het gehele gebied goed

merkbaar. Ook op het land gebeurt er in het Waalhavengebied van alles (Figuur 4.19). Pieren zijn samengevoegd om de verhouding tussen kade en opslagterrein te optimaliseren. Ook veranderen de functies; aan de oostzijde zijn kantoren gebouwd. De infrastructuur wordt aangepast aan de eisen van de tijd, de profielen worden verbreed.

De Eemhaven is vooral containerhaven. De dynamiek op het land zit vooral in de in hoogte en kleur veranderende gestapelde containers, traag bewegende containerkranen en kleine container transporters (Figuur 4.20). Schepen zijn nauwelijks zichtbaar.

Het bedrijventerrein Waalhaven Zuid is een droog bedrijventerrein. De dynamiek moet op het land worden gevonden en dan vooral in het drukke vrachtauto- en autoverkeer in het gebied. Met uitzondering van bedrijfswisselingen zijn er hier vrijwel geen transformaties.



Figuur 4.21 Heijplaat



Figuur 4.22 Rivierstrandje

Rond Heijplaat is dynamiek eigenlijk alleen voor het RDM-terrein van toepassing. De dynamiek bestond hier voorheen uit scheepsbouw en -reparatie. Deze activiteiten zijn nu volledig verdwenen waardoor de Dokhaven er wat verlaten bij ligt. De dynamiek is nu naar binnen verplaatst waar het Albedacollege praktijkonderwijs geeft. Een groot aantal gebouwen en loodsen op het RDM-terrein krijgt een andere functie. Beetje bij beetje wordt het terrein omgevormd tot een gebied met nieuwe economische functies, onderwijs en bijvoorbeeld ateliers. Zo zijn in het voormalige hoofdkantoor een kantoor, een ontvangstruimte en een atelier gevestigd. In de voormalige timmerloods zijn startende bedrijfjes gehuisvest. Er is een dynamiek van verval en renovatie en herbestemming. Het gedeelte van het dorp Heijplaat dat na de Tweede Wereldoorlog is aangelegd wordt deels geherstructureerd. De kracht van het Quarantaineterrein en het dorp Heijplaat is juist dat hier de dynamiek ontbreekt en waarmee ze contrasteren met hun omgeving (Figuur 4.21). De dynamiek van het Quarantaineterrein is eerder die van de natuur, die langzaam maar zeker de groene ruimte om de paviljoens heeft ingenomen en het kleine rivierstrandje waar getijden en processen van erosie en sedimentatie zichtbaar zijn (Figuur 4.22).

In de Werkhaven is een grote activiteit van reparatie. De dynamiek van de rivier is hier goed merkbaar.

4.2.3 Maas-Rijnhaven

Ruimtelijke opbouw



Figuur 4.23 Maashaven



Figuur 4.24 Rijnhaven

Ruimtelijk wordt het Maas-Rijnhavengebied aan de noordzijde begrensd door de rivier. Aan de oostzijde liggen de Posthumalaan, Hillelaan en Maashaven-Oostzijde. De Maashaven-Oostzijde is ook waterkering. Deze straten zijn vooral door hun drukke verkeer en de metrolijn (op een viaduct) een barrière. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door de Brielselaan en Doklaan. Direct hier tegenaan ligt de groene waterkering. Deels ligt hier ook een trambaan en een gedeelte van het Maas-tunneltracé. Langs de Brielselaan staan aan de dijkzijde enkele monumentale iepen; dit is waarschijnlijk het restant van het vroegere groene kader rond de haven, waarvan herplant vanwege de waterkerende functie van de dijk niet meer mogelijk is.

De Wilhelminapier en Katendrecht zijn geïsoleerde pieren. Niet alleen zijn ze doodlopend, maar de metro, Maashaven- Oostzijde, Brielselaan en de waterkering vormen min of meer de afbakening van het gebied naar de stad. Op vier plekken liggen poorten naar het gebied.

De Rijnhaven is circa 28 hectare groot en heeft min of meer een driehoekige vorm. De Maashaven is circa 60 hectare groot en heeft een relatief smal (325 meter) en langgerekte (2000 meter) vorm. De havenbekkens worden omringd door bebouwing van sterk wisselende hoogte. De Maashaven fungeert als binnenvaartligplaats (Figuur 4.23). De Rijnhaven wordt gebruikt als haven voor riviercruiseschepen en is vaak leeg (Figuur 4.24). In 2010 is een drijvend paviljoen in de Rijnhaven gelegd.

Aan de Rijnhaven valt het grote pand van Codrico op. De nieuwbouw aan de oost- en de noordzijde is eveneens fors van schaal. De oostzijde is gelijkmatig van bebouwinghoogte en vormt een hoge, min of meer massieve wand. Aan de noordzijde wordt een gevarieerde ruimtelijke structuur van hoogbouwtorens op een plint ontwikkeld op de Wilhelminapier. Aan de zuidzijde van de Maashaven is eveneens een lange onregelmatige bebouwingwand aanwezig waar vooral de voormalige graansilo Maashaven, het Menebacomplex en de vuilverbrandings -installatie van de AVR opvallen.

Opvallend zijn de recent gerealiseerde grondgebonden woningen aan de Maashavenkade en de Maashaven Noordzijde op Katendrecht die qua schaal in het niet vallen bij de bebouwing aan de overzijde en de maat van het water.

Op Katendrecht is opvallend veel groen aanwezig, in tegenstelling tot de Wilhelminapier; de entree van Katendrecht heeft groene bermen, hagen en monumentale bomen. Langs het water zijn parkachtige ruimtes. Recent is het Kaappark gerealiseerd. Het grote parkeerterrein voor de SS-Rotterdam en de havenkade er naar toe hebben eveneens een groen karakter. Door deze groene elementen krijgt deze pier een geheel ander karakter dan de andere havenpielen.

Op de Nederzettingenkaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) [PZH, 2002] (**Figuur 2.1**) worden de kades rondom de Rijnhaven en ten zuiden van de Maashaven aangemerkt als waardevol, terwijl Katendrecht redelijk waardevol is.

Karakteristieke havenelementen

Door de verschuiving van zeevaart naar binnenvaart, wat veel kleinere en lagere schepen zijn, zijn de bekkens beter zichtbaar geworden. De bedrijven in de Maashaven zorgen dat er nog wel schepen in het bekken blijven varen (Figuur 4.23). Aan de kop van Katendrecht ligt de SS Rotterdam in de Maashaven. De scheepsactiviteit in de Rijnhaven is nagenoeg verdwenen en het dreigt 'dood' water te worden (Figuur 4.24).

Aan de zuidzijde van de Rijnhaven staan een paar kranen. Langs delen van de havenbekkens staat kenmerkende havenbebouwing (zie 'ruimtelijke opbouw'). Van de vele spooransluitingen die er vroeger waren is er geen een meer over.

Dynamiek

Met de overslag op stroom en het lossen van goederen voor opslag en bewerking waren dit ooit drukke gebieden. De dynamiek op het water is nu sterk teruggelopen; in de Rijnhaven liggen alleen nog riviercruiseschepen. Aan de andere zijde van de Wilhelminapier is de passagiersschepenactiviteit wel weer teruggekeerd. In de Maashaven liggen alleen binnenvaartschepen en is er laden en lossen voor de fabrieken. De dynamiek van de rivier is hier goed merkbaar. De komst van de SS Rotterdam heeft geleid tot een toename van bezoekers en bewegingen in het gebied. Ook de bebouwingsactiviteit geeft veel dynamiek op het land. Er is echter weinig activiteit op de kades.

4.3 Autonome ontwikkeling

4.3.1 Merwe-Vierhavens

Ruimtelijke opbouw

Het dakpark komt gereed, met daaronder stedelijke voorzieningen, kantoren en bedrijven. De waterkerende dijk wordt in het dakpark ingekapseld. Het dakpark doet de structuur van gebied vervagen doordat het rangeercomplex volledig verdwijnt en de dijk niet meer als dusdanig zichtbaar is; de structuren verliezen enigszins hun samenhang. De grootschaligheid van de dakparkbedrijvenstrip past wel goed in het gebied. De Vierhavensstraat wordt een echte stadsboulevard met zes boomrijen, vrijliggende fietspaden en gescheiden rijbanen met ruimte voor een tram, en is havenweg af.

Karakteristieke havenelementen

Kranen, schepen, goederen en havenbebouwing veranderen nauwelijks.

Dynamiek

Het dakpark heeft weinig invloed op de dynamiek van het gehele gebied. Ter plekke zal door toename van het aantal bezoekers en gebruikers de niet-havengerelateerde dynamiek toenemen.

Cultuurhistorische waarden

In het gebied liggen geen cultuurhistorisch waardevolle gebouwen.

4.3.2 Waal-Eemhaven

Ruimtelijke opbouw

In de Waalhaven komt de eerste fase van PortCity fase gereed (kantoren). Door de ontwikkeling van PortCity wordt de heldere trapeziumvorm van het Waalhavenbekken afgezwakt en de grote maat van het gebied enigszins verkleind. De groenstructuur van de Waalhaven zuidzijde en de Waalhavenweg zijn vernieuwd; bomen zijn zoveel mogelijk herplant maar de groene berm zijn sterk in oppervlakte afgenomen.

De ontwikkelingen op het RDM terrein gaan door en er worden stedelijke voorzieningen en kantoren gebouwd. Deze ontwikkelingen passen binnen de opbouw en de schaal van het gebied. De ruimtelijke opbouw van het gebied blijft door de nieuwe ontwikkelingen behouden.

Karakteristieke havenelementen

Kranen, schepen, goederen en havenbebouwing veranderen nauwelijks.

Dynamiek

Door de ontwikkeling van PortCity komt er meer beweging op het land aan de zuidzijde van de Waalhaven. Door de autonome ontwikkeling neemt de dagelijkse dynamiek nauwelijks toe ten opzichte van de huidige situatie.

De ontwikkelingen van de RDM-campus passen binnen de opbouw en de schaal van het gebied. Er komen veel meer mensen en de dagelijkse dynamiek zal toenemen. Ook verandert de functie van de gebouwen, wat ook een toename van de dynamiek bewerkstelligt.

Cultuurhistorische waarden

Twee monumenten op het RDM terrein worden herbestemd.

4.3.3 Maas-Rijnhaven

Ruimtelijke opbouw

Er worden woningen gebouwd. De woningen contrasteren qua schaal sterk met het havenbekken en de bebouwing aan de overzijde daarvan; op Katendrecht zelf echter nemen de contrasten af.

Karakteristieke havenelementen

Er worden woningen gebouwd. Hierdoor verdwijnen er geen karakteristieke havenelementen.

Dynamiek

Er komen woningen. De SS Rotterdam is in bedrijf. De dynamiek op het water blijft behouden. Er gebeurt weinig op het water in de Rijnhaven en meer in de Maashaven.

De woningbouw doet wel het aantal bewoners toenemen, maar dat wil niet zeggen dat activiteiten op de kades ook toenemen. De dagelijkse dynamiek op land zal nog iets toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Cultuurhistorische waarden

Twee toekomstige monumenten liggen in het te ontwikkelen gebied. De kans is groot dat ze herbestemd worden.

4.4 Scenario A: weinig transformatie – geen schaa sprong

4.4.1 Merwe-Vierhavens

2025

Er is een bescheiden ontwikkeling van kantoren en bedrijven op de Marconistrip en in het centrale gebied. Hierdoor is de ruimtelijke opbouw niet gewijzigd. Er zijn nauwelijks bedrijven uitgeplaatst, zodat de karakteristieke havenelementen zijn gebleven. Door de bescheiden en locale omvang van de ontwikkeling is de dynamiek niet noemenswaardig toegenomen.

2015

De bescheiden ontwikkeling naar nieuwe bedrijven is ingezet, maar is niet van invloed op de ruimtelijke opbouw en de dynamiek. De karakteristieke havenelementen zijn nog aanwezig.

2040

De ontwikkeling van nieuwe bedrijven is nog verder doorgezet op de Marconistrip, die van kantoren niet. De karakteristieke havenelementen zijn nog aanwezig. Door de bescheiden en locale omvang van de ontwikkeling is de dynamiek niet noemenswaardig toegenomen.

Tabel 4.1 Beoordeling scenario A, Merwe-Vierhavens, criterium 'herkenbaarheid als haven'

subcriterium	2015	2025	2040
ruimtelijke opbouw	0	0	0
karakteristieke havenelementen	0	0	0
dynamiek	0	0	0
totaal herkenbaarheid als haven	0	0	0

Conclusie: De ontwikkelingen zijn relatief bescheiden. In alle fasen is het gebied herkenbaar als haven.

4.4.2 Waal-Eemhaven

2025

De schaal, het contrast, het isolement en de samenhangende structuren zijn nauwelijks veranderd. Wel zijn er drijvende kantoren tussen pier 3 en pier 4 gekomen, waardoor lokaal de maat van het bekken is gewijzigd. De karakteristieke havenelementen zijn gebleven. Door de toevoeging van de kantoorfunctie en stedelijke voorzieningen is zeer lokaal, op de Sluisjesdijk en RDM, de dynamiek toegenomen. Op de schaal van het gehele gebied is de dynamiek echter gelijk gebleven.

2015

De ontwikkelingen op het RDM terrein en de uitbreiding van Portcity zijn niet van invloed op de ruimtelijke opbouw. Ook blijven de aanwezige karakteristieke havenelementen gehandhaafd en is de dynamiek ongewijzigd.

2040

De ruimtelijke opbouw is nauwelijks veranderd. Op Sluisjesdijk noordzijde zijn alleen kantoren in lage dichtheid (FSI) gekomen en er is een uitbreiding van de drijvende kantoren tussen pier 3 en 4. Het isolement is mogelijk wat afgenomen door de doortrekking van de Waalhavenboulevard naar

de Groene Kruisweg. Door de toename van de kantoorfunctie is de dynamiek in het gebied nauwelijks toegenomen. De karakteristieke havenelementen zijn gebleven.

Tabel 4.2 *Beoordeling scenario A, Waal-Eemhaven, criterium 'herkenbaarheid als haven'*

subcriterium	2015	2025	2040
ruimtelijke opbouw	0	0	0
karakteristieke havenelementen	0	0	0
dynamiek	0	0	0
totaal herkenbaarheid als haven	0	0	0

Conclusie: De veranderingen in het Waal-Eemhaven gebied hebben vooral langs de randen plaats gevonden. De havenfunctie is gebleven. In alle fasen is de herkenbaarheid als haven aanwezig.

4.4.3 Maas-Rijnhaven

2025

Er zijn woningen, stedelijke voorzieningen en kantoren in hoge dichtheden gekomen. Hierdoor ontstaat schaalvergroting en neemt het contrast in het gebied toe. Het isolement van het gebied blijft gehandhaafd omdat er geen nieuwe verbindingen het gebied in komen. De samenhangende structuur verandert niet. Er zijn nog havenbedrijven met de karakteristieke kranen en goederenoverslag aanwezig. Door meer verschillende functies in het gebied zal de dagelijkse dynamiek toenemen.

2015

De transformatie naar woningen, stedelijke voorzieningen en kantoren in diverse dichtheden is in deze periode in gang gezet. Hierdoor ontstaat schaalvergroting en neemt het contrast in het gebied toe. Het isolement van het gebied blijft gehandhaafd omdat er geen nieuwe verbindingen het gebied in komen. De samenhangende structuur verandert niet. Wel is door bouwen in de Rijnhaven de begrenzing van het havenbekken onduidelijk geworden en is hierdoor de schaal van het gebied in geringe mate gewijzigd. Er zijn nog havenbedrijven met de karakteristieke kranen en goederenoverslag aanwezig. Er zijn meer verschillende functies in het gebied gekomen waardoor de dagelijkse dynamiek zal toenemen.

2040

De verdichting is doorgezet door woningen, stedelijke voorzieningen en kantoren in hoge en gemiddelde dichtheid (FSI). Hierdoor is in geringe mate het contrast versterkt en is de schaalvergroting toegenomen. Het isolement van het gebied blijft gehandhaafd omdat er geen nieuwe verbindingen het gebied in komen. De samenhangende structuur verandert niet. Er zijn nog havenbedrijven met de karakteristieke kranen en goederenoverslag aanwezig. Er zijn meer verschillende functies in het gebied gekomen waardoor de dagelijkse dynamiek zal toenemen.

Tabel 4.3 *Beoordeling scenario A, Maas-Rijnhaven, criterium 'herkenbaarheid als haven'*

subcriterium	2015	2025	2040
ruimtelijke opbouw	+	+	+
karakteristieke havenelementen	0	0	0
dynamiek	+	+	+
totaal herkenbaarheid als haven	+	+	+

Conclusie: In 2025 is de herkenbaarheid als haven toegenomen door de ontwikkeling van Katendrecht naar stedelijk gebied met wonen, kantoren en stedelijke voorzieningen. In de pols is in hoge dichtheden gebouwd, waardoor het contrast is toegenomen en de ruimtelijke opbouw is versterkt. Er zijn nog havenbedrijven aanwezig, zodat er ook nog karakteristieke havenelementen aanwezig zijn en de waterdynamiek gehandhaafd is. De landdynamiek is door de aanwezigheid van de mix van functies verder toegenomen. Deze ontwikkelingen zijn in 2015 al ingezet en wordt tot 2040 verder doorgezet.

4.5 Scenario B: veel transformatie – geen schaa sprong

4.5.1 Merwe-Vierhavens

2025

Het bedrijf Seabrex is uitgeplaatst en het Merwehavengebied is verstedelijkt met woningen. In de havenbekkens met hun heldere ruimtelijke opbouw liggen drijvende woningen, waardoor een deel van het open water en daarmee de scheepsdynamiek is verdwenen en de heldere ruimtelijke structuur onduidelijk is geworden. Ook zijn er op bescheiden schaal bedrijven en stedelijke voorzieningen. Door de intensievere ontwikkeling zijn schaal en contrast iets toegenomen. Het isolement is niet noemenswaardig veranderd door een nieuwe brug over de Keilehaven. Wel is er door de mix van functies meer dynamiek op het land gekomen, maar dat valt weg tegen het verdwijnen van de dynamiek op het water.

2015

De transformatie van bedrijven is op bescheiden schaal ingezet, maar dit heeft geen invloed op de ruimtelijke opbouw, de aanwezigheid van karakteristieke havenelementen en de dynamiek.

2040

De ontwikkeling van woningbouw in gebied is versterkt doorgezet. Er zijn geen drijvende woningen meer bijgekomen, wel 3 hectare stedelijke voorzieningen. Hierdoor is de schaal en het contrast iets toegenomen. Echter de ruimtelijke opbouw is niet veranderd ten opzichte van 2025. Dit geldt ook voor de aanwezigheid van karakteristieke havenelementen. De landdynamiek is verder toegenomen door de aanwezigheid van meer verschillende functies in het gebied.

Tabel 4.4 Beoordeling scenario B, Merwe-Vierhavens, criterium 'herkenbaarheid als haven'

subcriterium	2015	2025	2040
ruimtelijke opbouw	0	-	-
karakteristieke havenelementen	0	-	-
dynamiek	0	0	+
totaal herkenbaarheid als haven	0	-	-

Conclusie: In 2025 is de herkenbaarheid als haven vooral afgenomen door de aanleg van drijvende woningen in de bekkens van de Merwedehaven. Dit geldt ook voor 2040. In 2015 is dit nog niet het geval.

4.5.2 Waal-Eemhaven

2025

Aan de noordzijde van de Sluisjesdijk zijn kantoren, bedrijven en stedelijke voorzieningen in een middelhoge dichtheid (FSI) gekomen en bij Heijplaat extra woningen in een hoge dichtheid (FSI). De voorgenomen transformatie van het RDM terrein is gereed. Op pier 4 zijn kantoren en bedrijven gekomen en tussen pier 3 en pier 4 zijn drijvende kantoren. Hoewel lokaal de maat van het bekken is veranderd, is er op de schaal van het gebied nauwelijks verandering opgetreden in het contrast, het isolement en de samenhangende structuur. Door de toename van de kantoren, bedrijven en stedelijke voorzieningen is op de Sluisjesdijk, Heijplaat en RDM de dagelijkse dynamiek toegenomen. De havenfuncties zijn nagenoeg gehandhaafd en zijn zelfs geïntensiveerd in de Eemhaven. Kranen en goederenoverslag zijn nog steeds aanwezig.

2015

Er is een begin gemaakt met de transformaties. De ruimtelijke opbouw is hierdoor niet veranderd. De ontwikkeling van Portcity in de zuidoostzijde van het Waalhavenbekken heeft afbreuk gedaan aan de heldere structuur van het bekken. De aanwezigheid van karakteristieke havenelementen is gehandhaafd en hoewel de dynamiek lokaal iets is toegenomen, is dit op de schaal van het gebied niet gewijzigd.

2040

De transformaties zijn doorgezet. Meer kantoren in hogere dichtheid (FSI) op Sluisjesdijk waardoor het contrast is toegenomen. Ook is er woningbouw gekomen aan de oostzijde van de Waalhavenboulevard. Op de schaal van het gebied is door alle ontwikkelingen de ruimtelijke opbouw nauwelijks veranderd. De karakteristieke havenelementen blijven. Door de intensieve ontwikkelingen met ook woningbouw is de dagelijkse dynamiek toegenomen.

Tabel 4.5 *Beoordeling scenario B, Waal-Eemhaven, criterium 'herkenbaarheid als haven'*

subcriterium	2015	2025	2040
ruimtelijke opbouw	0	0	0
karakteristieke havenelementen	0	0	0
dynamiek	0	+	+
totaal herkenbaarheid als haven	0	0	0

Conclusies: De ontwikkelingen in het Waal-Eemhaven gebied hebben vooral langs de randen plaatsgevonden. De havenfunctie is gebleven. Wel is in 2025 de landdynamiek op een aantal plekken toegenomen door de toename van een mix van functies. Dit geldt ook voor 2040. In alle fasen is de herkenbaarheid als haven aanwezig en scoort dus neutraal.

4.5.3 Maas-Rijnhaven

2025

Er zijn woningen, stedelijke voorzieningen en kantoren in hoge dichtheden. Hierdoor is schaalvergroting ontstaan en is het contrast in het gebied toegenomen. Tevens zijn er in het Maashavenbekken 500 drijvende woningen gekomen, waardoor de binnenvaart hier is verdwenen. Het isolement van het gebied is afgenomen omdat er bruggen over de Maashaven komen met een verbinding naar Charlois. De samenhangende structuur is echter niet veranderd. Er zijn nog havenbedrijven met de karakteristieke kranen en goederenoverslag aanwezig, maar door het verdwijnen van een gedeelte van de binnenvaart is de aanwezigheid van karakteristieke

havenelementen afgenomen. Door de toename van verschillende functies in het gebied is de dagelijkse dynamiek vergroot.

2015

De transformatie naar woningen, stedelijke voorzieningen en kantoren in verschillende dichtheden is in deze periode in gang gezet. Hierdoor is schaalvergroting ontstaan en is het contrast in het gebied toegenomen. Het isolement van het gebied is gebleven, omdat er geen nieuwe verbindingen met het omringende gebied zijn gekomen. De samenhangende structuur is niet veranderd. Wel is door bouwen in de Rijnhaven de begrenzing van het havenbekken onduidelijk geworden en is hierdoor de schaal van het gebied in geringe mate gewijzigd. Er zijn nog havenbedrijven met de karakteristieke kranen en goederenoverslag aanwezig. Er zijn meer verschillende functies in het gebied waardoor de dagelijkse dynamiek is toegenomen.

2040

De verdichting is doorgezet door woningen, stedelijke voorzieningen en kantoren in vooral hoge dichtheid (FSI). Hierdoor is het contrast versterkt en is de schaalvergroting toegenomen. Het isolement van het gebied is echter afgenomen omdat er bruggen over het Maashavenbekken komen, waardoor er een directe verbinding ontstaat naar de omliggende wijk. De samenhangende structuur is niet veranderd. Doordat er nog meer drijvende woningen in het Maashavenbekken zijn gekomen is de binnenvaart geheel verdwenen. Hierdoor is ook de aanwezigheid van karakteristieke havenelementen afgenomen. Er zijn meer verschillende functies in het gebied gekomen, waardoor de dagelijkse dynamiek is toegenomen.

Tabel 4.6 Beoordeling scenario B, Maas-Rijnhaven, criterium 'herkenbaarheid als haven'

subcriterium	2015	2025	2040
ruimtelijke opbouw	+	0	-
karakteristieke havenelementen	0	-	-
dynamiek	+	+	+
totaal herkenbaarheid als haven	+	0	-

Conclusie: In 2025 scoort de herkenbaarheid als haven neutraal. Weliswaar zijn in de pols woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen in hoge dichtheden gebouwd, waardoor het contrast is toegenomen. Het isolement is echter afgenomen door de bruggen over de Maashaven, waardoor er een directe verbinding is ontstaan met de wijk Charlois. Door het verdwijnen van een gedeelte van de binnenvaart is het aantal karakteristieke havenelementen afgenomen en daarmee ook de waterdynamiek. De landdynamiek is toegenomen door de aanwezigheid van de mix aan functies. In 2015 is het transformatieproces in gang gezet, is het gehele Maashavenbekken nog een ligplaats voor de binnenvaart en zijn er geen bruggen over het bekken. Hierdoor en door alle ontwikkelingen op het land is de herkenbaarheid als haven toegenomen. De herkenbaarheid als haven is in 2040 afgenomen, omdat nagenoeg het hele Maashavenbekken vol is met drijvend wonen. Landfuncties en 'waterfuncties' zijn hetzelfde, waardoor de ruimtelijke opbouw van het gebied is afgenomen en de karakteristieke havenelementen hier zijn verdwenen.

4.6 Scenario C: veel transformatie – schaa sprong

4.6.1 Merwe-Vierhavens

2025

Er is veel havenbedrijvigheid verdwenen en daarmee ook de karakteristieke havenelementen. Door de drijvende woningen in de bekkens van de Merwehaven is de schaal en het contrast in het gebied afgenomen. De intensieve stedelijke ontwikkeling in het centrale deel van het Merwe-Vierhavensgebied heeft echter gezorgd voor een toename van de schaal en het contrast. De waterdynamiek is afgenomen, maar de landdynamiek is weer sterker toegenomen. De extra brugverbinding over de Merwehaven doet afbreuk aan het isolement maar heeft wel de landdynamiek versterkt.

2015

Naast woningbouw is de transformatie naar stedelijke voorzieningen, kantoren en bedrijven goed door gezet, vooral in het centrale deel van het Merwe-Vierhavensgebied. De havenactiviteiten zijn nog aanwezig en daarmee de karakteristieke havenelementen. De ruimtelijke opbouw is behouden en de dynamiek is gelijk gebleven.

2040

Alle havenbedrijven zijn verdwenen en daarmee ook de karakteristieke havenelementen. De ontwikkeling van woningbouw in gebied is versterkt doorgezet. Er zijn geen drijvende woningen meer bijgekomen. Wel is er in het gehele gebied een intensieve stedelijke ontwikkeling tot stand gebracht, waardoor de schaal en het contrast zijn toegenomen. Het isolement is verder afgenomen door de komst van een langzaamverkeersroute over de Merwehavens naar Schiedam. Echter de ruimtelijke opbouw is ten opzichte van 2025 niet veranderd. Dit geldt ook voor de afwezigheid van karakteristieke havenelementen. De waterdynamiek is verdwenen, maar de landdynamiek is verder toegenomen door de aanwezigheid van meer verschillende functies in het gebied.

Tabel 4.7 Beoordeling scenario C, Merwe-Vierhavens, criterium 'herkenbaarheid als haven'

subcriterium	2015	2025	2040
ruimtelijke opbouw	0	-	-
karakteristieke havenelementen	0	-	-
dynamiek	0	0	+
totaal herkenbaarheid als haven	0	-	-

Conclusie: In 2025 is de herkenbaarheid als haven vooral afgenomen door de aanleg van drijvende woningen in de bekkens van de Merwedehaven. Dit geldt ook voor 2040. In 2015 is dit nog niet het geval.

4.6.2 Waal-Eemhaven

2025

Aan de noordzijde van de Sluisjesdijk zijn kantoren, bedrijven en stedelijke voorzieningen in een middelhoge dichtheid (FSI) gekomen en bij Heijplaat extra woningen in een hoge dichtheid (FSI). De voorgenomen transformatie van het RDM terrein is gereed. Op pier 4 zijn kantoren en bedrijven gekomen en tussen pier 3 en pier 4 zijn drijvende kantoren. Hoewel lokaal de maat van het bekken is veranderd, is er op de schaal van het gebied nauwelijks verandering opgetreden in het contrast, het isolement en de samenhangende structuur. Door de toename van de kantoren, bedrijven en

stedelijke voorzieningen is op de Sluisjesdijk, Heijplaat en RDM de dagelijkse dynamiek toegenomen. De havenfuncties zijn nagenoeg gehandhaafd en zijn zelfs geïntensiveerd in de Eemhaven. Kranen en goederenoverslag zijn nog steeds aanwezig.

2015

Er is een begin gemaakt met de transformaties. De ruimtelijke opbouw is hierdoor niet veranderd. De ontwikkeling van Portcity in de zuidoostzijde van het Waalhavenbekken heeft afbreuk gedaan aan de heldere structuur van het bekken. De aanwezigheid van karakteristieke havenelementen is gehandhaafd en hoewel de dynamiek lokaal iets is toegenomen, is dit op de schaal van het gebied niet gewijzigd.

2040

De transformaties zijn doorgezet. Meer kantoren in hogere dichtheid (FSI) op Sluisjesdijk waardoor het contrast is toegenomen. Ook is er woningbouw gekomen aan de oostzijde van de Waalhavenboulevard. Op de schaal van het gebied is door alle ontwikkelingen de ruimtelijke opbouw nauwelijks veranderd. De karakteristieke havenelementen blijven. Door de intensieve ontwikkelingen met ook woningbouw is de dagelijkse dynamiek toegenomen. Door een eventuele vierde stadsbrug zal de dynamiek in het gebied verder toenemen.

Tabel 4.8 *Beoordeling scenario C, Waal-Eemhaven, criterium 'herkenbaarheid als haven'*

subcriterium	2015	2025	2040
ruimtelijke opbouw	0	0	0
karakteristieke havenelementen	0	0	0
dynamiek	0	+	+
totaal herkenbaarheid als haven	0	0	0

Conclusie: De ontwikkelingen in het Waal-Eemhaven gebied hebben vooral langs de randen plaatsgevonden. De havenfunctie is gebleven. Wel is in 2025 de landdynamiek op een aantal plekken toegenomen door de toename van een mix van functies. Dit geldt ook voor 2040. In alle fasen is de herkenbaarheid als haven aanwezig en scoort dus neutraal. Ook een brug heeft geen gevolgen voor dit criterium.

4.6.3 Maas-Rijnhaven

2025

Bedrijven zijn uitgeplaatst. Er zijn woningen, stedelijke voorzieningen en kantoren in hoge dichtheden gekomen. Hierdoor is schaalvergroting opgetreden en is het contrast in het gebied toegenomen. Tevens zijn er in het Maashavenbekken 500 drijvende woningen gekomen, waardoor de binnenvaart hier is verdwenen. Het isolement van het gebied is afgenomen omdat er bruggen over de Maashaven komen naar Charlois. De samenhangende structuur is niet veranderd. Er zijn nog havenbedrijven met de karakteristieke kranen en goederenoverslag aanwezig, maar door het verdwijnen van een gedeelte van de binnenvaart is het aantal karakteristieke havenelementen afgenomen. Doordat er meer verschillende functies in het gebied zijn gekomen is de dagelijkse dynamiek toegenomen.

2015

De transformatie naar woningen, stedelijke voorzieningen en kantoren in diverse dichtheden is in gang gezet. Hierdoor is schaalvergroting opgetreden en is het contrast in het gebied toegenomen.

Het isolement van het gebied is gehandhaafd gebleven omdat er geen nieuwe verbindingen het gebied in zijn komen. De samenhangende structuur is niet veranderd. Wel is door bouwen in de Rijnhaven de begrenzing van het havenbekken onduidelijk geworden en is hierdoor de schaal van het gebied in geringe mate gewijzigd. Er zijn nog havenbedrijven met de karakteristieke kranen en goederenoverslag aanwezig. Er zijn meer verschillende functies in het gebied gekomen, waardoor de dagelijkse dynamiek is toegenomen.

2040

Bedrijven zijn uitgeplaatst. De verdichting is doorgezet door woningen, stedelijke voorzieningen en kantoren in vooral hoge dichtheid (FSI) te bouwen. Het aantal drijvende woningen in het Maashavenbekken is verdubbeld. Het isolement van het gebied is afgenomen omdat er bruggen over het Maashavenbekken komen. De samenhangende structuur is echter niet veranderd. Door de drijvende woningen in het Maashavenbekken is de binnenvaart hier verdwenen en hoewel er nog een paar havenbedrijven met de karakteristieke kranen en goederenoverslag zijn, is hierdoor ook de aanwezigheid van karakteristieke havenelementen afgenomen. Er zijn meer verschillende functies in het gebied gekomen, waardoor de dagelijkse dynamiek is toegenomen.

Tabel 4.9 Beoordeling scenario C, Maas-Rijnhaven, criterium 'herkenbaarheid als haven'

subcriterium	2015	2025	2040
ruimtelijke opbouw	+	0	-
karakteristieke havenelementen	0	-	-
dynamiek	+	0	+
totaal herkenbaarheid als haven	+	0	-

Conclusie: In 2025 scoort de herkenbaarheid als haven neutraal. Weliswaar zijn in de pols woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen in hoge dichtheden gebouwd, waardoor het contrast is toegenomen, het isolement is echter weer afgenomen door de bruggen over de Maashaven. Door het verdwijnen van de een gedeelte van de binnenvaart is het aantal karakteristieke havenelementen verminderd en hiermee ook de waterdynamiek. De landdynamiek is echter door de aanwezigheid van de mix van functies verder toegenomen. In 2015 is het Maashavenbekken nog een ligplaats voor de binnenvaart en zijn er geen bruggen over de Maashavenbekken. Hierdoor en door alle ontwikkelingen op het land neemt de herkenbaarheid als haven zelfs toe. De herkenbaarheid als haven neemt in 2040 af omdat nagenoeg het hele Maashavenbekken vol gezet is met drijvend wonen. Landfuncties en 'waterfuncties' zijn hetzelfde, waardoor de ruimtelijke opbouw van het gebied is afgenomen en de karakteristieke havenelementen hier zijn verdwenen.

4.7 Beschouwing klimaatadaptatie en ophoging

Het is de verwachting dat zich in de toekomst hogere waterstanden op de rivier zullen voordoen. Uitgangspunt van alle scenario's is dat de kans op dodelijke slachtoffers bij een overstroming kleiner is dan 1:10.000. Er zijn diverse technieken/aanpakken mogelijk om aan deze norm te voldoen, via kansbeperkende maatregelen of via gevolgbeperkende maatregelen.

- Kansbeperkend: Op weerstand gerichte maatregelen, een mix van integraal of partieel ophogen, kades en dijken.
- Gevolgbeperkend: Op veerkracht gerichte maatregelen, een mix van weginfrastructuur ophogen, amfibisch en drijvend bouwen, dry- en wetproof bouwen.

Deze maatregelen zijn allen in meer of mindere mate zichtbaar.

Ophogen is heel traditioneel in de haven, maar een verdere ophoging betekent echter geen noemenswaardige verandering van de huidige status quo. Ophogen en vooral aanbrengen van dijken en kades per deelgebied (pier) benadrukt de overgang tussen land en water maar maakt het water wel slechter benaderbaar en beleefbaar. De structuur van het gebied blijft echter wel gehandhaafd. Er zullen allerhande maatregelen genomen moeten worden om dichterbij het water te kunnen komen. Verhoogde kades en dijken doen vooral in een gebied met veel smalle pieren geen recht aan het 'open' karakter van het gebied. Gesteld kan worden dat door het ontbreken van een afscherming de overgang van land naar water in het havengebied een bijzonder karakteristiek element is, dat zoveel mogelijk behouden dient te blijven. In het document "Alternatieven Planmer" wordt aangegeven dat kansbeperkende maatregelen ongeveer conform het huidige beleid is en dat in scenario C zowel kansbeperkende als gevolgbeperkende maatregelen worden genomen. Deze maatregelen (palen, dry proof, wet proof) kunnen een wissellende mate van expressie hebben en zijn in dit planstadium niet goed te beoordelen, omdat niet duidelijk is op welke wijze de maatregelen worden uitgevoerd. Wel bieden de maatregelen mogelijkheden om een bijzondere expressie aan een gebied te geven. Het wetproof bouwen in het Merwehaven gebied kan, mits op een open en transparante wijze uitgevoerd, de waardevolle waardering van de 1^e Pier in de Merwehaven op de nederzettingenkaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland regio Rijnmond tot uitdrukking brengen. Voor drijvend bouwen moet de oorspronkelijke havenfunctie als referentie dienen. De drijvende functies moeten geen massieve, maar juist ruimtelijke structuren zijn die maat en schaal aan het gebied geven. Het water en het drijvende worden ook meer ervaren als de functies niet direct tegen de kade liggen, maar een eind van de kade af. Bij de planoptimalisatie (§ 8) wordt aangegeven met welke aspecten rekening moet worden gehouden bij de uitwerking.

4.8 Samenvatting herkenbaarheid als haven

In **Tabel 4.10** en **Tabel 4.11** zijn de beoordelingen uit bovenstaande paragrafen samengevat.

Tabel 4.10 Samenvatting beoordeling van de scenario's per deelgebied voor het criterium 'herkenbaarheid als haven' in 2025

	2025			
	Autonome ontwikkeling	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Merwe-Vierhavens				
ruimtelijke opbouw	0	0	-	-
karakteristieke havenelementen	0	0	-	-
dynamiek	0	0	0	0
totaal herkenbaarheid als haven	0	0	-	-
Waal-Eemhaven				
ruimtelijke opbouw	0	0	0	0
karakteristieke havenelementen	0	0	0	0
dynamiek	0	0	+	+
totaal herkenbaarheid als haven	0	0	0	0
Maas-Rijnhaven				
ruimtelijke opbouw	0	+	0	0
karakteristieke havenelementen	0	0	-	-
dynamiek	0	+	+	0
totaal herkenbaarheid als haven	0	+	0	0

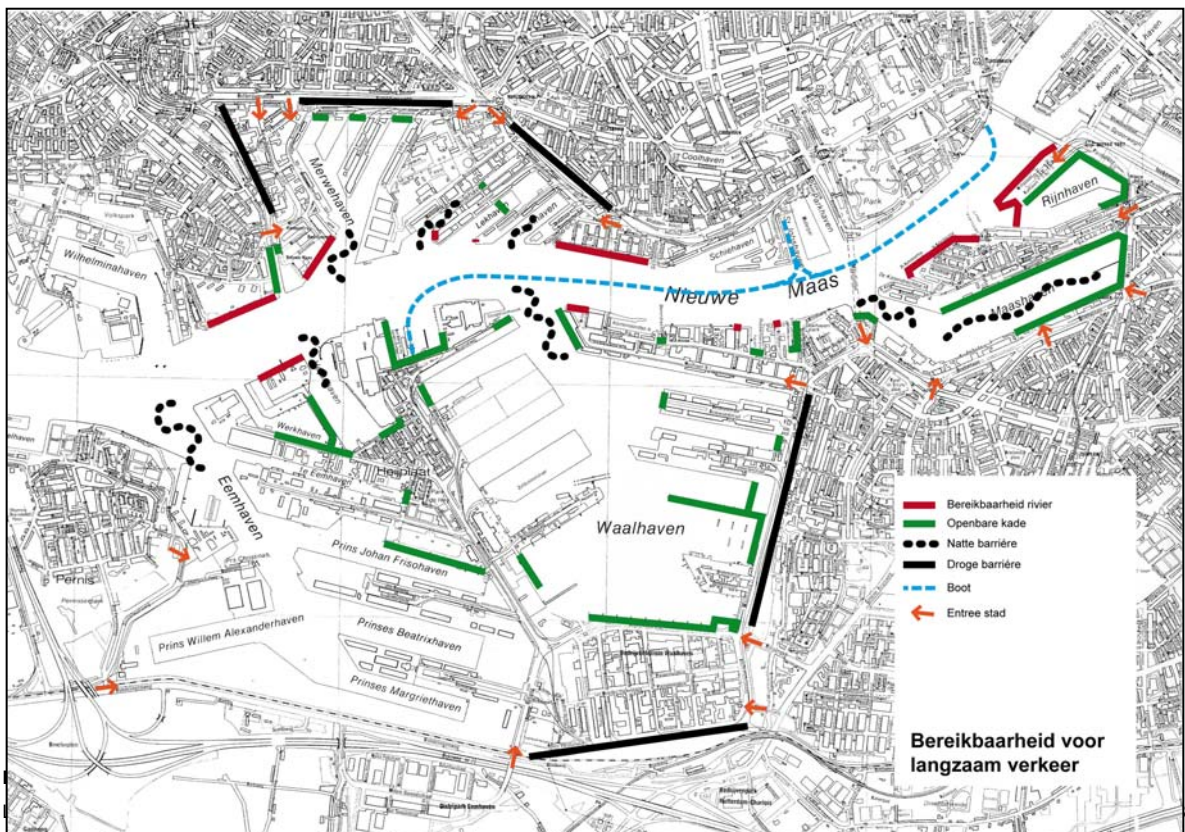
Tabel 4.11 Samenvatting beoordeling van de scenario's per deelgebied voor het criterium 'herkenbaarheid als haven' in 2015 en 2040

	2015			2040					
	Autonome ontwikkeling	Scenario A	Scenario B	Scenario C	Autonome ontwikkeling	Scenario A	Scenario B	Scenario C, variant metro	Scenario C, variant brug
Merwe-Vierhavens									
ruimtelijke opbouw	0	0	0	0	0	0	-	-	
kenmerkende havenelementen	0	0	0	0	0	0	-	-	
dynamiek	0	0	0	0	0	0	+	+	
totaal herkenbaarheid als haven	0	0	0	0	0	0	-	-	
Waal-Eemhaven									
ruimtelijke opbouw	0	0	0	0	0	0	0	0	
kenmerkende havenelementen	0	0	0	0	0	0	0	0	
dynamiek	0	0	0	0	0	0	+	+	
totaal herkenbaarheid als haven	0	0	0	0	0	0	0	0	
Maas-Rijnhaven									
ruimtelijke opbouw	0	+	+	+	0	+	-	-	
kenmerkende havenelementen	0	0	0	0	0	0	-	-	
dynamiek	0	+	+	+	0	+	+	+	
totaal herkenbaarheid als haven	0	+	+	+	0	+	-	-	

5. Bereikbaarheid voor langzaam verkeer

Voor de belevingswaarde is de toegankelijkheid van een gebied belangrijk. In Stadshavens is de toegankelijkheid van de riveroevers en de kades van belang om de essentiële kenmerken van het landschap te kunnen aflezen en beleven: de rivier respectievelijk de haven (

Figuur 5.1). Daarnaast is de bereikbaarheid van Stadshavens vanuit de omliggende stad van belang.



Figuur 5.1 Bereikbaarheid voor langzaam verkeer

5.1 Huidige situatie

5.1.1 Merwe-Vierhavens

Doorgaande routes langs de rivier

De rivier is bijna onbereikbaar, alleen aan het eind van weinig aantrekkelijke routes; aan het eind van sommige straten op de pieren is een openbare plek aan het water. De structuur met insteekhavens en pieren zorgt ervoor dat er geen sprake is van een doorlopende route langs het water.

Ontsluiting van de kades



Figuur 5.2 Lekhaven

In het Vierhavengebied is de helft van de Keilehaven en de Lekhaven gedempt. Hier is vervolgens de Benjamin Franklinstraat als nieuwe gebiedsontsluitingsstraat door getrokken, waardoor er twee openbare en recreatieve plekken aan het bekken zijn ontstaan (Figuur 5.2). De Keilehaven heeft ondanks de gedeeltelijke demping nog steeds een lange zichtlijn richting de rivier maar door de knik aan het eind versmalt het zicht sterk. De IJsselhaven heeft geen openbare ruimte grenzend aan het water.

De Marconistraat langs de havenbekkens in het Merwehavengebied is semi-openbaar. Vanaf deze weg zijn de oksels van de havenbekkens bereikbaar.

Verbindingen met de stad

Zoals al is beschreven in §4.2 is het Merwe-Vierhavensgebied slecht bereikbaar vanuit de stad. Alleen via de drie knooppunten is het gebied toegankelijk.

5.1.2 Waal-Eemhaven

Doorgaande routes langs de rivier



Figuur 5.3 Rivierstrandje Quarantaineterrein

Via de Sluisjesdijk is de rivieroever via doodlopende wegen bereikbaar; een doorgaande route ontbreekt echter in de Waalhaven. Ter hoogte van de Eemhaven is de rivierkant geheel onbereikbaar. Het Quarantaineterrein bij Heijlplaat is beperkt toegankelijk; het rivierstrandje kan via het terrein wel bezocht worden (Figuur 5.3).

Ontsluiting van de kades



Figuur 5.4 Lange zichten, Waalhaven zuidzijde

Figuur 5.5 Werkhaven

De hoofdvorm van het bekken is voor alle bezoekers en gebruikers goed te ervaren, doordat langs de hoofdwegen nog regelmatig de havenbekkens gezien kunnen worden en vooral de hoeken van de bekkens open zijn gebleven (

Figuur 5.1). De Waalhaven heeft een aantal aantrekkelijke plekken om de haven te beleven zoals kop van de Sluisjesdijk, Pier 3 en de naastgelegen kades en de Waalhaven-zuidzijde. Van deze laatste loopt een lange zichtlijn over het centrale open water naar de rivier met de Europointtorens als focalpoint (Figuur 5.4). Door de enorme maat van het bekken zijn er ook over de insteekhavens en vanaf de pierkoppen nog ruime zichten. De kop van de Sluisjesdijk is een van de eerste grote plekken in het Havengebied geweest waar de kade doelbewust voor recreanten is ontsloten. De Waalhaven is de haven met de grootste belevingskwaliteit; er is voldoende ontsluiting met overal

aantrekkelijke zichten op veel havenactie en water, ligt dicht bij de stad en is voor alle gebruikersgroepen goed toegankelijk.

Het water van de Eemhaven is nauwelijks te ervaren. Er zijn maar een beperkt aantal toegankelijke punten en die liggen ook nog eens ver van de bewoonde wereld. De beste plek is die aan de Eemlandweg met uitzicht op de Frisohaven. Verder is er nog zicht direct vanuit het dorp Heijplaat op de 1^e Eemhaven, een lange smalle haven met weinig activiteit. Een goed beeld op de volledige haven is onmogelijk. Dat is alleen mogelijk vanaf de Spidoboten.

De Werkhaven bij Heijplaat is nog als zodanig in gebruik (Figuur 5.5). De waterkant is vanuit het dorp te bezoeken.

Verbindingen met de stad

Zoals al is beschreven in §4.2 is de begrenzing van het Waal-Eemhavengebied met meerdere vormen van infrastructuur, een dijk en bomerijen zo sterk dat sprake is van een geïsoleerd havengebied.

Heijplaat, het RDM-terrein en het Quarantaineterrein liggen nogal afgelegen ten opzichte van de stad en ook de wegen er naar toe zijn erg druk. Er liggen overal fietspaden. Het RDM terrein is beter toegankelijk dan vroeger zowel vanuit het dorp als vanaf het water. Door het uitgroeien van het groen is er vanuit Heijplaat steeds minder van de omringende haven te zien.

5.1.3 Maas-Rijnhaven

Doorgaande routes langs de rivier

De oevers van de rivier beginnen steeds meer ontsloten te raken. De aanleg van de Rijnhavenbrug, die de Wilhelminapier met Katendrecht verbindt, is momenteel in uitvoering. De kop van Katendrecht is groen ingericht en goed ontsloten voor langzaam verkeer.

Ontsluiting van de kades

Vroeger was het woongebied van Katendrecht door bedrijven van het water afgesloten. De kades rond Rijn- en Maashaven waren allemaal niet- of semi-openbaar. Voor de Rijnhaven geldt dit nog voor de zuidzijde en voor de Maashaven de westzijde en het westelijk deel van de zuidzijde. De overige kades zijn nu allemaal openbaar toegankelijk en hebben ruime voetgangerszones. Het water en de havenactiviteiten – voor zover ze er nog zijn – zijn daardoor goed te beleven.

Verbindingen met de stad

De Erasmus-brug en al veel eerder de metro hebben het gebied sterk voor de stad ontsloten. Met drie metrohaltes en drie tramhaltes is het gebied goed ontsloten.

5.2 Autonome ontwikkeling

5.2.1 Merwe-Vierhavens

Het dakpark komt gereed, wat uitzicht biedt op de haven. Ook wordt er een aantal langzaamverkeersverbindingen door het park aangelegd dat Bospolder-Tussendijken met de haven verbindt.

5.2.2 Waal-Eemhaven

In de Waalhaven komt de eerste fase van PortCity gereed. Het dek van PortCity is openbaar en vanaf deze plek is er uitzicht over het Waalhavenbekken. Er wordt ook een uitzichtpunt aangelegd.

5.2.3 Maas-Rijnhaven

De Rijnhavenbrug komt gereed. Daarmee ontstaat de mogelijkheid een eindje langs de rivier te wandelen of fietsen. De kades van de Wilhelminapier en Katendrecht worden door de aanleg van de brug ook niet meer doodlopend, waardoor ze aantrekkelijker worden voor langzaam verkeer. Ten slotte zorgt de Rijnhavenbrug ervoor dat het Maas-Rijnhavengebied beter wordt aangetakt op de stad.

5.3 Scenario A: weinig transformatie – geen schaalsprong

5.3.1 Merwe-Vierhavens

2025

In 2025 zijn verbindingen met de stad gerealiseerd over de Vierhavenstraat richting het Keilehavengebied en van de Marconistrip met de stad. Rond de havenbekkens is alleen de openbare ruimte inclusief langzaam verkeersbrug rond de Keilehaven ontwikkeld.

2015

In deze periode is een start gemaakt met de ontwikkeling van de openbare ruimte rond de Keilehaven. Op de schaal van het gebied heft dit geen invloed op de bereikbaarheid.

2040

Geen extra ontwikkelingen meer in deze periode

Tabel 5.1 *Beoordeling scenario A, Merwe-Vierhavens, criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer'*

subcriterium	2015	2025	2040
doorgaande routes langs de rivier	0	0	0
ontsluiting van de kades	0	0	0
verbindingen met de stad	0	+	+
totaal bereikbaarheid voor langzaam verkeer	0	0	0

Conclusie: Alleen de verbindingen met de stad verbeteren vanaf 2025 substantieel, overige ontwikkelingen bescheiden; score neutraal

5.3.2 Waal-Eemhaven

2025

In deze periode is de herinrichting van pier 3 gereed gekomen en worden ook de kades tussen de pieren 3 en 4 heringericht. Deze kades zijn altijd al openbaar toegankelijk, maar hebben tot 2025 vooral een havenfunctie. Er komt ook een drijvend wandeldek tussen de pieren 3 en 4. Over de Waalhavenboulevard komt een brugverbinding vanuit Charlois naar pier 3 waardoor de aansluiting met de stad verbetert. De herinrichting van kades rond Dokhaven en Heijsehaven en het herstel van het Quarantaineterrein is in 2010 al gereed gekomen. Op de schaal van hele Waal-Eemhavengebied zijn deze ontwikkelingen lokaal en veranderen de bereikbaarheid niet substantieel.

2015

In deze periode concentreren de ontwikkelingen zich rond het RDM-terrein, Heijplaat en het Quarantaineterrein. De herinrichting van kades rond Dokhaven en Heijsehaven en het herstel van het Quarantaineterrein is in 2010 al gereed gekomen.

2040

De openbare ruimte van de Sluisjesdijk is ontwikkeld. Met name het gedeelte langs de rivier is van belang omdat deze nu openbaar toegankelijk wordt.

Tabel 5.2 *Beoordeling scenario A, Waal-Eemhaven, criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer'*

subcriterium	2015	2025	2040
doorgaande routes langs de rivier	0	0	+
ontsluiting van de kades	0	0	+
verbindingen met de stad	0	0	0
totaal bereikbaarheid voor langzaam verkeer	0	0	+

Conclusie: de ontwikkelingen zijn aanzienlijk maar op de schaal van het Waal-Eemhavengebied toch vooral lokaal. Alleen na 2025 als ook de openbare ruimte van Sluisjesdijk wordt ontwikkeld, begint de bereikbaarheid echt te verbeteren.

5.3.3 Maas-Rijnhaven

2025

De kade aan de Maashaven-zuidzijde is nu ook heringericht.

2015

De herinrichting van een groot gedeelte van de openbare ruimte is gereed. Ook is er een park op de parkeergarage van de Rijnhaven aangelegd

2040

Geen nieuwe ontwikkelingen in deze periode

Tabel 5.3 *Beoordeling scenario A, Maas-Rijnhaven, criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer'*

subcriterium	2015	2025	2040
doorgaande routes langs de rivier	0	0	0
ontsluiting van de kades	+	+	+
verbindingen met de stad	0	0	0
totaal bereikbaarheid voor langzaam verkeer	0	0	0

Conclusie: De toegankelijk van de openbare ruimte verbetert flink, nieuwe verbindingen naar stad en langs rivier komen er echter niet. Daarom totaalscore neutraal

5.4 Scenario B: veel transformatie – geen schaa sprong

5.4.1 Merwe-Vierhavens

2025

In deze periode zijn er verbindingen met de stad gerealiseerd over de Vierhavenstraat naar het Keilehavengebied en van de Marconistrip naar de stad en naar Schiedam. Rond de havenbekkens van de Keilehaven is de openbare ruimte ingericht. Ook is er een langzaam verkeersbrug over de Keilehaven ontwikkeld. Daarnaast is de openbare ruimte van de koppen en pieren van de Merwehavens heringericht.

2015

In deze periode is een start gemaakt met de ontwikkeling van de openbare ruimte rond de Keilehaven. Op de schaal van het gebied heeft dit geen invloed op de bereikbaarheid.

2040

Geen nieuwe ontwikkelingen meer in deze periode.

Tabel 5.4 Beoordeling scenario B, Merwe-Vierhavens, criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer'

subcriterium	2015	2025	2040
doorgaande routes langs de rivier	0	+	+
ontsluiting van de kades	0	0	0
verbindingen met de stad	0	+	+
totaal bereikbaarheid voor langzaam verkeer	0	+	+

Conclusie: het gebied is vanaf 2015 aanzienlijk beter toegankelijk geworden voor langzaamverkeer en de koppeling aan de stad is ook sterk verbeterd, de route langs de rivier is niet verbeterd. Totaalscore voor de periode van 2025 positief, daarvoor neutraal.

5.4.2 Waal-Eemhaven

2025

De openbare ruimte van de Sluisjesdijk is ontwikkeld. Met name het gedeelte langs de rivier is van belang omdat deze nu openbaar toegankelijk wordt.

De ontwikkelingen zijn niet meer lokaal en de doorgaande routes langs de rivier en de ontsluiting van de kades scoren positief.

2015

In deze periode is de herinrichting van pier 3 gereed gekomen en worden ook de kades tussen de pieren 3 en 4 heringericht. Deze kades zijn altijd al openbaar toegankelijk, maar hebben tot 2025 vooral een havenfunctie. Er komt ook een drijvend wandeldek tussen de pieren 3 en 4. Over de Waalhavenboulevard komt een brugverbinding vanuit Charlois naar pier 3 waardoor de aansluiting met de stad verbetert. De herinrichting van kades rond Dokhaven en Heijsehaven en het herstel van het Quarantaineterrein is in 2010 al gereed gekomen. Op de schaal van hele Waal-Eemhavengebied zijn deze ontwikkelingen lokaal en veranderen de bereikbaarheid niet substantieel.

2040

Herinrichting kades tussen pier 1 en 2 en extra verbindingen richting Charlois. Verbindingen met de stad scoort nu positief.

Tabel 5.5 *Beoordeling scenario B, Waal-Eemhaven, criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer'*

subcriterium	2015	2025	2040
doorgaande routes langs de rivier	0	+	+
ontsluiting van de kades	0	+	+
verbindingen met de stad	0	0	+
totaal bereikbaarheid voor langzaam verkeer	0	+	+

Conclusie: In dit scenario is de bereikbaarheid in 2025 flink toegenomen. Dit zet verder door in de periode na 2025.

5.4.3 Maas-Rijnhaven

2025

De Maashavenzuidzijdekade is nu ook heringericht. De overige openbare ruimte is al in de periode van 2010 tot 2015 heringericht. In deze periode worden bruggen over de Maashaven gerealiseerd. Aansluiting met Zuid-Charlois wordt daardoor veel beter. De brug over Maashavenmond maakt de route langs de rivier veel beter.

2015

De herinrichting van een groot deel van de openbare ruimte is gereed. Ook is er een park op de parkeergarage Rijnhaven gekomen.

2040

Geen nieuwe ontwikkelingen in deze periode.

Tabel 5.6 *Beoordeling scenario B, Maas-Rijnhaven, criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer'*

subcriterium	2015	2025	2040
doorgaande routes langs de rivier	+	+	+
ontsluiting van de kades	0	+	+
verbindingen met de stad	0	+	+
totaal bereikbaarheid voor langzaam verkeer	0	+	+

Conclusie: de openbare ruimte verbetert flink. Na 2015 komen er bruggen over de Maashaven waardoor de verbindingen naar de stad en mogelijk langs de rivier sterk verbeteren. De score wordt positief.

5.5 Scenario C: veel transformatie – schaalsprong

5.5.1 Merwe-Vierhavens

2025

In deze periode zijn er verbindingen met de stad gerealiseerd over de Vierhavenstraat naar het Keilehavengebied en van de Marconistrip naar de stad en naar Schiedam. Rond de havenbekkens van de Keilehaven is de openbare ruimte ingericht. Ook is er een langzaam verkeersbrug over de Keilehaven ontwikkeld. Daarnaast is de openbare ruimte van de koppen en pieren van de Merwehaven heringericht, inclusief een brug over de mond van de Merwehaven. Dit laatste verbetert de route langs de rivier aanzienlijk. Park de Gorzen en de Maasboulevard van Schiedam, een populaire veel gebruikte plek, wordt nu ook voor Delfshaven veel beter bereikbaar.

2015

In deze periode is een start gemaakt met de ontwikkeling van de openbare ruimte rond de Keilehaven. Op de schaal van het gebied heft dit geen invloed op de bereikbaarheid.

2040

Er komt in deze periode nog een langzaamverkeersroute over de Merwehavenbekkens richting centrum Schiedam. Alleen een meest westelijk gelegen 4^e stadsbrug maakt de rivieroever nog beter ontsloten met name in combinatie met een brug over de IJsselhaven. Oostelijke varianten doen dat minder omdat dan de IJsselhaven een obstakel blijft. De 4^e stadsbrug heeft geen invloed op de waardering omdat de verbinding met komst van Merwebrug al sterk verbeterd is.

Tabel 5.7 *Beoordeling scenario C, Merwe-Vierhavens, criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer'*

subcriterium	2015	2025	2040 metro	2040 brug
doorgaande routes langs de rivier	0	+	+	+
ontsluiting van de kades	0	+	+	+
verbindingen met de stad	0	+	+	+
totaal bereikbaarheid langz. vrkr.	0	+	+	+

Conclusie: de bereikbaarheid voor langzaam-verkeer neemt in 2025 sterk toe, in 2015 is deze ontwikkeling nog beperkt en in 2040 neemt het niet substantieel meer toe.

5.5.2 Waal-Eemhaven

Scenario C is als scenario B voor Waal-Eemhaven, alleen nu een extra noord-zuidverbinding naar Sluisjesdijk

2025

De openbare ruimte van de Sluisjesdijk is ontwikkeld. Met name het gedeelte langs de rivier is van belang omdat deze nu openbaar toegankelijk wordt.

De ontwikkelingen zijn niet meer lokaal en de doorgaande routes langs de rivier en de ontsluiting van de kades scoren positief.

2015

In deze periode is de herinrichting van pier 3 gereed gekomen en worden ook de kades tussen de pieren 3 en 4 heringericht. Deze kades zijn altijd al openbaar toegankelijk, maar hebben tot 2025 vooral een havenfunctie. Er komt ook een drijvend wandeldek tussen de pieren 3 en 4. Over de Waalhavenboulevard komt een brugverbinding vanuit Charlois naar pier 3 waardoor de aansluiting met de stad verbetert. De herinrichting van kades rond Dokhaven en Heijsehaven en het herstel van het Quarantaineterrein is in 2010 al gereed gekomen. Op de schaal van hele Waal-Eemhavengebied zijn deze ontwikkelingen lokaal en veranderen de bereikbaarheid niet substantieel.

2040

Herinrichting kades tussen pier 1 en 2 en extra verbindingen richting Charlois. Verbindingen met de stad scoort nu positief. Een brug of een metro maakt in de wegging geen verschil.

Tabel 5.8 Beoordeling scenario C, Waal-Eemhaven, criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer'

subcriterium	2015	2025	2040 metro	2040 brug
doorgaande routes langs de rivier	0	+	+	+
ontsluiting van de kades	0	+	+	+
verbindingen met de stad	0	0	+	+
totaal bereikbaarheid langz. vrkr.	0	+	+	+

Conclusie: In dit scenario neemt de bereikbaarheid vanaf 2015 flink toe en zet nog door in de periode na 2025.

5.5.3 Maas-Rijnhaven

2025

De Maashavenzuidzijdekade is nu ook heringericht. De overige openbare ruimte is al in de periode van 2010 tot 2015 heringericht. In deze periode worden bruggen over de Maashaven gerealiseerd. Aansluiting met Zuid-Charlois wordt daardoor veel beter. Brug over Maashavenmond maakt route langs rivier veel beter.

2015

Herinrichting groot deel openbare ruimte is gereed, ook een park op de parkeergarage Rijnhaven

2040

Geen nieuwe ontwikkelingen in deze periode.

Tabel 5.9 Beoordeling scenario C, Maas-Rijnhaven, criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer'

subcriterium	2015	2025	2040
doorgaande routes langs de rivier	+	+	+
ontsluiting van de kades	0	+	+
verbindingen met de stad	0	+	+
totaal bereikbaarheid voor langzaam verkeer	0	+	+

Conclusie: de openbare ruimte verbetert flink, na 2015 komen er mogelijk (optioneel) bruggen over de Maashaven waardoor de verbindingen naar de stad en mogelijk langs de rivier sterk verbeteren. De score wordt positief.

5.6 Samenvatting bereikbaarheid voor langzaam verkeer

In **Tabel 5.10** en **Tabel 5.11** zijn de beoordelingen uit bovenstaande paragrafen samengevat.

Tabel 5.10 Samenvatting beoordeling van de scenario's per deelgebied voor het criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer' in 2025

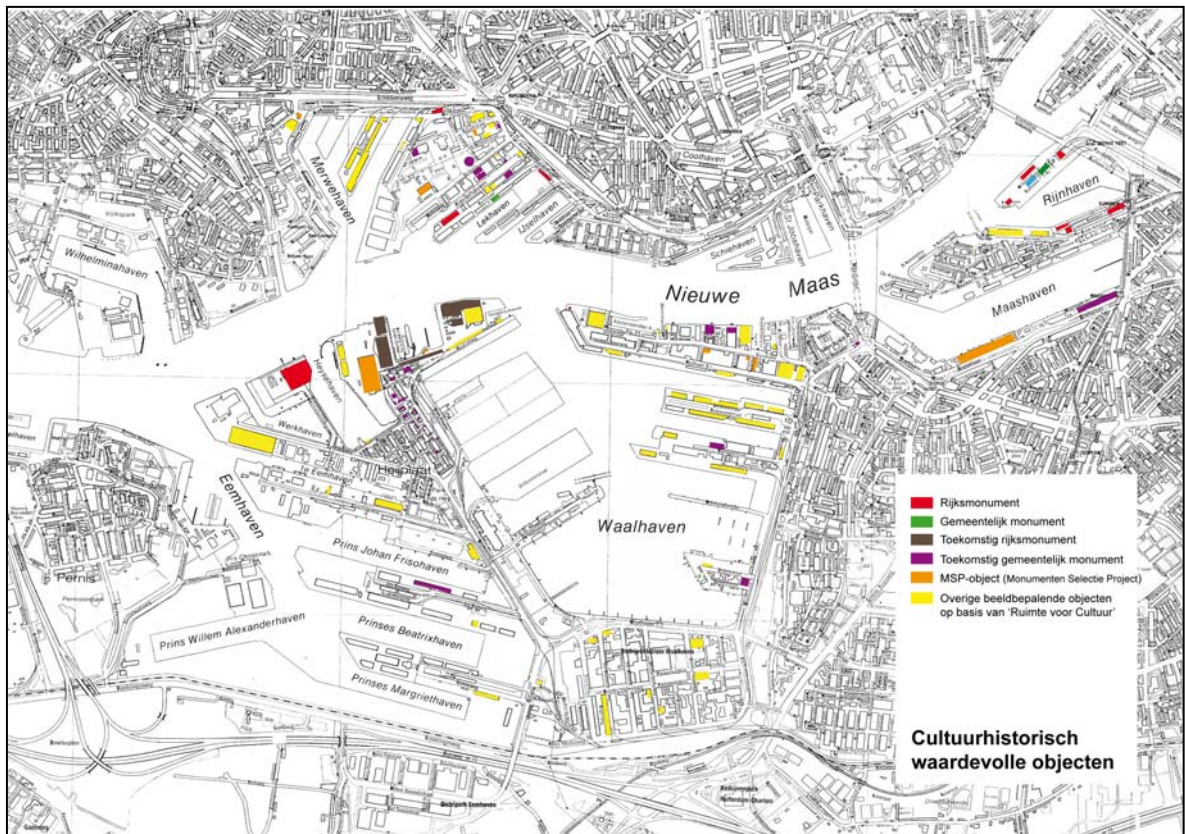
	2025			
	Autonome ontwikkeling	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Merwe-Vierhavens				
Ontsluiting van kades	0	0	+	+
Doorgaande verbinding rivieroever	0	0	0	+
Verbindingen met de stad	0	+	+	+
Totaal bereikbaarheid langzaam verkeer	0	0	+	+
Waal-Eemhaven				
Ontsluiting van kades	0	0	+	+
Doorgaande verbinding rivieroever	0	0	+	+
Verbindingen met de stad	0	0	0	0
Totaal bereikbaarheid langzaam verkeer	0	0	+	+
Maas-Rijnhaven				
Ontsluiting van kades	0	+	+	+
Doorgaande verbinding rivieroever	0	0	+	+
Verbindingen met de stad	0	0	+	+
Totaal bereikbaarheid langzaam verkeer	0	0	+	+

Tabel 5.11 Samenvatting beoordeling van de scenario's per deelgebied voor het criterium 'bereikbaarheid voor langzaam verkeer' in 2015 en 2040

	2015				2040			
	Autonome ontwikkeling	Scenario A	Scenario B	Scenario C	Autonome ontwikkeling	Scenario A	Scenario B	Scenario C,
Merwe-Vierhavens								
Ontsluiting van kades	0	0	0	0	0	0	+	+
Doorgaande verbinding rivieroever	0	0	0	0	0	0	0	+
Verbindingen met de stad	0	0	0	0	0	+	+	+
Totaal bereikbaarheid langzaam verkeer	0	0	0	0	0	0	+	+
Waal-Eemhaven								
Ontsluiting van kades	0	0	0	0	0	+	+	+
Doorgaande verbinding rivieroever	0	0	0	0	0	+	+	+
Verbindingen met de stad	0	0	0	0	0	0	+	+
Totaal bereikbaarheid langzaam verkeer	0	0	0	0	0	+	+	+
Maas-Rijnhaven								
Ontsluiting van kades	0	+	+	+	0	+	+	+
Doorgaande verbinding rivieroever	0	0	0	0	0	0	+	+
Verbindingen met de stad	0	0	0	0	0	0	+	+
Totaal bereikbaarheid langzaam verkeer	0	0	0	0	0	0	+	+

6. Cultuurhistorische waarden

Alle rijks- en gemeentelijke monumenten, de toekomstige gemeentelijke monumenten, MIP/MSP-objecten en andere beeldbepalende objecten op basis van het rapport 'Ruimte voor Cultuurhistorie Stadshavens Rotterdam' [november 2005] zijn weergegeven in Figuur 6.1. De cultuurhistorisch waardevolle structuren op een hoger schaalniveau zijn beschreven onder het criterium 'herkenbaarheid als havenlandschap'.



Figuur 6.1 De monumenten en andere waardevolle objecten in het plangebied

6.1 Huidige situatie

6.1.1 Merwe-Vierhavens

Beschermde monumenten



Figuur 6.2 Citrusveiling



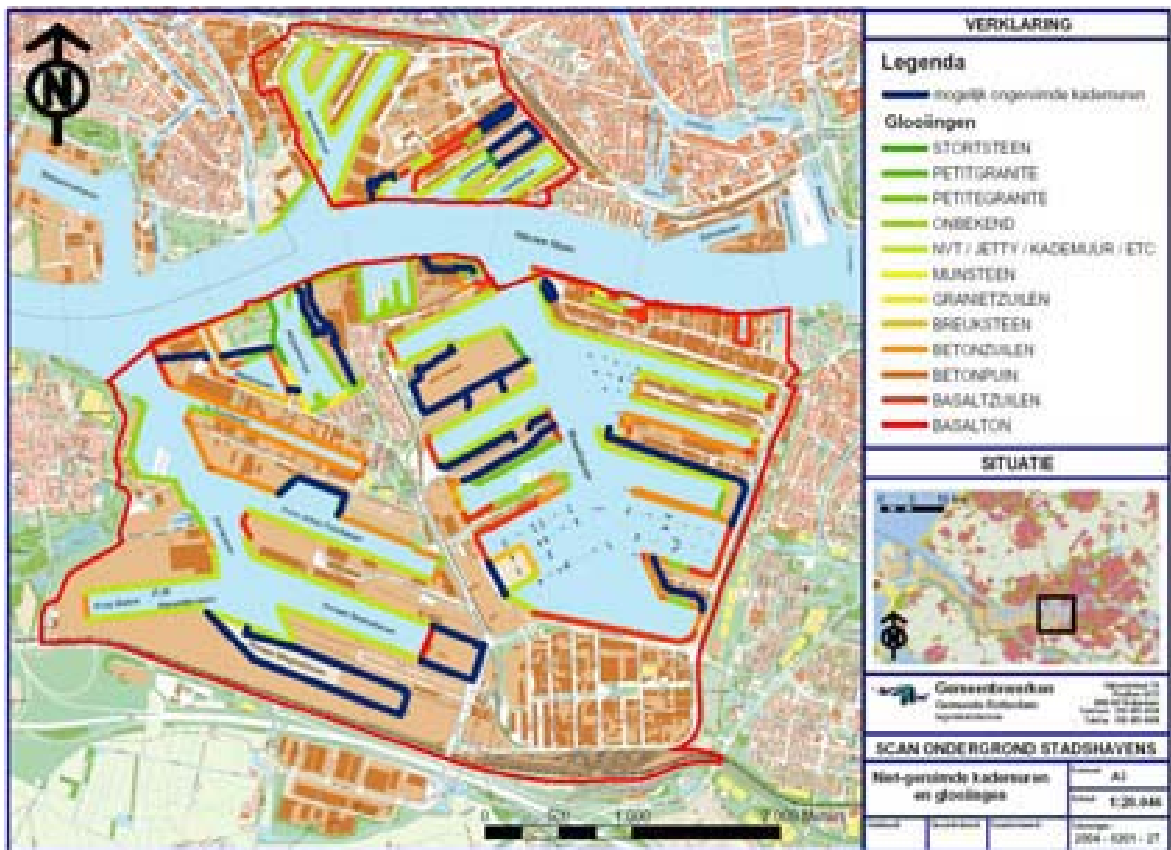
Figuur 6.3 Gashouder Ferro

In het gebied staan drie rijksmonumenten. Het katoenveempand op de Keilestraat, het HAKA-gebouw en garage op de Vierhavensstraat en de citrusveiling op de Marconistraat (Figuur 6.2). Gemeentelijk monument is het gebouw van Santas koffie op de Keilestraat. In procedure voor aanwijzing tot gemeentelijk monument staan een transformatorhuis, Chefaro, Veem Rotterdam Retail Center, Kunst & Complex, Gashouder Ferro (Figuur 6.3) en het kantoor van de GEB (nu EON).

Karakteristiek gebouw of ensembles van gebouwen zonder status

MIP-objecten in dit gebied zijn een loods aan de Galileistraat, de Hooiberg aan de Galvanistraat en een transformatorhuis. Karakteristieke gebouwen op basis van het rapport 'Ruimte voor cultuurhistorie Stadshavens Rotterdam' zijn de Kantoortorens Europoint I t/m IV, de chocoladefabriek Baronie De Heer, Bedrijfshal NV Lekhaven, Vliegtuigfabriek Van Berkel (autoworld), bakker Guus Steens, het voormalig slachthuis (Design Dock), Glashandel Cleton, Binnenveld + Schellen woonhuis/kantoor, Delta Boumanhuis, Kantoorgebouw Ferro, Loods Voedselbank, Veem Van Bennekumpand, watertank schepenLoods/kantoor Velleman en Tas, Veem (onder andere Richard Hutten), Transformatorhuis op terrein Eneco, Pompgebouwen (EON), Poortgebouw Seabrex, Vemen bij poortgebouw, Portiersgebouw Fruitpier en Maasstad Autostad.

Ook in dit deelgebied komt mogelijk een aantal niet geruimde oude kademuren voor (Figuur 6.4) [Scan Stadshavens, Globale scan van de ondergrond in het Stadshavengebied, OMSR N.V., 2005].



Figuur 6.4 Niet geruimde oude kademuren

6.1.2 Waal-Eemhaven

Beschermde monumenten



Figuur 6.5 Kantoorgebouw RDM



Figuur 6.6 Paviljoen Quarantaineterrein

Heijplaat, het RDM-terrein en het Quarantaineterrein vormen een cultuurhistorisch concentratiepunt in het havengebied. Het gebied als geheel is in procedure voor aanwijzing als beschermd stadsgezicht. In Heijplaat staat een aantal gebouwen op de lijst als toekomstig gemeentelijk monument: het buurthuis, de school, het Vrijgezellenhuis, woonhuizen, de muziekkoepeel, Café Courzand, de drie kerken, het voormalig politiebureau, winkelpanden en het transformatorgebouw.

Van het RDM-terrein resteren nog veel gebouwen uit allerlei perioden. De machinefabriek, de onderzeebootloodsen, de kantoren (Figuur 6.5) en het poortgebouw, de kantine, de dokloods, het centraal magazijn, de ketelmakerij/grofsmederij en de gieterij en een gedeelte van de scheepsbouwloods zijn in procedure voor aanwijzing als rijksmonument.

Van de tien gebouwen en paviljoens op het Quarantaineterrein zijn er nog negen over die alle rijksmonument zijn (Figuur 6.6). Een deel van het terrein met een paviljoen is opgeruimd ten behoeve van uitbreiding van een bedrijventerrein.

In het gebied staan vijf gebouwen op de nominatie om aangewezen te worden als gemeentelijk monument: Kantoorgebouw/veem Samskip (Den Hamweg), kantoorgebouw (Drutenstraat), Pijpenloods Reesink (Nuijmegenstraat) en op de Sluisjesdijk Radio Holland en Cats Neprofa.

Karakteristiek gebouw of ensembles van gebouwen zonder status

Op de Sluisjesdijk komen een aantal MIP-objecten voor: fabriek Kleinsmidt Handelsmij en Van der Kammen Staalbouw en werkplaatsen Industriestichting. Daarnaast zijn in het rapport 'Ruimte voor cultuurhistorie Stadshavens Rotterdam' op de Sluisjesdijkpier de gebouwen van de Radarpost, Imtech, NV De Hoop, Timmerfabriek Mak (Jongeneel), RET kantoor, remise, Kantoor Bonn & Mees, KantoorBGT, Stikstofloods NTB en Vemen Oriënt A & B opgenomen. Dit geldt ook voor de gebouwen in het oostelijk deel van de Waalhaven: Bedrijfsgebouw/kantoor Koster, Poortgebouw wv loods Rhenus Logitics, Kantoorgebouw Steinweg, Vemen Steinweg, Veem Hercules, Loodsen en Veem op de Pannerdenstraat.. Op bedrijventerrein Waalhaven Zuid zijn de telecomtoren en het kantoorgebouw van de KPN, het Scheepvaart en transportcollege, Tsubaki, Klevenburg Shipping Center, Loodsen Alex Stewart, Bedrijfspannd met schaaldak en kantoorgebouw met veem karakteristieke bouwwerken.

In de Eemhaven wordt in het rapport 'Ruimte voor cultuurhistorie Stadshavens Rotterdam' het Silogebouw NCH, Dikkema & Chabot Handelsmaatschappij, Dienstwoningen GEB, Veem, kantoor bij Silo, Verdeelstation, Kantoor Quick Dispatch, Kantoorgebouw ECT Terminal en Transformatorhuis als karakteristiek bestempeld.

Twee woonhuizen aan de Alcorstraat in Heijplaat en enkele gebouwen van het RDM-terrein zijn aangewezen als MIP-object. Op het RDM terrein worden in het rapport 'Ruimte voor cultuurhistorie Stadshavens Rotterdam' als karakteristieke gebouwen bestempeld; De Scheepbouwloods, het Dokkantoor, de apparatenfabriek, Nieuwe apparatenhal, Voormalige acetyleenopslag, Magazijn, Timmerloods, Kantoor Sleepboothaven, Dokkantoor Heijsehaven, Laboratorium en Magazijn oost en loods.

In het gebied komt mogelijk een aantal niet geruimde oude kademuren voor (Figuur 6.4) [Scan Stadshavens, Globale scan van de ondergrond in het Stadshavengebied, OMSR N.V., 2005]. In deze planfase is nog niet aan de orde wat hiermee gebeurt, maar bij de uitwerking kan overwogen worden deze kades te gehandhaven door ze een andere functie te geven, bijvoorbeeld te combineren met een natuurvriendelijke oever. De cultuurhistorische waarde blijft zo gehandhaafd.

6.1.3 Maas-Rijnhaven

Beschermde monumenten



Figuur 6.7 Maashaven zuidzijde

Op Katendrecht hebben enkele fabriekspanden de status van rijksmonument: Santos-Pakhuis, Blauwhoedenveem en Meelfabriek Latenstein. Een paar panden worden nog aangewezen als gemeentelijk monument: een rijtje woonhuizen met winkels aan de Sumatrastraat en schoolgebouw aan de Tolhuisstraat. Aan de Maashaven-zuidzijde hebben de Graansilo (Figuur 6.7) en Quaker Oats en een gedeelte van Meneba de status van gemeentelijk monument en de Maastunnel met toegangsgebouwtjes is een rijksmonument.

Karakteristiek gebouw of ensembles van gebouwen zonder status

De Fenixloodsen zijn beeldbepalende objecten zonder status [Ruimte voor cultuurhistorie Stadshavens Rotterdam] en Meneba ook [MISP] .

6.2 Autonome ontwikkeling

6.2.1 Merwe-Vierhavens

De ontwikkelingen, met name de aanleg van het dakpark hebben weinig invloed op de cultuurhistorische waarden van het gebied.

6.2.2 Waal-Eemhaven

Het gebied RDM, Heijplaat en Quarantaineterrein wordt aangewezen als beschermd stadsgezicht (beschermd via de Monumentenwet). Dit leidt tot grotere zekerheid voor het behoud van de monumenten en andere karakteristieke bebouwing. Bovendien wordt een aantal gebouwen op het RDM-terrein aangewezen als rijksmonument. De ontwikkelingen op het RDM-terrein geven de gebouwen een nieuwe functie; door renovatie en herbestemming blijven de gebouwen in gebruik, waarmee hun instandhouding meer zeker wordt gesteld.

6.2.3 Maas-Rijnhaven

De autonome ontwikkelingen zijn niet van invloed op de cultuurhistorische waarden.

6.3 Scenario A: weinig transformatie – geen schaa sprong

6.3.1 Merwe-Vierhavens

2025

Ontwikkelingen in het centrale deel en de Marconistrip gaan door in de periode tot 2025. Hier bevinden zich minder dan de helft van de objecten. Dit zijn vooral objecten zonder status, daarom score neutraal.

2015

Er is gestart met de ontwikkelingen. Echter in het gebied bevinden zich minder dan de helft van de objecten en dit zijn vooral objecten zonder status. Daarom score neutraal.

2040

Ontwikkelingen gaan alleen op de Marconistrip nog door tot 2040, andere zijn afgerond.

Tabel 6.1 Beoordeling scenario A, Merwe-Vierhavens, criterium 'cultuurhistorische waarden'

subcriterium	2015	2025	2040
beschermde monumenten	+	+	+
gebouwen zonder status	0	0	0
totaal cultuurhistorische waarden	0	0	0

Conclusie: Het merendeel van de objecten buiten de gebieden waar ontwikkelingen zijn hebben geen status, kleinere kans op behoud. Daarom totaalscore neutraal

6.3.2 Waal-Eemhaven

2025

Herstructurering Sluisjesdijk-zuidzijde afgerond en kantoorontwikkeling Sluisjesdijk-noordzijde is verder gegaan. Op RDM-west wordt de bedrijfsontwikkeling afgerond. Globaal 1/3 van de objecten bevinden zich in gebieden waar geen ontwikkelingen plaatsvinden. Behoud en herbestemming van de resterende objecten is goed mogelijk.

2015

Ontwikkelingen RDMwest en –oost, Sluisjesdijk-zuid en Waalhavenzuidgebied al van start vanaf 2010, hier bevinden zich minder dan de helft van de objecten; behoud en herbestemming hiervan niet goed mogelijk. De objecten die zich hier niet bevinden zoals in RDM-terrein, Heijplaat en Quarantaineterrein hebben al de status van monument of toekomstig monument en zijn zo goed beschermd.

2040

Alleen in Sluisjesdijk gaat de kantoorontwikkeling nog door. Er bevinden zich hier 2 beeldbepalende objecten zonder status. Behoud en herbestemming is goed mogelijk.

Tabel 6.2 Beoordeling scenario A, Waal-Eemhaven, criterium 'cultuurhistorische waarden'

subcriterium	2015	2025	2040
beschermde monumenten	+	+	+
gebouwen zonder status	0	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	0	+	+

Conclusie: Vanaf 2010 bevinden zich meer dan de helft van de objecten zonder status buiten de ontwikkelingen, daarom score neutraal. Veel objecten bevinden zich nu in gebieden waar al vanaf 2025 ontwikkelingen zijn, daarom score positief..

De objecten die zich hier niet bevinden zoals in Heijlplaat en Quarantaineterrein hebben al de status van monument of toekomstig monument en zijn zo goed beschermd; behoud en herbestemming goed mogelijk; totaalscore positief.

6.3.3 Maas-Rijnhaven

2025

Op dit moment heeft er vooral ontwikkeling van woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen plaatsgevonden in de Pols. Hier bevindt zich het rijksmonument Santos. Transformatie bij de Fenixloodsen en de Maashavensilo is gereed; kans op herbestemming is groot. Echter meer dan de helft van de objecten met status ligt buiten de ontwikkelingsgebieden, hierdoor is de score neutraal.

2015

De transformatie naar woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen bij de Fenixloodsen, de Maashavensilo en in de Pols is in 2010 al ingezet. Hier is de kans op herbestemming groot. Echter de helft van de objecten met status ligt buiten de ontwikkelingsgebieden, hierdoor is de score neutraal.

2040

Ontwikkelingen in de Pols zijn doorgegaan; kans op herbestemming groot. Echter meer dan de helft van de objecten met status ligt buiten de ontwikkelingsgebieden, hierdoor is de score neutraal.

Tabel 6.3 Beoordeling scenario A, Maas-Rijnhaven, criterium 'cultuurhistorische waarden'

subcriterium	2015	2025	2040
beschermde monumenten	0	0	0
gebouwen zonder status	+	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	0	0	0

Conclusie: Op bijna alle locaties zijn al ontwikkelingen gaande die herbestemming garanderen en/of hiervoor een grote kans bieden. Het subcriterium beschermde monumenten weegt zwaarder, daarom is de waardering neutraal.

6.4 Scenario B: veel transformatie – geen schaa sprong

6.4.1 Merwe-Vierhavens

2025

De ontwikkelingen in het centrale deel en de Marconistrip gaan door in de periode tot 2025 in het centrale deel maar stoppen in de Marconistrip. Hier bevinden zich de helft van de objecten. Dit zijn met name objecten zonder status, daarom is de score voor dit subcriterium neutraal.

Ontwikkelingen Merwehavens en pieren afgegrond in 2025. Hier ligt nog één object. Dit is echter niet van invloed op de score.

2015

Alle ontwikkelingen behalve die van Merwehavens en pieren van de periode van 2025 zijn in 2010 al gestart. Minder dan de helft van de objecten, met name objecten zonder status bevinden zich binnen het gebied. Daarom score neutraal.

2040

Ontwikkelingen in de Marconistrip en in de andere gebieden zijn gereed. Minder dan de helft van de objecten in deze gebieden, met name objecten zonder status. Daarom score neutraal.

Tabel 6.4 Beoordeling scenario B, Merwe-Vierhavens, criterium 'cultuurhistorische waarden'

subcriterium	2015	2025	2040
beschermde monumenten	+	+	+
gebouwen zonder status	0	0	0
totaal cultuurhistorische waarden	0	0	0

Conclusie: Weliswaar ligt maar de helft van de objecten in te ontwikkelen gebieden. Er is een kleine kans op behoud van het merendeel van de objecten omdat een aantal objecten buiten de ontwikkelingsgebieden geen status hebben. Daarom totaalscore neutraal.

6.4.2 Waal-Eemhaven

2025

Herstructurering Sluisjesdijk-zuidzijde en kantoorontwikkeling Sluisjesdijk noordzijde is doorgegaan, op RDM-west is de bedrijfsontwikkeling doorgegaan en ook de kantoorontwikkeling op RDM-centraal. Als in dit deel van het RDM-complex nieuwbouw wordt toegevoegd bestaat de kans van aantasting van de ensemblewaarde. De score wordt hierdoor negatief beïnvloed, maar door de grote onzekerheid van de uitwerking wordt de score neutraal.

2015

Ontwikkelingen op Sluisjesdijk en Waalhavenzuidgebied zijn in 2010 van start gegaan, hier bevinden zich meer dan de helft van de objecten; behoud en herbestemming goed mogelijk. De herstructurering die in RDM-oost in 2010 was gestart is in 2015 al afgerond. De objecten die zich hier niet bevinden zoals die in Heijplaat en op het Quarantaineterrein hebben al de status van monument of toekomstig monument en zijn zo goed beschermd, Slechts een beperkt aantal objecten buiten deze gebieden hebben geen status.

2040

Op de Sluisjesdijk is de kantoorontwikkeling en bedrijvenherstructurering nog doorgegaan; behoud en herbesteding van de aanwezige objecten goed mogelijk.

Tabel 6.5 *Beoordeling scenario B, Waal-Eemhaven, criterium 'cultuurhistorische waarden'*

subcriterium	2015	2025	2040
beschermd monumenten	+	0	+
gebouwen zonder status	+	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	+	+	+

Conclusie: het merendeel van de objecten bevinden zich in gebieden waar al vanaf 2010 ontwikkelingen zijn. De meeste objecten die zich hier niet bevinden zoals in Heijplaat en Quarantaineterrein hebben al de status van monument of toekomstig monument en zijn zo goed beschermd; behoud en herbesteding goed mogelijk; totaalscore positief.

6.4.3 Maas-Rijnhaven

2025

Op dit moment heeft er vooral ontwikkeling van woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen plaatsgevonden in de Pols. Hier bevindt zich het rijksmonument Santos. Deze ontwikkelingen waren al gaande vanaf 2010. Transformatie bij de Fenixloodsen en de Maashavensilo was al in 2015 gereed; kans op herbesteding is groot. Echter meer dan de helft van de objecten met status ligt buiten de ontwikkelingsgebieden, hierdoor is de score neutraal.

2015

De transformatie naar woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen bij de Fenixloodsen, de Maashavensilo en in de Pols is in 2010 al ingezet; kans op behoud en herbesteding groot. De helft van de objecten met status ligt buiten de ontwikkelingsgebieden, hierdoor is de score neutraal.

2040

Ontwikkelingen in de Pols zijn nog doorgegaan; de kans op herbesteding is groot. Echter de helft van de objecten met status ligt buiten de ontwikkelingsgebieden, hierdoor is de score neutraal.

Tabel 6.6 *Beoordeling scenario B, Maas-Rijnhaven, criterium 'cultuurhistorische waarden'*

subcriterium	2015	2025	2040
beschermd monumenten	0	0	0
gebouwen zonder status	+	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	+	+	+

Conclusie: Op bijna alle locaties zijn al ontwikkelingen gaande die herbesteding van cultuurhistorisch waardevolle objecten garanderen en/of hiervoor een grote kans bieden. Daarom score positief.

6.5 Scenario C: veel transformatie – schaa sprong

6.5.1 Merwe-Vierhavens

2025

Meer dan de helft van de objecten ligt in de gebieden waar al ontwikkelingen begonnen zijn in deze periode, daarom is de kans op behoud en herbestemming is goed mogelijk. Haka en Fruitveiling liggen hier buiten maar deze zijn door hun rijksmonumentenstatus afdoende beschermd. Score positief

2015

Meer dan de helft van de objecten met name zonder status ligt in deze periode nog buiten de gebieden die ontwikkeld worden; score neutraal

2040

Bijna alle objecten liggen nu in gebieden met ontwikkeling; score positief. De komst van brug of metro beïnvloedt de score niet.

Tabel 6.7 Beoordeling scenario C, Merwe-Vierhavens, criterium 'cultuurhistorische waarden'

subcriterium	2015	2025	2040 metro	2040 brug
beschermden monumenten	+	+	+	+
gebouwen zonder status	0	+	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	+	+	+	+

Conclusie: Na 2015 ligt meer dan de helft van de objecten in te ontwikkelen gebieden daarom totaalscore positief. Brug of metro is niet van invloed op de score.

6.5.2 Waal-Eemhaven

2025

Herstructurering Sluisjesdijk-zuidzijde en kantoorontwikkeling Sluisjesdijk noordzijde is doorgegaan, op RDM-west is de bedrijfsontwikkeling doorgegaan en ook de kantoorontwikkeling op RDM-centraal. Als in dit deel van het RDM-complex nieuwbouw wordt toegevoegd bestaat de kans van aantasting van de ensemblewaarde.

2015

Ontwikkelingen op Sluisjesdijk en Waalhavenzuidgebied zijn in 2010 van start gegaan, hier bevinden zich meer dan de helft van de objecten; behoud en herbestemming goed mogelijk. De herstructurering die in RDM-oost in 2010 was gestart is in 2015 al afgerond. De objecten die zich hier niet bevinden zoals die in Heijplaat en op het Quarantaineterrein hebben al de status van monument of toekomstig monument en zijn zo goed beschermd, Slechts een beperkt aantal objecten buiten deze gebieden hebben geen status.

2040

Op de Sluisjesdijk is de kantoorontwikkeling en bedrijvenherstructurering nog doorgegaan; behoud en herbestemming van de aanwezige objecten goed mogelijk. De komst van de 4^e stadsbrug naar Sluisjesdijk kan tot herprofilering van straat over de pier leiden en daarmee tot afbraak van 6 objecten zonder status; daarom hier score negatief .

Tabel 6.8 Beoordeling scenario C, Waal-Eemhaven, criterium 'cultuurhistorische waarden'

subcriterium	2015	2025	2040 metro	2040 brug
beschermde monumenten	+	0	+	+
gebouwen zonder status	+	+	+	-
totaal cultuurhistorische waarden	+	+	+	0

Conclusie: het merendeel van de objecten bevinden zich in gebieden waar al vanaf 2010 ontwikkelingen zijn, De meeste objecten die zich hier niet bevinden zoals in Heijplaat en Quarantaineterrein hebben al de status van monument of toekomstig monument en zijn zo goed beschermd; behoud en herbestemming goed mogelijk; totaalscore positief. Door de komst van de brug in 2040 kunnen een aantal objecten zonder status verloren gaan en is de score hier neutraal.

6.5.3 Maas-Rijnhaven

2025

Op dit moment heeft er vooral ontwikkeling van woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen plaatsgevonden in de Pols. Hier bevindt zich het rijksmonument Santos. Deze ontwikkelingen waren al gaande vanaf 2010.. De kans op herbestemming is groot. Echter meer dan de helft van de objecten met status ligt buiten de ontwikkelingsgebieden, hierdoor is de score neutraal.

2015

De transformatie naar woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen bij de Fenixloodsen, de Maashavensilo en in de Pols is in 2010 al ingezet. De kans op behoud en herbestemming is groot. Echter meer dan de helft van de objecten met status ligt buiten de ontwikkelingsgebieden, hierdoor is de score neutraal.

2040

Ontwikkelingen in de Pols zijn nog doorgedaan, nu ook op Latenstein(codrico)locatie; kans op herbestemming groot.

Tabel 6.9 Beoordeling scenario C, Maas-Rijnhaven, criterium 'cultuurhistorische waarden'

subcriterium	2015	2025	2040
beschermde monumenten	0	0	+
gebouwen zonder status	+	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	+	+	+

Conclusie: Op bijna alle locaties zijn in alle tijdsmomenten al ontwikkelingen gaande die herbestemming garanderen en/of hiervoor een grote kans bieden. Waardering positief

6.6 Samenvatting cultuurhistorische waarden

In **Tabel 6.10** en **Tabel 6.11** zijn de beoordelingen uit bovenstaande paragrafen samengevat.

Tabel 6.10 Samenvatting beoordeling van de scenario's per deelgebied voor het criterium 'cultuurhistorische waarden' in 2025

	2025			
	Autonome ontwikkeling	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Merwe-Vierhavens				
beschermd monumenten	0	+	+	+
gebouwen zonder status	0	0	0	+
totaal cultuurhistorische waarden	0	0	0	+
Waal-Eemhaven				
beschermd monumenten	0	+	+	0
gebouwen zonder status	0	+	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	0	+	+	+
Maas-Rijnhaven				
beschermd monumenten	0	0	0	0
gebouwen zonder status	0	+	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	0	0	+	+

Tabel 6.11 Samenvatting beoordeling van de scenario's per deelgebied voor het criterium 'cultuurhistorische waarden' in 2015 en 2040

	2015				2040				
	Autonome ontwikkeling	Scenario A	Scenario B	Scenario C	Autonome ontwikkeling	Scenario A	Scenario B	Scenario C, variant metro	Scenario C, variant brug
Merwe-Vierhavens									
beschermd monumenten	0	+	+	+	0	+	+	+	+
gebouwen zonder status	0	0	0	0	0	0	0	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	0	0	0	+	0	0	0	+	+
Waal-Eemhaven									
beschermd monumenten	0	+	+	+	0	+	+	+	+
gebouwen zonder status	0	0	+	+	0	+	+	+	-
totaal cultuurhistorische waarden	0	0	+	+	0	+	+	+	0
Maas-Rijnhaven									
beschermd monumenten	0	0	0	0	0	0	0	+	+
gebouwen zonder status	0	+	+	+	0	+	+	+	+
totaal cultuurhistorische waarden	0	0	+	+	0	0	+	+	+

7. Beoordeling van de effecten

7.1 Merwe-Vierhavens

Tabel 7.1 Beoordeling van de scenario's voor deelgebied Merwe-Vierhavens voor alle criteria in 2025

MERWE-VIERHAVENS		2025		
		Scenario A	Scenario B	Scenario C
	Criterium 1 Herkenbaarheid als haven	0	-	-
	Criterium 2 Bereikbaarheid voor langzaam verkeer	0	+	+
	Criterium 3 Cultuurhistorische waarden	0	0	+

Tabel 7.2 Beoordeling van de scenario's voor deelgebied Merwe-Vierhavens voor alle criteria in 2015 en 2040

MERWEHAVEN-VIERHAVENS		2015			2040			
		Scenario A	Scenario B	Scenario C	Scenario A	Scenario B	Scenario C, variant metro	Scenario C, variant brug
	Criterium 1 Herkenbaarheid als haven	0	0	0	0	-	-	-
	Criterium 2 Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	0	0	0	+	+	+
	Criterium 3 Cultuurhistorische waarden	0	0	+	0	0	+	+

Scenario A

- In 2025 zijn er nauwelijks bedrijfsuitplaatsingen en is de stedelijke dynamiek nauwelijks toegenomen. De ontwikkelingen zijn relatief bescheiden. De herkenbaarheid als haven is niet veranderd. Dit is ook zo in 2015 en blijft zo in 2040.
- Alleen de verbindingen met de stad verbeteren vanaf 2025 substantieel, overige ontwikkelingen bescheiden; score neutraal. Dit geldt eveneens in 2015 en 2040.
- Het merendeel van de objecten buiten de gebieden waar ontwikkelingen zijn hebben geen status, kleinere kans op behoud. Daarom totaalscore neutraal.

Eindconclusie voor landschap en cultuurhistorie: scenario A is voor het Merwe-Vierhavensgebied neutraal. Dit komt omdat de ontwikkelingen relatief bescheiden zijn.

Scenario B

- In 2025 is de herkenbaarheid als haven vooral afgenomen door de aanleg van drijvende woningen in de bekkens van de Merwehaven. Dit geldt ook voor 2040. In 2015 is dit nog niet het geval.
- Het gebied is vanaf 2015 aanzienlijk beter toegankelijk geworden voor langzaam-verkeer en de koppeling aan de stad is ook sterk verbeterd, de route langs de rivier is niet verbeterd. Totaalscore voor de periode van 2025 positief, daarvoor neutraal.
- Weliswaar ligt maar de helft van de cultuurhistorisch waardevolle objecten in te ontwikkelen gebieden. Er is een kleine kans op behoud van het merendeel van de objecten omdat een aantal objecten buiten de ontwikkelingsgebieden geen status hebben. Daarom totaalscore neutraal.

Eindconclusie voor landschap en cultuurhistorie: in scenario B neemt voor het Merwe-Vierhavensgebied de herkenbaarheid als haven af in 2025 vanwege de drijvende woningen en de bereikbaarheid toe. Dit is ook zo in 2040. Het criteria cultuurhistorie scoort neutraal in alle tijdsvakken.

Scenario C

- In 2025 is de herkenbaarheid als haven vooral afgenomen door de aanleg van drijvende woningen in de bekkens van de Merwedehaven. Dit geldt ook voor 2040. In 2015 is dit nog niet het geval.
- De bereikbaarheid voor langzaam-verkeer neemt in 2025 al sterk toe. In 2015 is deze ontwikkeling nog beperkt en in 2040 neemt het niet substantieel meer toe.
- Na 2015 ligt meer dan de helft van de objecten in te ontwikkelen gebieden daarom totaalscore positief. Brug of metro is niet van invloed op de score.

Eindconclusie voor landschap en cultuurhistorie: in scenario C neemt voor het Merwe-Vierhavensgebied de herkenbaarheid als haven af in 2025 vanwege de drijvende woningen en neemt de bereikbaarheid toe. Dit is ook zo in 2040. Het criteria cultuurhistorie scoort positief in alle tijdsvakken.

7.2 Waal-Eemhaven

Tabel 7.3 Beoordeling van de scenario's voor deelgebied Waal-Eemhaven voor alle criteria in 2025

WAAL-EEMHAVEN		2025		
		Scenario A	Scenario B	Scenario C
	Criterium 1 Herkenbaarheid als haven	0	0	0
	Criterium 2 Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	+	+
	Criterium 3 Cultuurhistorische waarden	+	+	+

Tabel 7.4 Beoordeling van de scenario's voor deelgebied Waal-Eemhaven voor alle criteria in 2015 en 2040

WAAL-EEMHAVEN		2015			2040			
		Scenario A	Scenario B	Scenario C	Scenario A	Scenario B	Scenario C, variant metro	Scenario C, variant brug
	Criterium 1 Herkenbaarheid als haven	0	0	0	0	0	0	0
	Criterium 2 Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	0	0	+	+	+	+
	Criterium 3 Cultuurhistorische waarden	0	+	+	+	+	+	0

Scenario A

- De veranderingen in het Waal-Eemhavengebied hebben vooral langs de randen plaats gevonden. De havenfunctie is gebleven. In alle fasen is de herkenbaarheid als haven aanwezig.
- De langzaamverkeerontsluiting is aanzienlijk maar op schaal van Waal-Eemhavengebied toch vooral lokaal. Alleen na 2025 als ook Sluisjesdijk ontwikkeld wordt, begint de bereikbaarheid echt te verbeteren.
- Vanaf 2010 bevinden zich meer dan de helft van de cultuurhistorisch waardevolle objecten zonder status buiten de ontwikkelingen, daarom score neutraal. Veel objecten bevinden zich nu in gebieden waar al vanaf 2025 ontwikkelingen zijn, daarom score positief. De objecten die zich hier niet bevinden zoals in Heijplaat en Quarantaineterrein hebben al de

status van monument of toekomstig monument en zijn zo goed beschermd; behoud en herbestemming goed mogelijk; totaalscore positief.

Eindconclusie voor landschap en cultuurhistorie: in scenario A zijn voor het Waal-Eemhavengebied de ontwikkelingen ten aanzien van de criteria neutraal tot positief in 2025. Dit heeft enerzijds te maken met het intact blijven van de havenfuncties, de enorme omvang van het gebied en het feit dat ontwikkelingen vaak lokaal zijn. In 2040 neemt de bereikbaarheid voor het langzaam verkeer toe.

Scenario B

- De ontwikkelingen in het Waal-Eemhaven gebied hebben vooral langs de randen plaatsgevonden. De havenfunctie is gebleven. Wel is in 2025 de landdynamiek op een aantal plekken toegenomen door de toename van een mix van functies. Dit geldt ook voor 2040. In alle fasen is de herkenbaarheid als haven aanwezig en scoort dus neutraal.
- In dit scenario neemt de bereikbaarheid vanaf 2015 flink toe en zet nog door in de periode na 2025. De verbindingen met de stad worden pas na 2025 beter.
- Het merendeel van de cultuurhistorisch waardevolle objecten bevinden zich in gebieden waar al vanaf 2010 ontwikkelingen zijn, De meeste objecten die zich hier niet bevinden zoals in Heijplaat en Quarantaineterrein hebben al de status van monument of toekomstig monument en zijn zo goed beschermd; behoud en herbestemming goed mogelijk; totaalscore positief.

Eindconclusie voor landschap en cultuurhistorie: in scenario B zijn voor het Waal-Eemhavengebied de ontwikkelingen ten aanzien van de criteria overwegend positief vanaf 2025. Dit heeft enerzijds te maken met het intact blijven van de havenfuncties, de enorme omvang van het gebied en het feit dat ontwikkelingen vaak lokaal zijn. Het belangrijke criterium herkenbaarheid als haven blijft neutraal en de bereikbaarheid is toegenomen. Dit geldt ook voor 2040. Het criteria cultuurhistorie scoort positief in alle tijdsvakken.

Scenario C

- De ontwikkelingen in het Waal-Eemhaven gebied hebben vooral langs de randen plaatsgevonden. De havenfunctie is gebleven. Wel is in 2025 de landdynamiek op een aantal plekken toegenomen door de toename van een mix van functies. Dit geldt ook voor 2040. In alle fasen is de herkenbaarheid als haven aanwezig en scoort dus neutraal. Ook een brug heeft geen gevolgen voor dit criterium.
- In dit scenario neemt de bereikbaarheid vanaf 2015 flink toe en zet nog door in de periode na 2025.
- Het merendeel van de cultuurhistorisch waardevolle objecten bevinden zich in gebieden waar al vanaf 2010 ontwikkelingen zijn, De meeste objecten die zich hier niet bevinden zoals in Heijplaat en Quarantaineterrein hebben al de status van monument of toekomstig monument en zijn zo goed beschermd; behoud en herbestemming goed mogelijk; totaalscore positief. Door de komst van de brug in 2040 kunnen een aantal objecten zonder status verloren gaan en is de score hier neutraal.

Eindconclusie voor landschap en cultuurhistorie: in scenario C zijn voor het Waal-Eemhavengebied de ontwikkelingen ten aanzien van de criteria overwegend positief vanaf 2025. Dit heeft enerzijds te maken met het intact blijven van de havenfuncties, de enorme omvang van het gebied en het feit dat ontwikkelingen vaak lokaal zijn. Het belangrijke criterium herkenbaarheid als haven blijft neutraal en de bereikbaarheid is toegenomen. Dit geldt ook voor 2040. De eventuele komst van een brug in 2040 vormt een bedreiging voor enige karakteristieke objecten op de Sluisjesdijk vanwege de noodzakelijke toeleidende weg.

7.3 Maas-Rijnhaven

Tabel 7.5 *Beoordeling van de scenario's voor deelgebied Maas-Rijnhaven voor alle criteria in 2025*

MAAS-RIJNHAVEN		2025		
		Scenario A	Scenario B	Scenario C
	Criterium 1 Herkenbaarheid als haven	+	0	0
	Criterium 2 Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	+	+
	Criterium 3 Cultuurhistorische waarden	0	+	+

Tabel 7.6 *Beoordeling van de scenario's voor deelgebied Maas-Rijnhaven voor alle criteria in 2015 en 2040*

MAAS-RIJNHAVEN		2015			2040			
		Scenario A	Scenario B	Scenario C	Scenario A	Scenario B	Scenario C, variant metro	Scenario C, variant brug
	Criterium 1 Herkenbaarheid als haven	+	+	+	+	-	-	-
	Criterium 2 Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	0	0	0	+	+	+
	Criterium 3 Cultuurhistorische waarden	0	+	+	0	+	+	+

Scenario A

- In 2025 is de herkenbaarheid als haven toegenomen door de ontwikkeling van Katendrecht naar stedelijk gebied met wonen, kantoren en stedelijke voorzieningen. In de pols is in hoge dichtheden gebouwd, waardoor het contrast is toegenomen en de ruimtelijke opbouw is versterkt. Er zijn nog havenbedrijven aanwezig, zodat er ook nog karakteristieke havenelementen aanwezig zijn en de waterdynamiek gehandhaafd is. De landdynamiek is door de aanwezigheid van de mix van functies verder toegenomen. Deze ontwikkeling is in 2015 al ingezet en wordt tot 2040 verder doorgezet.
- Alleen de verbindingen met de stad verbeteren vanaf 2025 substantieel; de overige ontwikkelingen zijn bescheiden. De score is daarom neutraal.
- Op bijna alle locaties zijn al ontwikkelingen gaande die herbestemming stimuleren; daarom wordt scenario A neutraal beoordeeld wat de cultuurhistorische waarden betreft.

Eindconclusie voor landschap en cultuurhistorie: in scenario A zijn voor het Maas-Rijnhavengebied de ontwikkelingen ten aanzien van de criteria overwegend positief in alle tijdsvakken. Alleen de bereikbaarheid neemt nauwelijks toe en ten opzichte van de autonome ontwikkeling scoort de cultuurhistorische waarden neutraal.

Scenario B

- In 2025 scoort de herkenbaarheid als haven neutraal. Weliswaar zijn in de pols woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen in hoge dichtheden gebouwd, waardoor het contrast is toegenomen. Het isolement is echter afgenomen door de bruggen over de Maashaven, waardoor er een directe verbinding is ontstaan met de wijk Charlois. Door het verdwijnen van een gedeelte van de binnenvaart is het aantal karakteristieke havenelementen afgenomen en daarmee ook de waterdynamiek. De landdynamiek is toegenomen door de aanwezigheid van de mix aan functies. In 2015 is het transformatieproces in gang gezet, is het gehele Maashavenbekken nog een ligplaats voor de binnenvaart en zijn er geen bruggen over het bekken. Hierdoor en door alle ontwikkelingen op het land is de herkenbaarheid als haven toegenomen. De herkenbaarheid als haven is in 2040 afgenomen, omdat nagenoeg het hele Maashavenbekken vol is met drijvend wonen. Landfuncties en 'waterfuncties' zijn gedeeltelijk hetzelfde, waardoor de ruimtelijke opbouw van het gebied is afgenomen en de karakteristieke havenelementen hier zijn verdwenen.
- In dit scenario neemt de bereikbaarheid vanaf 2015 flink toe en zet nog door in de periode na 2025.
- Op bijna alle locaties zijn al ontwikkelingen gaande die herbestemming van cultuurhistorisch waardevolle objecten garanderen en/of hiervoor een grote kans bieden. Daarom score positief.

Eindconclusie voor landschap en cultuurhistorie: in scenario B is voor het Maas-Rijnhavengebied is de score voor herkenbaarheid als haven in 2025 neutraal. Er zit echter een dalende lijn in door het verdwijnen van de binnenvaart en de komst van drijvende woningen. In 2015 was de score nog positief, in 2040 negatief. In 2025 is de bereikbaarheid toegenomen. Dit geldt ook voor 2040. Het criteria cultuurhistorie scoort positief in alle tijdsvakken.

Scenario C

- In 2025 scoort de herkenbaarheid als haven neutraal. Weliswaar zijn in de pols van Katendrecht woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen in hoge dichtheden gebouwd waardoor het contrast is toegenomen, het isolement is echter weer afgenomen door de bruggen over de Maashaven. Door het verdwijnen van een gedeelte van de binnenvaart is het aantal karakteristieke havenelementen verminderd en hiermee ook de waterdynamiek. De landdynamiek is echter door de aanwezigheid van de mix van functies verder toegenomen. In 2015 zijn er in het Maashavenbekken nog ligplaatsen voor de binnenvaart en zijn er geen bruggen over de Maashavenbekken. Hierdoor en door alle ontwikkelingen op het land neemt de herkenbaarheid als haven zelfs toe. De herkenbaarheid als haven neemt in 2040 af omdat nagenoeg het hele Maashavenbekken is gevuld met drijvend wonen. Landfuncties en 'waterfuncties' zijn gedeeltelijk hetzelfde, waardoor de ruimtelijke opbouw van het gebied is afgenomen en de karakteristieke havenelementen hier zijn verdwenen.
- De openbare ruimte verbetert flink; na 2015 komen er bruggen over de Maashaven waardoor de verbindingen naar de stad en mogelijk langs de rivier sterk verbeteren. De score voor de bereikbaarheid voor langzaam verkeer is positief.
- Op bijna alle locaties zijn in alle tijdsmomenten al ontwikkelingen gaande die herbesteding van cultuurhistorisch waardevolle objecten garanderen en/of hiervoor een grote kans bieden. Waardering positief

Eindconclusie voor landschap en cultuurhistorie: in scenario C is voor het Maas-Rijnhavegebied de score voor herkenbaarheid als haven in 2025 neutraal. Er zit echter een dalende lijn in door het verdwijnen van de binnenvaart en komst van drijvende woningen. In 2015 was de score nog positief, in 2040 negatief. In 2025 is de bereikbaarheid toegenomen. Dit geldt ook voor 2040. Het criteria cultuurhistorie scoort in alle tijdsvakken positief.

7.4 Weging van de scenario's op de schaal van de gehele Stadshavens

Op de schaal van het gebied zijn de criteria 'bereikbaarheid' en 'cultuurhistorische waarden' nauwelijks onderscheidend en overwegend neutraal en positief. Verder wegen deze twee criteria minder zwaar dan 'herkenbaarheid als haven'. Dit overwegende betekent dit dat scenario A het meest positief scoort en C het meest negatief. Dit wordt bepaald door de negatieve beoordeling van de herkenbaarheid als haven en binnen dit criterium door de subcriteria aanwezigheid karakteristieke havenelementen en, in mindere mate, ruimtelijke opbouw.



Tabel 7.7 Beoordeling van de scenario's voor alle deelgebieden voor alle criteria in 2025

	2025		
	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Criterium 1 Herkenbaarheid als haven			
Merwe-Vierhavens	0	-	-
Waal-Eemhaven	0	0	0
Maas-Rijnhaven	+	0	-
Criterium 2 Bereikbaarheid voor langzaam verkeer			
Merwe-Vierhavens	0	+	+
Waal-Eemhaven	0	+	+
Maas-Rijnhaven	+	+	+
Criterium 3 Cultuurhistorische waarden			
Merwe-Vierhavens	0	0	+
Waal-Eemhaven	+	+	+
Maas-Rijnhaven	0	+	+

8. Planoptimalisatie

Vanuit de criteria worden er optimalisaties voorgesteld ten aanzien van het programma en de fasering. Vervolgens worden er maatregelen voorgesteld om het havenkarakteristieke van het plangebied zo goed mogelijk te borgen.

Bij de aanbevelingen voor uitwerkingen worden vooral suggesties gedaan die in latere planstadia bruikbaar zijn.

Voorgestellen hoeven niet altijd onverdeeld positief te zijn maar dragen wel bij aan de karakteristiek van een gebied. Het aspect isolement kan bijvoorbeeld aan de ene kant onpraktisch zijn vanuit bereikbaarheid geredeneerd maar leidt aan de andere kant voor bijvoorbeeld Katendrecht wel tot een dorpse rust en ontbreken van doorgaand verkeer. Schaalcontrast kan aan de ene kant een disharmonieus stadsbeeld opleveren maar levert ook een grote flexibiliteit op.

8.1 Programma

8.1.1 Herkenbaarheid als haven

Ruimtelijke opbouw

samenhangende structuren

- De verschillende scenario's gaan uit van versterking van de infrabundels. De samenhang met het water van de havenkoppen is ruimtelijk van belang; deze wordt plaatselijk langs de Waalhaven bedreigd. Portcity is hier een voorbeeld van. Elders in de Merwehaven en de Maashaven kan door al te veel drijvend programma de relatie met het water worden bedreigd. Goede verdeling van het drijvende programma over (meer) verschillende bekkens is van belang.

isolement

- Behoud het isolement van de deelgebieden van Stadshavens door slechts langzaamverkeersverbindingen met de stad te maken. Deze zijn immers ondergeschikt in de ruimtelijk opbouw van het gebied.

grote schaal en schaalcontrasten

- Gemengd programma is positief voor de ruimtelijke opbouw doordat schaal en contrast versterkt worden. Grote monofunctionele gebieden van vooral kantoren of woningen(drijvend) moeten voorkomen worden.
De Sluisjesdijk is een gebied waar in alle scenario's sprake is van een tamelijk eenzijdig programma van vooral kantoren aan de juist zo aantrekkelijke rivierzijde. Hier zou mogelijk ook gekozen kunnen worden voor "bijmenging" met bedrijven en vooral woningen. Als dit laatste vanuit milieuoogpunt niet kan, zou met behulp van het kantorenprogramma een soort "milieuluwte" voor de bewoning gecreëerd kunnen worden. Eventueel kan er ook een ruimtereservering voor worden gedaan, zodat zo gauw er milieuruimte is, er ook woonprogramma toegevoegd kan worden.
- Door drijvende functies te maken kan er eenvoudig geanticipeerd worden op tijdelijkheid en mobiliteit. Dit is niet inherent aan de functie wonen, maar juist wel aan de functies kantoren en bedrijven. Het drijvend programma bestaat nu vrij eenzijdig uit wonen. Hier kan gekeken worden of ander drijvend programma van kantoren, bedrijven of stedelijke voorzieningen kan worden toegevoegd.

- Er moet onderzocht worden of het drijvend programma gemakkelijk verschoven/verplaatst kan worden zodat het ook iets toevoegt aan de dynamiek. Dit zal vooral een bestemmings-juridisch vraagstuk zijn.
- Plaatselijk een hogere dichtheid (FSI) werkt positief voor schaal en contrast. Dit kan het beste worden uitgewerkt in zorgvuldig geplaatste monolieten. Dus zeer plaatselijk een zeer hoge FSI.

Karakteristieke havenelementen

- Door selectief behoud en intensiveren van havenbedrijvigheid zoals scheepsbewegingen, zichtbare goederenbehandeling en wegtransport blijft het specifieke karakter van dit gebied behouden.

Dynamiek

- Het mengen van de diverse functies in hoge dichtheden heeft een positief effect op de dynamiek op land. Ook de dynamiek op het water neemt ook toe bij een menging van functies op het water.

8.1.2 Cultuurhistorische waarden

- Het monument of karakteristieke gebouw zonder status moet uitgangspunt zijn voor de functie die op die plek komt. Sommige gebouwen lenen zich meer voor de functie wonen, andere meer voor de functie kantoor. Met de programmering moet daarop worden ingespeeld. Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen worden zo op een goede wijze herbestemd en tevens zijn ze de identiteitsdragers van het te ontwikkelen gebied.

8.2 Fasering

Bij de fasering moet gekeken worden of havenfuncties die sterk bijdragen aan het havenkarakter zo lang mogelijk in het gebied gehouden kunnen worden. Daarnaast moet naast het programma op het land tegelijkertijd het programma op het water worden bestemd. Nieuwe waterbestemmingen als natuur (natuurlijke oevers) of recreatie (nieuwe strandjes en drijvende recreatievoorzieningen).

8.3 Maatregelen

8.3.1 Herkenbaarheid als haven

Ruimtelijke opbouw

Grote schaal en schaalcontrasten

- In dit planstadium zijn bedreigingen die de ruimtelijke opbouw verstoren nog niet helder in beeld. Een aspect als schaal kan pas echt bij de uitwerking worden vormgegeven ofschoon bij een sterke nadruk op veel grond/watergebonden woningbouw de kans op kleinschaligheid groot is. Door intensieve menging van functies na te streven kan het aspect contrast goed ondersteund worden. Door adequate sturende richtlijnen voor ontwikkeling van gebieden mee te geven kan het contrast geregisseerd worden. Bijvoorbeeld geen hoog naast hoog of in het bestemmingsplan twee sterk verschillende bouwhoogtes aan te geven.
- Om het eenzijdige programma op Sluisjesdijk te doorbreken kunnen er ruimtereserveringen voor een andere functie worden gedaan, zodat zo gauw er milieuruimte is, er ook bijvoorbeeld woonprogramma toegevoegd kan worden. Een andere optie is om het programma flexibel te realiseren door bijvoorbeeld met stapelbare modules te werken zoals bij containers zodat snel geanticipeerd kan worden op veranderende milieuocontouren

- Door de drijvende kantoren verdwijnt in het Waal-Eemhavengebied een deel van het water tussen Pier 3 en Pier 4. Het contrast tussen land en water verdwijnt hiermee. Het water en het drijvende worden meer ervaren als de functies niet direct tegen de kade aanliggen maar een eind van de kade af; geen massieve maar ruimtelijke structuren die maat en schaal aan het gebied geven.

Isolement

- Bijzondere aandacht vraagt het Quarantaineterrein. Dit is in Rotterdam een uniek gebied. Onderzocht moet worden hoe het met alle ontwikkelingen toch zijn uniciteit kan behouden. Een karakteristiek van het Quarantaineterrein is het isolement. Dit kan nog versterkt worden door de dam weg te graven en te vervangen door een brug zodat het meer een echt eiland wordt.
- Isolement kan ook worden bereikt door pieren te doorgraven en daarmee los te koppelen van het land; het is een relatief kostbare maatregel, betekent verlies aan uit te geven terrein en maakt bruggen noodzakelijk maar versterkt het unieke karakter van gebied en betekent vergroting van de meer profijtelijke waterkant. Het gebruik van het water wordt er interessanter door en de watercirculatie kan er door verbeteren

Samenvallende structuren

- Vooral de samenhang van de infrastructuur met het water vraagt aandacht; op veel plaatsen zoals Maashaven-zuidzijde kan deze versterkt worden. Bij de Waalhavenoost en –westzijde wordt deze bedreigd door de bebouwing. Bij de uitwerking moet hier aandacht worden besteed.
- Bij de herprofilering van veel van de grote ontsluitingswegen sneuvelen de majestueuze populieren en komen vooral veel langzamer groeiende soorten terug waardoor het robuuste karakter verdwijnt. In zijn algemeenheid geldt dat de havenspecifieke detaillering van de hoofdwegen aandacht vraagt. Het stevige profiel van de Laan op Zuid is een goed voorbeeld. De ontwikkeling van bijzondere banden voor de Waalhavenzuidzijde is lovenswaardig.

Karakteristieke havenelementen

- Het behoud van beroepsvaart in de havenbekkens is belangrijk voor het karakteristieke beeld. Gestreefd moet worden dit te handhaven. Zonering kan een middel zijn om diverse gebruikers van het water veilig naast elkaar een plek te geven. Zie ook “Schaal en schaalcontrast” en “Dynamiek”.
- Bij het drijvend bouwen zou het wonen voor een deel kunnen worden ingevuld met authentieke schepen; in Amsterdam (Oostelijkhavengebied) waar dit voor 100% het geval is draagt dit sterkt bij aan het maritieme karakter van het gebied.
- In de al bestaande Stadshavens zijn tot nu toe alleen bij het Entrepotgebouw enkele historische kranen gespaard. Op het Multiplein in het Lloydkwartier waren er wel enkele gedacht maar niet gekomen. Het zou sterk bijdragen aan het karakter van het gebied als er op meerdere plekken enkele kranen behouden zouden kunnen blijven. Of in ieder geval zouden dienen als inspiratie voor elementen als lichtmasten, windmolens of uitzichtpunten.

Dynamiek

- Er moet goed worden nagedacht over nieuwe dynamische functies op en aan het water in de havenbekkens: pleziervaart, watersport als roeien, zwemmen, kanoën en zeilen.

Zonering met de beroepsvaart is hierbij noodzakelijk. Ook strandjes en oeverzones kunnen nieuwe natuurlijke dynamiek genereren. De rivierzijde langs de Sluisjesdijk met zijn vele kleine haventjes biedt goede kansen voor dergelijke groenvoorzieningen en getijdennatuur en kan het Stadshavengebied juist duidelijk onderscheidend maken ten opzichte van het huidige al getransformeerde havens waar de kade- en oeverprogrammering vaak nogal zwak is.

- Goede voorbeelden van op grote schaal drijvend bouwen, met name in de context van een haven met getijdenwerking, zijn nauwelijks voorhanden. Goede referenties opsporen en beeldkwaliteitsplannen maken kunnen helpen bij de uitwerking.

8.3.2 Bereikbaarheid langzaam verkeer

- De bereikbaarheid van langzaamverkeer neemt bij alle scenario's flink toe wat op zich positief is. Een punt van aandacht blijft de belevingswaarde. De inrichting en dimensionering van veel van de huidige kades van voormalige havens is om cultuurhistorische redenen intact gelaten terwijl de havenactiviteiten verdwenen zijn. Het levert een nogal eenzijdige buitenruimte en waterbeleving op. In verhouding tot het gebruik is er een overmaat aan verharding. Stadshavens leveren meer variatie in waterkant op; er zijn ook al veel taluds aanwezig, die een aanleiding kunnen zijn om natuurlijke oevers te maken. De meer perifere ligging van de Stadshavens vraagt om een extensievere (groenere) invulling van de openbare ruimte..

8.3.3 Cultuurhistorische waarden

- Veel monumenten in het havengebied hebben een geïsoleerd karakter. Door met de getransformeerde omgeving aan te sluiten op het monument komt het beter tot zijn recht; dit is vooral een kwestie van maat en schaal. Veel hoge gebouwen naast een kleiner cultuurhistorisch monument, waardoor het monument in het niet valt, is geen goed voorbeeld.
- De niet geruimde oude kademuren kunnen gehandhaafd blijven en kunnen een nieuwe functie krijgen door ze bijvoorbeeld te combineren met een natuurvriendelijke oever.

8.3.4 Klimaatadaptatie

- Ten aanzien van kansbeperkende maatregelen moet rekening gehouden worden met:
 - de zichtbaarheid en de bereikbaarheid van het water. Mitigatie door langs de kade een niveau dicht op het water te maken
 - zichtlijnen over de bekkens. Mitigatie door uitzichtpunten en de bekkens ruim te houden
 - zichtlijnen in de lengterichting en dwarsrichting van de pieren. Mitigatie door op deze zichtlijnen mobiele waterkeringen te maken.
- Ten aanzien van gevolgbeperkende maatregelen moet rekening gehouden worden met:
 - aantrekkelijkheid van het maaiveldniveau. Voorkomen moet worden dat laagwaardige functies, als bijvoorbeeld parkeren, het beeld op maaiveld bepalen.

8.4 Aanbevelingen voor uitwerkingen

Vanuit de criteria worden er aanbevelingen voor uitwerkingen voorgesteld om het havenkarakteristieke van het plangebied zo goed mogelijk te borgen.

8.4.1 Herkenbaarheid als haven

Ruimtelijke opbouw

schaal en schaalcontrast

- bebouwing moet passen binnen schaal van gebied;
- een stoere robuuste, technische uitstraling, passend bij het karakter van de haven; bebouwing met een maritieme / industriële uitstraling. Het Piraeuswoongebouw in Amsterdam-Oostelijk-havengebied en het Scheepvaart-en-TransportCollege in het Lloydkwartier zijn goede voorbeelden. Het zijn forse sculpturale monolithische gebouwen waar de functie niet direct aan is af te lezen en die zich door hun maat en detaillering goed in het stoere havengebied voegen;
- kantoren zouden in Cruise-schipachtige volumes kunnen worden ondergebracht, een verwijzing, geen nep cruise-schip;
- sturende richtlijnen, niet hoog naast hoog maar bijvoorbeeld twee verschillende bouwhoogten in bestemmingsplan (Figuur 8).

waterwoningen

- vermijdt uniforme kleinschaligheid;
- niet direct tegen kade (Figuur 9);
- de haven heeft een heel eigen karakter qua materialisering en kleurgebruik. Alles op het water is van metaal en heeft de kleuren zwart, fel geel, grijs, zilver en wit en een uitstraling die zowel technisch-complex, rommelig, vies, als dynamisch gestroomlijnd, schoon en blinkend kan zijn. Uitzondering hierop zijn de fel gekleurde containers. Drijvende bebouwing moet kenmerken overnemen van de scheepvaart en komt daarmee in contrast te staan met de bebouwing die op het land wordt ontwikkeld.

isolement

- 'eiland' maken van Quarantaineterrein door dam te vervangen door brug
- alleen koppeling stad met langzaam verkeer
- pieren vergraven tot eilanden

samenvallende structuren

- groen en infrastructuur en waterkering combineren
- havenspecifiek ontwerp

Karakteristieke havenelementen

- behoud een havenactiviteit in bekken
- vermijd leeg water, vul dat in met waterfuncties en plan die tegelijkertijd met landfuncties (Figuur 10)

Dynamiek

op water

- pleziervaart, watersport (Figuur 11)

op overgang

- strandjes, oeverzones kenmerkend maken voor Stadshavens

- rivierzijde Sluisjesdijk getijdennatuur
- maak beeldstudie naar kades en overgangen land-water en water (Figuur 12 en Figuur 13 en Figuur 14)

op land

- het architectonisch spektakel op het land kan een nieuw dynamisch beeld scheppen. Hier kan doelbewust naar worden gestreefd. Elementen die kunnen bijdragen aan een dynamisch beeld zijn glazen vides in gebouwen, loopbruggen, skypatio's (openbare) dakterrassen, lichtreclames en muurkranten, daktuinen en verticaal groen. Veel van deze elementen kunnen pas in een stedenbouwkundig masterplan worden opgenomen (Figuur 15)
- intensief mengen van functies

8.4.2 Bereikbaarheid langzaam verkeer

- programmering van openbare kades is in dit stadium van het planproces nog onduidelijk. Voor de belevingswaarde is het van groot belang, evenals het zichtbaar zijn van havenactiviteiten. Belevingswaarde is een complex gegeven; het is een combinatie van ontsluiting, kwaliteit van het uitzicht en programmering zowel van de kade als van het water. Houd de ontsluiting beperkt en zorg ervoor dat de plekken die ontsloten worden ook echt kwaliteit hebben zowel qua inrichting als zicht. Door de programmering op de kades te verspreiden ontstaat over een grote lengte een interessant gebied. Dus niet zoals op de Wilhelminapier alle eettentjes bij elkaar;
- variatie in karakter van langzaamverkeersroutes;
- inrichting openbare ruimte bij kades hebben een havenkarakter. (Figuur 12);
- maak een beeldkwaliteitsplan.

8.4.3 Cultuurhistorische waarden

- monumenten hebben vaak geïsoleerd karakter, transformerende omgeving hierop aansluiten. Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen leidend laten zijn;
- in deze fase is het onduidelijk op welke wijze de panden die rijksmonument, gemeentelijk monument, toekomstig gemeentelijk monument of karakteristiek gebouw zijn, zorgvuldig worden ingepast of gerenoveerd worden en een herbestemming krijgen. Dergelijke panden kunnen wel als identiteitsdrager van een gebiedsontwikkeling dienen.
- RDM-terrein, Quarantaineterrein en Heijlplaat nemen een bijzondere positie in omdat het ensembles zijn die al goed beschermd zijn. Het Quarantaineterrein kan versterkt worden met meer groen, nieuwe paviljoens en handhaven of versterken van het isolement. Op het RDM-terrein zouden weer drijvende technische constructies moeten worden gebouwd die elders hun weg vinden in het stadshavengebied en Heijlplaat kan worden versterkt door de buitenruimte aan te pakken.



Figuur 8 Verschillende bebouwingshoogten



Figuur 9 Geen private kade



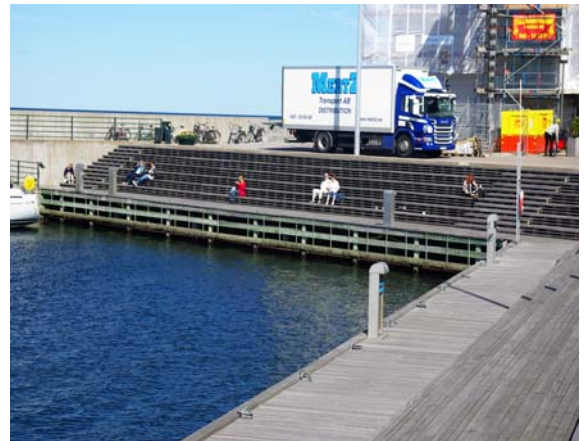
Figuur 10 Waterfuncties



Figuur 11 Waterfuncties



Figuur 12 Overgang land-water



Figuur 13 Overgang land-water



Figuur 14 Water opgestuwd



Figuur 15 Architectuurspektakel

9. Leemten in kennis

- Het hoge abstractieniveau van de alternatieven zorgt voor een effectbeoordeling op hoofdlijnen en vergt soms een interpretatie naar een toekomstige situatie. Naarmate de plannen concreter worden kunnen de effecten met een grotere mate van zekerheid worden voorspeld.
- Drijvende functies kunnen meer beweging op het water met zich meebrengen dan functies op het land. Hierdoor valt er meer te beleven en wordt de dynamiek vergroot. Deze aanname zal nader onderzocht moeten worden. Dit is overigens niet alleen een visueel ruimtelijk aspect, maar tevens een bestemmings-juridisch aspect.

10. Gebruikte bronnen

- Gemeente Rotterdam, *Koepelnota Welstand*, vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2004
- Gemeente Rotterdam, *het Havenplan 2020, ruimte voor kwaliteit*, dS+V, OBR, GWR,DCMR, Bestuursdienst Rotterdam en HbR N.V., 2004
- Gemeente Rotterdam, *Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030*, vastgesteld door de gemeenteraad op 29 november 2007
- Gemeente Rotterdam, *Handboek Rotterdamse Stijl*, vastgesteld door de gemeenteraad op 29 november 2008
- Gemeente Rotterdam, *Bomenstructuurvisie Rotterdamse Stijl*, juli 2009.
- Gemeente Rotterdam, *Handboek Openbare ruimte Rotterdamse Stijl*, 19 augustus 2009
- Informatie over monumenten is afkomstig uit het geografisch informatiesysteem (GIS) van de gemeente Rotterdam, geraadpleegd mei 2010
- Provincie Zuid-Holland, 2007a. *Handreiking betreffende opstelling van en advisering over ruimtelijke plannen op grond van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland*. Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 13 februari 2007.
- Provincie Zuid-Holland, 2007b. *Nota Regels voor Ruimte*. Versie 1 januari 2007.
- Provincie Zuid-Holland 2010. *Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland*. Geraadpleegd op http://www.geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_chs.html mei 2010
- Provincie Zuid-Holland, 2010 *Provinciale structuurvisie.*, Vastgesteld door Provinciale staten van Zuid-Holland op 2 juli 2010.
- Projectbureau Stadshavens Rotterdam, '*Ruimte voor cultuurhistorie Stadshavens Rotterdam*' Royal Haskoning , november 2005
- Projectbureau Stadshavens Rotterdam, *Scan Stadshavens, Globale scan van de ondergrond in het Stadshavengebied*, OMSR N.V., 2005