



Nieuwe kansen voor havensteden: de herontwikkeling van verouderde stadshavens

De transformatie van het havengebied Merwe-Vierhavens in Rotterdam naar een stedelijk woon- werkgebied.



Valérie Noordink

Masterthesis Economische Geografie

In opdracht van: Gemeente Rotterdam



Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling

Universiteit Utrecht



Nieuwe kansen voor havensteden: de herontwikkeling van verouderde stadshavens

De transformatie van het havengebied Merwe-Vierhavens in Rotterdam naar een stedelijk woon- werkgebied.

Auteur: Valérie Noordink

Studentnummer: 3685330

Datum: 1 augustus 2014

Opleiding: master Economische Geografie

Instelling: Universiteit Utrecht

Faculteit: Geowetenschappen

Begeleiding vanuit Universiteit Utrecht: M.J. Smit

Begeleiding vanuit de gemeente Rotterdam: L. van der Bijl

Universiteit Utrecht



Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling

Voorwoord

Voor u ligt mijn masterthesis over de transformatie van verouderde havengebieden naar stedelijk gebied, ter afsluiting van de master Economische Geografie aan de Universiteit Utrecht.

Ik heb met plezier aan mijn thesis gewerkt als stagiair bij de gemeente Rotterdam. Ik wil dan ook alle betrokkenen bij de gemeente Rotterdam bedanken voor de informatie en hulp tijdens het schrijven van mijn thesis. In het bijzonder wil ik mijn begeleider bij de gemeente Laurens van der Bijl bedanken voor het meedenken en de feedback gedurende het proces. Ook mijn begeleider op de universiteit Martijn Smit wil ik bedanken voor het beantwoorden van vragen en het helpen bij moeilijkheden.

Tot slot wil ik alle personen bedanken die mee hebben gewerkt aan de interviews en de bedrijven die mee hebben gewerkt aan het invullen van de enquête.

Veel leesplezier bij het lezen van de thesis!

Valérie Noordink

Rotterdam, augustus 2014

Samenvatting

Havensteden over heel de wereld hebben te maken met veranderende eisen aan havengebieden en de verplaatsing van de havens naar buiten de stad. Het resultaat hiervan is het overblijven van verouderde havengebieden in en nabij de binnenstad. De regeneratie van deze havengebieden ('waterfront regeneration') biedt unieke kansen aan havensteden om hun stad aan te passen en te veranderen en biedt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Het Merwe-Vierhavengebied in Rotterdam is een sterk verouderd havengebied, waar herontwikkeling noodzakelijk is. Hierbij wil de gemeente Rotterdam drie nieuwe clusters op het gebied van Food, Medical en Clean tech in het gebied realiseren. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in hoe oude havengebieden getransformeerd kunnen worden naar stedelijk gebied met stedelijk economische activiteiten. De focus ligt hierbij op het Merwe- Vierhavengebied, om uiteindelijk tot beleidsaanbevelingen te komen omtrent het realiseren van stedelijk economische sectoren in het gebied. De probleemstelling voor dit onderzoek is als volgt geformuleerd: *In hoeverre heeft in oude havengebieden een transformatie richting stedelijk economische activiteiten plaatsgevonden en hoe kan, gezien de locatievoorkeuren van bedrijven, deze transformatie in het Rotterdamse havengebied Merwe-Vierhavens worden gerealiseerd?*

Naast een literatuurstudie is aan de hand van empirisch onderzoek de probleemstelling beantwoord. Het empirisch onderzoek bestaat uit kwalitatief onderzoek, waarbij experts van de herontwikkeling van een voormalig havengebied zijn geïnterviewd over belangrijke factoren hierbij. Dit betreft de transformatie van havengebieden in Le Havre (Les Quartiers Sud), Hamburg (Hafencity) en Tilburg (Piushaven). Daarnaast heeft er ook kwantitatief onderzoek plaatsgevonden, waarbij bedrijven uit de sectoren Clean tech, Medical en Food in een enquête gevraagd zijn naar het belang van harde (kwantitatieve) en zachte (kwalitatieve) locatiefactoren bij de locatie van hun bedrijf.

In de wetenschappelijke literatuur zijn een aantal belangrijke succesfactoren gevonden voor de herontwikkeling van oude havengebieden. Uit de interviews is gebleken dat deze factoren een grote rol hebben gespeeld bij de transformaties. Ten eerste blijkt namelijk een mix van functies (o.a. wonen en werken) van belang te zijn. Het creëert levendigheid en een aantrekkelijker gebied. Ook het behoud van erfgoed en de identiteit van het havengebied wordt in alle drie de steden belangrijk gevonden en maakt het gebied uniek. Door de globalisering is het van belang dat een gebied uniek is om inwoners en bedrijven aan te trekken. Ook de aanwezigheid van kennisinstellingen is aantrekkelijk voor bedrijven en brengt studenten naar het gebied, wat de levendigheid ten goede komt. Het organiseren van evenementen is belangrijk om mensen naar het gebied te trekken en het gebied op de kaart te zetten. Bij het aantrekken van nieuwe bedrijven blijkt geen van de drie steden een clusterbeleid toe te passen. Er wordt gericht op het realiseren van diverse sectoren om meer veerkracht van de economie in het gebied te creëren. Wel is het van belang om een aantal grote belangrijke bedrijven aan te trekken, die kunnen namelijk dienen als aantrekker van andere bedrijven en toeleveranciers. Uit de enquêtes blijkt dat de bedrijven uit de sectoren Clean tech, Medical en Food vooral bereikbaarheid via de weg, huur- of grondprijs en nabijheid van klanten de belangrijkste locatiefactoren vinden. De aanwezigheid van kennisinstellingen scoort laag en wordt door het merendeel als onbelangrijk gezien. Verder blijkt de aanwezigheid van erfgoed geen grote rol te spelen voor de geënquêteerde bedrijven, hoewel dit uit de interviews naar voren kwam als een belangrijke factor. Daarnaast hebben bepaalde bedrijfskenmerken invloed op het belangrijk vinden van de locatiefactoren. Clean tech bedrijven vinden harde en zachte locatiefactoren minder belangrijk dan Medical en Food bedrijven. Hiernaast vinden Food bedrijven harde locatiefactoren omtrent kennis belangrijker dan de andere sectoren.

Uit deze studie is gebleken dat over heel de wereld oude havengebieden zijn getransformeerd naar stedelijk economische activiteiten. Om deze transformatie succesvol te laten verlopen zijn er een aantal factoren aan te wijzen, waar rekening mee gehouden moet worden bij de transformatie van het Merwe-Vierhavengebied. Deze factoren zijn naar voren gekomen uit de interviews en enquête en leiden tot drie belangrijke aanbevelingen voor het Merwe-Vierhavengebied. Ten eerste een focus op het creëren van levendigheid en het aantrekken van mensen en bedrijven door een mix van functies, organiseren van evenementen, aanbieden van activiteiten en een goede bereikbaarheid. Ten tweede is het promoten en benutten van de unieke kwaliteiten van het gebied van belang door het behoud van erfgoed en daarnaast het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, het vastgoed en het imago. En tot slot het aantrekken van nieuwe bedrijven door een aantrekkelijk huur- en grondprijnsbeleid en door een brede focus op de drie sectoren te hanteren.

Inhoud

Voorwoord	1
Samenvatting.....	2
Inhoud	4
Inleiding.....	7
1.1 Doel- en probleemstelling	8
1.1.1 Deelvragen.....	8
1.2 Maatschappelijke relevantie	9
1.3 Wetenschappelijke relevantie.....	10
1.4 Onderzoeksmethoden.....	10
1.5 Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2: Het theoretisch kader.....	12
2.1 Stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van havens.....	12
2.2 'Waterfront' regeneratie: een postindustriële 'waterfront'	16
2.3 Economische regeneratie.....	18
2.3.1 Het vestigingsgedrag van bedrijven	23
2.4 Conclusie	25
Hoofdstuk 3: Beschrijving van het Merwe-Vierhavengebied.....	26
3.1 De ontwikkeling van de haven van Rotterdam	26
3.2 Kerncijfers voor het Merwe- Vierhavengebied.....	27
3.3 Ontwikkelingsplannen en ambities voor het Merwe- Vierhavengebied.....	31
3.4 Gewenste economische sectoren voor het Merwe- Vierhavengebied.....	32
3.4.1 Clean tech.....	33
3.4.2 Medical	34
3.4.3 Food.....	35
3.5 SWOT Merwe- Vierhavengebied	36
3.6 Conclusie	39
Hoofdstuk 4: Methodologie en operationalisering.....	40
4.1 Onderzoeksmethoden.....	40
4.1.1 Aanpak interviews	42
4.1.2 Aanpak enquête	42
4.2 Onderzoeksgroep en -locatie	43

4.3 Conceptueel model en hypotheses.....	45
4.3.1 De hypotheses.....	47
4.4 Conclusie	48
 Hoofdstuk 5: Transformatie havengebieden in Europa	 49
5.1 Transformatie van 'Les Quartiers Sud' in Le Havre	50
5.2 Het 'waterfront' project 'Hafencity' in Hamburg	52
5.3 Transformatie van de Piushaven in Tilburg naar een stedelijk woonwerkgebied	55
5.4 Conclusie	57
 Hoofdstuk 6: Belangrijke factoren voor de herontwikkeling van havengebieden.....	 58
6.1 De transformatie van de verouderde 'Quartiers Sud' in Le Havre.....	58
6.1.1 Stedelijke economische activiteiten.....	59
6.1.2 Succesfactoren voor de transformatie.....	60
6.1.3 Interessante projecten	61
6.2 De transformatie in Hamburg	62
6.2.1 Stedelijke economische activiteiten.....	63
6.2.2 Succesfactoren voor de transformatie.....	64
6.2.3 Interessante projecten	66
6.3 De bruisende Piushaven in Tilburg.....	67
6.3.1 Stedelijke economische activiteiten.....	68
6.3.2 Succesfactoren voor de transformatie.....	69
6.3.3 Interessante projecten	70
6.4 Conclusie	71
 Hoofdstuk 7: Representativiteit en respons enquête	 73
7.1 Valide respons	73
7.2 Non respons	74
7.3 Representativiteit.....	74
7.4 Conclusie	76
 Hoofdstuk 8: Resultaten locatiefactoren en de bedrijven	 77
8.1 Algemene resultaten	77
8.1.1 Harde locatiefactoren per sector	77
8.1.2 Zachte locatie factoren per sector	79
8.2 Resultaten hypotheses	80
8.2.1 Harde locatiefactoren.....	81

8.2.2 Zachte locatiefactoren.....	83
8.3 Conclusie	84
Hoofdstuk 9: Conclusie en aanbevelingen	86
9.1 Aanbevelingen voor het Merwe-Vierhavengebied	89
9.2 Discussie en aanbevelingen vervolgonderzoek.....	90
Literatuurlijst	92
Bijlage 1: SBI, standaardindeling bedrijven	100
Bijlage 2: SBI codes Food, Medical en Clean tech	101
Bijlage 3: Interview Stadshavens.....	102
Bijlage 4: Interview gemeente Rotterdam	106
Bijlage 5: Ligging Les Quartiers Sud.....	115
Bijlage 6: Ligging Hafencity.....	116
Bijlage 7: Ligging Piushaven.....	117
Bijlage 8: Topiclist interviews case studie	118
Bijlage 9: Geïnterviewde personen case studie	119
Bijlage 10: Transcript interview Le Havre.....	120
Bijlage 11: Transcript interview Hamburg.....	124
Bijlage 12: Transcript interview Tilburg.....	135
Bijlage 13: De enquête	142

Inleiding

Gedurende de 20^e eeuw is de historisch nauwe, fysieke en economische band tussen de stad en haven sterk veranderd. De band is (deels) verbroken en havens hebben zich steeds verder van de stad verplaatst. Het gevolg van deze verplaatsing is het overblijven van verouderde havengebieden in en nabij de binnenstad (Wang, 2008). Steeds meer gemeentes benutten hun (historische) stadshavens en zien de meerwaarde van dynamische stadshavens voor de stad. Wonen, werken en recreëren op en aan het water is populair. *'Stadshavens geven dorpen en steden een herkenbaar gezicht als vissersdorp, vesting- of havenstad. Bovendien zorgen levendige stads- havens voor een aantrekkelijke woon- en werkomgeving en zorgen ze voor nieuwe werkgelegenheid en stijging van de vastgoedwaarde.'* (Van Lier et al., 2010, p.7). Stadshavens kunnen dienen als een economische motor voor de stad en herontwikkeling kan zorgen voor waardeinstijging van vastgoed en nieuwe werkgelegenheid. Maar het herbestemmen en nieuwe functies geven aan deze havengebieden is niet altijd makkelijk (Van Lier et al., 2010, p.17).

Over heel de wereld is 'Waterfront regeneration' de afgelopen decennia een belangrijk thema geworden in beleidsmatige en wetenschappelijke kringen en het wordt gezien als een van de meest interessante onderdelen van stedelijke vernieuwing. De regeneratie van havengebieden biedt unieke kansen aan havensteden om hun stad aan te passen en te veranderen. Daarnaast bieden deze verouderde gebieden ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in steden (Smit & Soledad Garcia Ferrari, 2012). Door de globalisering en veranderingen in de eisen aan havengebieden door de jaren heen, zijn veel havenactiviteiten verplaatst naar andere delen van de stad en blijven er verouderde gebieden over. Veel havensteden in Europa hebben deze gebieden gerevitaliseerd en weer deel van de stad gemaakt, of zijn hier nog mee bezig. Een voorbeeld hiervan is het 'Hafencity' project, waarbij Hamburg delen van de haven heeft getransformeerd naar stedelijk gebruik (Hafencity, 2013).

Een belangrijke haven in Nederland is de Rotterdamse haven, waar al diverse havengebieden in het verleden getransformeerd zijn. Stadshavens Rotterdam (onderdeel van de gemeente Rotterdam) wil de komende decennia het stadshavengebied transformeren naar innovatieve woon- en werkgebieden, waarbij de economische structuur van de stad en haven versterkt wordt. In Rotterdam verliezen de stadshavens uit de 20^e eeuw namelijk steeds meer hun havenfunctie, doordat schepen steeds groter worden en de haven zich meer uitgebreid heeft richting de Noordzee. Een van de vier deelgebieden binnen de stadshavens is het Merwe- Vierhavengebied (figuur 1). Vanwege de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal een deel van de havenactiviteiten uit de stadshavens van Rotterdam hierheen wegtrekken. Dit zorgt voor ruimte in de stadshavens, waarvan de haven en stad kunnen profiteren. Deze ruimtes kunnen gebruikt worden voor nieuwe bestemmingen (Stadshavens Rotterdam, 2009, p.5). Het karakter van het Merwe- Vierhavengebied wordt nu nog grotendeels bepaald door het aanwezige fruit- en sappencluster. Op termijn trekken deze havenactiviteiten weg uit het gebied en is er ruimte voor nieuwe functies. De komende jaren wordt getracht het Merwe- Vierhavengebied te transformeren van haven naar stad, met een stedelijke economie. Stadshavens

Figuur 1: Het Merwe- Vierhavengebied



Bron: Stadshavens Rotterdam, 2014a

Rotterdam wil drie clusters op het gebied van Food, Medical en Clean tech in het gebied realiseren, omdat Rotterdam al een sterke positie in deze sectoren heeft (Stadshavens Rotterdam, 2014a). Gezien de locatievoorkeuren van bedrijven in deze sectoren is het de vraag of deze transformatie realiseerbaar is. Met inzicht in de locatievoorkeuren van bedrijven in de aangewezen sectoren kan de gemeente Rotterdam hier op inspelen en de transformatie succesvol laten verlopen. Voor deze studie zijn hiernaast ook drie havensteden in Europa als onderzoeksobject geselecteerd, die al een dergelijke transformatie hebben ondergaan of hier nog mee bezig zijn. Op deze manier kunnen ervaringen gebruikt worden en kunnen hier belangrijke lessen uit gehaald worden voor het Merwe-Vierhavengebied en transformaties van havengebieden in het algemeen.

1.1 Doel- en probleemstelling

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in hoe oude havengebieden getransformeerd kunnen worden naar stedelijk gebied met stedelijk economische activiteiten. De focus ligt hierbij op het Merwe- Vierhavengebied, om uiteindelijk tot beleidsaanbevelingen te komen omtrent het realiseren van stedelijk economische sectoren in het gebied. Er wordt geanalyseerd hoe de herontwikkeling van oude havengebieden in verschillende Europese steden heeft plaatsgevonden en welke ervaringen hier zijn geweest. Aan de hand van deze ervaringen kunnen er bepaalde factoren aangewezen worden, die van belang zijn bij deze herontwikkeling. Dit onderzoek richt zich vooral op de transformatie van een haven economie naar een stedelijke economie in oude havengebieden en dus niet zozeer op andere functies, zoals wonen. Vervolgens worden deze inzichten toegepast op de ontwikkeling van het Merwe-Vierhavengebied, zodat er relevante aanbevelingen geformuleerd kunnen worden voor de ontwikkeling van stedelijke economische activiteiten in het gebied. De probleemstelling voor dit onderzoek is als volgt geformuleerd:

In hoeverre heeft in oude havengebieden een transformatie richting stedelijk economische activiteiten plaatsgevonden en hoe kan, gezien de locatievoorkeuren van bedrijven, deze transformatie in het Rotterdamse havengebied Merwe-Vierhaven worden gerealiseerd?

1.1.1 Deelvragen

Om de probleemstelling te kunnen beantwoorden zijn er deelvragen opgesteld. De probleemstelling wordt aan de hand van de volgende deelvragen uitgewerkt:

1. *Wat zijn algemene trends in de ontwikkeling van Europese havens in de afgelopen decennia?*
2. *Welke theorieën en condities zijn relevant bij de (economische) herontwikkeling van verouderde industrie- of havengebieden?*
3. *Wat is de huidige economische situatie van het Merwe-Vierhavengebied, wat zijn de ontwikkelingsplannen en in hoeverre voldoet het gebied aan de condities voor de herontwikkeling van verouderde havengebieden?*
4. *Hoe hebben andere havensteden oude havengebieden getransformeerd richting stedelijk economische activiteiten, welke sectoren zijn hier gerealiseerd en wat waren de ervaringen?*
5. *Wat zijn de locatievoorkeuren van de, door de gemeente aangewezen, economische sectoren Clean tech, Medical en Food en in hoeverre voldoet het Merwe-Vierhavengebied hieraan?*

Voor de eerste deelvraag wordt door middel van een literatuurstudie gekeken welke ontwikkelingen er hebben plaatsgevonden in havens in Europa. Hierin worden bepaalde algemene trends besproken, waar veel havensteden mee te maken hebben gehad en die invloed hebben op de ruimtelijke

ontwikkeling van havens en steden. De tweede deelvraag gaat in op welke theorieën en studies er bestaan omtrent de herontwikkeling van verouderdere industrie- of havengebieden. Ook wordt er bekeken welke condities van belang zijn voor deze herontwikkeling. Voordat er aanbevelingen gegeven kunnen worden voor het Merwe- Vierhavengebied vindt er aan de hand van deelvraag drie een analyse plaats van de huidige economische situatie. Daarnaast worden de ontwikkelingsplannen van de gemeente Rotterdam voor het gebied uiteengezet. Deelvraag 4 gaat vervolgens in op dergelijke transformaties in andere havensteden in Europa en welke ervaringen er hier zijn geweest. Tot slot wordt er in deelvraag 5 gekeken of het Merwe- Vierhavengebied voldoet aan de locatievoorkeuren van de bedrijven. Er wordt onderzocht wat de locatievoorkeuren van de gewenste sectoren zijn en of dit overeenkomt met het Merwe- Vierhavengebied.

1.2 Maatschappelijke relevantie

Sinds de eerste projecten van 'waterfront' regeneratie in de jaren 1960 is de aandacht rondom dergelijke herontwikkelingen niet alleen aanwezig gebleven, maar ook sterk vergroot. Dergelijke projecten vonden als eerste plaats in Amerika, maar hebben zich inmiddels over heel de wereld verspreid (Hoyle, 2000). Dat het thema zeer actueel is blijkt ook uit de volgende koppen:

'Hong Kong-Barcelona Symposium on Waterfront Regeneration Opens at HKU.' (PR Newswire, 2014).

'City and Port finally build a common future.' (Ville of Marseille, 2014).

'Gent leidt Europees project rond herontwikkeling oude industriehavens.' (Gent, 2014).

Verschillende steden over heel de wereld spreken op hun website over projecten omtrent 'waterfront' regeneratie of organiseren bijeenkomsten, zoals symposia, hierover met elkaar. Hieruit blijkt ook dat diverse steden uit Europa en de wereld te maken hebben met dezelfde problematiek en van elkaar proberen te leren. Het is dus een wereldwijd fenomeen en de uitkomsten van dit onderzoek kunnen relevant zijn voor diverse overheden van havensteden. Steden hebben daarnaast ook te maken met veranderingen als globalisatie en de verschuiving van de nadruk van de economie op productie naar consumptie en kennis. Deze veranderingen zorgen voor nieuwe eisen aan steden en verouderde gebieden sluiten hier vaak niet meer goed op aan (van der Knaap, 2002; Kloosterman, 2002). Ruimte in steden is schaars en het uitbreiden van het stedelijk gebied gaat ten koste van natuurgebieden en ruraal land (Oliver et al., 2004). De herontwikkeling van verouderde gebieden in de stad gaat 'urban sprawl' (een uitdijende stad) tegen en biedt unieke kansen voor nieuwe ontwikkelingen in steden. Nederland is een dichtbevolkt land en steden moeten hun ruimte optimaal gebruiken, hiervoor zijn binnenstedelijke herontwikkelingen noodzakelijk.

Een belangrijk onderdeel van 'waterfront' en stedelijke regeneratie is economische regeneratie. Vanwege wereldwijde veranderingen in de economie is het van belang dat de stedelijke economie steeds meer op de huidige trends aansluit. Oude havengebieden liggen vaak op unieke locaties aan het water en kunnen een aantrekkelijke omgeving creëren voor bedrijven. Door inzicht in de economische regeneratie van verouderde havengebieden te verschaffen kunnen veel overheden hier gebruik van maken. De geformuleerde aanbevelingen kunnen dienen als handvat voor overheden bij dergelijke economische transformaties. Deze studie is met name relevant voor de gemeente Rotterdam. Het levert namelijk een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van het Merwe- Vierhavengebied, waar nu sprake is van veroudering. Door deze studie ontstaat er meer kennis over geschikte sectoren voor het gebied en kan de economische transformatie naar stedelijk economische activiteiten succesvol worden uitgevoerd. Op deze manier kan het gebied aantrekkelijk en levendiger worden. Daarnaast kan een verbetering van het Merwe- Vierhavengebied ook voor een

opwaardering zorgen van omliggende wijken. Het thema van deze studie is dus zeer actueel, wereldwijd verspreid, zeer relevant voor diverse overheden en kan een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het Merwe- Vierhavengebied.

1.3 Wetenschappelijke relevantie

In de wetenschappelijke literatuur is al veel geschreven over de ontwikkeling van havens over heel de wereld en de aandacht voor stedelijke en 'waterfront' regeneratie. Het thema 'waterfront' regeneratie krijgt aandacht in veel verschillende academische disciplines: *'As the waterfront revitalization phenomenon has become increasingly widespread in geographical terms, it has attracted the attention of numerous academic disciplines, including politics and planning, environmental sciences, architecture, ecology, and engineering.'* (Hoyle, 2000, p.402).

Eerdere studies over 'waterfront' regeneratie richten zich echter vooral op de algemene transformatie. Ze benaderen het thema heel breed of richten zich vooral op de proceskant van 'waterfront' regeneratie en het samenbrengen van betrokken actoren (Mccarthy, 1996; Wang, 2008; Breen & Rigby, 1996). De economische transformatie komt vaak wel aan bod in eerdere studies, maar globaal en niet voldoende uitgebreid. Conclusies uit deze studies zijn dan ook weinig bruikbaar bij de realisatie van een economische transformatie in dergelijke gebieden. Studies die zich enkel focussen op de economische transformatie van oude havengebieden ontbreken. In eerdere studies worden een aantal belangrijke factoren aangegeven voor de transformatie van havengebieden en door middel van dit onderzoek kan gekeken worden in hoeverre deze factoren daadwerkelijk een rol hebben gespeeld bij transformaties in Europa. Daarnaast ontbreekt er ook onderzoek en kennis over het realiseren van bepaalde economische sectoren in oude havengebieden. Hoe hebben havensteden dit bij eerdere projecten aangepakt en wat is van belang om bedrijven te kunnen aantrekken in deze gebieden. Als er geen bedrijven aangetrokken worden in getransformeerde gebieden is dit een probleem, aangezien dit vaak een van de doelen van de transformatie is. Inzicht in de locatievoorkeuren van bedrijven in de gewenste sectoren voor dergelijke gebieden is dus van belang om aantrekkelijk voor deze bedrijven te zijn. In eerdere studies worden veelal havengebieden met elkaar vergeleken om tot algemene belangrijke factoren te komen bij een dergelijke herontwikkeling (Hein, 2011; Wang, 2008; Giovinazzi & Moretti, 2010; Timur, 2013). Deze vergelijking vindt echter vaak op meerdere onderwerpen plaats en focust zich niet alleen op de economische transformatie. Door in dit onderzoek hier wel op te focussen kan er meer kennis verzameld worden en kunnen er bruikbare conclusies getrokken worden om de transformatie succesvol te laten verlopen. Al met al blijkt dat er nog een hoop kennis over de economische regeneratie van verouderde havengebieden ontbreekt en hoe deze regeneratie succesvol kan worden uitgevoerd. Deze studie richt zich op deze ontbrekende kennis en zorgt voor kennisvermeerdering over het onderwerp. Daarnaast worden in eerdere studies gevonden factoren getest in hoeverre ze daadwerkelijk van belang zijn bij recente, lopende transformaties. Met de resultaten worden belangrijke factoren zichtbaar voor dergelijke transformaties en in het bijzonder voor het Merwe-Vierhavengebied.

1.4 Onderzoeksmethoden

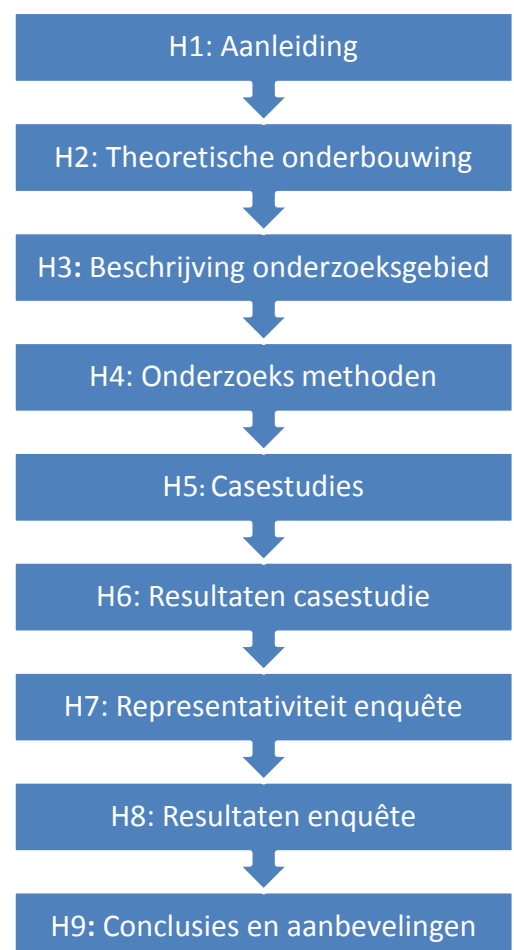
Naast een literatuurstudie wordt er aan de hand van een empirisch onderzoek getracht de kennis over de transformatie van havengebieden naar stedelijk gebieden te vergroten en hiermee de probleemstelling te beantwoorden. Hierbij is kwalitatief onderzoek een geschikte methode, waar de respondenten zelf inbreng kunnen geven en de ervaringen met de transformatie van een havengebied naar stedelijke economische activiteiten beter kunnen worden gepeild dan bij

kwantitatief onderzoek, waar er geen ruimte is voor eigen inbreng van respondenten (Hermans, 2008, p.19). Daarnaast is er de mogelijkheid voor de onderzoeker om flexibel in te spelen op de verkregen informatie van de respondent en op belangrijke punten door te vragen (Reulink & Lindeman, 2005, p.4). Voor het kwalitatieve onderzoek worden er semigestructureerde interviews gehouden met experts op het gebied van herontwikkeling van havengebieden en betrokkenen bij dergelijke ontwikkelingen. Er vindt een casestudie plaats van drie havengebieden in Europa, die al een dergelijke transformatie hebben ondergaan en vergelijkbaar zijn met de situatie in het Merwe-Vierhavengebied. Hierbij is er sprake van een intensieve bestudering van enkele onderzoekseenheden, namelijk havengebieden in Le Havre, Tilburg en Hamburg. In diverse andere studies omtrent 'waterfront' regeneratie is ook veelvoudig gebruikt gemaakt van case studies, onder andere door Hein (2011), McCarthy (1996) en Timur (2013). Naast interviews met experts vindt er ook kwantitatief onderzoek plaats en worden er enquêtes afgenomen bij diverse bedrijven in de economische sectoren Clean tech, Medical en Food. Hiermee kan er achterhaald worden of het Merwe-Vierhavengebied voldoet aan de locatievoorkeuren van bedrijven in deze sectoren en of een realisatie van deze sectoren in het gebied haalbaar is. Door het gebruik van kwantitatief onderzoek kan er een grote groep bedrijven bereikt worden dan bij kwalitatief onderzoek, wat veel tijdsintensiever is. Door het ondervragen van een groot aantal bedrijven kunnen er betrouwbaardere conclusies worden getrokken voor de sectoren. Door middel van de combinatie van kwalitatief en kwantitatief onderzoek kan er een zo volledig mogelijk antwoord geformuleerd worden op de probleemstelling.

1.5 Leeswijzer

Ten eerste wordt er in hoofdstuk 2 van alle belangrijke concepten, met een literatuuronderzoek, een theoretisch kader geschetst. De ontwikkeling van eisen aan havengebieden en belangrijke trends omtrent havens komen hierbij aan bod. Ook het concept van (economische) transformatie en herontwikkeling van verouderde havengebieden wordt uitgebreid besproken. In hoofdstuk 3 worden de huidige economische situatie en de toekomstige plannen van de gemeente Rotterdam en Stadshavens voor het Merwe-Vierhavengebied besproken. In hoofdstuk 4 wordt de methodologie van het onderzoek behandeld. Hier worden de gekozen onderzoeksgroep en -methoden beargumenteerd en worden de, aan de hand van het conceptueel model en de operationalisering, gekozen hypothesen uiteengezet. In hoofdstuk 5 worden de casestudies besproken, die al een dergelijke ontwikkeling van transformatie hebben doorgemaakt of doormaken. Vervolgens worden in hoofdstuk 6 de resultaten van de interviews met betrokkenen uit de casestudie uiteengezet. In hoofdstuk 7 wordt de representativiteit en respons van de enquête besproken, waarna in hoofdstuk 8 de resultaten uit de enquête per hypothese worden geanalyseerd. Er wordt afgesloten met een conclusie, waarin de probleemstelling en de deelvragen beantwoord worden en er aanbevelingen worden geformuleerd voor de (economische) transformatie van het Merwe- Vierhavengebied.

Figuur 2 : Schematische weergaven indeling hoofdstukken



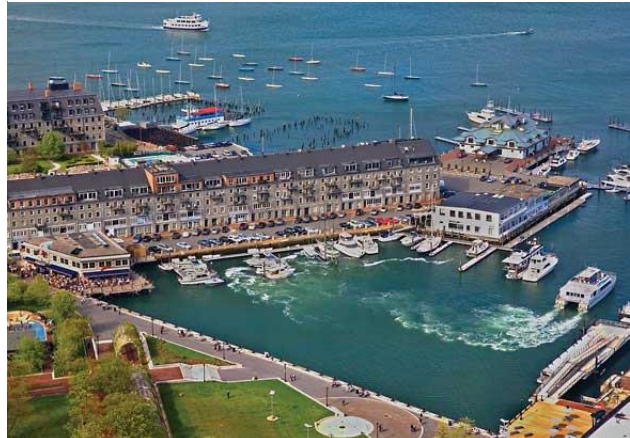
Hoofdstuk 2: Het theoretisch kader

In dit hoofdstuk worden de centrale begrippen van dit onderzoek behandeld en beschreven. Als eerste komt de opkomst van stadsvernieuwing en de ontwikkelingen van havens in Europa aan bod. Hierna volgt een beschrijving van het concept 'waterfront' regeneratie en toepassingen hiervan. Tot slot wordt de focus gelegd op economische regeneratie, agglomeratietheorieën en het vestigingsgedrag van bedrijven.

2.1 Stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van havens

Aan het einde van de 20^{ste} eeuw hebben veel steden over de wereld een transformatie doorgemaakt, vanwege onder andere de toenemende globalisering van markten en culturen. Om te kunnen blijven concurreren in de wereldeconomie en investeringen te blijven aantrekken, hebben steden zichzelf herontdekt en hierdoor zichzelf ook herontwikkeld. Dit heeft geleid tot toenemende aandacht voor stedelijke regeneratie, ook wel revitalisatie, herontwikkeling of vernieuwing genoemd (Dovey, 2005). Ook in Nederland is hiervoor de afgelopen decennia meer aandacht gekomen. De evolutie van het nationale beleid rondom planning in Nederland is cruciaal geweest voor het proces van stedelijke regeneratie. In de jaren 1970 werden er nieuwe groeikernen in Nederland gerealiseerd, waarin ontwikkelingen geconcentreerd waren. Door factoren als economische recessie, toenemende sociale problemen in steden en een gebrek aan financiën kwam er vanaf 1985 een shift in het beleid naar het 'compact city' concept. Er ontstond een behoefte voor de concentratie van ontwikkelingen in bestaande stedelijke kernen en overheden begonnen zich meer bezig te houden met 'urban renewal'. Door toenemende financiële restricties in de afgelopen jaren zijn privaat-publieke samenwerkingen steeds belangrijker geworden bij stedelijke regeneratie (McCarthy, 1996; Hoppenbrouwer & Louw, 2005). Stedelijke regeneratie wordt door Roberts & Sykes (2000, p.9) als volgt gedefinieerd: *'Urban regeneration is an outcome of the interplay between these many sources of influence and, more importantly, it is also a response to the opportunities and challenges which are presented by urban degeneration in a particular place at a specific moment in time'*. Door middel van regeneratie wordt getracht een verbetering aan te brengen in de economische, fysieke en sociale conditie van een gebied. Elke stad ondervindt invloeden van externe factoren en moet zich dus altijd blijven aanpassen en vernieuwen (Roberts & Sykes, 2000). Voor steden heeft er hierbij een transformatie plaatsgevonden van 'urban managerialism' naar 'urban entrepreneurialism', waarbij drie kenmerken te onderscheiden zijn: 1. De variëteit van actoren betrokken bij het beslissingen maken, dit zijn vooral actoren van bedrijven en publiek-private samenwerkingen. 2. Het streven naar investeringen, in plaats van herverdelingsmaatregelen en dus een focus op welvaart creëren in plaats van verdelen. 3. En tot slot is veel promotie en aandacht gericht op buitenstaanders (toeristen, investeerders) in plaats van op de eigen inwoners (Doucet, 2010, pp.61-64). Een andere grote verandering in 'urban regeneration' in de afgelopen decennia is de verschuiving van aandacht naar achtergestelde bevolkingsgroepen en gebieden. Regeneratie vindt nu ook plaats in armere delen van de stad. Het gebruik van de lokale gemeenschap en participatie is van belang geworden. De regeneratie in steden is nu dus ook gemeenschapsgerichte, duurzame ontwikkeling georiënteerd op de behoefte van achtergestelde gebieden en groepen. Hoewel er ook nog steeds projecten zijn die gericht zijn op hogere inkomens en bezoekend publiek. Een kritiekpunt op de regeneratie van gebieden rondom de binnenstad, is dat dit zou leiden tot groter ruimtelijk onderscheid tussen de 'goede' en 'slechte' gebieden van een stad. Maar herontwikkelingsprojecten kunnen ook leiden tot een opwaardering ('gentrification') van omliggende gebieden (Doucet, 2010, pp.64-69).

Figuur 3 : Huizen aan de waterfront van Boston



Bron: Ariel Szabo, 2014

Stedelijke ontwikkeling is ook steeds belangrijker geworden voor het beeld omtrent steden: *'This transformation of urban imagery has often focused on waterfront sites with wonderful opportunities to reclaim disused waterfront land and create new forms of public amenity.'* (Dovey et al., 2005, p.1). Onder andere door dit beeld zijn 'waterfronts' belangrijke gebieden geworden voor herontwikkeling binnen steden. Onder 'waterfronts' worden diverse plekken aan het water verstaan zoals een baai, kanaal, meer en rivier, met inbegrip van het door de mens

gemaakte. De 'waterfront' representeert de rand van de stad waar water en land elkaar ontmoeten (figuur 3). Het is de plek waar het stedelijk gebied in direct contact komt met water (Harms, 2008, p.1; Timur, 2013). Water heeft esthetische effecten op mensen, het heeft een aantrekkelijk uiterlijk, weergeeft rust en ook levendigheid: *'Water is a fundamental attraction in all cultures and among all classes of people, from Alaska to Angola to Argentina.'* (Breen & Rigby, 1996, p.13). Stedelijke 'waterfronts' zijn dus de laatste decennia een belangrijke plek voor herontwikkeling geworden. Vaak zijn ze niet meer in gebruik voor industriële- en/of havenactiviteiten en worden ze een plek voor stedelijke transformatie met potentie om nieuwe investeringen aan te trekken en achteruitgang tegen te gaan (Dovey et al., 2005, p.9). Het fenomeen van 'waterfront' regeneratie is wereldwijd verspreid en heeft al in duizenden steden plaatsgevonden. De regeneratie geeft de mogelijkheid van steden weer om zich aan te passen aan technologische veranderingen, nieuwe omstandigheden en het vermogen om kansen te grijpen (Breen & Rigby, 1996, p.11).

'Waterfronts' bevinden zich vaak in (voormalige) havensteden. Havensteden representeren een vroege vorm van urbanisme en veel van hun functies zijn door de eeuwen heen constant gebleven. Sommige waren hoofdsteden of militaire basissen, terwijl andere centra waren voor handel en migratie. Technologieën, ziektes en migranten hebben de vorm van havens mede bepaald (O'Flanagan, 2011, pp.41-42). De interface tussen haven en stad is geen duidelijk te definiëren scheiding of lijn, maar er is meer sprake van overgangsgebieden met de aanwezigheid van beiden (PCP project, 2007). Havens waren de eerste plekken van globale connecties met stromen van mensen, goederen en ideeën. Traditioneel hadden ze vaak een sterke band met de stad en arbeidskrachten, met vaak huisvesting voor arbeiders op loopafstand (Dovey et al., 2005, p.10). Vormen en behoeftes van schepen hebben lange tijd het design van de haven bepaald. Schepen waren eeuwen lang het belangrijkste middel voor transport voor verre afstanden van goederen en mensen. Nog steeds zijn schepen het belangrijkste voor transport op verre afstanden voor de handel in vele producten. Handels-, sociale en zakelijke netwerken verbinden havensteden en regio's over heel de wereld met elkaar. Havensteden zijn 'key nodes' in het handel netwerk en bedienen hun achterland (Hein, 2011, pp.6-7). De twee grootste containerhavens in Europa bevinden zich in Rotterdam en Hamburg (Harms, 2008, p.5).

Door ontwikkelingen in de transporttechnologie zijn havenactiviteiten langzaam verplaatst naar locaties met dieper water, zonder de behoefte van nabijheid van de binnenstad. Voor havens aan rivieren en estuaria's betekende deze verbetering van de technologie meestal een migratie stroomafwaarts, zoals het geval is geweest in Rotterdam (Hoyle, 2000, p.396). Het resultaat hiervan zijn overgebleven oude havengebieden vlakbij de oude binnenstad. Deze gebieden bieden een unieke kans voor herontwikkeling midden in de stad (Dovey et al., 2005, p.10; Hoyle, 2000). Het

eerste model over de (ruimtelijke) ontwikkeling van havens is ontwikkeld door Bird (1963): het 'Anyport-model'. Hierbij zag Bird (1963) de haven als een directe relatie tussen de vorm van de haven en de functie van de haven. De havens hebben opeenvolgend verschillende ontwikkelingsfases meegemaakt, het model bestaat uit zes van deze fases. In elke fase werden havenfaciliteiten verder weg gebouwd dan in de vorige fase, waardoor de stad en haven geografisch steeds meer gescheiden werden. In dit model wordt echter geen rekening gehouden met logistieke en technologische veranderingen en hun effect op de schaal en netwerken waarin moderne havens opereren. Charlier (1992) heeft een levenscyclus ontwikkeld voor niet de gehele ontwikkeling van de haven, maar alleen van een bepaald havengebied (figuur 4). De eerste fase kenmerkt zich door groei als het resultaat van investeringen voor de creatie en uitbreiding van de faciliteiten. Vervolgens wordt de volledige potentie van de faciliteit verkregen en is er een fase van volwassenheid. Zodra modernere faciliteiten op betere locaties zaken overnemen, is er sprake van veroudering. Dit leidt tot vertrek en verwaarlozing en uiteindelijk tot herontwikkeling met de start van een nieuwe niet-haven gerelateerde economiecyclus. Overigens kan herontwikkeling ook al plaatsvinden na de 'obsolescence' fase (Wiegman & Louw, 2011, p.576).

Figuur 4: de levenscyclus van havengebieden volgens Charlier (1992)



Bron: Wiegman & Louw, 2011, p.576

De afgelopen tientallen jaren zijn havensteden over heel de wereld bezig geweest en bezig met de reconstructie van verouderde havengebieden in en rondom de binnenstad. Na de Tweede Wereldoorlog veranderden de technologische eisen van transport door de opkomst van het containervervoer en moesten havens gereorganiseerd worden. Havensteden hebben structurele overeenkomsten, doordat ze moeten reageren op dezelfde dynamiek, maar door eigen historie en karakteristieken zijn er ook grote verschillen tussen havensteden. Door de geschiedenis van havensteden worden door Schubert (2011, pp.54-55) zes ontwikkelingsfases onderscheiden, gebaseerd op de ontwikkelingsfases van Hoyle (1989) (figuur 5). Deze fases worden beïnvloed door factoren als technologische veranderingen, de omgeving, economische ontwikkeling, de politiek en legalisatie.

Figuur 5: Fases in de evolutie van de haven en stad relaties

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

Bron: Hoyle, 2000, p.405

De eerste fase betreft de primitieve havenstad, waarbij toegang tot zeeroutes zorgde voor een wereldwijd economisch netwerk. De havens waren handelscentra voor vooral hoogwaardige goederen en bevonden zich in de stad, waar de haven ook sterk mee verbonden was. Door de toenemende handel en industrialisatie breidde steden en hun havens zich uit, dit is de tweede fase. Naast de ruimte die voor de uitbreiding nodig was, groeide ook de grootte van schepen met veranderende eisen en moesten de havens nieuwe diepere 'docks' met nieuwe technologieën bouwen. De sterke connectie tussen de haven, werk en wonen verminderde. De derde fase kenmerkt zich door 'Fordist industrial production', waarbij gespecialiseerde zones ontstonden in havens. De verbetering van de kraantechnologie zorgde voor een mechanisatie van sectoren in de transport. Wederom gold 'ships design the port' en door het toenemende oliegebruik nam de transport van bulkgoederen toe (Schubert, 2011, pp.54-57; Hoyle, 2000). De internationale oriëntatie van havens leidde ertoe dat veel nieuwkomers van over heel de wereld zich vestigden in deze steden. Zo is in veel havensteden bijvoorbeeld een Chinatown te vinden (zoals Katendrecht vroeger in Rotterdam). Vanwege hun diversiteit waren havensteden een plek van innovaties in de economie, gemeenschap en cultuur (Schubert, 2011). Industrialisatie en technologie gaf vorm aan nieuwe havens, maar zorgde voor verlaten traditionele havengebieden dichtbij het centrum van de stad. Deze traditionele havengebieden werden door alle technologische veranderingen minder bruikbaar voor havendoeleinden (Ward, 2011, p.71). Vanaf de jaren 1960, in fase 4, kenden havensteden in Europa een neergang en dit ging gepaard met de-industrialisatie van gebieden rond de haven. Diverse 'shipbuilding' bedrijven verplaatsten ook hun productie naar Zuidoost-Azië. Een belangrijke uitvinding voor het design van havens, is de uitvinding van de container met nieuwe eisen aan de faciliteiten van havens. De containerrevolutie verbeterde de productiviteit, maar leidde ook tot banenverlies. De vijfde fase werd gekarakteriseerd door moderne terminals ver weg van de stad en verwaarloosde en/of suboptimaal gebruikte havengebieden rondom het centrum van de stad. Infrastructuur op het gebied van spoor en connecties met snelwegen werden van belang voor de snelle transport van containers naar het achterland. De haven zelf verplaatste zich steeds meer zeewaarts weg van de stad (Schubert, 2011, pp.58-59). Zodra voor zulke ontwikkelingen land wordt drooggelegd van de zee, wel of niet verbonden met het vasteland (zoals haveneilanden), worden dit 'bluefields' genoemd. Een bekend voorbeeld hiervan is de realisatie van de Tweede Maasvlakte in Rotterdam (PCP Project, 2007, pp.13-14). Grote stukken grond zonder bebouwing en betere links met de transportroutes dan in de oude havengebieden waren nodig. De oude havengebieden en 'docks' konden onmogelijk compleet aangepast worden aan de nieuwe eisen (Wald, 2011). In de laatste decennia van de 20^e eeuw domineerde globalisatie steeds meer de wereldeconomie. De laatste en zesde fase kan hierin onderscheiden worden. Er vond steeds meer revitalisatie plaats in oude gebieden van de haven en stad. Het proces van transformatie van verouderde havengebieden volgt globaal de volgende cyclus (Schubert, 2011, pp.59-61) (figuur 6):

Figuur 6 : Het proces van transformatie van verouderde havengebieden



Bron: Schubert, 2011, p.60

Vanwege de beschreven ontwikkeling van havens ontstaan er verouderde havengebieden in de stad. Deze havengebieden worden niet of suboptimaal gebruikt, waardoor er plannen ontstaan voor een herbestemming van het gebied. Deze plannen worden uiteindelijk uitgevoerd, waardoor er nieuwe functies in het gebied komen, zoals kantoren en woningen. Zodra er meer rendabel gebruik voor het gebied aanwezig is, zal er weer een transformatie plaatsvinden (figuur 6).

Conditie voor de algemene herontwikkeling van stedelijke gebieden zijn economische transitie, zorgen over de sociale omgeving, fysieke veroudering en duurzame ontwikkeling van de omgeving. Conditie voor 'waterfront' ontwikkelingen zijn de sluiting van de haven, de-industrialisatie, verlaten land en de wens voor openbare ruimte (Wang, 2008, p.2). Sieber (1991) bespreekt in zijn studie drie vergelijkbare condities voor de herontwikkeling van 'waterfronts': veroudering en verandering in technologieën van transport, de-industrialisatie en 'corporatization' van de stad. Dit houdt de eerder besproken technologische veranderingen in, zoals containervervoer, waardoor havens zich verder zeewaarts uitbreidden. Daarnaast de besproken transformatie van de stad gericht op productie naar de-industrialisatie. 'Corporatization' van de stad houdt in dat de stad sterk is veranderd naar een postindustriële stad met de nadruk op andere economische activiteiten. Activiteiten als het bankwezen, onderwijs, zorg, toerisme en dienstverlening domineren nu de stedelijke economie (Sieber, 1991, pp.122-124).

2.2 'Waterfront' regeneratie: een postindustriële 'waterfront'

De eerste revitalisatieprojecten van oude havengebieden vonden in de jaren 1960 plaats in Amerika en verspreidden zich hierna naar Europa en andere werelddelen. Het gebruikte model in Amerika bestond vooral uit een mix van gebruiksfuncties (Papatheochari, 2011; Hoyle, 2000). De herontwikkeling van de 'Inner Harbor' in Baltimore werd een van de meest gekopieerde projecten en heeft een belangrijke positie in de literatuur en het beeld omtrent 'waterfront regeneration' en postindustriële 'waterfronts' (Wald, 2011, p.71). Er vond een realisatie van een combinatie van

nieuwe functies plaats met een belangrijke positie voor citymarketing en het delen van risico's tussen private en publieke sectoren. Veel revitalisatieprojecten richten zich op 'leisure' en toerisme, met winkelgebieden en hotels. Vanaf het jaar 2000 bestonden de meeste ontwikkelingen in Europa uit 'mixed-uses' en kwam er meer aandacht voor het realiseren van woningen in oude havengebieden. In tegenstelling tot de snelle realisatie in Azië duren deze ontwikkelingen in Europa meerdere jaren of decennia en zijn ze gericht op de lange termijn (Schubert, 2011, pp.59-65; ULI, 2005). Een bekend project van herontwikkeling van oude 'docks' in Europa is die van de 'London Docklands'. De regeneratie wordt gekenmerkt door grootschalige woningbouw en kantoren. Hoewel op dit project gemengde reacties zijn gekomen, in tegenstelling tot het positieve beeld omtrent het project in Baltimore (Wald, 2011, pp.78-82). De voornaamste doelen van de 'waterfront' regeneratieprojecten zijn het verbeteren van het stedelijk imago, transformatie van de economie en de herdefinitie van de rol van de 'waterfront' in de stedelijke context. Specifieke doelen hierbij zijn het hergebruik van verlaten gebouwen en gebieden, het creëren van open ruimtes voor een groter publiek, de regeneratie van achtergestelde wijken en het veiligstellen van groei en investeringen. De meest voorkomende gebouwen en gebieden zijn handel, kantoren, recreatie en wonen (Papatheochari, 2011, pp.4-6). Ondanks de onderbenutting en nadelen hebben de oude havengebieden een grote potentie als ze weer geïntegreerd met de stad kunnen worden (Wald, 2011, p.71). Er worden door Longo & Campbell (2008) en Papatheochari (2011) verschillende voordelen van de herontwikkeling van verouderde haven- en/of industriegebieden benoemd, weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: de voordelen van herontwikkeling van verouderde haven- en/of industriegebieden

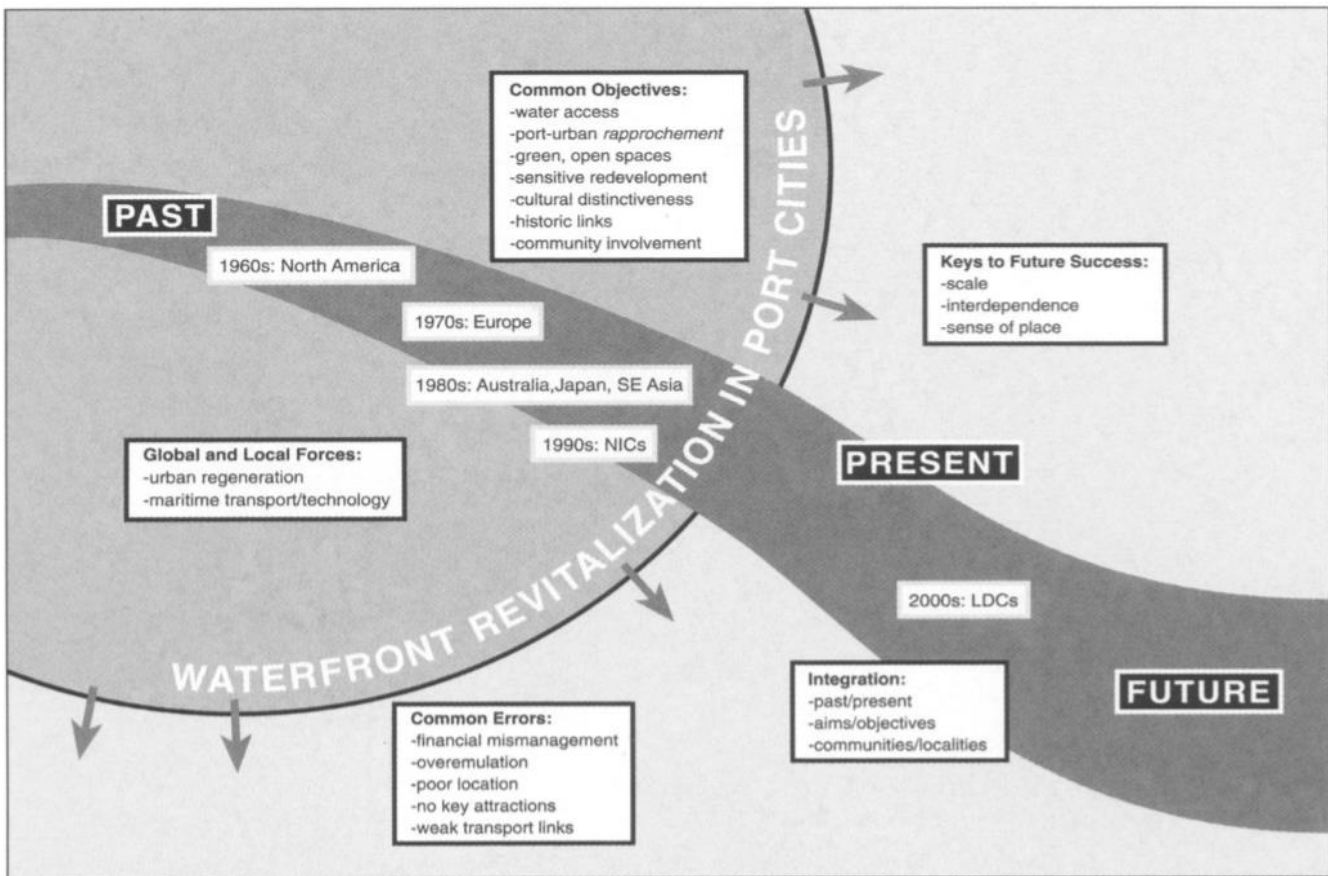
VOORDELEN HERONTWIKKELING VEROUDERDE GEBIEDEN

Vermindert urban sprawl	Minder conversie ruraal land naar stedelijk gebruik
Bevordert economische groei in binnenstad	Minder congestie in steden
Opknappen vervuilde locaties	Maakt stad leefbaarder (sociale cohesie)
Verbeterd imago stad	Behoud historisch erfgoed

Bron: Papatheochari, 2011 ; Longo & Campbell, 2008

Herontwikkeling vermindert de uitbreiding van het stedelijk gebied en de 'urban sprawl', omdat gebieden in de stad zelf intensiever gebruikt worden. Daarnaast worden verouderde gebieden en erfgoed opgeknapt, wat de stad leefbaarder maakt en de stad ook een beter imago geeft. Naast de voordelen van de herontwikkeling van deze gebieden kunnen er hierbij ook conflicten ontstaan, zoals conflicten over het gebruik van het land, exploitatie ten koste van de gemeenschap en belangenconflicten tussen de private en publieke sector. Het succes van de implementatie van dergelijke projecten vereist dus publieke en private investeringen, participatie van de gemeenschap en bestuurlijke effectiviteit (Papatheochari, 2011, p.4).

Figuur 7 : 'Waterfront' regeneratie vanaf 1960 tot het heden en de toekomst



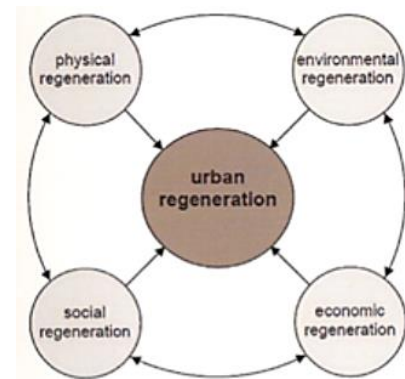
Bron: Hoyle, 2000, p.414

Er kan dus gesteld worden dat de herontwikkeling van 'waterfronts' is begonnen in Amerika en zich door de jaren heen heeft verspreid naar andere werelddelen. Drijvende krachten hierachter waren stedelijke vernieuwing en veranderingen in de technologie. Er zijn bepaalde en algemene doelen en conflicten aan te wijzen die overal voor kunnen komen. De belangrijkste succesfactoren bestaan volgens Hoyle (2000) uit integratie van het verleden met het heden, van constaterende doelen en van betrokken gemeenschappen en lokale inwoners. Hiervoor is een gevoel van schaal, locatie en onderlinge afhankelijkheid nodig (figuur 7) (Hoyle, 2000, pp.413-415).

2.3 Economische regeneratie

Stedelijke vernieuwing bestaat uit diverse aspecten, die met elkaar verbonden zijn (figuur 8). Economische regeneratie is een belangrijk onderdeel van stedelijke regeneratie, en ook van 'waterfront' regeneratie. Door veranderingen in de economie hebben bepaalde steden een economische neergang meegemaakt en is economische regeneratie nodig. De laatste decennia is de industriële stad, op z'n minst in de binnenstad, verdwenen. De transitie van industriële naar postindustriële stad is een van de grootste uitdagingen geweest voor steden. Steden zijn centrum voor consumptie geworden in plaats van centrum voor productie. Sommige hebben deze transitie gemakkelijk kunnen maken, terwijl andere moeite hebben met de

Figuur 8: Stedelijke regeneratie



Bron: Toet & Viergever, 2014

shift van industriële naar postindustriële consumptie gedreven economieën (Noon et al., 2000, p.61; Tiesdell et al., 1996).

Steden hebben altijd al aantrekkingskracht gehad op mensen en bedrijven. Voor bedrijven zijn de voordelen van de stad onder andere een afzetmarkt, aanwezig personeel en schaalvoordelen. Het begrip economie kan op verschillende schaalniveaus bekeken worden, zoals de nationale en stedelijke economie. De stedelijke economie houdt dan ook de economie van een stad in (Nicis Institute, 2014). Twee belangrijke ontwikkelingen zijn van invloed geweest op de stedelijke economie: de-industrialisatie en globalisatie. De economie heeft in de 20e eeuw een verandering doorgemaakt en wordt niet meer gedomineerd door productie, maar sinds de jaren 1970 door informatie en kennis. Er is een sterke groei ontstaan van het aantal ondernemingen met meerdere vestigingen door een fysieke scheiding van functies, gepaard met internationalisering van de productie en een toename in het aantal fusies en overnames (van der Knaap, 2002, p.87). Binnen de 'nieuwe' economie is volgens Florida (2005) creatie, gebruik en reproductie van kennis de belangrijkste economische activiteit geworden. Naast de globalisering en de opkomst van de kenniseconomie, heeft er ook een technologische revolutie plaatsgevonden op het gebied van informatie en communicatie (Kloosterman, 2002, p.2). Deze veranderingen hebben ook veel effecten op steden en de inrichting van steden. Door de toenemende globalisatie zijn productieactiviteiten verplaatst naar steden met goedkope arbeidskrachten. Dit leidde tot neergang in voormalig welvarende productiesteden met een verlies van banen en het ontstaan van verouderde industrieterreinen. De welvaart van steden hangt nu meer af van het aantrekken van nieuwe industrieën en investeringen. Door de globalisatie en flexibiliteit van kapitaalstromen en investeringen concurreren steden steeds meer met elkaar bij het aantrekken hiervan (Roberts & Sykes, 2000; Dovey et al., 2005, pp.10-11; Tiesdell et al., 1996). Competitie tussen steden vindt meer plaats aan de hand van beeldvorming en het imago van de stad. Authenticiteit en het unieke van plaatsen, belichaamd in o.a. erfgoed, architectuur en cultuur, wordt steeds belangrijker gevonden door de markt. In veel 'waterfront' projecten komt de exploitatie van het unieke en de herontwikkeling van het vervallen vaak samen. Architectuur speelt hierbij een steeds belangrijkere rol, voor de constructie en marketing van plaatsen (Dovey et al., 2005, pp.11-12). Havensteden hebben de afgelopen decennia door bovengenoemde veranderingen te maken gehad met diverse problemen (Warsewa, 2006, p.9). Door de globalisatie zijn veel productieactiviteiten van havensteden verplaatst naar Azië, met verlies aan banen en inkomen in de Europese havensteden tot gevolg. Ook door de de-industrialisatie en technologische veranderingen zijn veel activiteiten en banen verdwenen. Hierdoor zijn havensteden een deel van hun identiteit kwijt en hebben ze een negatiever imago (tabel 2).

Tabel 2: de meest voorkomende problemen in havensteden de afgelopen decennia

ALGEMENE PROBLEMEN IN HAVENSTEDEN			
Verlies aan banen en inkomen	Werkloosheid	Verplaatsing werk en lokale populatie	Vervallen stadsdelen
Overbodige transport infrastructuur	Verouderde havengebieden	Onzekerheid van identiteit	Gebrek aan politieke steun

Bron: Warsewa, 2006, p.9

Door de industrialisatie en bevolkingsgroei in Nederland is het bebouwde areaal toegenomen ten opzichte van agrarisch- en natuurgebied. In 1970 bedroeg het stedelijk gebied nog 8% van het oppervlakte in Nederland en in 2003 was dit 13%. In de 20^e eeuw zijn door de opkomst van de industrie diverse bedrijven- en industrieterreinen aangelegd, maar door de opkomst van de kenniseconomie is er minder behoefte aan deze terreinen (Besemer & Puylaert, 2008, p.2). Voormalige industrielocaties worden vaak 'brownfields' genoemd. De definitie van 'brownfields', die aangehouden wordt door de Europese Commissie is: *'Derelict or underused land that have real or perceived contamination problems. They are one of the negative results due to the breakdown of core industries during the periods of industrial changes in Europe.'* (Moore, 2002, p.325). In Nederland zijn er duizenden 'brownfields' met in totaal een geschatte oppervlakte van ongeveer 10.000 hectare. Juist voor een dichtbevolkt land als Nederland biedt een herontwikkeling van deze gebieden veel kansen (Moore, 2002; Besemer & Puylaert, 2008). 'Brownfields' kunnen voormalige fabrieken of warenhuizen zijn, maar ook 'waterfronts'. 'Waterfronts' zijn populaire gebieden voor herontwikkeling, vanwege hun ligging aan het water en de hiermee geassocieerde schoonheid en deze gebieden liggen vaak dichtbij het centrum van de stad. Terwijl de oorspronkelijke functies (deels) verdwijnen ontstaat er dichtbij het centrum ruimte voor postindustriële ontwikkeling en regeneratie (Doucet, 2010). Bovendien biedt de aansluiting van de 'waterfront' met historische gebouwen en wijken grote kansen voor regeneratie (Papatheochari, 2011, p.1). Bij de herontwikkeling van 'brownfields' moet wel rekening gehouden worden met de aanwezige bebouwing en mogelijke (bodem)vervuiling, in tegenstelling tot nieuw te ontwikkelen locaties ('greenfields') (Besemer & Puylaert, 2008).

Figuur 9: Verouderd vastgoed in Merwe-Vierhaven



Bron: Eigen opname, 1 juli 2014

Veelvoorkomende nieuwe functies en kenmerken in 'waterfront' gebieden zijn o.a. woningen, culturele faciliteiten, kantoren, toeristische attracties, bijzondere architectuur, winkelen en festivalplekken. De gebieden rondom stadshavens zijn gewilde vestigingslocaties voor horeca, winkels en creatieve, ambachtelijke en dienstverlenende bedrijven (Van Lier et al., 2010, p.17). De belangrijkste drijfveren van de postindustriële economie zijn toerisme, investeringen en hoge inkomenswoningen. Investerings kunnen aangetrokken worden door het type kantoorruimte of omgeving te creëren die aantrekkelijk is voor een bepaalde markt en door een positief imago te creëren (een veilige plek om in te investeren) (Doucet, 2010, pp.15-17). Een succesvolle economische regeneratie hangt af van twee processen, die beide moeten worden gestimuleerd: vraag en aanbod. De vraagkant bevat het vermogen van de stad om investeringen van buitenaf aan te trekken. Om de stad te promoten kunnen er ook nieuwe economische activiteiten aangetrokken worden, hierbij is het van belang om groeisectoren te stimuleren. Voor de aanbodkant moet de stad zorgen voor een efficiënte infrastructuur, opgeleide arbeiders en faciliteiten, zoals een goed telecommunicatienetwerk, en verbindingen tussen educatieve instellingen en het bedrijfsleven (Noon et al., 2000, pp.61-63).

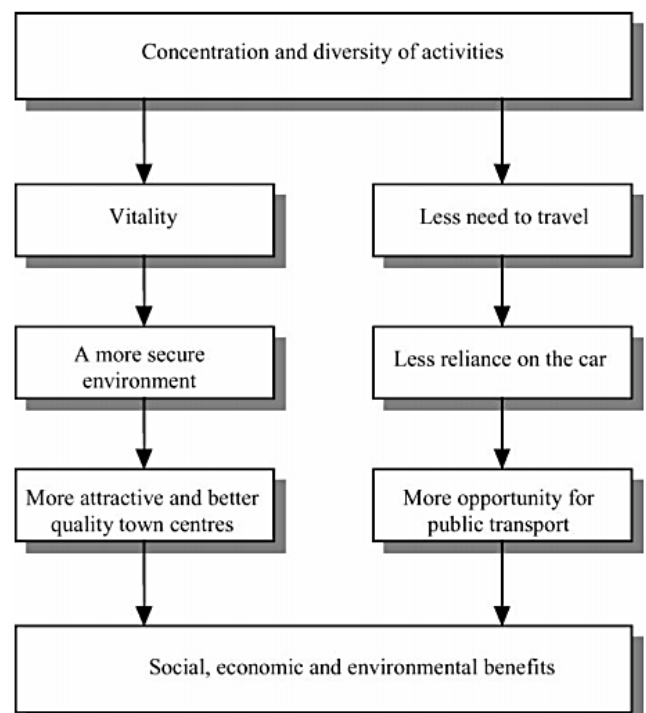
De de-industrialisatie heeft sommige steden achtergelaten met een negatief industrieel imago. Daarnaast is er de noodzaak voor steden om meer actief te zijn in het aantrekken van fondsen. Het creëren van plaatsen, die aantrekkelijk zijn om te wonen, werken en in te investeren werd dus een belangrijk doel. Dergelijke herontwikkelingsprojecten kunnen belangrijk zijn voor verschillende

zaken. Ten eerste kan het het imago van een stad(sdeel) verbeteren om zo meer investeringen en bezoekers aan te trekken. Daarnaast kunnen door initiële investeringen van de overheid private investeringen worden aangetrokken, door het idee van een veilige plek om in te investeren (Doucet, 2010, pp.20-25). Bij de herontwikkeling van een havengebied in Hamburg, het project Hafencity, is er ook aandacht besteed aan het aantrekken van investeringen en bedrijven. Hafencity is succesvol geweest in het aantrekken van een aantal belangrijke economische spelers om zich te vestigen in het gebied, zoals Unilever (Margolis & Bagnall, 2013, pp.81-82). Dit kan andere bedrijven aantrekken, omdat veel bedrijven zich vestigen waar eerdere bedrijven zich al hebben gevestigd (Weterings et al., 2011).

Door de globalisatie is één van de belangrijkste factoren voor de concurrentiepositie van steden in Europa, bij het aantrekken van nieuwe investeringen, de kwaliteit van het stedelijk gebied: *'nowadays the quality of urban space has become a prerequisite for the economic development of cities; and urban design has undertaken an enhanced new role as a means of economic development.'* (Gospodini, 2002). De geschiedenis van een gebied is een belangrijk element voor de vernieuwing en het bepalen van de toekomst van het gebied. Het herkennen van de waarde van de identiteit van een plek is belangrijk voor het imago hiervan (Sepe, 2013). Gospodini (2002) maakt een onderscheid tussen grote, kleine en metropolitaanse steden bij aanbevelingen voor imagovorming. Volgens Gospodini (2002) moeten grote steden (zoals Rotterdam) zich richten op het verbeteren van het stedelijk gebied en op deze manier hun imago te verbeteren. Havengebieden kennen een lange industriële historie, die aan het havenlandschap en aan de individuele gebouwen en infrastructuur nog te herkennen is. Één van de tien principes voor succesvolle 'waterfront' regeneratie, opgesteld door diverse steden tijdens de 'Global Conference on the Urban Future' in 2000, is dat het behoud van de historische identiteit van het gebied karakter geeft (Giovinazzi & Moretti, 2010). Plaatsen overal ter wereld zijn steeds meer op elkaar gaan lijken door massacommunicatie en een internationaal gerichte economie, in de wetenschappelijke literatuur vaak aangeduid met 'placelessness'. Hierdoor is het van belang dat gebieden zich juist kunnen onderscheiden. Vanuit de markt is er steeds meer vraag naar hoogwaardige woon-en werkomgevingen in een historische omkadering. Door historische elementen te behouden kan het herontwikkelingsgebied zich onderscheiden van andere locaties en zo de aantrekkingskracht voor investeringen vergroten (ROI, 2011, pp.86-90). Door de cultuurhistorische waarden van het gebied te behouden, ontstaat er een hogere gebruikerswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde (Van Lier et al., 2010).

Een ander belangrijk principe voor een succesvolle 'waterfront' economische regeneratie is het toepassen van 'mixed-uses' (opgesteld tijdens de 'Global Conference on the Urban Future') (Giovinazzi & Moretti, 2010; Hoppenbrouwer & Louw, 2005). Het belangrijkste voordeel van 'mixed-uses' is het bevorderen van de vitaliteit van een gebied. Het vergroot de aantrekkelijkheid en kwaliteit van een stedelijk gebied, vanwege o.a. de constante aanwezigheid van mensen en de sociale controle die hiermee gepaard gaat. Daarnaast vermindert de behoefte aan reizen en

Figuur 10 : voordelen van 'mixed-use' ontwikkelingen



het autogebruik, omdat alles al in de buurt zit (Hoppenbrouwer & Louw, 2005, pp.968-969). Er wordt in Nederland van 'mixed-uses' gesproken als er combinatie plaatsvindt van 2 of meer van de functies: wonen, werken, recreatie en transport (Hoppenbrouwer & Louw, 2005, pp.970-971). Vanuit de economie bekeken staat 'mixed-uses' voor synergie en agglomeratie-effecten tussen verschillende maar complementaire economische activiteiten. 'Mixed uses' zorgt voor meer verschillende soorten combinaties en interacties tussen complementaire economische activiteiten (Nijkamp et al., 2003).

In 1961 werd door Jacobs in 'The Death and Life of Great American Cities' beargumenteerd dat een mix van verschillende functies succesvolle en vitale wijken creëert. 'Urbanization economies' zijn volgens haar het belangrijkste voor economische groei en innovatie: voordelen die bedrijven kunnen behalen wanneer ze in nabijheid van gerelateerde bedrijven gevestigd zijn. Dit staat tegenover lokalisatie/ Marshall's voordelen, geïntroduceerd door Alfred Marshall, waarbij het gaat om voordelen die bedrijven kunnen behalen wanneer ze in de nabijheid van gelijksoortige bedrijven gevestigd zijn (Atzema et al., 2002, p.145). Marshall's voordelen ontstaan als bedrijven van dezelfde industrie in nabijheid van elkaar gevestigd zijn en zo kunnen profiteren van de aanwezigheid van toeleveranciers en een werknemerspool, uitwisseling van kennis en lagere transportkosten van in- en output factoren (Marrocu et al., 2013).

Jacobs (1969) beargumenteerde dat gediversifieerde stedelijke gebieden belangrijk zijn voor het ontstaan van nieuwe ideeën en innovatie door combinaties van industrieën, terwijl volgens Marshall specialisatie juist leidt tot economische groei en innovatie (lokalisatievoordelen). Voorwaarde voor het ontstaan van nieuwe combinaties en ideeën in gediversifieerde gebieden is dat de aanwezige industrieën wel technologisch gerelateerd zijn aan elkaar, zodat ze elkaars kennis kunnen begrijpen en toepassen (voldoende cognitieve nabijheid). Zodra industrieën gelijk zijn aan elkaar kunnen ze elkaar wel sneller begrijpen, maar kunnen ze elkaar ook weinig tot geen nieuwe dingen leren (Neffke & Boschma, 2002). Frenken et al. (2007) beargumenteren dat gebieden met een grote variëteit aan gerelateerde industrieën meer kansen bieden voor het leren van elkaar en kennis 'spillovers'. Neffke & Boschma (2002, p.243) hebben een indicator ontwikkeld om te meten of industrieën gerelateerd zijn aan elkaar: *'Industry relatedness here is derived from the co-occurrence of products that belong to different industries in the portfolios of manufacturing plants.'* Zodra producten van verschillende industrieën in dezelfde fabriek worden geproduceerd kan er vanuit worden gegaan dat de industrieën gerelateerd zijn. Dit wijst op het gebruik van dezelfde machines of het gebruik van werknemers met dezelfde vaardigheden (Neffke & Boschma, 2002). Het genereren van 'spin-offs' kan ook van belang zijn om innovatie en economische groei in een gebied te stimuleren. 'Spin-offs' vestigen zich vaak in de nabijheid van de voormalige werkgever en nemen een deel van de kennis hiervan mee en verspreiden het op deze manier (Boschma et al., 2002, pp.102-103).

Het effect van specialisatie of diversificatie agglomeratievoordelen op de economie en innovatie is in meerdere studies en op meerdere manieren onderzocht. Probleem blijft dat de resultaten sterk beïnvloed worden door het ruimtelijke niveau (regio's, metropool), industrie level (2 of 3 digit) of de schaal waarop wordt geanalyseerd. Daarnaast is ook de keuze voor indicatoren voor de prestatie van de economie, zoals werkgelegenheid of lonen, van belang voor de uitkomsten (Marrocu et al., 2013, p.412; Beaudry & Schiffauerova, 2009). Diverse studies hebben bewijs gevonden voor positieve effecten op groei en innovatie voor beide agglomeratievoordelen. Specialisatie leidt namelijk tot industrie specifieke leerprocessen, waardoor bedrijven beter worden in de activiteit die ze verrichten. Bovendien gaat specialisatie in veel gevallen gepaard met procesinnovaties waardoor de arbeidsproductiviteit toeneemt (Beaudry & Schiffauerova, 2009). Voor de lokalisatievoordelen zijn er echter ook negatieve effecten gevonden, want specialisatie zorgt voor minder flexibiliteit van de regio om zich aan te passen en dit kan leiden tot een lock-in. Gebieden met veel diversiteit kunnen

zich makkelijker aanpassen aan veranderingen (Beaudry & Schiffauerova, 2009, pp.320-321). Door het richten op meerdere sectoren wordt een gebied niet afhankelijk van één sector. Het richten op diversiteit wordt ook toegepast in het ‘waterfront’ regeneratieproject ‘Hafencity’ in Hamburg. Hier ligt de aandacht onder andere op de sectoren media, retail, toerisme en cultuur (de creatieve sector) (Margolis & Bagnall, 2013, pp.87-88).

2.3.1 Het vestigingsgedrag van bedrijven

Bij de economische regeneratie van een gebied is het vaak van belang om nieuwe bedrijven en/of sectoren aan te trekken. Het vestigingsgedrag van bedrijven wordt al decennia lang bestudeerd aan de hand van verschillende theorieën. Klassieke locatie theorieën gaan uit van een volledig geïnformeerde ondernemer (de ‘economic man’) en de wereld als een ‘isotrope’ ruimte, waarbij er geen variatie voorkomt in landschappen (bergen, infrastructuur). Hierbij is een minimale kostenbenadering van belang: hoe kan een bedrijf tegen zo laag mogelijke kosten zoveel mogelijk produceren. Neoklassieke theorieën gaan ook uit van de ‘economic man’, richten zich niet zo zeer op kostenminimalisatie, maar meer op winstmaximalisatie en hebben meer aandacht voor de markt. De behaviorale locatie theorie hierin tegen richt zich op persoonlijke omstandigheden en motieven bij de locatiekeuze van een bedrijf, waarbij ook niet-rationele elementen een rol kunnen spelen (Atzema et al, 2002, pp. 51-84). Volgens recente locatie theorieën beschikken bedrijven niet over volledige kennis bij de keuze van een locatie en is er dus sprake van begrensde rationaliteit. De locatiekeuze van bedrijven hoeft dus niet altijd optimaal te zijn (Boschma et al., 2002, pp.87-89). De kijk op locatiefactoren en de bijbehorende theorieën door de tijd heen zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3: Locatiefactoren en –theorieën door de tijd heen

Tijd	Locatiefactoren	Factoren	Theorieën
100 jaar geleden	- Transportkosten - Arbeidskosten	Van: economisch en technisch	Neo-klassieke vestigingsplaats theorieën
In de jaren 1950	- Agglomeratie factoren	↓	↓
Anno 2000	- Kennis en techniek - Woon-en leefklimaat - Milieu-overwegingen - Overheidsregulering - Imago en representativiteit		

Bron: Pellenbarg, 2006

Bij het zoeken van een nieuwe locatie moeten de bedrijfsexterne factoren, factoren die het bedrijf zelf niet in de hand heeft, zoals de kwaliteit van de infrastructuur, zo goed mogelijk overeenkomen met de eisen die het bedrijf op dat moment stelt. Bepaalde locatiefactoren zijn op nationaal niveau aanwezig, zoals een gunstig belastingklimaat, terwijl andere factoren op een lokale schaal van belang zijn (Atzema et al., 2002, pp.40-42). In deze studie worden de nationale factoren buiten beschouwing gelaten, omdat dit onderzoek zich richt op een bepaald gebied in een stad in Nederland. Onder locatiefactoren kan een onderscheid gemaakt worden tussen zachte en harde locatiefactoren, ofwel kwalitatieve en kwantitatieve locatiefactoren. Harde locatiefactoren zijn fysiek zichtbaar, meetbaar en duidelijk in geld uit te drukken. Bij zachte locatiefactoren speelt gevoel en uitstraling een rol, ze zijn kwalitatief van aard en zijn minder goed in geld uit te drukken. Het belang van zachte

locatiefactoren lijkt toe te nemen, omdat deze factoren een gebied kunnen onderscheiden van andere gebieden (Rainisto, 2003; Hospers & Van Lochem, 2003).

Harde locatiefactoren die vaak een rol spelen bij het vestigingsgedrag van bedrijven zijn bereikbaarheid over de weg, met het openbaar vervoer en internationale bereikbaarheid. Daarnaast is ook de aanwezigheid van arbeidskrachten belangrijk voor de locatiekeuze van een bedrijf. Door de opkomst van de kenniseconomie is er steeds meer behoefte van bedrijven aan adequaat hoogopgeleid personeel. De aanwezigheid van andere bedrijven is belangrijk voor kennisuitwisseling en innovatie. Ruimtelijke nabijheid van de bedrijven is dan ook van belang voor een innovatief milieu: het vergemakkelijkt 'face-to-face' contacten en vergroot zo het sociale vertrouwen. Zo ontstaan er naast zakelijke netwerken ook eerder informele netwerken, met mogelijk de uitwisseling van kennis als gevolg. 'Tacit' kennis is van belang voor innovatie en kan niet worden gecodificeerd dus ruimtelijke nabijheid is een vereiste voor uitwisseling hiervan (Boschma et al., 2002, pp.98-99). De zachte locatiefactoren draaien vooral om het imago en kwaliteit van de omgeving. Uit de studie van Hoppenbrouwer & Louw (2005) blijkt dat de motieven van bedrijven, om zich te vestigen in het 'Oostenlijk Havengebied' in Amsterdam, vooral waren vanwege de zachte locatiefactoren: het imago en de aanwezige esthetische kwaliteiten. Hiernaast kan bijvoorbeeld ook de binding met de regio van de ondernemer een rol spelen met de keuze van een locatie. Er is steeds meer vraag naar hoogwaardige woon- en werkomgevingen. Door historische elementen te behouden kan een gebied zich onderscheiden van andere locaties en zo de aantrekkingskracht op bedrijven vergroten (ROI, 2011, pp.86-90). Aan de hand van diverse studies kunnen er belangrijke categorieën van locatiefactoren worden opgesteld. De locatiefactoren zijn uitgesplitst naar harde en zachte locatiefactoren (figuur 4).

Tabel 4: Belangrijkste locatiefactoren uit de literatuur

HARDE LOCATIEFACTOREN	ZACHTE LOCATIEFACTOREN
Bereikbaarheid (ov, over de weg, luchthaven)	Representativiteit (kwaliteit gebouw en omgeving)
Beschikbaarheid geschikt personeel (opgeleid)	Uitstraling gebied/ identiteit/ imago (erfgoed en cultuur)
Huur- of grondprijs	Quality of life (mix van functies, voorzieningen)
Uitbreidingsmogelijkheden	Binding met de regio
Nabijheid gerelateerde bedrijven (potentiele samenwerkingspartners)	
Relatie tot markt (klanten/toeleveranciers)	

Bron: Atzema et al., 2002; Pellenbarg, 2006; Gospodini, 2002; Hoppenbrouwer & Louw, 2005; ROI, 2011 ; Pen, 2002

Er moet rekening gehouden worden met het feit dat bedrijven uit verschillende sectoren verschillende eisen en voorkeuren hebben en dus verschillende waardes toekennen aan locatiefactoren. Dit verschil ontstaat door de bedrijfsinterne factoren, want de primaire activiteit van een bedrijf is bepalend voor het belang van zachte locatiefactoren (Atzema et al., 2002). Een bedrijf dat veel klanten ontvangt zal meer waarde hechten aan de representativiteit van het gebouw en de omgeving, dan een bedrijf dat geen klanten ontvangt.

2.4 Conclusie

In het voorgaande zijn verschillende theorieën en inzichten besproken, waaruit diverse conclusies getrokken kunnen worden. Aan de hand van dit hoofdstuk kan er een antwoord geformuleerd worden op de eerste twee deelvragen:

1. *Wat zijn algemene trends in de ontwikkeling van Europese havens in de afgelopen decennia?*
2. *Welke theorieën en condities zijn relevant bij de (economische) herontwikkeling van verouderde industrie- of havengebieden?*

Er hebben de afgelopen decennia verschillende veranderingen plaatsgevonden, die van grote invloed zijn op (haven)steden in Europa en de rest van de wereld. Er is gebleken dat de stedelijke economie zich meer is gaan richten op kennis en consumptie in plaats van op productie. Daarnaast heeft de globalisatie ook een grote rol gespeeld in de ruimtelijke ontwikkeling van steden (Kloosterman, 2002; van der Knaap, 2002). Technologische veranderingen omtrent haventransport hebben geleid tot veranderende eisen aan havens. De behoefte aan meer ruimte en diepere wateren hebben ervoor gezorgd dat havens zich meer zijn gaan verplaatsen uit de stad richting de zee. De nauwe band tussen havens en steden verminderde dan ook de afgelopen decennia. Vanwege deze veranderingen zijn er in steden verouderde haven- en/of industriegebieden ontstaan, die niet of suboptimaal gebruikt worden (Hoyle, 2000). De condities voor herontwikkeling bestaan dan ook uit de-industrialisatie en ontwikkelingen in de technologie, de focus van de stad op postindustriële economische activiteiten en fysiek verouderde gebieden (Wang, 2008; Sieber, 1991). Door bovengenoemde veranderingen hebben havensteden te maken gekregen met problemen als het verlies van banen en inkomen, verouderde havengebieden en onzekerheid van identiteit (Warsewa, 2006). Economische regeneratie is een belangrijk onderdeel van de revitalisatie van oude havengebieden. Voor economisch regeneratie van dergelijke gebieden moet er gekeken worden op welke sectoren en bedrijven er wordt ingezet. Er is een aantal sectoren, zoals toerisme en culturele activiteiten, die in veel transformatiegebieden voorkomen. De harde en zachte locatiefactoren spelen een grote rol bij het vestigingsgedrag van bedrijven en dus bij het aantrekken hiervan. Daarnaast kan diversiteit en gerelateerdheid van sectoren zorgen voor meer kennisuitwisseling, innovatie en economische groei. Belangrijk is dus om te kijken op welke economische sectoren er het best ingezet kan worden in een gebied. Volgens de literatuur is het van belang om niet eerdere projecten te kopiëren, maar rekening te houden met lokale omstandigheden. Het unieke karakter van havengebieden moet gewaarborgd en uitgebuit worden om aantrekkelijker te worden voor bedrijven en mensen. Naast diversiteit van bedrijven is ook 'mixed-use development' in de zin van verschillende functies als wonen en werken van belang. Dit zou zorgen voor meer leefbaarheid en een aantrekkelijker omgeving (Boschma et al., 2002; Gospodini, 2002; Nijkamp et al., 2003).

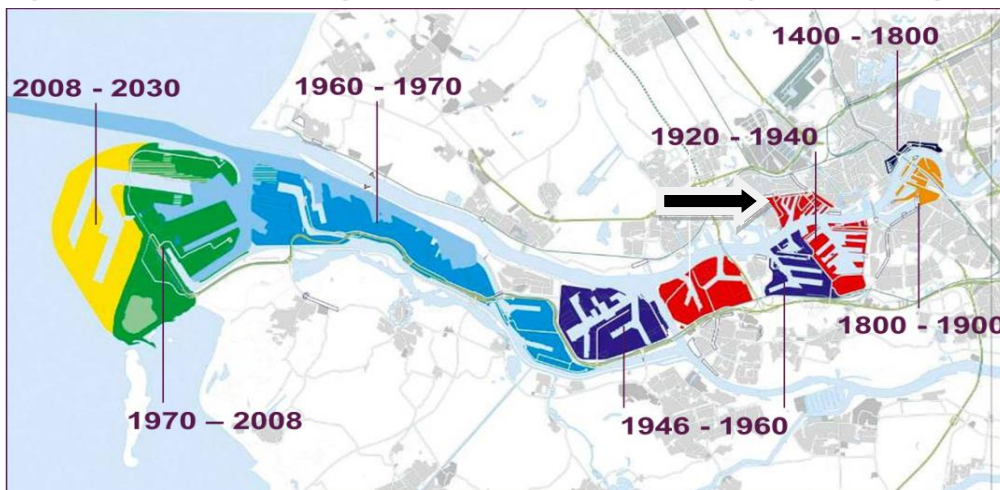
Hoofdstuk 3: Beschrijving van het Merwe-Vierhavengebied

In dit hoofdstuk wordt het onderzoeksgebied Merwe- Vierhaven (M4H) besproken. Ten eerste wordt kort de geschiedenis van de haven van Rotterdam en het gebied beschreven. Hierna komen enkele kerncijfers ter sprake, waarna de ontwikkelingsplannen en ambities van de gemeente Rotterdam voor het gebied uiteen worden gezet. De door de gemeente Rotterdam gewenste economische sectoren voor het gebied worden uitgebreid besproken. Tot slot vindt er een analyse plaats van het gebied aan de hand van een SWOT analyse.

3.1 De ontwikkeling van de haven van Rotterdam

De stad Rotterdam is gelegen aan de rivier de 'Nieuwe Maas' in de provincie Zuid-Holland. Met een populatie van meer dan een half miljoen inwoners is Rotterdam de tweede grootste stad van Nederland. De nederzetting Rotterdam kent zijn oorsprong omstreeks het jaar 1270, toen er een dam werd aangelegd in de benedenloop van de rivier de Rotte. Rond 800 was het gebied al bewoond er vonden er regelmatig overstromingen plaats. De aanleg van de dam moest het gebied hiertegen beschermen. In 1340 kreeg Rotterdam het stadsrecht en door de aanleg van het scheepvaartkanaal de 'Rotterdamse Schie' ontstond er een verbinding met het achterland. Rond het jaar 1400 behoorde Rotterdam tot de kleinere steden van Holland en Zeeland en functioneerde het als doorvoer- en overslaghaven. De eeuwen hierna maakte de stad een sterke groei door en trok veel arbeiders aan (gemeente Rotterdam, 2014). Tijdens de Industriële Revolutie in de 19^e eeuw veranderde de haven van Rotterdam sterk. Er kwamen stoomschepen en machines, zoals stoomkranen die veel handwerk overnamen. De haven groeide en er werden nieuwe havenbekkens aangelegd. Het succes van de Rotterdamse haven kwam mede door de opkomst van het Duitse Ruhrgebied, waar Rotterdam de aanvoerhaven van was. Daarnaast opende de 'Nieuwe Waterweg' in 1872, waardoor schepen niet meer via een omweg naar Rotterdam hoefden te varen (Port of Rotterdam, 2014a). De stad kent zijn oorsprong aan de noordkant van de rivier. In de 19^e eeuw is het gebied aan de overkant van de rivier ontwikkeld voor havenactiviteiten. Een gebeurtenis die veel invloed heeft gehad op het huidige uiterlijk van de stad is het bombardement in 1940. Hierbij werd onder andere 40% van de havens vernietigd, waardoor de stad zich moest herbouwen. Door de 20^{ste} eeuw heen ontstond er door containervervoer behoefte aan grotere havens en breidde de havens zich westwaarts uit naar de Noordzee (Port of Rotterdam, 2014; Doucet, 2010, pp.27-38). Opeenvolgend vond de realisatie, vanaf ongeveer het begin van de 20^e eeuw, van de volgende havens plaats: Rijn-Maashaven, Waalhaven, Botlek, Maasvlakte en Maasvlakte 2. In 2008 is er begonnen met de aanleg van Maasvlakte 2 om de Rotterdamse haven uit te breiden (figuur 11).

Figuur 11: De ontwikkeling van de haven van Rotterdam (met het M4H gebied aangewezen)



Bron: Stadshavens Rotterdam, 2014d

De haven bij de Maasvlakte 2 wordt 20 meter diep en biedt duizend hectare ruimte aan bedrijfsterreinen (Maasvlakte 2, 2014). De haven van Rotterdam is namelijk de toegangspoort tot de Europese markt met 350 miljoen consumenten en dan ook één van de belangrijkste havens van Europa en de wereld. Rotterdam kan worden getypeerd als een verzameling van gespecialiseerde havens met geclusterde bedrijven gespecialiseerd op verschillende goederenstromen, zoals olie, containers en droge bulk (Port of Rotterdam, 2014b). Sinds 2004 is het Havenbedrijf van Rotterdam verzelfstandigd, hoewel alle aandelen wel in handen zijn van de gemeente en het Rijk. Het Havenbedrijf kan nu zelf bepalen wat ze met hun grond doen en aan wie ze dit verkopen. Consequentie hiervan is dat er bijvoorbeeld minder wordt gekeken naar hoeveel werkgelegenheid een nieuw bedrijf biedt. Het Havenbedrijf is verantwoordelijk voor de infrastructuur in de haven en bijvoorbeeld het zorgen dat de haven op diepte blijft. De opbrengsten worden gegenereerd uit zeehavengeld, bestaand uit elk schip dat de haven in en uit gaat, en landopbrengst (interview Robert Boonk, 27 februari 2014). De stad staat inmiddels ook voor een vernieuwingsopgave om zich aan te passen aan de huidige tijd. Rotterdam is een stad die negatieve effecten heeft ondervonden van de de-industrialisatie. De klassieke haven economie in Rotterdam verbreedt zich steeds meer tot de huidige diensten- en kenniseconomie. Daarnaast moet de stad duurzamer omgaan met energie en wil de stad meer middel- en hoog-inkomenshuishoudens aantrekken door een woonomgeving te realiseren, die aantrekkelijk is voor deze groepen. Om hier beter mee om te gaan en op in te spelen heeft de stad diverse strategieën opgesteld, waaronder een herontwikkeling van de stadshavens en het Merwe- Vierhavengebied (Stadshavens, 2011; Doucet, 2010, pp.25-27) (figuur 12).

Figuur 12: Ligging Merwe- Vierhaven binnen Stadshavens



Bron: Stadshavens Rotterdam, 2011

3.2 Kerncijfers voor het Merwe- Vierhavengebied

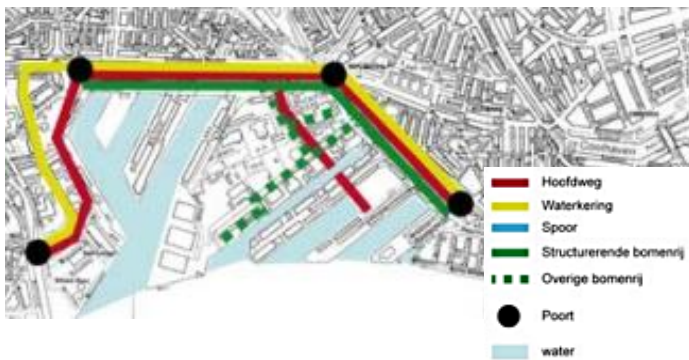
De Merwehaven en Vierhavens zijn beide aangelegd als stukgoedhavens met insteekhavens met veel kadelengtes. Het Vierhavengebied is aangelegd tussen 1912 en 1916 en de realisatie van de Merwehaven vond plaats in de jaren 1932-1933. Door de aanleg van het 'Suezkanaal' en het 'Panamakanaal' konden diepere zeeschepen makkelijker Europa bereiken. Dit vereiste een aanleg van diepere havens (destijds maximaal 8,5 meter diep) dus werden de Merwe- en Vierhavens 10 meter diep gegraven. Rond het jaar 1980 werd er begonnen met plannen voor de omvorming van het gebied tot 'Fruitport'. Het gebied wordt begrensd door een waterkering met een weg erop (figuur 13). Het gebied beslaat ongeveer 200 hectare, waarvan ongeveer de helft water en de helft land. Om de havens heen ontstonden arbeiderswijken voor de arbeiders van de havens. Vanwege de

automatisering in de fruithandel verdwenen er veel arbeidsplaatsen en verdween de binding van de omliggende wijken met het havengebied (gemeente Rotterdam, 2010). De stad rukt steeds verder op en delen van de grond van de haven wordt weer overgedragen aan de stad. Hieronder bevindt zich ook het Merwe-Vierhavengebied:

'De stad heeft, of althans in de oude samenwerkingsovereenkomsten stond dat wanneer wij gronden in de Waal-Eemhaven wilden uitgeven voor langer dan 25 jaar, dat we dan weer langs de gemeente moesten om toestemming te vragen. Nou hebben we gezegd daar willen we vanaf, we willen zeg maar zelfstandig bevoegd zijn om in dat gebied contracten uit te geven en in ruil daarvoor geven wij het Merwe- Vierhavengebied op.' (interview Robert Boonk, 27 februari 2014).

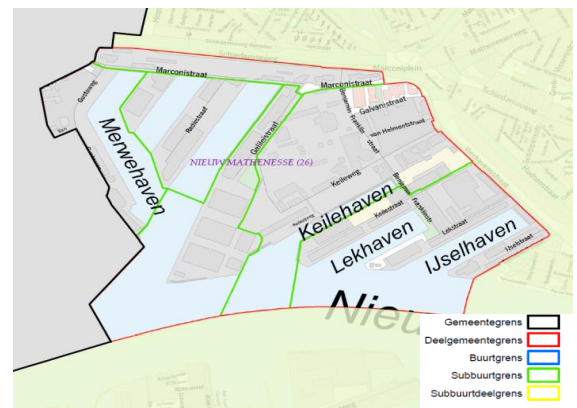
Het Havenbedrijf werkt samen met de gemeente om het gebied te transformeren van een havengebied naar een stedelijk gebied. Het Merwe- Vierhavengebied staat ingedeeld onder de deelgemeente Nieuw-Mathenesse (figuur 14). Het gebied wordt nu vooral gekenmerkt door de fruit- en sappencluster en dit zijn met name de overgebleven havenfuncties van het gebied. Er bevindt zich hier de Rotterdamse Fruitport, één van de grootste cluster van 'perishables' (bederfelijke waren) in de wereld. Dit bestaat voornamelijk uit de bedrijven HIWA, Continental Juice, Rotterdam Fruit Wharf en Opticool, deze worden op termijn verplaatst uit het gebied. De contracten van deze bedrijven worden dan ook niet verlengd, maar het is in het belang van het havenbedrijf dat deze bedrijven een nieuwe plek krijgen en behouden blijven voor de haven. Hiernaast koelen deze bedrijven nog op basis van Frayon en dit wordt verboden vanaf 2015. Er moet dus door de bedrijven miljoenen geïnvesteerd worden in nieuwe koelinstallaties en dit gaan ze niet op een plek doen waar ze geen zekerheid hebben en het contract niet verlengd wordt (interview Robert Boonk, 27 februari 2014). Er zijn diverse loodsen en koelpakhuizen op de kades en in het gebied (Stadshavens Rotterdam, 2009).

Figuur 13: Ruimtelijke kenmerken



Bron: Gemeente Rotterdam, 2010

Figuur 14: Gemeentelijke indeling



Bron: Stadsbeheer Rotterdam, 2013

Hiernaast zijn er nog een aantal bedrijven op het gebied van energie en milieu gevestigd, de Eon-centrale en het milieupark. De Eon-centrale en daarmee samenhangende opslagterreinen nemen een groot deel van de ruimte tussen de Merwehavens en Vierhavens in beslag. De bebouwing in het gebied bestaat voor het merendeel uit een menging van grote, kleine, nieuwe en oude opslagloodsen en twee- en drielaags kantoorgebouwen. In het gebied zijn er een aantal opvallende gebouwen: de Europointtorens, de blauwe gashouder van Ferro, de Eon centrale en het Hakagebouw. De meeste grond is in het bezit van het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam (gemeente Rotterdam, 2010). De bovengenoemde gebouwen horen bij de monumenten- en beeldbepalende objecten in het gebied (figuur 15). In het gebied zijn een aantal Rijksmonumenten aanwezig, zoals de

Citrusveiling en de Katoenveem. De beeldbepalende objecten kunnen gebruikt worden om de unieke identiteit van het gebied te versterken en een link met het verleden te behouden.

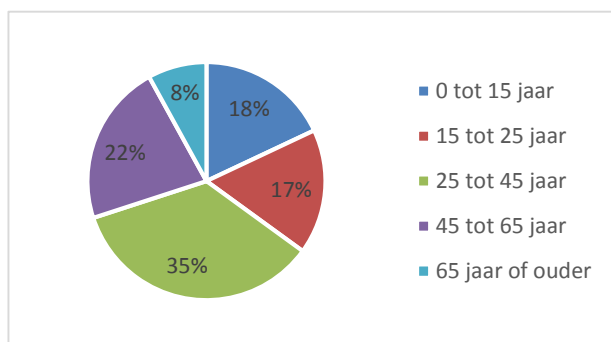
Figuur 15: Monumenten- en beeldbepalende objecten in het Merwe- Vierhavengebied



Bron: Stadshavens Rotterdam, 2014c

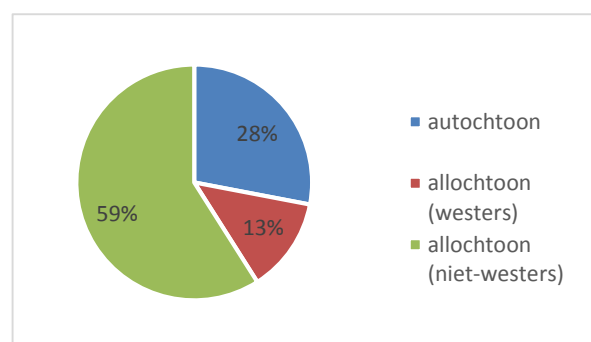
Het gebied grenst aan woonwijken van de deelgemeente Delfshaven en de stad Schiedam. Delfshaven telt ongeveer 74.000 duizend inwoners. In het Merwe- Vierhavengebied zelf wonen slechts 15 personen. In de omringende deelgemeente Delfshaven wonen vooral mensen in de leeftijdsgroep van 25 tot 45 jaar (35%) en de kleinste leeftijdsgroep is van 65 jaar en ouder (figuur 16). Er is een kleine meerderheid van mannen in Delfshaven (51%). Het merendeel van de inwoners is allochtoon, 59% van de inwoners is allochtoon niet-westers en 13% allochtoon westers (figuur 17).

Figuur 16: Leeftijdsgroepen Delfshaven in %



Bron: CBS, 2013

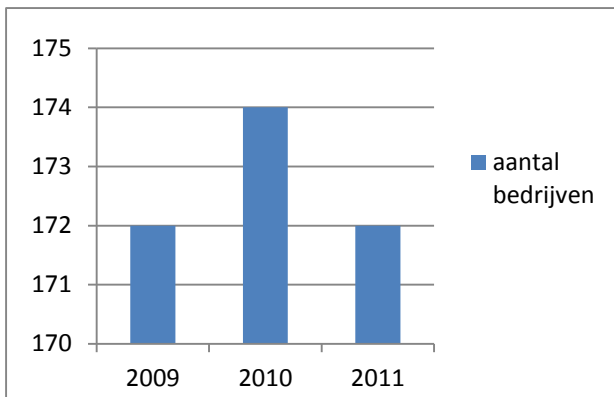
Figuur 17: Herkomst inwoners Delfshaven in %



Bron: CBS, 2013

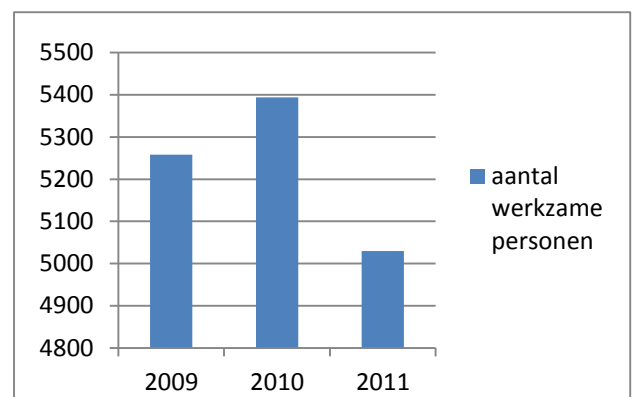
Het merendeel van de huishoudens zijn eenpersoonshuishoudens (52%), 29% van de huishoudens heeft kinderen en de gemiddelde huishoudensgrootte is 2 personen. Het gemiddeld besteedbaar huishoudensinkomen van Delfshaven is 25.500 euro, dit ligt lager dan het gemiddeld besteedbaar huishoudensinkomen van Rotterdam, met 29.300 duizend euro. In 2011 waren er 172 bedrijven gevestigd in het Merwe- Vierhavengebied en 5030 personen werkzaam. Ten opzichte van voorgaande jaren zijn deze cijfers gedaald (figuur 18 en 19).

Figuur 18: Aantal werknemers in Nieuw-Mathenesse



Bron: Buurtmonitor, 2009

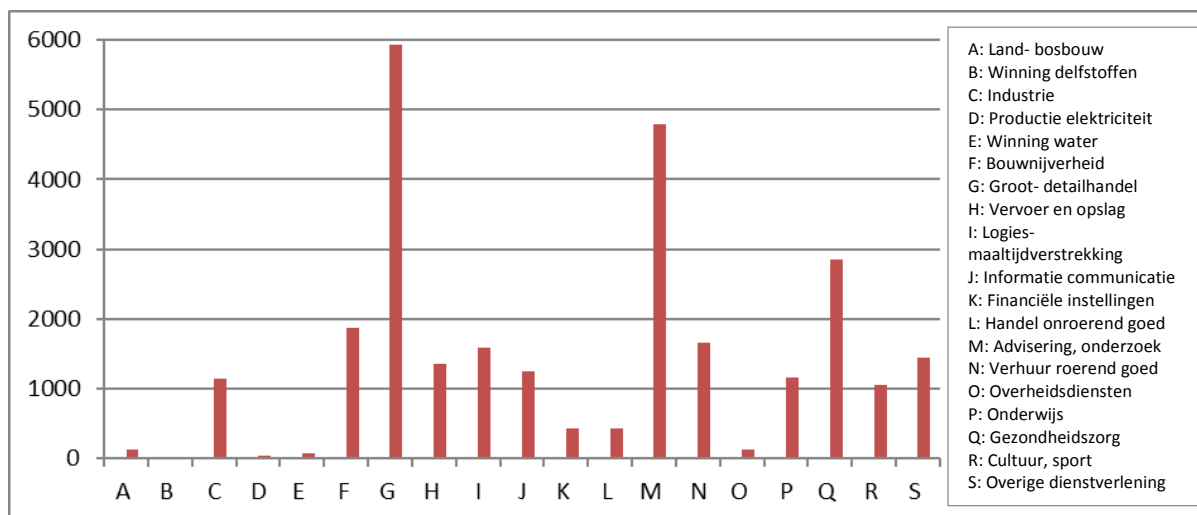
Figuur 19: Aantal bedrijven in Nieuw-Mathenesse



Bron: Buurtmonitor, 2009

De bedrijven in Rotterdam kunnen ook ingedeeld worden naar hun economische activiteiten. In figuur 20 staan het aantal bedrijven naar economische activiteit weergegeven doormiddel van de standaard bedrijfsindeling (SBI), ontworpen classificatie van economische activiteiten door het Centraal Bureau voor de Statistiek (bijlage 1: de betekenis van de categorieën en de aantallen in de gebieden weergegeven). Het merendeel van de bedrijven (5296) in Rotterdam behoort tot de categorie G (Groot- en detailhandel; reparatie van auto's). Hiernaast bevinden veel bedrijven zich in de categorieën M (Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening) en Q (Gezondheids- en welzijnszorg) (figuur 20).

Figuur 20: Bedrijven in Rotterdam ingedeeld naar categorieën van de SBI

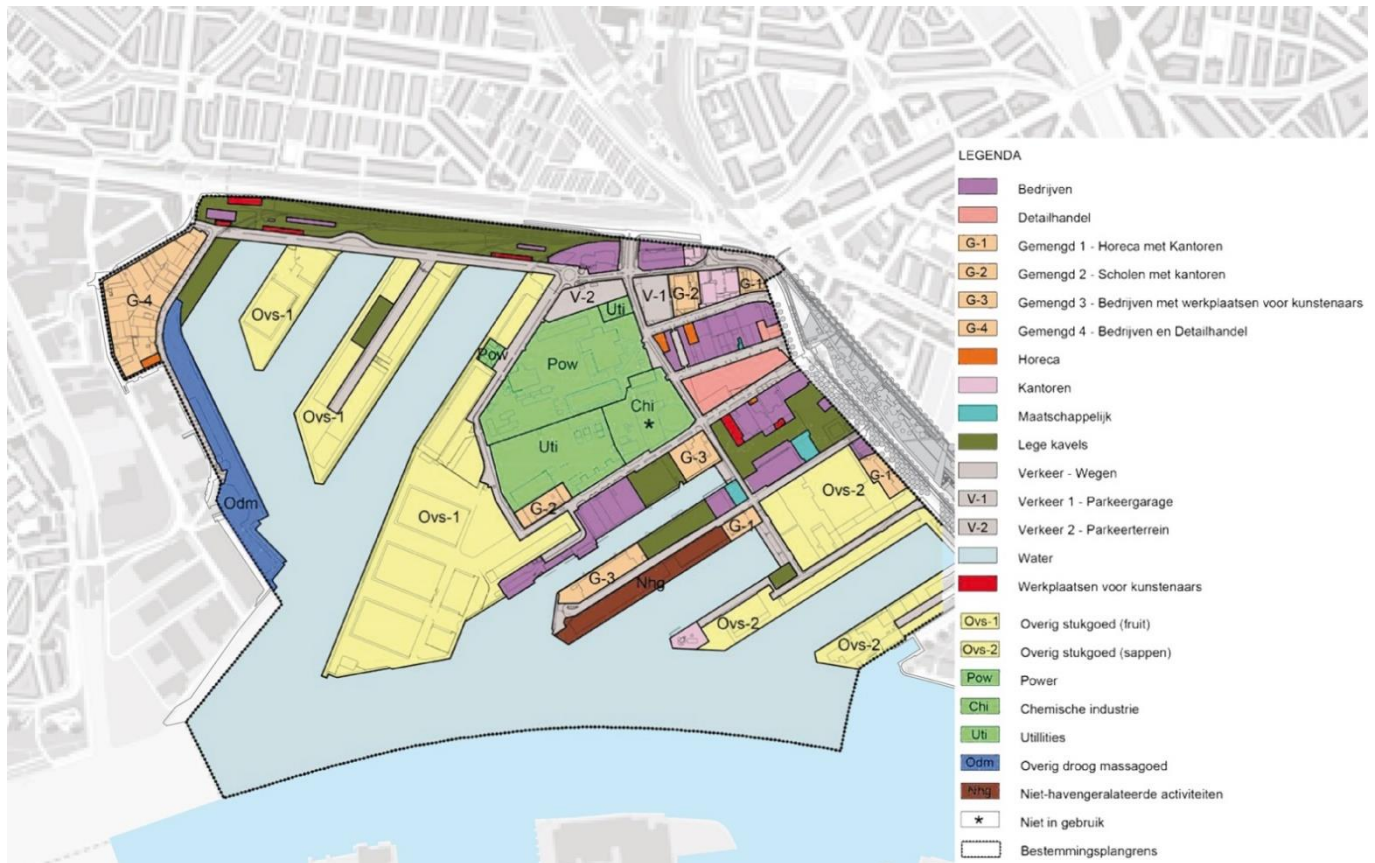


Bron: Buurtmonitor, 2009

De indeling van de activiteiten van de bedrijven in Delfshaven komt redelijk overeen met de indeling van Rotterdam in totaal. Net als in Rotterdam zijn er in de categorieën G, M en Q de meeste bedrijven. Het merendeel van de bedrijven (596) in Delfshaven behoort tot de categorie M (bijlage 1).

In figuur 21 is het huidige gebruik van het gebied weergegeven. Het licht gele gedeelte wordt in gebruik genomen door het fruit- en sappencluster. Duidelijk zichtbaar is de grote hoeveelheid ruimte die de Eon-centrale midden in het gebied inneemt. Aan de randen van het gebied bevinden zich meer bedrijven, detailhandel en kantoren. Aan de bovenkant bij de Marconistrip is nog een groot deel met lege kavels, hier zullen eerst vooral tijdelijke functies worden gerealiseerd.

Figuur 21: Huidig gebruik Merwe-Vierhavengebied



Bron : Stadshavens Rotterdam, 2014e

3.3 Ontwikkelingsplannen en ambities voor het Merwe- Vierhavengebied

Stadshavens Rotterdam heeft de ambitie om uit te groeien tot attractieve woon- en werkgebieden op een duurzame wijze met de focus op kennisintensieve activiteiten. Hiermee wordt 1600 hectare land en water getransformeerd en ontstaan er nieuwe verbindingen tussen de stad en de haven. Stadshavens Rotterdam is een samenwerking tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam. De stadshavens bestaan uit de vier deelgebieden: Merwe- Vierhaven, Rijn-Maashaven, Waal-Eemhaven en RDM-Heijplaat. De twee hoofdambities voor de stadshavens zijn (Stadshavens Rotterdam, 2011, p.9):

- *'Een sterkere economie door bij te dragen aan verbreding en verduurzaming van de mainport.*
- *Een attractieve stad door in te zetten op binnenstedelijke ontwikkeling van de rivieroever.'*

De ambitie voor het Merwe- Vierhavengebied is het creëren van een multifunctionele stadslocatie met innovatie bedrijven en woningen. Op termijn verhuist het sappen- en fruitcluster in het gebied naar de Eemhaven en de Waalhaven-west, als daar de diepzee activiteiten zijn vertrokken. Hierdoor

ontstaat er ruimte voor nieuwe functies in het gebied. Op 29 september 2011 is voor dit gebied de Structuurvisie vastgesteld. Er zijn ontwikkelingen geformuleerd voor de korte, middellange en lange termijn (Stadshavens Rotterdam, 2009). De ambitie voor de economische regeneratie is als volgt: *'In Merwe-Vierhavens zal het zwaartepunt komen te liggen op de transformatie van Stadshavens naar een (internationale) vestigingsplaats voor innovaties op het gebied van clean tech, medical en food'*. (Stadshavens Rotterdam, 2014b). In de volgende paragraaf worden deze drie economische sectoren besproken. Op de lange termijn is er de ambitie om een groot aantal drijvende woningen te realiseren. Dit bijzondere woonmilieu kan hoogopgeleiden verleiden in de stad te blijven en nieuwe groepen aantrekken (Stadshavens Rotterdam, 2009). Tot het jaar 2040 wordt er getracht 5500 woningen te realiseren (tabel 5).

Tabel 5: Te realiseren aantal woningen en commercieel vastgoed in het gebied

	Tot 2015	2015-2040	Totaal
<i>Commercieel vastgoed (m2)</i>	164.500	187.500	352.500
<i>Aantal woningen</i>	100	5400	5500

Bron: Stadshavens Rotterdam, 2009

Het tempo en aard van de ontwikkelingen hangt af van de termijn, waarop de havenbedrijven verhuizen naar een andere locatie. Er heeft al een aantal ontwikkelingen in het gebied plaatsgevonden. Zo is er een nieuw winkelcentrum aangelegd langs de Vierhavensstraat met daarop het Dakpark, waar een park, speeltuin en een café aanwezig zijn. Voordat er veel woningbouw wordt gerealiseerd worden er ook tijdelijke functies toegepast om de tussentijd te overbruggen. De ontwikkelingen concentreren zich nu vooral eerst op de randen van het gebied (Stadshavens Rotterdam, 2014c).

3.4 Gewenste economische sectoren voor het Merwe- Vierhavengebied

Om economische groei te realiseren in een gebied is het van belang dat er een gunstige productiestructuur aanwezig is. Hiermee wordt bedoeld dat de aanwezige bedrijfsklasse behoort tot een groeiende in plaats van een stagnerende bedrijfsklasse (Atzema et al., 2002, p.42). Voor de transformatie van het gebied verandert de focus op havenactiviteiten naar stedelijk economische activiteiten. Er zijn drie sectoren door de gemeente aangewezen voor het gebied: Clean tech, Medical en Food. De gemeente verstaat onder de drie sectoren bepaalde SBI codes. Bedrijven uit deze SBI codes behoren dus tot de sectoren. In bijlage 2 zijn deze SBI codes per sector weergegeven. De sectoren worden hieronder elk uitgebreid beschreven.

De gemeente is om diverse redenen op de keuze gekomen om zich specifiek te richten op deze drie sectoren voor het gebied, waar later per sector op ingegaan wordt. De keuze voor de sectoren is niet perse op het Merwe-Vierhavengebied gericht, maar op de regio en Rotterdam als geheel. Voor de Medische en Clean tech sector zijn er namelijk belangrijke samenwerkingsverbanden, waarop later nog wordt ingegaan, met andere steden in de regio. En voor Food is ook de omgeving van Rotterdam van belang, zoals het Westland. De drie sectoren passen bij de historische condities van de regio, en er zitten kansen voor groei in de toekomst. Daarnaast kunnen er mogelijk 'cross-overs' tussen de sectoren plaatsvinden. Allerlei innovaties en nieuwe technologieën, zoals 3D printing, hebben impact op deze drie sectoren. Het zijn economische domeinen waar allerlei innovatieve technologie zijn markt kan vinden. Vanwege de in de toekomst beschikbare ruimte in het Merwe-Vierhavengebied zouden deze nieuwe sectoren hier moeten landen. Er is dus voor dit gebied een focus op de drie sectoren, maar andere innovatieve bedrijven zijn ook welkom. Belangrijke randvoorwaarde blijft dat

het combineerbaar moet zijn met woningen (interview Aldo Dorsman & Hans Scheepmaker, 11 maart 2014).

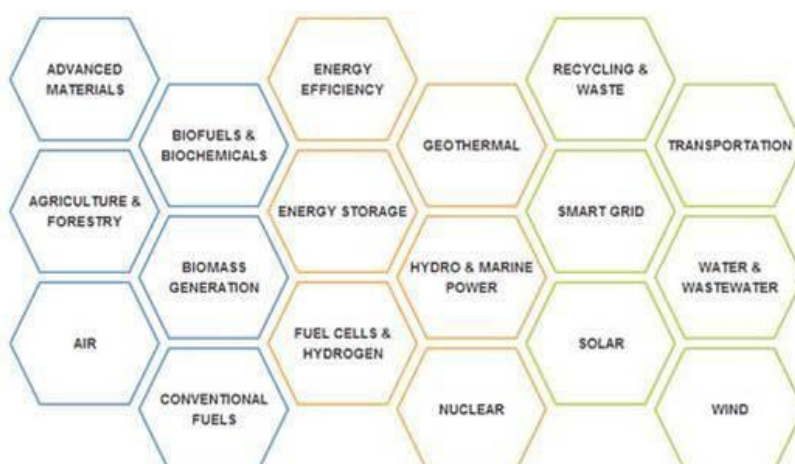
De clusters omschreven door Stadshavens Rotterdam (2014, p.18):

- **Clean Tech cluster:** 'Bedrijven die zich bezig houden met de productie, ontwikkeling en distributie van zogenaamde 'clean technologies' vallen onder dit cluster. Clean technologies is een verzamelnaam voor de toepassing van technologieën die het gebruik van natuurlijke hulpbronnen optimaliseren en de negatieve milieu-impact minimaliseren'.
- **Medical cluster:** 'Dit cluster wordt onderverdeeld in medische hulpmiddelen industrie, life science en healthsector en gezondheids- en welzijnszorg. Deze laatste omvat groothandels, industrieën, logistieke en zakelijke en financiële dienstverlening (o.a. zorgverzekeraars). De sector life science en health sector bestaat uit bedrijven en kennisinstellingen op gebied van medische technologie, (bio)farmacie en regeneratieve geneeskunde'.
- **Food cluster:** 'Bestaande uit drie pijlers: agro, food en feed. Onder agro worden verstaan alle agrarische producten die niet eetbaar zijn. Onder food vallen alle producten die wel eetbaar zijn. Feed betreft alle diervoeders'.

3.4.1 Clean tech

Clean tech is schone technologie en gerelateerde business modellen die concurrentievoordeel en efficiency bieden voor investeerders en klanten, terwijl het zorgt voor oplossingen voor wereldwijde uitdagingen. Dit omvat bedrijven die gespecialiseerd zijn in technologieën voor hernieuwbare energie en energiebesparing. Clean tech representeert verschillende producten en diensten, maar is altijd gericht op de volgende doelen: het bieden van superieure prestaties tegen lagere kosten, daarnaast het verminderen van negatieve ecologische effecten en het verbeteren van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Clean tech bestaat uit zeer diverse sectoren en kan op diverse manieren worden ingedeeld, zoals weergegeven in figuur 22 (Cleantech Group, 2014).

Figuur 22: Cleantech sectoren gedefinieerd volgens de Cleantech Group

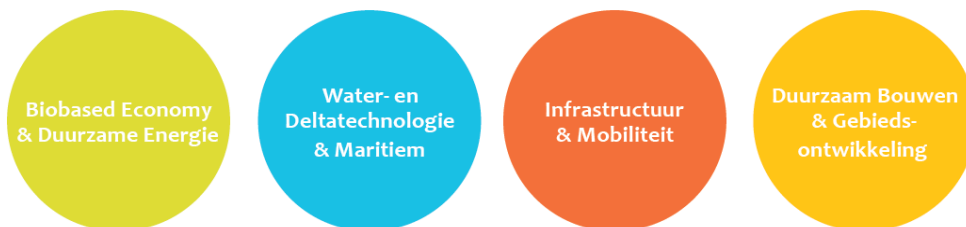


Bron: Cleantech Group, 2014

Het idee voor de sector Clean tech ontstond door de opgave om een nieuwe ontwikkeling tot stand te laten komen op voormalige havenbekkens. Er is destijds gekeken wat voor lange termijn ontwikkelingen er spelen voor de stad Rotterdam. Het havengebied bevat veel petrochemie en

fossiele industrie en naar mening van de gemeente is het duidelijk dat dit een keer gaat ophouden. Om te voorkomen dat de stad en industrie in elkaar klappt moest er een toekomstbestendige lange termijn economische ontwikkeling worden gestart. Eigenlijk een verschuiving van de oude economie naar de nieuwe economie. In de regio Rotterdam zit een vrij grote concentratie van bedrijven en kennisinstellingen, die bezig zijn met klimaat, water en duurzame technologieën. Vandaar het besluit van de gemeente om deze partijen bij elkaar te halen en zich te richten op de Clean tech sector (interview Hans Scheepmaker, 11 maart 2014). De regio Rotterdam-Delft-Drechtsteden richt zich door middel van de Clean Tech Delta (CTD) gezamenlijk op de Clean tech sector. Het Clean tech cluster bestaat uit vier deelsectoren: de biobased en energie sector, de water, delta- en maritieme sector, de infra- en mobiliteit en tenslotte het duurzaam bouwen en duurzame gebiedsontwikkeling (figuur 23). CTD is een privaat gedreven triple helix coöperatieve vereniging met samenwerking tussen bedrijven, kennisinstellingen en de overheden. Het zorgt o.a. voor netwerkvorming, ondersteunt bij relatiebeheer en lobby en maakt financiering mogelijk (Clean Tech Delta, 2014).

Figuur 23: Deelsector Clean tech in de regio Rotterdam



Bron: CTD, 2014

De missie van de CTD is het versterken van de economische concurrentiepositie door cleantech innovaties en investeringen. De regio Rotterdam-Delft-Drechtsteden moet in 2020 wereldwijd toonaangevend zijn op het gebied van toegepaste cleantech innovaties. Clean tech is een belangrijk economisch cluster en kent wereldwijd een gemiddelde groei van 10% per jaar. Volgens de CTD (2011, p.3) is Clean tech een verzamelnaam voor technologieën gericht op:

- energie-efficiëntie
- transitie naar niet-fossiele energieopwekking
- klimaatbestendig maken van de bebouwde omgeving
- duurzaam gebruik van grond- en afvalstoffen en (bouw)materialen
- nieuwe vervoersconcepten.

Door het vertrek van het fruit- en sappencluster in het Merwe- vierhavengebied ontstaan er ruimte voor de Clean tech sector. De ambitie is om het gebied te gebruiken als 'Living lab', een proeftuin waar geëxperimenteerd kan worden met innovaties (Clean Tech Delta, 2014). De gemeente en het havenbedrijf zetten in op een klimaatbestendige en energie neutrale herontwikkeling van de Stadshavens. Voor het Merwe-Vierhavengebied wordt Clean tech dus niet alleen gezien als een cluster op zich, maar ook als randvoorwaarde voor de andere clusters. Er moet dus in het gebied op een verantwoorde en duurzame manier geopereerd worden door de aanwezige industrieën en bedrijven (Stadshavens Rotterdam, 2014c).

3.4.2 Medical

De sector 'Life Sciences & Health' is een van de negen geselecteerde topsectoren door de regering, vanwege zijn groei potentie. Doordat mensen langer leven en bepaalde ziektes vaker voorkomen is er steeds meer vraag naar medical producten. De sector richt zich op de gezondheid van mens en

dier, het leveren van oplossingen die bijdragen aan een betaalbare en duurzame gezondheidszorg en een hogere kwaliteit van leven. De sector omvat het brede terrein van medische technologie, (bio)farmacie en regeneratieve geneeskunde. Bedrijven proberen kennis om te zetten naar nieuwe technologieën en medicijnen en dit draagt bij aan de economische groei (Topsectoren, 2014a).

Halverwege de jaren 1990 was de gemeente Rotterdam al bezig met het verder ontwikkelen van de Medical sector in de stad. Het idee ontstond door de groeiende behoefte aan zorg en de aanwezigheid van een groot medisch centrum in de stad. Die twee werden als een kans gezien en zo ontstond er een focus op de medische sector (interview Aldo Dorsman, 11 maart 2014). Het medische cluster is de tweede belangrijkste sector van Rotterdam en zorgt voor 19% van de totale werkgelegenheid. Het Erasmus MC in Rotterdam is de grootste kennisinstituut in de zorg in Nederland (Gemeente Rotterdam, 2013, P.45). De universiteiten van Leiden, Delft en Rotterdam werken samen in het 'Medical Delta Initiave' op basis van hun complementaire kennis. Het samenwerkingsverband kent partners in kennisinstellingen, bedrijven en overheden en is een triple helix verband. De missie van de Medical Delta is om doorbraken te realiseren in medische wetenschappen en gezondheidszorg, om nieuwe technologieën te ontwikkelen en om gerelateerde economische kansen te benutten en vergroten. De Medical Delta richt zich op drie onderzoeksthema's, waarin het samenwerkingsverband uitblinkt: 'Imaging and Image-guided Medicine', 'Intervention and Care' en 'Targeted Molecular Technology'. Ongeveer 300 bedrijven zijn gevestigd, en 18 duizend werknemers werkzaam, in de Medical Delta regio (Medical Delta, 2014). In het Merwe- Vierhavengebied is de 'Rotterdam Science Tower' gevestigd waar laboratoria, kantoorruimtes en faciliteiten voor medische educatie aanwezig zijn. Op de Europoint is de Science Tower geopend met medische R&B laboratoria, die vanwege ruimtegebrek niet meer in het Erasmus MC kunnen worden geacommodeerd (Gemeente Rotterdam, 2013, P.45). Hierin zijn dus zowel onderdelen van de Erasmus MC gevestigd, als bedrijven met een biomedisch wetenschappelijk profiel (Rotterdam Science Tower, 2014). Vanwege dit ruimtegebrek en bepaalde milieu eisen aan dergelijke activiteiten zijn er medical activiteiten geland in het Merwe-Vierhavengebied. Dit bracht de gemeente op het idee om deze sector hier ver uit te bouwen (interview Hans Scheepmaker, 11 maart 2014).

3.4.3 Food

Ook de sector Food is geselecteerd als topsector door het Kabinet (Agri & Food). Agrifood is dus een van de belangrijkste economische sectoren in Nederland. Meer dan 20% van de industriële export en 10% van het Bruto Nationaal Product valt onder deze sector. Nederland bezit een van de beste kennisinfrastructuur van de wereld voor deze sector, door onder andere de 'Wageningen University and Research Center' en TNO. Twaalf van de veertig grootste agrifood bedrijven hebben dan ook een aandeel van hun productie of R&D activiteiten in Nederland gevestigd (NFIA, 2014).

Alles wat met voedsel te maken heeft van de primaire productie tot aan de distributie omvat de sector Food. De primaire productie, de verwerkende industrie, de groothandel en distributie spelen een belangrijke rol. Vanwege de groei van de wereldbevolking groeit ook het belang van de sector (Topsectoren, 2014b). Bepaalde recente ontwikkelingen zorgen dat de agro-, food- en feedsector volop in beweging is. Consumenten stellen steeds hogere eisen aan voedselproducten en het belang van de voedselkwaliteit en – veiligheid is toegenomen. Dit belang is toegenomen door problemen als een dreigend tekort aan water, economische recessie, intensivering van veterinaire ziektes en de voedsel en –energiecrisis. Ook wordt er steeds meer waarde gehecht aan duurzaamheid en dierenwelzijn door consumenten, maar tegelijkertijd tegen minimale kosten. Door deze veelzijdige vraag van de consumenten heeft er ketenomkering plaatsgevonden in de sector. Dit houdt in dat

activiteiten in de keten primair worden bepaald door de vraag van de klant en niet door het aanbod. Hiernaast heeft de sector ook te maken met toenemende concurrentie door de internationalisering en is de sector sterk onderhevig aan schaalvergroting. De sector is dus continue op zoek naar innovaties en kostenbesparingen. (ING, 2010).

Zoals eerder besproken bestaat agro uit agrarische producten die niet eetbaar zijn, food daarentegen uit producten die wel eetbaar zijn. Feed bestaat alleen uit diervoeders met bedrijven als petfood- en mengvoederbedrijven (tabel 6).

Tabel 6: Productsoorten in de agro, food en feed sectoren

AGRO	FOOD	FEED
Bloemen en planten	Groente en fruit	Diervoeders
Bloembollen	Zuivel	
Bomen & heesters	Vlees & vis	
Meststoffen	Aardappelen	
Oliën en vetten	Brood & banket	
Granen	Suiker & suikerwerken	
	Koffie, thee, cacao, specerijen	
	Dranken	

Bron: ING, 2010, p.6

Volgens het 'Netherlands Foreign Investment Agency' (NFIA) kent Nederland drie logistieke 'hotspots' voor food bedrijven (NFIA, 2014):

1. De haven van Rotterdam als Europa's grootste en belangrijkste haven.
2. De luchthaven Schiphol als Europa's beste luchthaven voor vracht- en personenvervoer.
3. Greenport Venlo door de strategische ligging bij belangrijke afzetmarkten als Duitsland en Centraal Europa, met meer dan 45 miljoen consumenten die bediend worden.

Het idee om zich te richten op de sector Food door de gemeente kwam voort uit een plan van bedrijven om Rotterdam aan te melden voor het 'World Food Center'. Dit houdt een soort 'World Trade Center' gebouw in speciaal voor Food. Uiteindelijk is dat bid gewonnen door Wageningen, maar de bedrijven wilden wel graag verder in Rotterdam, omdat ze grote potentie zagen voor Food in de stad (interview Aldo Dorsman, 11 maart 2014). Rotterdam ligt middenin een van de belangrijkste food cluster van Nederland. In de nabijheid ligt namelijk het Westland, Oostland, Greenery en de fruitport en er zijn belangrijke multinationals als Unilever en DSM in de regio gevestigd (Gemeente Rotterdam, 2013, p.46). In het Merwe- Vierhavengebied is momenteel nog de fruitport gevestigd. Naast de centrale ligging en de nabijheid van de haven is Food dus al van oudsher gevestigd in het gebied (Stadshavens Rotterdam, 2012).

3.5 SWOT Merwe- Vierhavengebied

Op basis van een literatuur onderzoek en eigen onderzoek is er een SWOT-analyse gemaakt van het Merwe- Vierhavengebied. SWOT staat voor krachten, zwaktes, kansen en bedreigen en is een instrument om deze punten voor een onderzoekseenheid overzichtelijk te formuleren. Zo kan er bekeken worden hoe de onderzoekseenheid ervoor staat en waarop ingezet moet worden (Pickton & Wright, 1998). In deze SWOT komen sterke en zwakke punten van het gebied naar voren. Ook worden er verschillende kansen voor het verbeteren van de concurrentiekracht besproken en komen er eventuele bedreigingen voor de regio naar voren. De punten die hieruit naar voren zijn gekomen, zijn in figuur 24 weergegeven.

Figuur 24: SWOT analyse Merwe-Vierhavengebied

<p style="text-align: center;">Sterktes</p> <p>Goed bereikbaar met het OV Goed bereikbaar met de auto Ligging aan het water Dichtbij de binnenstad Fruit- en sappencluster Nabijheid vliegveld Ruimte voor herontwikkeling</p>	<p style="text-align: center;">Zwaktes</p> <p>Bodemvervuiling Weinig verbinding met omliggende gebieden Slecht woonmilieu Slecht imago Lage inkomens inwoners omliggende wijken Kwaliteit vastgoed en openbare ruimte</p>
<p style="text-align: center;">Kansen</p> <p>Stedelijke economie stimuleren Samenwerkingen tussen bedrijven Spin offs Innovaties Topsectorenbeleid Imago verbeteren Hergebruik aanwezig vastgoed Woningbouw</p>	<p style="text-align: center;">Bedreigingen</p> <p>Congestie van het verkeer Overstromingen Economische crisis Beschikbaar talent Lock-in (Inter)nationale concurrentie Achterblijven komst nieuwe bedrijven</p>

Het Merwe- Vierhavengebied is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer, door de aanwezigheid van het metrostation Marconiplein en de goeie ontsluiting op het tramnetwerk van Rotterdam. Ook het centraal station van Rotterdam met internationale verbindingen is snel te bereiken met het openbaar vervoer. Hiernaast is het gebied ook goed bereikbaar met de auto door de nabijheid van de snelwegen A20 en A4. Door middel van het nabijgelegen vliegveld is ook vanuit bepaalde belangrijke internationale steden het gebied goed bereikbaar (Google maps, 2014). Het gebied is gelegen aan het water, wat een hoge attractieve waarde heeft en het gebied aantrekkelijker maakt. Ondanks eventuele gevaren en naast praktische redenen, heeft men door de geschiedenis heen altijd al graag langs water gewoond en geleefd (Breen & Rigby, 1996). De ligging van het gebied is ook gunstig ten opzichte van de binnenstad van Rotterdam en van Schiedam. Hierdoor zijn bepaalde voorzieningen nabij het gebied aanwezig. In het gebied is op het moment al een fruit en sappen-cluster aanwezig met belangrijke expertise op dit gebied.

Een zwakte van het gebied is de bodemvervuiling op diverse plaatsen, wat nog een beperking oplegt aan de ontwikkelingsmogelijkheden. Daarnaast is het gebied nog redelijk geïsoleerd en is er weinig verbinding met

Figuur 25: barrières tussen het gebied en de omliggende wijken



Bron: Eigen opname, 1 juni 2014

omliggende woonwijken, wat de levendigheid van het gebied niet ten goede komt (figuur 25). Havengebieden hebben vaak een slecht imago dus de omwoners van omliggende gebieden hebben waarschijnlijk nog een slecht beeld bij het gebied vanwege de havenactiviteiten, vele vrachtwagens en een onveilige uitstraling. Vanwege het feit dat er weinig mensen uit de omliggende wijken in het gebied komen is er sprake van weinig sociale controle. Ook is de kwaliteit van het vastgoed niet erg hoog. In dergelijke gebieden zijn vaak verouderde gebouwen, die opgewaarderd moeten worden (Tiesdell et al 1996) (figuur 26).

Figuur 26: verouderd vastgoed in het gebied



Bron: Eigen opname, 1 juni 2014

De kansen voor het gebied liggen vooral in het stimuleren van stedelijke economische activiteiten en nieuwe economische sectoren. Hiervoor kunnen bestaande gebouwen hergebruikt worden om kosten te besparen en de historie van het gebied te behouden. Dit kan ook een unieke omgeving creëren, wat aantrekkelijk is voor bedrijven. Op dit moment is er meer aanbod dan vraag van kantoren. Ondanks het verouderde vastgoed in het gebied kunnen de bestaande gebouwen beter hergebruikt worden in plaats van het realiseren van nieuwbouw. Dit kost en meer geld en kan leiden tot leegstand van nog moderne kantoorgebouwen (Gemeente Rotterdam, 2013, p.56). Samenwerkingen tussen bedrijven in het gebied moeten zoveel mogelijk gestimuleerd worden om tot meer innovaties te kunnen komen. Hierdoor kunnen er ook spin-offs ontstaan, wat leidt tot meer werkgelegenheid. Als het imago van het gebied verbetert zullen er ook meer bedrijven zijn die zich hier willen vestigen. De sectoren die de gemeente wil realiseren in het gebied zijn onderdeel van het topsectorenbeleid. De gemeente kan dus aanspraak maken op steun en expertise vanuit de landelijke overheid. In het gebied zijn verschillende soorten vastgoed aanwezig, van kleinschalige bedrijfsruimtes tot grote hallen. Dit kan aantrekkelijk zijn voor diverse bedrijven en een kans bieden. Daarnaast wil de gemeente woningen realiseren in het gebied, wat kan dienen als afzet of potentiële werknemers voor bedrijven en het gebied levendiger kan houden.

Een bedreiging is dat door de komst van veel nieuwe bedrijven en activiteiten het verkeer toe zal nemen, waardoor er congestie kan ontstaan op de hoofdwegen. De wegen in het gebied zelf kennen op dit moment nog geen hoge verkeersintensiteit, zoals te zien in figuur 27 (hoe groener de wegen des te lager de verkeersintensiteit en hoe roder de wegen des te groter de verkeersintensiteit is). Echter de ontsluitingswegen van het gebied kennen een hogere verkeersintensiteit en dit kan met

Figuur 27: De verkeersintensiteit van wegen rondom het gebied



Bron: Stadshavens Rotterdam, 2014c

toenemend verkeer leiden tot een slechte bereikbaarheid van het gebied. Daarnaast is de verkeersintensiteit op de snelwegen al zeer hoog. Een andere bedreiging is dat naast de attractieve waarde van de ligging aan het water dit ook tot problemen kan leiden. Zo is er gevaar voor hoogwater en overstromingen, waar rekening mee gehouden moet worden. Voor het stimuleren van nieuwe hoogwaardige, innovatieve sectoren is voldoende hoogopgeleid personeel nodig. De regio kampt met een wegtrek van hoogopgeleiden dus mogelijk is er niet voldoende adequaat personeel aanwezig. De bedreiging van een lock-in (het vast komen te zitten in bestaande structuren en niet meer tot innovaties te komen) kan worden tegengegaan door het realiseren van nieuwe sectoren en het creëren van meerdere functies, om zo meer diversiteit in het gebied te krijgen. Daarnaast is er nog de bedreiging van concurrentie met andere gebieden en het achterblijven van de komst van nieuwe bedrijven. Belangrijk is dus om het unieke karakter van het gebied te bevestigen en te versterken.

3.6 Conclusie

Door middel van het voorgaande in hoofdstuk drie kan er een antwoord worden geformuleerd voor deelvraag drie:

3. *Wat is de huidige economische situatie van het Merwe-Vierhavengebied, wat zijn de ontwikkelingsplannen en in hoeverre voldoet het gebied aan de belangrijke condities voor de herontwikkeling van verouderde havengebieden?*

Het Merwe- Vierhavengebied wordt op het moment nog gekenmerkt door het fruit- en sappencluster, andere havenactiviteiten, bedrijven op het gebied van energie en milieu en kantoren. In het gebied zelf wonen nauwelijks mensen en in de omliggende woonwijken ligt het gemiddelde huishoudensinkomen lager dan het gemiddelde van Rotterdam. Het Merwe- Vierhavengebied heeft een gunstige en unieke ligging, is goed bereikbaar, maar heeft nog weinig verbinding met omliggende wijken. De ambitie voor het gebied is een transformatie naar een stedelijk gebied met een mix van wonen en stedelijke economie. Hiervoor wordt er ingezet op de drie economische sectoren Clean tech, Medical en Food. De keuze voor Food door de geschiedenis in de fruit en sappen en door het voormalige plan voor de realisatie van het World Food Center in het gebied. Medical is in het gebied terechtgekomen door ruimtegebrek elders in de stad en met Clean tech wordt er gericht op een toekomstbestendige nieuwe economie. Het Merwe-Vierhavengebied voldoet dan ook aan de condities voor een transformatie van het havengebied naar stedelijk economische activiteiten. De stad focust zich op meer postindustriële activiteiten en toekomstbestendige sectoren en het gebied zelf wordt gekenmerkt door verouderd vastgoed en openbare ruimte. Daarnaast moeten de aanwezige havenbedrijven zich aanpassen en investeren in nieuwe technologie en is het gebied niet bereikbaar voor de huidige diepe containerschepen. Vanwege de unieke ligging en de aanwezigheid van historische gebouwen kan er een imago worden gecreëerd van een aantrekkelijk woon- en werkgebied en kunnen er nieuwe bedrijven worden aangetrokken.

Hoofdstuk 4: Methodologie en operationalisering

In dit hoofdstuk wordt het empirische onderzoek, dat wordt uitgevoerd om de probleemstelling te beantwoorden, besproken. Als eerste worden de gekozen onderzoeksmethoden toegelicht en verklaard, vervolgens wordt de onderzoeklocatie en –groep beschreven en in de laatste paragraaf worden het conceptueel model, de operationalisering en de hieruit geformuleerde hypothesen beschreven.

4.1 Onderzoeksmethoden

Naast een literatuurstudie, waarmee deelvraag een, twee en drie zijn beantwoord, wordt er aan de hand van empirisch onderzoek getracht de kennis over de economische transformatie van oude havengebieden te vergroten en hiermee de probleemstelling te beantwoorden. Het empirisch onderzoek bestaat uit kwalitatief onderzoek, waarbij er interviews worden gehouden met diverse experts en uit kwantitatief onderzoek. Kwantitatief en kwalitatief onderzoek zijn niet elkaars alternatief, maar vullen elkaar aan (Philipsen & Verhooy-Dassen, 2004, p.289). Er vindt dus ‘mixed methods research’ plaats, wat inhoudt dat er in een studie kwantitatief en kwalitatief onderzoek gebruikt wordt (Bryman, 2012, p.628).

Er is gekozen voor kwalitatief onderzoek, omdat dit het meest geschikt is om een deel van de probleemstelling te beantwoorden. Het is de meest geschikte methode om een deel van deelvraag 3 en geheel deelvraag 4 te kunnen beantwoorden: *4. Hoe hebben andere havensteden oude havengebieden getransformeerd richting stedelijk economische activiteiten, welke sectoren zijn hier gerealiseerd en wat waren de ervaringen?*

Het gaat bij kwalitatief onderzoek niet om het bestuderen en in kaart brengen van cijfers, maar om het thema te verkennen en uit een te zetten (Reulink & Lindeman, 2005). Kwalitatief onderzoek is een onderzoekstrategie, waarbij de nadruk ligt op woorden in plaats van op het kwantificeren van de collectie en de analyse van data (Bryman, 2012, p.380). De literatuurstudie wordt in kwalitatief onderzoek gebruikt om te zien wat onderzoek tot op heden heeft opgeleverd en om eigen bevindingen te vergelijken met de resultaten van deze voorgaande onderzoeken (Boeije et al., 2009, pp.256-258). Op deze manier kunnen de besproken succesfactoren voor transformaties van havengebieden uit eerdere studies getoetst worden in hoeverre ze daadwerkelijk van belang zijn geweest bij dergelijke transformaties. Er vindt hiervoor een case studie plaats van een aantal havensteden in Europa, die een vergelijkbare transformatie als het Merwe-Vierhavengebied doormaken of hebben doorgemaakt. In diverse eerdere studies omtrent ‘waterfront’ regeneratie is ook veelvuldig gebruikt gemaakt van case studies, onder andere door Hein (2011), McCarthy (1996), Wang (2008), Giovinazzi & Moretti (2010) en Timur (2013). Bij ‘waterfront’ regeneratie in diverse steden en landen zijn belangrijke overeenkomsten aanwezig: *‘Yet in analyzing port-city growth and change in general, we can recognize a common sequence of stages and a common set of underlying factors. We can also see that this sequence and these factors underpin the similarities among locations and the distinctiveness of each location. This principle applies specifically and effectively to waterfront redevelopment.’* (Hoyle, 2000, p.413). Deze belangrijke overeenkomsten worden ook beargumenteerd door Robert & Sykes (2000, p.9): *‘Despite having argued that an individual example of urban regeneration is likely to be particular to a specific place, a number of general principles and models of good practice can be identified. Such lessons from current and previous experience can be applied in order to assist in the development and implementation of approaches to the task of regeneration.’* (Roberts & Sykes, 2000, p.9).

Een case studie houdt in dat er een of enkele cases intensief worden bestudeerd. Het gebruik van de term case associeert de case studie met een bepaalde locatie en de nadruk ligt op een intensieve bestudering van de setting (Bryman, 2012, pp.67-68). Case studies kunnen om één, maar ook om meerdere gevallen gaan. Case studies combineren vaak verschillende methoden van datacollectie, zoals archieven, interviews en observaties. Hierbij kunnen kwantitatieve en/of kwalitatieve data verzameld worden (Eisenhardt, 1989). In dit geval is er vooral sprake van interviews als datacollectie, waarbij er wordt gesproken met betrokkenen bij de transformatie van de geselecteerde havengebieden. Volgens Ghanaee & Pourezzat (2013) is het leren van eerdere 'waterfront' projecten en cases een van de 'key elements' voor het slagen van een nieuw dergelijk project. Door het kijken naar soortgelijke ontwikkelingen in andere Europese landen kan er 'cross-national learning' plaatsvinden en kunnen er 'good practices' toegepast worden. De eerste stap hiervoor is het verkrijgen van kennis over dergelijke ontwikkelingen in andere landen. Hierna kan deze kennis geadapteerd worden in bepaalde lessen en kan het beleid aangepast worden op deze kennis van buiten (Ward, 2011, p.72). De Europese Unie stimuleert ook 'cross-national learning' op het gebied van regeneratie van 'waterfronts'. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar aan het 'Waterfront Communities Project' (WCP) bestaande uit diverse havensteden in de Noordzee regio in Europa. Hierbij vindt er een samenwerkingsverband plaats tussen negen steden en wordt kennis met elkaar gedeeld (The North Sea Region Programme, 2014). Ook in de praktijk vindt er dus daadwerkelijk kennisuitwisseling plaats tussen havensteden en wordt er getracht van elkaars ervaringen te leren. Er moet wel rekening gehouden worden met het feit dat het letterlijk kopiëren van eerdere projecten geen goede tactiek is. Er moet bij het vergelijken van gebieden rekening gehouden worden met lokale omstandigheden, want ieder gebied kent zijn eigen geschiedenis, politieke systeem en economie (Breen & Rigby, 1996; Papatheochari, 2011; Hoyle, 2000).

Een groot discussiepunt omtrent case studies is in hoeverre bevindingen uit een of enkele cases representatief kunnen zijn voor andere cases. Oftewel een discussie omtrent de generalisatie en externe validiteit van een case studie. Maar in dit onderzoek is het dan ook niet de bedoeling om de case studies te generaliseren naar bijvoorbeeld alle 'waterfront' regeneratieprojecten. De case studie wordt hier vooral gebruikt om 'key' factoren en processen in 'waterfront' regeneratie te kunnen aanwijzen en onderzoeken, die bruikbaar zijn voor het Merwe- Vierhavengebied. En niet om bevindingen te kunnen generaliseren naar een grotere populatie. Case studies worden dan ook vaak gebruikt om theorie te testen en te generaliseren en zijn hiervoor zeer bruikbaar (Bryman, 2012, pp.69-72). Hiernaast zijn er ook meerdere voordelen te herkennen van case studies. Een grote afstand van de onderzoeker tot het onderzoeksobject en het gebrek aan feedback kan leiden tot 'ritual academic blind alleys', waarbij het nut van het onderzoek onduidelijk wordt. De onderzoeksmethode case studie is volgens Flyvbjerg (2006, p.6) een effectieve remedie hiertegen, omdat de onderzoeker hierbij minder afstand heeft tot de onderzoeksobjecten en voldoende feedback krijgt door interacties. Uit het bovenstaande blijkt dat het bestuderen van eerdere projecten door middel van een case studie van groot belang kan zijn voor een succesvolle transformatie van het Merwe-Vierhavengebied en een duidelijke toegevoegde waarde heeft.

Naast het kwalitatieve onderzoek is er ook gekozen om een deel van de probleemstelling te beantwoorden door middel van kwantitatief onderzoek. Het is de meest geschikte methode om een antwoord te kunnen formuleren op deelvraag vijf: *5. Wat zijn de locatievoorkeuren van de, door de gemeente aangewezen, economische sectoren clean tech, medical en food en in hoeverre voldoet het Merwe-Vierhavengebied hieraan?*

Om te achterhalen of het Merwe- Vierhavengebied voldoet aan de locatievoorkeuren van bedrijven in de gewenste sectoren, wordt er onder bedrijven in deze sectoren een enquête gehouden. Er is

gekozen voor kwantitatief onderzoek, omdat het hier gaat om het opsporen van kenmerken waarin verschillende groepen bedrijven van elkaar verschillen of overeenkomen (Boeije e.a., 2009, p.54). Daarnaast zijn eerdere studies omtrent locatievoorkeuren van bedrijven veelal uitgevoerd aan de hand van enquêtes. Door middel van een enquête kan er ook een grotere steekproef getrokken worden dan bij kwalitatief onderzoek, wat veel tijdsintensiever is. Een voordeel van kwantitatief onderzoek is dat het beter generaliseerbaar is dan kwalitatief onderzoek. Zo kunnen er betrouwbaardere uitspraken gedaan worden over de gehele sector, wat hier ook het doel is (Everaert & van Peet, 2006, p.22). Doordat er kwantitatief en kwalitatief onderzoek wordt uitgevoerd kunnen de voordelen van beiden worden benut en kan er een zo volledig mogelijk antwoord worden geformuleerd op de probleemstelling.

4.1.1 Aanpak interviews

Voor het kwalitatieve onderzoek wordt er gebruik gemaakt van interviews. Er is gekozen voor semigestructureerde interviews, waarbij het gesprek dus van te voren niet geheel vast staat. Voordelen hiervan zijn ruimte voor invulling van de respondent en de mogelijkheid om op bepaalde onderwerpen door te vragen als daar aanleiding toe is (Reulink & Lindeman, 2005, p.13). De interviews zijn deels gestructureerd, zodat de resultaten van de interviews met elkaar vergeleken kunnen worden. Daarnaast zijn er bepaalde belangrijke onderwerpen, waarvan het van belang is dat deze tijdens het interview aan bod komen om de probleemstelling te kunnen beantwoorden. Voor het gesprek wordt eerst om toestemming gevraagd om het interview op te nemen, zodat het interview achteraf geanalyseerd kan worden. De interviews worden geanalyseerd aan de hand van de topiclijst en codeboom. Omdat de interviews deels gestructureerd zijn, staan in de topiclijst de hoofdonderwerpen weergegeven die van belang zijn en aan bod komen tijdens de interviews (bijlage 8). Tijdens de interviews zit een bepaalde tijdsperiode, waardoor onderwerpen die van belang blijken te zijn ook in de komende interviews gevraagd kunnen worden of eventuele knelpunten in het vervolg voorkomen kunnen worden. Na de afname van de interviews worden deze uitgetypt om ze te kunnen analyseren aan de hand van de codeboom. Elk relevant fragment krijgt een code (bijbehorende naam). Op deze manier kunnen de fragmenten over hetzelfde onderwerp (met dezelfde code) van de verschillende interviews met elkaar vergeleken worden en kan er tot conclusies gekomen worden (Boeije e.a., 2009).

4.1.2 Aanpak enquête

Voor het kwantitatieve onderzoek wordt gebruikt gemaakt van een enquête (bijlage 13). Er is gekozen voor een schriftelijke (online) enquête, omdat respondenten hier consequenter antwoorden dan in mondelinge enquêtes. Mondelinge enquêtes zijn ook veel tijdsintensiever dus gezien het tijdsframe voor dit onderzoek lastiger haalbaar. Bovendien kunnen respondenten bij schriftelijke enquêtes hun antwoorden nog eens overlezen (Boeije e.a., 2009, p.221). Het voordeel van een online enquête is dat er snel antwoord gegeven kan worden en je meteen een duidelijk beeld kan vormen van de respons. Hiernaast is de drempel voor bedrijven lager om te reageren dan bij een schriftelijk verzoek, omdat er dan een brief terug verstuurd moet worden. Het eerste deel van de enquête bestaat uit vragen over algemene gegevens, zoals de locatie en aantal werknemers van het bedrijf. In het tweede deel wordt er gevraagd naar de belangrijkheid van de verschillende geselecteerde harde en zachte locatiefactoren. De enquête wordt zo kort en simpel mogelijk gehouden, zodat de respons zo hoog mogelijk is. Het beantwoorden van de enquête zal niet langer duren dan 5 minuten en dit wordt ook bij de enquête aangegeven, zodat bedrijven eerder geneigd zijn de enquête in te vullen.

Om te meten welke locatiefactoren van belang zijn voor de bedrijven in de verschillende sectoren wordt er gebruik gemaakt van een Likert schaal. Bij een Likert schaal zijn een aantal stellingen opgesteld met vijf antwoord categorieën van zeer onbelangrijk tot zeer belangrijk, waaraan scores worden gegeven. Op deze manier kan voor elke gevonden locatiefactor in de literatuur geanalyseerd worden hoe belangrijk bedrijven in een sector deze locatiefactor vinden. De Likert schaal zorgt voor een grotere betrouwbaarheid (de Vocht, 2012, p.8). Een aantal eerdere studies hebben onderzoek naar het belang van locatiefactoren gedaan door aan bedrijven in een enquête te vragen wat hun belangrijkste, op een na en op twee na belangrijkste locatiefactor is. Hierbij kunnen dus maar drie belangrijke locatiefactoren opgegeven worden en wordt het lastig om het belang van bepaalde locatiefactoren tussen de sectoren te vergelijken. Aanbevelingen luiden dan ook om vervolgonderzoek aan de hand van een Likert schaal uit te voeren, wat hier dus wordt toegepast (Derksen & Dongen, 2010).

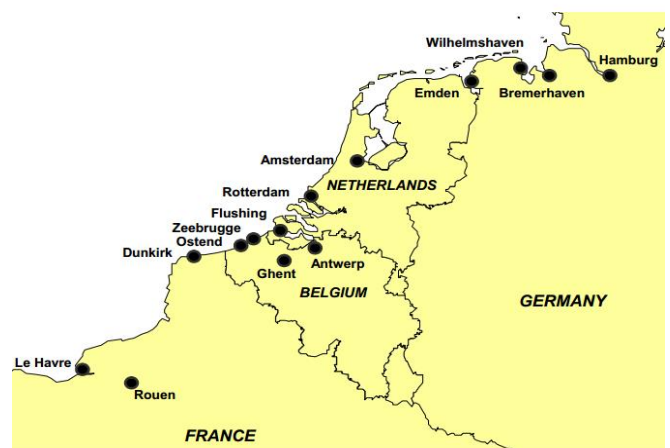
4.2 Onderzoeksgroep en -locatie

Voor het kwalitatieve onderzoek worden er interviews afgenomen met verschillende experts uit meerdere steden in Europa. Ten eerste worden er interviews afgenomen met een aantal betrokken van de gemeente Rotterdam om een beter beeld van de situatie in het Merwe-Vierhavengebied te krijgen en om een duidelijk beeld omtrent de ambities voor de economische transformatie te krijgen. Vervolgens worden er interviews afgenomen met betrokkenen bij transformatieprojecten van oude havengebieden in andere steden in Europa. Deze steden worden geselecteerd als cases voor de case studie. De selectie van cases is een belangrijk aspect bij case studies. Een juiste selectie vermindert extreme variatie en helpt met het definiëren van de limieten voor het generaliseren van bevindingen (Eisenhardt, 1989): *'generalizability of case studies can be increased by the strategic selection of cases.'* (Flyvbjerg, 2006, p.13). In eerdere case studies zijn herontwikkeling-projecten van havengebied vaak gekozen op hun tijdsduur. Echter is het vaak lastig om een precieze start- en einddatum van een dergelijke herontwikkeling vast te stellen. Transformaties zijn vaak nooit helemaal klaar, door bijvoorbeeld het vernieuwen van oudere projecten, en moeten meer als een continu proces worden gezien. Daarnaast worden projecten vaak gerangschikt op grootte, maar verschillende planners en studies bakenen het project anders af. De cases selecteren op deze factoren is dus in dit geval niet zinvol, omdat dit vaak geen relevante vergelijkingen zijn. Verschil in geografische locaties van de cases kan verschillen in politiek en cultuur weergeven (Schubert, 2011, pp.61-62). De doelen, financiering, planning cultuur en de schaal kunnen overal verschillen. Om het effect te verkleinen van deze verschillen in politiek en cultuur tussen de cases wordt er alleen naar steden in Europa gekeken. Door bepaalde

historische condities verschillen planning systemen en culturen in Europa, maar door de groeiende regulatie van de Europese Unie verkleinen deze verschillen (Schubert, 2011, p.65). De cases worden geselecteerd uit de Hamburg-Le Havre range (HLH range), een gebied tussen deze twee steden met diverse havens ertussen gelegen waaronder die van Rotterdam. *'The port of Rotterdam competes with other ports in the Hamburg-Le Havre (HLH) These ports all serve the hinterland of Northwestern Europe.'* (Rotterdam, 2014b).

Binnen de HLH range zijn diverse projecten gaande voor de transformatie van oude havengebieden. In

Figuur 28: De Le Havre-Hamburg range met een aantal havens



Bron: Notteboom, 2007

dit geval worden projecten onderscheiden op het bedoelde gebruik en 'planning targets'. Er wordt voornamelijk gericht op het realiseren van nieuwe economische sectoren in deze gebieden. Er is dus een duidelijke focus, wat het vergelijken een stuk overzichtelijker maakt. Binnen de HLH Range zijn grote verschillen tussen de havens dus zijn er voor de casestudie ook drie verschillende havensteden geselecteerd. Ten eerste is Hamburg geselecteerd met het project Hafencity. De haven van Hamburg heeft veel overeenkomsten met Rotterdam en het project is een van de grootste 'waterfront' projecten in Europa (interview Robert Boonk, 27 februari 2014). Hiernaast is Le Havre geselecteerd met het project 'Les Quartiers Sud' en de stad Tilburg met de transformatie van de 'Piushaven'. Alle drie liggen in een ander land en hebben mogelijk een andere strategie om de transformatie succesvol te laten verlopen, wat erg interessant is voor de transformatie van het Merwe-Vierhavengebied. Hiernaast liggen alle havengebieden nabij de binnenstad. Voor allen wordt via aanwezige overheidsinstellingen contact opgenomen of het mogelijk is om een interview te houden met een betrokkenen bij het project. De geïnterviewde worden niet aselect geselecteerd gekozen, maar bewust benaderd en gevraagd om mee te werken via de email. Er wordt gekeken naar expertise over het gebied en ook eventuele opgedane academische kennis. Op deze manier wordt er gesproken met experts vanuit de overheid, maar ook met kennis vanuit de academische wereld. Zodat beide perspectieven worden meegenomen en er een zo volledig mogelijk beeld wordt geschetst.

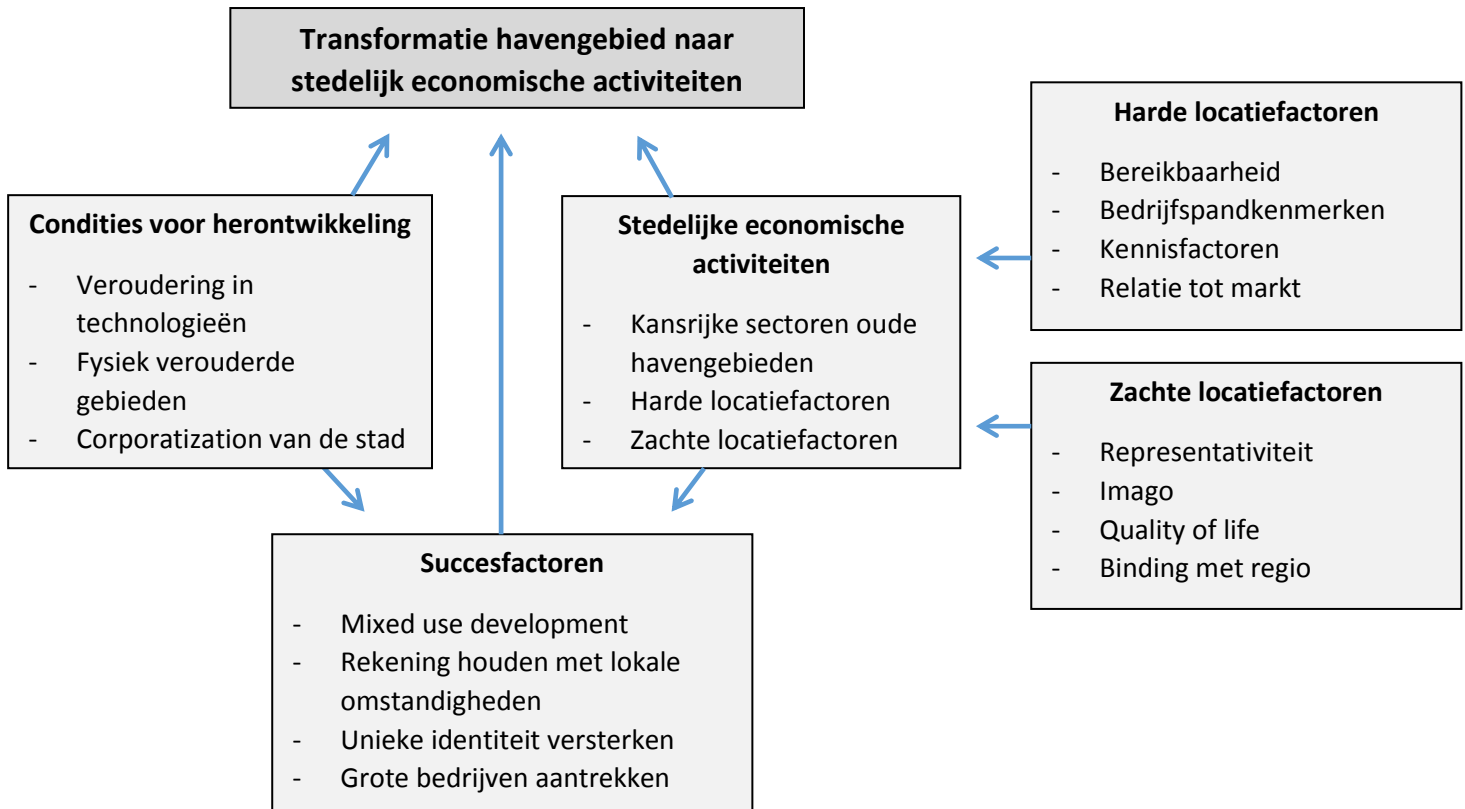
De enquête wordt verspreid onder bedrijven in de sectoren Clean tech, Medical en Food. De keuze voor de drie sectoren voor de enquête komt voort uit de eerder beschreven wens van de gemeente om deze aan te trekken in het Merwe-Vierhavengebied. Om deze bedrijven aan te trekken is het belangrijk dat de gemeente over meer kennis over deze sectoren beschikt. Deze bedrijven worden geselecteerd door middel van het LISA bestand (2012): *'LISA is een databestand met gegevens over alle vestigingen in Nederland waar betaald werk wordt verricht. De kerngegevens per vestiging hebben een ruimtelijke component (adresgegevens) en een sociaal-economische component (werkgelegenheid en economische activiteit).'* (LISA, 2014). Het LISA bestand bevat gegevens van meer dan een miljoen vestigingen. Alle bedrijven in Nederland zijn erin weergegeven en de bedrijven uit de drie sectoren kunnen hieruit geselecteerd worden. De sectoren kunnen geselecteerd worden door middel van de SBI codes waaronder ze actief zijn. De gemeente Rotterdam verstaat onder de drie sectoren bepaalde SBI codes en deze worden geselecteerd uit het LISA bestand. De populatie bestaat dus uit bedrijven die vallen onder deze SBI codes (bijlage 2).

Er wordt voor de enquête gebruik gemaakt van een enkelvoudige aselecte steekproef, waarbij de steekprofeenheden toevallig uit de populatie worden getrokken. Zo hebben alle eenheden in de populatie een gelijke kans om in de steekproef te komen. Ten eerste worden per sector alle bedrijven geselecteerd, waaruit per sector random een steekproef wordt getrokken. Volgens de Vocht (2012) is een minimum van 30 ingevulde enquêtes nodig om uitspraken te kunnen doen over de populatie. Maar over het algemeen geldt hoe meer respondenten des te betrouwbaarder de resultaten dus wordt in dit onderzoek getracht 64 ingevulde enquêtes per sector te verzamelen. In totaal zijn dit dus 192 enquêtes. De gemiddelde respons ligt over het algemeen lager bij bedrijven dan bij andere onderzoeksgroepen, zoals consumenten (Bureau Flohr & Verheijen, 2004). Er wordt dan ook een non respons van 80% verwacht. Om het beoogde aantal enquêtes te halen worden er steekproeven van 960 bedrijven per sector gemaakt. Voor deze 960 bedrijven wordt handmatig op internet een emailadres gezocht, zodat de enquête verstuurd kan worden. Problemen hierbij kunnen zijn dat via een 'info@..' emailadres niet altijd de juiste persoon wordt bereikt of dat het bedrijf inmiddels failliet is gegaan. Daarnaast zal niet ieder bedrijf over een emailadres beschikken. Omdat er een grote steekproef is getrokken wordt er verwacht dat er voldoende respondenten behaald zullen worden. Als er niet wordt gereageerd op de email met het verzoek om de enquête in te vullen, wordt het als non respons genoteerd.

4.3 Conceptueel model en hypothesen

Door middel van het geschetste theoretisch kader (hoofdstuk 2) kan er voor het onderzoek een conceptueel model geformuleerd worden (figuur 29). Hierin is duidelijk zichtbaar welke factoren belangrijk en van invloed zijn, volgens de wetenschappelijke literatuur, op de transformatie van een havengebied naar stedelijke economische activiteiten. Er zijn 3 hoofdthema's van invloed op de transformatie van een havengebied naar stedelijk economische activiteiten: condities voor herontwikkeling, stedelijke economische activiteiten en succesfactoren.

Figuur 29: Conceptueel model voor de transformatie van havengebieden



Naar aanleiding van het conceptueel model (figuur 29), worden hieronder de genoemde begrippen per categorie geoperationaliseerd. Dit houdt in dat er voor elk begrip een duidelijke definitie wordt gegeven, zodat duidelijk is hoe het begrip onderzocht wordt (Boeije et al., 2009, p.133; de Vocht, 2012, p.6).

Conditie voor herontwikkeling: Belangrijke condities die aanwezig moeten zijn in een havengebied voor deze herontwikkeld wordt naar stedelijk gebied. Hierbij zijn 3 condities van belang:

- Veroudering technologieën: Veroudering waardoor er significante investeringen nodig zijn in de aanwezige technologie en structuur van het gebied om efficiënt en concurrerend te blijven.
- Fysiek verouderde gebieden: Gebieden waar veroudering heeft plaatsgevonden van o.a. het vastgoed en/of de openbare ruimte in slechte conditie is.
- Corporatization (de-industrialisatie) van de stad: De stad is zich meer gaan richten op postindustriële activiteiten in plaats van industriële activiteiten (productie).

Stedelijke economische activiteiten: Belangrijke factoren bij het realiseren van stedelijke economische activiteiten in een voormalig havengebied, bestaande uit:

- Kansrijke sectoren oude havengebieden: Economische sectoren, die gerealiseerd zijn in veel getransformeerde havengebieden, kansen bieden en dus goed passen in dergelijke gebieden.
- Locatiefactoren: Bij het zoeken van een nieuwe locatie moeten de bedrijfsexterne factoren, factoren die het bedrijf zelf niet in de hand heeft, zoals de kwaliteit van de infrastructuur, zo goed mogelijk overeenkomen met de eisen die het bedrijf op dat moment stelt (Atzema et al., 2002). Er kan onderscheid gemaakt worden tussen zachte en harde locatiefactoren.

Harde locatiefactoren: Harde locatiefactoren zijn fysiek zichtbaar, meetbaar en duidelijk in geld uit te drukken (Rainisto, 2003; Hospers & Van Lochem, 2003). Hier onderverdeeld in de volgende categorieën:

- Bereikbaarheid: De fysieke bereikbaarheid van een locatie, onderverdeeld naar:
 - Met het openbaar vervoer
 - Via de weg
 - Via de lucht
- Bedrijfspankenmerken: Kenmerken van het pand op een locatie voor een bedrijf, onderverdeeld naar:
 - Huur- of grondprijs
 - Uitbreidingsmogelijkheden
- Kennisfactoren: De aanwezigheid van personeel en potentiële samenwerkingspartners in de omgeving van een locatie en belangrijke faciliteiten voor het bedrijf, onderverdeeld naar:
 - Aanwezigheid opgeleid, adequaat personeel
 - Aanwezigheid potentiële werknemers in directe omgeving
 - Aanwezigheid onderzoeksfaciliteiten (zoals een lab)
 - Aanwezigheid bedrijven in dezelfde of gerelateerde sectoren: bedrijven die onderling kennis kunnen uitwisselen en van elkaar kunnen leren en profiteren
 - Aanwezigheid kennisinstellingen: verzamelnaam voor universiteiten, hogescholen, onderzoeksinstituten en academische ziekenhuizen.
- Relatie tot markt: De afstand tot de relevante markt voor het bedrijf op een locatie, onderverdeeld naar:
 - Nabijheid klanten
 - Nabijheid toeleveranciers

Zachte locatiefactoren: Bij zachte locatiefactoren speelt gevoel en uitstraling een rol, ze zijn kwalitatief van aard en zijn minder goed in geld uit te drukken (Rainisto, 2003; Hospers & Van Lochem, 2003). Hier onderverdeeld in de volgende categorieën:

- Representativiteit: Geschiktheid van de locatie om het bedrijf te vertegenwoordigen, onderverdeeld naar:
 - Gebouw: Kwaliteit en uitstraling van het pand
 - Omgeving: Kwaliteit en staat openbare ruimte
 - Aanwezigheid groen: Is er voldoende groenvoorziening aanwezig
- Imago: Uitstraling en aantrekkelijkheid van de locatie, onderverdeeld naar:
 - Imago van een gebied: Hoe staat het gebied bekend
 - Erfgoed: De aanwezigheid van erfgoed in een gebied
 - Aantrekkelijke ligging aan het water
- Quality of life: Werkmilieu van de locatie, onderverdeeld naar:
 - Een mix van functies: wonen en werken door elkaar en zodoende voldoende levendigheid

- Sociale en culture voorzieningen aanwezig, zoals ontmoetingsplekken
- Binding met regio: In hoeverre het bedrijf zich verbonden voelt met de regio, waar het gevestigd is.

Succesfactoren: Belangrijke factoren die de kans vergroten dat een transformatie van havengebied naar stedelijk gebied succesvol verloopt. Hierbij zijn 4 factoren aan te wijzen:

- Mixed use development: 'Mixed-uses' vindt plaats bij een combinatie van twee of meer van de functies wonen, werken, recreatie en transport (Hoppenbrouwer & Louw, 2005, pp.970-971). Vanuit de economie bekeken staat 'mixed-uses' voor synergie en agglomeratie-effecten tussen verschillende maar complementaire economische activiteiten (Nijkamp et al., 2003).
- Rekening houden met lokale omstandigheden: Het is van belang om eerdere succesvolle projecten niet letterlijk te kopiëren, maar zich ook te richten op condities en kansen in het gebied zelf.
- Unieke identiteit versterken: Het unieke karakter van havengebieden moet gewaarborgd en uitgebuit worden om aantrekkelijker te worden voor bedrijven en mensen. Één van de tien principes voor succesvolle 'waterfront' regeneratie is dat het behoud van de historische identiteit van het gebied karakter geeft (Giovinazzi & Moretti, 2010). Authenticiteit en het unieke van plaatsen, belichaamd in o.a. erfgoed, architectuur en cultuur, wordt steeds belangrijker gevonden door de markt (Dovey et al., 2005, pp.11-12).
- Grote bedrijven aantrekken: Een bedrijf dat een belangrijk marktaandeel heeft in de betreffende sector zich laten vestigen in het gebied, zodat er weer andere bedrijven worden aangetrokken.

4.3.1 De hypotheses

Aan de hand van de theorie en het conceptueel model kunnen de volgende hypotheses geformuleerd worden, die met het empirisch onderzoek onderzocht worden:

Hypothese 1: In getransformeerde havengebieden zijn de condities voor herontwikkeling van belang geweest

Voordat het nodig wordt om een havengebied te transformeren zijn er volgens de literatuur een aantal belangrijke condities aan te wijzen. Deze condities bestaan uit drie elementen. Ten eerste kan door vernieuwingen in technologie het gebied niet meer geschikt voor de toepassing van deze nieuwe technologieën worden of niet efficiënt genoeg meer zijn (Hoyle, 2000). Hiernaast hebben steden zich de afgelopen decennia meer gericht op postindustriële activiteiten en verminderde de industriële activiteiten, vaak aanwezig in havengebieden (Wang, 2008). Als laatste speelt ook de fysieke veroudering van voormalige havengebieden een rol, waardoor opwaardering van het vastgoed en openbare ruimte nodig is. Er wordt dus verwacht dat deze condities bij alle getransformeerde havengebieden een rol hebben gespeeld.

Hypothese 2: Er zijn bepaalde kansrijke sectoren voor getransformeerde havengebieden, die overal toegepast worden

Uit de literatuur blijkt dat veelvoorkomende nieuwe functies in havengebieden o.a. woningen, culturele faciliteiten, kantoren, toeristische attracties, bijzondere architectuur, winkelen en festival plekken zijn. De gebieden rondom stadshavens zijn gewilde vestigingslocaties voor horeca, winkels en creatieve, ambachtelijke en dienstverlenende bedrijven (Van Lier et al., 2010, p.17). Er wordt dus verwacht dat er bepaalde kansrijke sectoren zijn, die in oude getransformeerde havengebieden worden toegepast.

Hypothese 3: De geselecteerde succesfactoren zijn van belang geweest bij eerdere transformaties van havengebieden in Europa

In eerdere studies omtrent 'waterfront' regeneratie zijn een aantal factoren gevonden, die van belang zijn voor een succesvolle regeneratie. Dit is ten eerste het gebruik van een mix van functies, het behoud en gebruik van erfgoed en het aantrekken van belangrijke economische spelers. Ook is het van belang niet eerdere projecten te kopiëren, maar rekening te blijven houden met lokale factoren (Gospodini, 2002; Nijkamp et al., 2003). Er wordt dus verwacht dat deze succesfactoren daadwerkelijk van belang zijn bij transformaties van oude havengebieden.

Hypothese 4: Food bedrijven vinden harde locatiefactoren belangrijker dan niet Food bedrijven

De sector Food is onderhevig aan bepaalde ontwikkelingen zoals toenemende concurrentie en hogere gestelde eisen. Hierdoor is de sector continue op zoek naar kostenbesparingen en innovaties (ING, 2010). Het is voor Food bedrijven dus belangrijk dat de kosten van het pand zo laag mogelijk zijn, dat de bereikbaarheid optimaal is, klanten/toeleveranciers nabij zijn om kosten te besparen en dat er voldoende kennis aanwezig is. Er wordt dus verwacht dat de harde locatiefactoren in totaal belangrijker zijn voor Food bedrijven dan niet Food bedrijven.

Hypothese 5: Clean tech bedrijven vinden de aanwezigheid van kennisfactoren belangrijker dan niet Clean tech bedrijven

De sector Clean tech richt zich op innovaties en het vinden van nieuwe oplossingen voor schone technologieën. Om tot innovaties te kunnen komen is het van belang voor de bedrijven dat er kennis uitgewisseld wordt. Hiervoor is de aanwezigheid van opgeleide werknemers, kennisinstellingen, onderzoeksfaciliteiten en gerelateerde bedrijven van belang. Er wordt dus verwacht dat Clean tech bedrijven de aanwezigheid van kennisfactoren belangrijker vinden dan niet Clean tech bedrijven.

Hypothese 6: Bedrijven met meer dan 1 werknemer vinden zachte locatiefactoren belangrijker dan bedrijven met 1 werknemer

Bedrijven met meer dan 1 werknemers zijn over het algemeen groter dan bedrijven met 1 werknemer en er is dus meer kans op klanten die langskomen bij het bedrijf. Zodra er klanten langskomen is het van belang dat het gebouw en de omgeving van het bedrijf representatief zijn. Bovendien wordt de werkomgeving belangrijker als een bedrijf meer werknemers wilt behouden en aantrekken (Atzema et al., 2002; interview Aldo Doorsman, 11 maart 2014). Er wordt dus verwacht dat bedrijven met meer dan 1 werknemer zachte locatiefactoren belangrijker vinden dan bedrijven met 1 werknemer.

Hypothese 7: Medical bedrijven vinden zachte locatiefactoren belangrijker dan niet medical bedrijven

De sector Medical richt zich op het verbeteren van de gezondheidszorg en is dus heel erg verbonden met klanten (interview Aldo Doorsman, 11 maart 2014). Omdat er veel kunnen klanten langskomen is het van belang dat de omgeving en het pand van het bedrijf representatief zijn. Ook kan een goed imago van het gebied bijdragen aan het vertrouwen van de klant. Er wordt dus verwacht dat Medical bedrijven zachte locatiefactoren belangrijker vinden dan niet Medical bedrijven.

4.4 Conclusie

Om de probleemstelling te kunnen beantwoorden wordt er gebruik gemaakt van kwantitatief en kwalitatief onderzoek. Er zijn zeven hypothesen opgesteld, die worden besproken in de volgende hoofdstukken. Hypothesen 1 t/m 3 komen aan bod in hoofdstuk 6 en de overige hypothesen worden beantwoord door middel van de enquête in hoofdstuk 8.

Hoofdstuk 5: Transformatie havengebieden in Europa

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van drie andere havengebieden in Europa vergelijkbaar met het Merwe-Vierhavengebied, die al (deels) een transformatie hebben

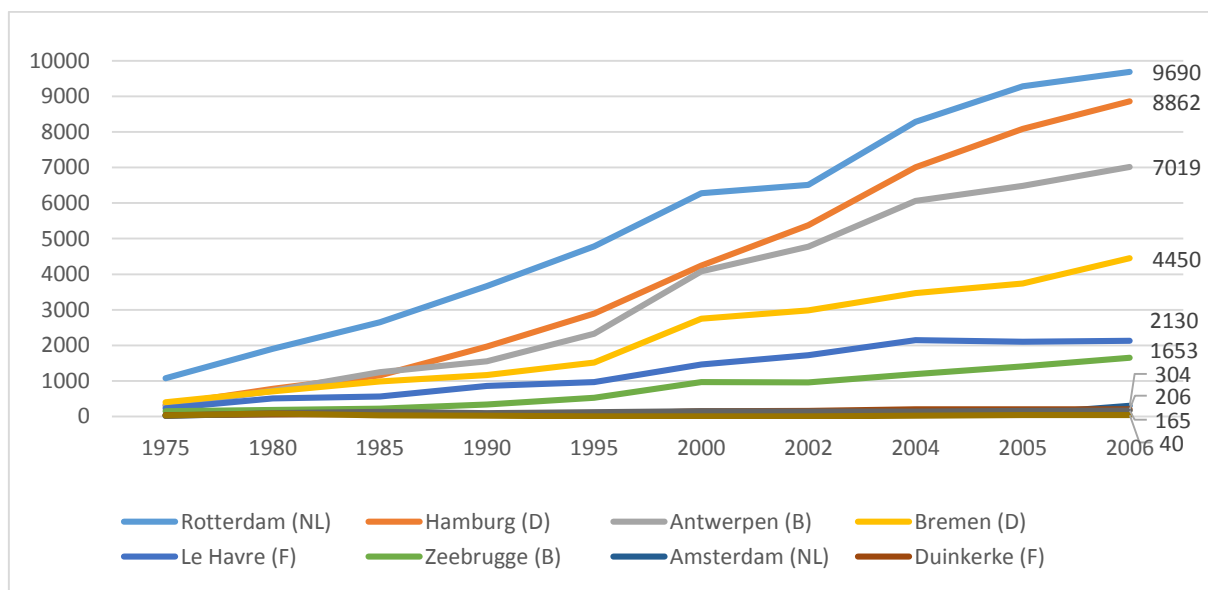
doorgemaakt. Er wordt een beschrijving gegeven van de stad en het betreffende 'waterfront' project. Ten eerste wordt een havengebied in Le Havre besproken, hierna in Hamburg en vervolgens in Tilburg. De geselecteerde havengebieden zijn allemaal gelegen in de Hamburg-Le Havre (HLH) range. De HLH-range is een gebied in Noordwest Europa tussen de steden Le Havre en Hamburg en omvat de grootste West-Europese havens (figuur 30). Tussen de havens is een concurrentiestrijd gaande, omdat ze overeenkomende achterlanden hebben waar ze zich op richten. Door het gebied heen loopt de 'blauwe banaan', wat zorgt voor een hoog consumptiepotentieel, uitgebreide infrastructuur en nabijheid van industriële centra (Provincie Antwerpen, 2014). De HLH- range wordt gezien als een van de meest competitieve containerhaven-range van de wereld: *'The unique blend of different port types and sizes combined with a vast economic hinterland shapes port competition in the region.'* (Notteboom, 2007, p.2). De totale container overslag in de range bedroeg in 2006 34,6 miljoen TEU (Twenty feet Equivalent Unit: standaardmaat zeecontainers). De grootste haven in de HLH-range is Rotterdam en hierna volgden Hamburg en Antwerpen (figuur 31). De eerste vijf grootste havens hebben allemaal van het jaar 2001 tot 2010 een groei doorgemaakt (Merk et al., 2011, p.16). Tussen de steden van de geselecteerde havengebieden bevinden zich naast overeenkomsten ook duidelijke verschillen. De haven van Tilburg kent veel minder activiteiten en is minder groot dan de andere twee geselecteerde havens.

Figuur 30: Ligging geselecteerde steden



Bron: Provincie Antwerpen, 2014 (eigen bewerking)

Figuur 31: Container overslag in de tien grootste havens in de HLH-range ('000 TEU)



Bron: Notteboom, 2007, p.20

5.1 Transformatie van 'Les Quartiers Sud' in Le Havre

Le Havre is een modern gestichte havenstad, strategisch gelegen voor toegang tot het binnenland en de steden Rouen en Parijs. De stad is opgericht in 1517 door François I van Frankrijk, na het dichtslippen van de havens van Honfleur en Harfleur, in de monding van de rivier de Seine (Le Havre Tourisme, 2014). Hiermee wilde hij enerzijds inspelen op nieuwe kansen in de internationale handel en anderzijds de verdediging van de regio te versterken, vanwege de vele Britse aanvallen die werden uitgevoerd. Tot in de 18^e eeuw werden de activiteiten in Le Havre gedomineerd door militaire zorgen en werd er geprofiteerd van de ontwikkeling van de haven van Rouen. Zware vaartuigen moesten eerst hun goederen overladen voor ze de Seine in konden varen en kooplieden uit Rouen raakten meer afhankelijk van de buitenhaven van Le Havre. Op 1 januari 1925 kreeg Le Havre de status van autonome haven, waarbij het openbaar bestuur wordt geregeld door de centrale overheid. De stad ligt net als Rotterdam aan een rivier, namelijk in het estuarium van de rivier de Seine. Daarnaast is het gelegen aan de monding van een corridor naar Parijs. De stad groeide snel door een aantal ontwikkelingen, zoals het zijn van een oorlogspoort in de 17^e eeuw en de emigratiestromen naar Amerika gedurende de 19^e eeuw. Tijdens de industrialisatie werd Le Havre de eerste stad van Normandië door de wereldwijde koffie en katoenmarkt (Le Havre Port, 2014).

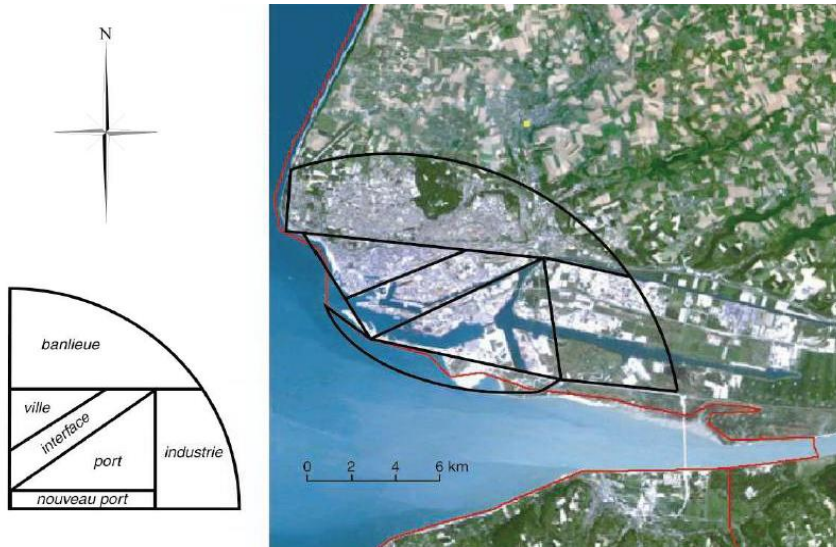
De haven is een commerciële- en passagiershaven met een belangrijk toegangspoort tot Amerika, hoewel het belang hiervan is afgenomen door de opkomst van de luchtvaart. Le Havre is gespecialiseerd in containers en vloeibare bulkgoederen (Merk et al., 2011, p.15). Net als Rotterdam en Hamburg is Le Havre tijdens de Tweede Wereldoorlog gebombardeerd en waren herstelwerkzaamheden noodzakelijk (Ducruet & Woo Lee, 2006). In het begin van de Tweede Wereldoorlog werd de haven gebruikt door Groot-Brittannië om hun troepen te bedienen. In 1940 werd de stad gebombardeerd en bezet door de Duitsers en verliet Groot-Brittannië de stad. In september 1944 werd 80% van de binnenstad en de hele haven vernield door de bombardementen van de geallieerden. Rond 1965 was de reconstructie van de haven voltooid. De reconstructie van de stad, onder leiding van Auguste Perret, werd in 2005 door UNESCO verklaard tot Werelderfgoed: *'The post-war reconstruction plan of Le Havre is an outstanding example and a landmark of the integration of urban planning traditions and a pioneer implementation of modern developments in architecture, technology, and town planning.'* (UNESCO, 2014).

Om te voldoen aan veranderingen in de transportsector is in het jaar 2000 begonnen met een project om containervervoer in Le Havre mogelijk te kunnen maken. Het was de eerste Franse haven met containerverkeer en er zijn drie terminals gerealiseerd. In 2008 werd 'Grand Port Maritime du Havre' opgericht, waarbij het bestuur van het havenbedrijf werd gemoderniseerd om te voldoen aan de uitdagingen voor grote havens (Le Havre Port, 2014). Doelstellingen zijn om de organisatie van havenarbeid te vereenvoudigen, het bestuur te moderniseren en om het beleid van havenautoriteiten aan dezelfde rivier te coördineren (Maïté, 2013). Le Havre en Rotterdam zijn beide een autonome haven, met de staat als belangrijke aandeelhouder (Maïté, 2013). Le Havre ondervindt veel concurrentie van andere Noordwest-Europese havens, maar kent wel een belangrijke hub positie. Het marktaandeel van Le Havre in de Seine Axis (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) neemt wel af sinds 1980. De globale terminal operators MSC en CMA-CGM zijn de dominante spelers in Le Havre (Merk et al., 2011, p.15-24).

De 'interface' tussen stad en haven is een groot uitgestrekt gebied. Vooral de zuidelijke wijken (Les Quartiers Sud) en de buurten/wijken Saint-Nicholas, Eure en Neiges staan symbool voor deze 'interface', met verlaten grond en oude industriële architectuur. De havenactiviteiten bevinden zich vooral aan de zuidkant van de stad, waar ook de nieuwste ontwikkelingen in de haven hebben

plaatsgevonden. In het oosten bevindt zich de binnenstad, met hiertussen het grensvlak tussen haven en stad. Aan de noordzijde bevindt zich de 'banlieue', een Frans woord voor buitenwijk die aan de rand van een grote stad ligt (figuur 32) (Ducruet & Woo Lee, 2006).

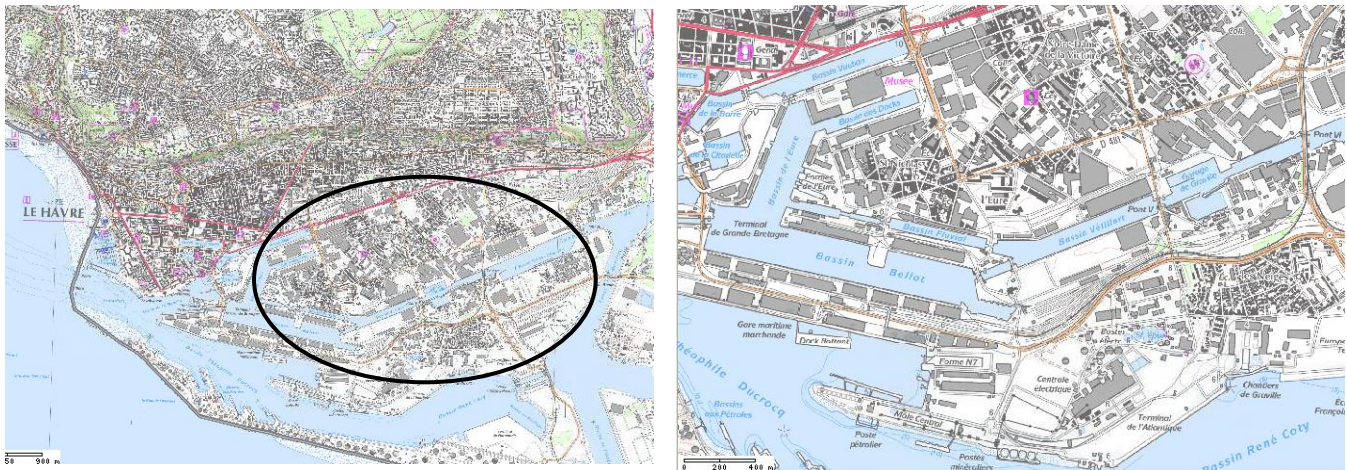
Figuur 32: Ruimtelijk patroon van Le Havre met de 'interface tussen haven en stad'



Bron : Ducruet & Woo Lee, 2006

De wijken l'Eure en les Neiges zijn substedelijke gebieden in 'Les Quartiers Sud', die gedefinieerd zijn als gevoelige stedelijke gebieden (Les zones urbaines sensibles: ZUS) door de Franse overheid (figuur 33) (bijlage 5). Ze krijgen dan ook extra aandacht om de problemen in de wijken en voor de inwoners te verminderen (Insee, 2014a).

Figuur 33: Ligging van de wijken in 'les Quartiers Sud'



Bron: Système d'Information Géographique (SIG), 2014

Sinds 2002 zijn deze zuidelijke wijken, op het grensvlak tussen stad en haven, het onderwerp van een belangrijk ontwikkelingsproject in Le Havre. Op deze manier wordt getracht 'Les Quartiers Sud' opnieuw te verbinden met de stad. Er is geen doorlooptijd vastgesteld voor het project (Le Havre, 2008). Het project is een deel van het allesomvattende beleid van de stad: de status van Le Havre laten stijgen van een industriële havenstad naar een commerciële maritieme stad (Ducruet & Woo Lee, 2006, p.13). De stad wordt bij dit project ondersteund door Europa, de Staat, de regio en 'Communauté De l'Agglomération Havraise' (CODAH). Er zijn meer dan 220 projecten gaande om

betere condities voor wonen en werken in het gebied te realiseren (Le Havre, 2014). Het beleidsvormingsproces van de stad vindt veelal op een bredere schaal plaats in coördinatie met CODAH (Maïté, 2013). Voor het project wordt de openbare ruimte opgewaardeerd door onder andere aanleg van nieuwe straten, fietspaden, het verbeteren van het openbaar vervoer en verbeteren van gebouwen. Het project voor de zuidelijke wijken omvat de volgende belangrijke punten (Le Havre, 2008):

- Verbetering van de openbare ruimte
- De oprichting van nieuwe openbare voorzieningen
- Revalidatie van sociale huurwoningen
- De sloop van bouwvallige woningen
- Behandeling van particuliere woningen
- De ontwikkeling van nieuw woningaanbod

Uiteindelijk worden er 2000 nieuwe woningen in het gebied gerealiseerd, met als gevolg 6000 nieuwe mensen die bijdragen aan de dynamiek en de vernieuwing van het imago (Le Havre, 2008). De stad ondersteunt ook de implementatie van nieuwe economische activiteiten om het gebied te revitaliseren, met het oog op het oriënteren van hun locatie op basis van hun specifieke karakter. En door het stimuleren van de ontwikkeling van bedrijven en de groei van werkgelegenheid door de oprichting van een economische infrastructuur (hotels, incubators, bedrijventerreinen) (Le Havre, 2008). Les Neiges is een woonwijk tussen onder andere bedrijventerreinen in, dus in de wijk zelf bevinden zich weinig bedrijven. Het gebied van de zuidelijke wijken omvat 800 hectare, heeft 17 duizend inwoners en er zijn 1500 bedrijven gevestigd (tabel 7).

Tabel 7: Kerncijfers van het gebied

Oppervlakte (in hectare)	800
Aantal inwoners	17000
Aantal bedrijven	1500
Aantal werknemers	16000

Bron: Le Havre, 2014

Tabel 8: Bevolking van Les Neiges en L'Eure

Leeftijdsgroep	De wijken
0 tot 15 jaar	21,6%
15 tot 25 jaar	14,1%
25 tot 60 jaar	42,3%
60 tot 75 jaar	11,7%
75 jaar en ouder	6,1%
Aantal inwoners	7151

Bron : Insee, 2014c

In Les Neiges en L'Eure wonen in totaal 7151 mensen en 22,8% van de inwoners zijn allochtoon. Het merendeel van de woningen komt uit de periode 1949-1974. Het overgrote deel van de inwoners bevindt zich in de leeftijdsgroep 25 tot 60 jaar, maar dit is dan ook de grootste groep qua jaartallen. Opvallend is het duidelijk hogere percentage van inwoners onder de 25 jaar (38%), dan inwoners boven de 60 jaar (18%) (tabel 8). Daarnaast bestaat 45% van de huishoudens uit alleenstaande, de opvolgende grootste groep is eenoudergezinnen (22%) (Insee, 2014c).

5.2 Het 'waterfront' project 'Hafencity' in Hamburg

De oorsprong van de stad Hamburg ligt in de 8^{ste} eeuw, toen een nederzetting ontstond aan een zijrivier van de rivier de Elbe: de Alster. Het belang van de Elbe als handelsroute groeide in de 12^e eeuw en Hamburg kreeg het privilege om er tol te heffen. Hamburg werd destijds de belangrijkste Noordzeehaven door het middeleeuwse verbond tussen de belangrijkste Noord-Europese handelssteden, de 'Hanze'. Hamburg bleef zijn belang houden en werd door de eeuwen heen een van de belangrijkste importhavens en een van de grootste opslagplaatsen van Europa door het ontstaan van 'Speicherstadt' (pakhuizenstad). Tijdens een grote brand in 1842 werd een groot deel

van de stad verwoest en ook tijdens de Tweede Wereldoorlog werden grote delen vernield (Hamburg, 2014).

Er wonen 1,8 miljoen mensen in Hamburg en in de agglomeratie ongeveer 4,5 miljoen mensen. Na Berlijn is het de grootste stad van Duitsland. Met 15% van de inwoners, die geclassificeerd kunnen worden als 'niet-Duitsers', is het de meest multiculturele stad van Duitsland (Margolis & Bagnall, 2013; Hamburg, 2014). De haven van Hamburg is terug te dateren naar het jaar 1189, op dit moment ontvingen kooplieden van de stad een koninklijke onderscheiding voor een belastingvrije haven. Een van de grote uitbreidingen van de haven vond plaats tijdens het ontstaan van 'Speicherstadt' in 1888. Door toenemende handel en het gebruik van grotere schepen breidde de haven zich ook steeds meer uit richting de zuidelijke oever van de rivier. De groei van de haven en havenactiviteiten stopte tijdens de oliecrisis in de jaren 1970. Naast het verminderen van de havenactiviteiten waren er ook grote investeringen nodig in de haven. Tijdens deze periode ondervonden andere economische activiteiten een opleving in de stad. Sinds de val van de Berlijnse muur in 1989 en de opening tot Oost Europa groeide de omzet van de haven weer sterk. Dit vereiste uitbreiding van containerterminals met nieuwe infrastructuur en het verdiepen van de waterweg. Vanwege deze uitdagingen ontstond in 2005 de 'Hamburg Port Authority' (HPA), waarvoor drie departementen uit de administratie van de stad zijn gehaald en samengevoegd. Deze verandering vond plaats om de administratie van de haven flexibeler te laten verlopen. HPA is verantwoordelijk voor de constructie en het behoud van de haveninfrastructuur (Harms, 2008, pp.10-12; Port of Hamburg, 2014).

Hamburg heeft de hoogste BBP (bruto binnenlands product) per persoon in Duitsland en bevat ruim 120 duizend bedrijven. Naast het belang van de haven is Hamburg ook de media hoofdstad van Duitsland. Na de Tweede Wereldoorlog steunden de Britten de liberale media in de stad om extreem nationalistische gedachten in het land tegen te gaan. Nu zijn er meer dan 17 duizend mediabedrijven in de stad gevestigd, waaronder nationale kranten, tijdschriften en televisie- en filmproductiebedrijven (Margolis & Bagnall, 2013). Naast de positie van mediahoofdstad van Duitsland zijn er nog een aantal andere clusters in de stad en in de agglomeratie aanwezig: '*Renewable Energies, Logistics, Aviation, Life Sciences, Maritime Technologies and Media, IT and Telecommunication.*' (HWF, 2014, p.17).

Hamburg heeft op het moment de 2^e grootste haven van Europa en vormt een belangrijke hub voor handel tussen Noord- en Oost-Europa (Margolis & Bagnall, 2013). De moderne delen van de haven bevinden zich op de zuidoever en de verouderde havengebieden op de noordoever (Harms, 2008). Als havenstad heeft Hamburg te maken met fysieke, culture en sociale uitdagingen net als Rotterdam. Om deze uitdagingen succesvol aan te pakken is in Hamburg het project 'Hafencity' opgestart. Voor dit project wordt een voormalig haven- en industriegebied aan de noordoever getransformeerd naar stedelijk gebruik: '*The former docks are the site of a new district in the centre of Hamburg that combines living, working, education and culture right down to the level of the city blocks.*' (Luijten & Urhahn, 2011, p.9). Het doel van het project is om het centrum van de stad te versterken en te consolideren door een duurzame mix van cultuur, retail, leisure en commerciële toepassingen. Dit gebeurt in combinatie met de realisatie van nieuwe woningen. Het project zal leiden tot een uitbreiding van 40% van de binnenstad en helpt de trend van 'out-of-town' ontwikkelingen, die negatief zijn voor de binnenstad, tegen te gaan (Margolis & Bagnall, 2013, p.72; Hafencity Hamburg, 2014). 'Hafencity' is op dit moment een van de grootste stedelijke regeneratieprojecten in Europa. Het gebied van 'Hafencity' ligt ten zuiden van het centrum en is 158 hectare groot (bijlage 6). Door verplaatsingen van de havenactiviteiten werden de dokken in het gebied verwaarloosd en onderbenut. De ontwikkelingsmaatschappij 'Hafencity GmbH' houdt zich bezig met het project, dat begonnen is in 1997 en een doorlooptijd heeft van 30 jaar (tot 2025)

(Margolis & Bagnall, 2013). Er is tot nu toe ongeveer 2,4 miljard publiek geld geïnvesteerd in het project, dit geld komt vooral van de opbrengsten van verkoop van grond in Hafencity (Hafencity Hamburg, 2014).

Figuur 34: Ligging van Hafencity en de onderverdeling van de 10 wijken



Bron: Hafencity Hamburg, 2014

Het gebied is onderverdeeld in 10 wijken en om het gebied te beschermen tegen overstromingen wordt het tot 9 meter boven zeeniveau opgehoogd (figuur 34). Iedere wijk heeft zijn eigen identiteit, maar in alle wijken vindt 'mixed-uses' plaats. 'Hafencity' bestaat vooral uit nieuwe gebouwen, omdat het gebied voorheen vooral werd bezet door loodsen en slechts weinig gebouwen die behouden konden worden of het waard waren om behouden te worden. Er worden 6 duizend woningen in het gebied gerealiseerd en het merendeel van de banen zal zich bevinden in de service sector (tabel 9). het merendeel van de vloeroppervlakte ('gross floor area') van de gebouwen die gecreëerd worden, gaat naar kantoren (48%). Hierop volgend is woningen, waar 30% van het vloeroppervlakte aan besteed wordt (figuur 35) (Hafencity Hamburg, 2014).

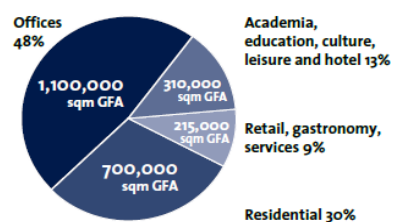
Tabel 9: Kerncijfers te realiseren aantallen

Oppervlakte (in hectare)	158
Aantal woningen	6.000
Aantal inwoners	12.000
Aantal banen	45.000

Bron: Hafencity Hamburg, 2014

Figuur 35: Verdeling vloeroppervlakte

Total: 2.32 million sqm GFA



Bron: Hafencity Hamburg, 2014

'Hafencity' wordt van west naar oost en van noord naar zuid ontwikkeld. De eerste wijk die dan ook voltooid is, is 'Am Sandtorkai/Dalmanndai' in 2009. Inmiddels is het midden van het gebied ook bijna afgerond en is er in het oosten begonnen met de constructie. Deze strategie van fasering is gekozen om te voorkomen dat geen onveilige of visueel storende delen aanwezig zijn tussen de ontwikkelde gebieden, die ook een barrière zouden kunnen vormen (Margolis & Bagnall, 2013). De inrichting is gebaseerd op individuele percelen om een grote verscheidenheid aan architectuur en stijlen te realiseren. Critiek hierop is het ontbreken van een eenheid en visuele samenhang van de gebouwen

(Grubbauer, 2011). In 'Hafencity' zijn inmiddels al meer dan 450 bedrijven gevestigd, waaronder een aantal grote invloedrijke bedrijven, zoals BP, Hanjin shipping, Greenpeace en het hoofdkantoor van Unilever en Lloyd. De twee grootste kantoorgebruikers in 'Hafencity' zijn Spiegel Group en DNV Germanischer in de wijk 'Brooktorkai/Ericus' (Hafencity Hamburg, 2014). 'Hafencity GmbH' is dus succesvol geweest in het aantrekken van een aantal belangrijke economische spelers. Ook zijn er in het gebied veel culturele en toeristische faciliteiten gerealiseerd (Margolis & Bagnall, 2013). Het aanleggen van promenades, parken en andere publieke ruimtes vormt een belangrijk element van het project (Hafencity Hamburg, 2014).

Tabel 10: Bevolking in Hafencity en Hamburg in 2012

Onderwerp	Hafencity	Hamburg
Aantal inwoners	1582	1760017
Inwoners onder 18	10,50%	15,6%
65 plus inwoners	10,30%	18,9%
Allochtone inwoners	18,10%	13,7%

Bron : Statistik Nord, 2012

Het merendeel van de huishoudens in het gebied bestaat uit eenpersoonshuishoudens (41,3%). Hiernaast is er een kleiner aandeel inwoners onder de 18 en boven de 65 jaar in vergelijking met Hamburg in het algemeen. Wel wonen er meer allochtonen in 'Hafencity' (18,1% dan in Hamburg in het algemeen, namelijk 13,7% (tabel 10).

5.3 Transformatie van de Piushaven in Tilburg naar een stedelijk woonwerkgebied

Tilburg ligt in Noord-Brabant en is met ongeveer 206 duizend inwoners de zesde stad van Nederland. Er zijn sporen gevonden van bewoning van het gebied in de prehistorie tijd. De eerste keer dat de naam Tilburg voorkomt is in een document uit het jaar 1191. In 1809 kreeg Tilburg van Lodewijk Napoleon Bonaparte stadsrechten. Tilburg is groot geworden door en staat bekend om de textielindustrie, met name de wolstof-industrie. De stad werd dan ook 'de wolstad' genoemd en er stonden eind negentiende eeuw meer dan 145 wollen stoffen fabrieken in de stad (van Gorp, 1987). Vanaf 1960 werden de fabrieken voor de productie van wollen stoffen steeds minder gebruikt. De textielindustrie was na de laatste bloeiperiode van na de Tweede Wereldoorlog ten onder gegaan. Factoren als toenemende buitenlandse concurrentie en de opkomst van nieuwe stoffen, zoals synthese, droegen hieraan bij (Historie Tilburg, 1986). In 1923 was de stad Tilburg begonnen met havenactiviteiten door de realisatie van de Piushaven, waarvan de aanleg in 1921 was gestart. Het doel van de aanleg was om het Tilburgse bedrijfsleven betere mogelijkheden te geven voor de aan- en afvoer van goederen. Al in de 19^e eeuw ontwikkelde de stad plannen om een verbinding te realiseren met de Nederlandse binnenwateren. In 1905 werd deze verbinding werkelijkheid toen de wet werd aangenomen voor van de aanleg van het Wilhelminakanaal (de verbinding tussen de Zuid-Willemsvaart en Geertruidenberg) en kon de Piushaven aangelegd worden. De activiteiten in de haven bestonden voornamelijk uit de aanvoer van bulkgoed als zand, grind, graan, bouw materiaal, papier, steenkolen, ruwe wol en brandstoffen en hiernaast kwam ook de beurtvaart (stukgoed) tot ontwikkeling. Na de Tweede Wereldoorlog groeide de Piushaven sterk door de toenemende behoefte aan bouw materiaal en dit leidde tot een grote druk op het stadscentrum. In het jaar 1953 losten 2.068 schepen in de Piushaven met een totale ladingscapaciteit van 320.000 ton (Tilburg te water, 2014a; BHIC, 2014) (bijlage 7).

In Tilburg zijn hedendaags twee havens gelegen: de Piushaven en de Lovensehaven. De laatste is als enige nog in gebruik als industriehaven en is aangelegd in het jaar 1976. Er werd besloten tot deze

aanleg, omdat de druk op de Piushaven en het stadscentrum te groot werd. Er werd in Loven een nieuwe haven gegraven. De nieuwe haven werd in gebruik genomen voor onder andere bouwmaterialen, veevoer, tapioca en maispulp en kent containeroverslag. De gemeente Tilburg investeert vanaf 2009 in verbeteringen van de haven. De realisatie van de nieuwe 'Barge Terminal Tilburg' gaat zorgen voor een groeiende overlag in containers in Tilburg (BHIC, 2014). Verwacht wordt dat deze terminal een overslag van 80.000 TEU zal realiseren en daarom zal behoren tot de grootste terminals in Nederland (EICB, 2014). Door de aanleg van een nieuwe haven verhuisden veel bedrijven uit de Piushaven naar dit nieuwe gebied (Tilburg te water, 2014a). Door het vertrek van vele bedrijven verminderde de rol van de Piushaven in havenactiviteiten sterk. Daarnaast werden ook meer goederen vervoerd over de weg en het spoor. In 1996 werd de haven afgesloten voor al het scheepvaartverkeer. Hiervoor was in het jaar 1983 de zuidelijke havenarm al gedempt om woningen te bouwen (Piushaven, 2014a). Door inspanningen van de 'Stichting Thuishaven Tilburg' (STT) kon er voorkomen worden dat de complete haven werd afgesloten en gedempt, en is rest van de haven als cultuurerfgoed bewaard gebleven. De Piushaven is nog geopend voor recreatievaart. De stichting STT is een vrijwilligersorganisatie en geeft gevraagd en ongevraagd advies voor een succesvolle ontwikkeling van de Piushaven. De stichting is dan ook met het volgende doel opgericht: *'... is in 1998 opgericht met als doel het ontwikkelen van de Piushaven te Tilburg en haar toeloop tot een multifunctioneel gebied waarin wonen, werken en recreëren harmonisch samengaan.'* (Tilburg te water, 2014b). Inmiddels wordt, onder het motto 'Piushaven, Levend Podium van Tilburg', het voormalige havengebied door de gemeente getransformeerd naar een stedelijk gebied. Het gebied wordt ontwikkeld in relatie tot de omliggende stad. De ontwikkeling van de Piushaven wordt gecoördineerd door een kwaliteitsteam en het projectbureau Piushaven. Het projectbureau gaat over de uitvoering van de gebiedsontwikkeling en de dagelijkse coördinatie. Het kwaliteitsteam waarborgt de stedenbouwkundige kwaliteit en de samenhang van de ontwikkelingen in het gebied. Hiernaast zijn er ook plantteams voor elk project, waarbij direct omwonende kunnen meedenken en advies kunnen geven (Nicis Institute, 2009). De ambitie is dat de Piushaven mogelijkheden biedt aan iedereen: Doorstromers, starters, senioren en nieuwe Tilburgers (Piushaven, 2014a). Het gebied ligt in de binnenstad van Tilburg en strekt van het centrum tot aan Landschapspark Moerenburg. De Piushaven is ingedeeld in 15 verschillende deelplannen en beslaat 1,5 kilometer in de lengte. In 2002 is door de gemeenteraad de ontwikkelingsvisie voor de Piushaven vastgesteld. Eind 2008 is er begonnen met de bouw van het eerste deelplan 'de Havenmeester', waarin ruim 200 woningen worden gebouwd (Tilburg Taxatie, 2014).

Figuur 36: Gebiedsontwikkeling van de Piushaven



Bron: Gebiedsontwikkeling.nu, 2013

De roze vlakken zijn deelplannen, die inmiddels al gerealiseerd zijn (figuur 36). De oppervlakte van het gebied is 60 hectare en er worden ongeveer 1500 woningen in het gebied gerealiseerd, afhankelijk van de haalbaarheid (tabel 11).

Tabel 11: Kerncijfers Piushaven

Oppervlakte	60 hectare
Aantal woningen	1400-1500
Toekomstig aantal inwoners	15.000 (huidig 11.000)
Commerciële ruimte	40.000 vierkante meter

Bron: ROI, 2011

Tabel 12: Bevolking 'Oud Zuid' in 2012

Leeftijdsgroepen	Oud Zuid
0 tot 15 jaar	12,0%
15 tot 25 jaar	18,1%
25 tot 45 jaar	31,2%
45 tot 65 jaar	23,7%
65 jaar en ouder	15,1%

Bron: CBS, 2013

De eerste bewoners hebben zich al gevestigd in het gebied. Er is ongeveer 40 duizend vierkante meter gereserveerd voor voorzieningen (o.a. dienstverleningen, detailhandel en horeca), waarvan een groot deel wordt bezet door een te realiseren winkelcentrum. Om van de Piushaven een levendig gebied te maken wordt de nadruk gelegd op een combinatie van wonen, werken en recreëren: *'Detailhandel, kleinschalige bedrijvigheid, recreatie en toerisme zijn sectoren die van Piushaven een kloppend hart maken.'* (Piushaven, 2014).

De wijk Jeruzalem, gelegen in het gebied, was in 2007 volgens het CBS de armste wijk van Brabant. Het merendeel van de inwoners van de omvattende wijk 'Oud Zuid', waarin de Piushaven gelegen is, bevindt zich in de categorie 25 tot 45 jaar (32%). Het aandeel jongeren is groter dan het aandeel ouderen (tabel 12). Een aandeel van 20% van de inwoners van de wijk is allochtoon.

5.4 Conclusie

In het bovenstaande zijn de belangrijke kernegegevens over de drie transformatieprojecten beschreven. De projecten verschillen van elkaar, maar hebben op bepaalde punten wel met dezelfde problemen te maken. Aan de hand van deze informatie wordt deelvraag 4 in het volgende hoofdstuk beantwoord na de interviews met experts uit de drie gebieden.

Hoofdstuk 6: Belangrijke factoren voor de herontwikkeling van havengebieden

In het voorgaande hoofdstuk zijn de drie casestudies uiteengezet. Hieronder worden de resultaten van de interviews met experts uit de gebieden weergegeven. Ten eerste komt wederom Le Havre aan bod, vervolgens Hamburg en als laatste Tilburg. Tot slot worden er belangrijke algemene conclusies getrokken uit de interviews. In bijlage 9 is een beschrijving van de geïnterviewde te vinden.

6.1 De transformatie van de verouderde 'Quartiers Sud' in Le Havre

Le Havre besloot het gebied van de Quartiers Sud te transformeren, omdat het niet meer geschikt was voor havenactiviteiten en bedrijven wegtrokken uit het gebied. De diepte van het water was niet genoeg meer voor de nieuwere containerschepen, een activiteit, zoals eerder genoemd, waar Le Havre zich steeds meer in gespecialiseerd heeft. De bassins in het gebied zijn rond 1950 gerealiseerd. Op andere plekken in het zuiden van Le Havre is een nieuw deel van de haven gerealiseerd met diepere wateren en geschikt voor moderne havenactiviteiten. Door vernieuwing in technologieën en nieuwe eisen aan havengebieden werd Quartiers Sud ongeschikt voor havenactiviteiten. Hierdoor was transformatie van het gebied door de gemeente noodzakelijk. Daarnaast raakte het gebied ook fysiek sterk verouderd en was het een van de armste wijken van Noord-Europa. Dit had mede te maken met de opkomst van containers en de hiermee gepaarde vermindering van arbeidsplaatsen. Door deze daling van werkgelegenheid en het vertrek van havenactiviteiten verpauperde de wijk vanaf de jaren 1970. De woningen in het gebied dateerden uit het einde van de 19^e eeuw en het begin van de 20^e eeuw en waren niet meer veilig om in te wonen. Hierdoor moest de overheid ingrijpen om de huizen te renoveren en de openbare ruimte te verbeteren. De condities voor de herontwikkeling bestonden dus vooral uit de fysieke achteruitgang van het gebied en het ontstaan van nieuwe technologieën in de havens. Dit komt dus overeen met de gevonden condities in de literatuur. De conditie van een shift van de industriële activiteiten naar een nieuwe economie heeft in dit geval een kleine rol gespeeld. Op voormalige industrieterreinen wordt de vrijgekomen ruimte gebruikt om kantoren te huisvesten en de haven heeft zich elders uitgebreid. Hiernaast is het gebied herontwikkeld om een nieuwe stadscenter te ontwikkelen of de bestaande binnenstad uit te breiden. Het gebied ligt namelijk op 2 kilometer afstand van de binnenstad.

Om het gebied te herontwikkelen is er gebruik gemaakt van Europese fondsen. Er is besloten om alle Europese fondsen te concentreren op de zuidelijke wijken in plaats van het inzetten hiervan op een grotere schaal. Met de fondsen werden sterk beschadigde gebouwen gesloopt en stedelijke ruimtes gecreëerd. Nu beginnen sinds 20 jaar de resultaten zichtbaar te worden. De populatie in het gebied is veranderd, een aantal bedrijven heeft geprofiteerd van de fondsen en investeert zelf in de zuidelijke wijken. Dit is ook wat de stad graag wil bereiken, dat private fondsen worden gebruikt om de stad te ontwikkelen in plaats van publieke fondsen. De bedrijven ontwikkelen nieuwe gebouwen en kopen nieuwe gronden om te kunnen uitbreiden en nieuwe kantoren te realiseren. Het gebied is aantrekkelijk voor bedrijven vanwege de directe nabijheid van de haven en door de transformatie zijn er meer bedrijven naar het gebied gekomen.

Een moeilijkheid bij de ontwikkelingen is dat sommige grond van het gebied volgens de wet bepaald is als haven in plaats van als stad. Hiermee wordt de gemeente belemmerd in het uitvoeren van de ontwikkelingen, omdat de grond van de haven in het bezit is van de Franse staat. De gemeente mag hier dus niet doen wat ze wil en er vinden veel discussies plaats tussen beide partijen.

In tegenstelling tot in Rotterdam werkt Le Havre niet samen met het havenbedrijf bij de transformatie. Wel wordt er samengewerkt met de agglomeratie CODAH. Het gebied heeft weinig last van getij en hoogteverschillen van het water. Dit wordt gereguleerd en vormt dus weinig belemmering bij ontwikkelingen in het gebied. Voor de transformatie was er al wel een hoop bebouwing en bevolking aanwezig, waar rekening mee gehouden moest worden.

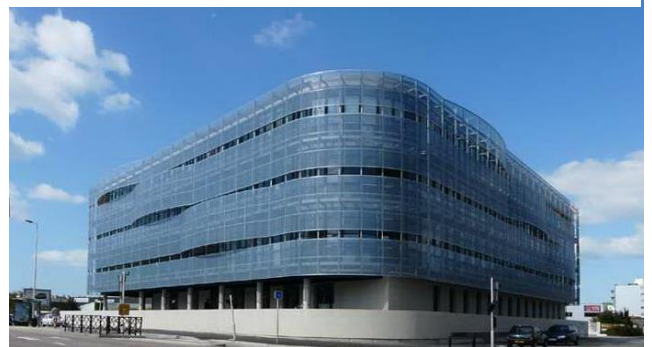
6.1.1 Stedelijke economische activiteiten

De stad is op het moment sterk in en richt zich voornamelijk op handel (import, export), offshore windenergie en watersport. Le Havre heeft van oudsher een sterke positie in havenactiviteiten en de haven is erg belangrijk voor de stad. De haven is de eerste in Frankrijk geweest op het gebied van containers. Handel, verbonden met de haven, is dus van belang voor de stad. Hiernaast is ook de auto-industrie, net buiten de stad gevestigd, zeer belangrijk voor de stad. Het gaat momenteel niet heel goed met de Franse auto-industrie. Een aantal duizend inwoners werkt hierin en een sluiting van de fabriek zou erg slecht zijn voor de werkgelegenheid van de stad. In Le Havre zijn ook activiteiten op het gebied van vliegtuigen, met bedrijven waar onderdelen van vliegtuigen worden gerealiseerd.

Voor de transformatie bestonden de economische activiteiten in het gebied voornamelijk uit havenactiviteiten, tot het gebied hiervoor ongeschikt werd. Deze havenactiviteiten bestonden vooral uit de afhandeling van voedingsmiddelen en industrieën verbonden met de haven. Dit waren voedingsmiddelen als koffie en specerijen, die op doorreis de haven van Le Havre passeerden. Na het verdwijnen van de havenactiviteiten in het gebied was er ook een economische transformatie noodzakelijk en moesten er nieuwe bedrijven aangetrokken worden. De stad verkoopt grond in het gebied aan investeerders en deze realiseren hier kantoren, huizen of winkels. De stad stelt randvoorwaarden en bepaalt welke functie er gerealiseerd moet worden, verder wordt alles overgelaten aan de investeerder. Om de grond aantrekkelijk te maken voor nieuwe functies breekt de stad 'brownfields' af en verbetert de condities.

Hiernaast zijn er ook bepaalde 'free zones' gecreëerd, waar de belasting is verlaagd. In de zuidelijke wijken hebben zich vooral kantoren van bedrijven gevestigd en dan met name dienstenbedrijven. Le Havre probeert ook hoofdkantoren naar het gebied te trekken. Een voorbeeld van een hoofdkantoor dat gevestigd is in het gebied is dat van Auxitec. Auxitec is een van de grootste ingenieursbureaus van Frankrijk en houdt zich bezig met het ontwerpen van projecten en multidisciplinaire bouwkunde. Het hoofdkantoor van Auxitec was vanaf 1964 gevestigd in het havengebied van Le Havre en verhuisde in 2009 naar een nieuw gebouw in de 'Quartiers Sud'. Dit was een wens van Auxitec om de moderniteit en evolutie van het bedrijf weer te geven (figuur 37).

Figuur 37: Nieuwe hoofdkantoor Auxitec



Bron: Archi guide, 2014

Voor het aantrekken van nieuwe bedrijven heeft Le Havre geen gebruik gemaakt van een clusterbeleid, zoals in het Merwe-Vierhavengebied, en gebruikt dit nog steeds niet. Er wordt geprobeerd een grote variëteit van bedrijven aan te trekken. Op het moment gaat er aandacht naar het creëren van een jachthaven in het gebied. In de omgeving liggen toeristische dorpen als Deauville en Honfleur en hier is niet genoeg plek meer voor de boten met recreatieve doeleinden. Le Havre probeert deze vraag op te vangen en mensen hun boot hier voor de winter te laten stallen. Ook wordt er op onderbenutte kades een zone gerealiseerd voor de zeilsport, een van de hoofdzones

voor watersport in Frankrijk. Daarnaast wordt er geprobeerd om kantoren voor ingenieurs aan te trekken. Kantoorgebruik is geen activiteit met veel lawaai en past goed in het gebied. Ook is er een focus op het versterken van toerisme in het gebied. Een belangrijke ontwikkeling voor de zuidelijke wijken op het gebied van economie is de komst van het energiebedrijf Areva. Dit bedrijf is gespecialiseerd in nucleaire en offshore windenergie en heeft vestigingen in meer dan 40 landen ter wereld. Er worden twee fabrieken gerealiseerd voor de assemblage en het testen van windturbines, wat veel banen voor de stad gaat creëren. Vele andere bedrijven gespecialiseerd in offshore windenergie en toeleveranciers zullen zich in de nabijheid van Areva gaan vestigen: *'The arrival of Areva is going to develop the sector of offshore wind power and numerous subcontractors and companies specialized in this domain are going to become established in the south districts.'* (interview Vincent Dérédec, 4 april 2014). Le Havre is gunstig voor Areva vanwege de locatie bij zee en de grote reikwijdte. Deze elementen zijn van groot belang voor offshore windenergie en de stad wil de sector graag versterken en dus hierin investeren.

Er is intussen gebleken dat de bedrijven hebben geprofiteerd van de steun en weer hebben geherinvesteerd in het gebied, een succes voor de stad. De economie in het gebied is steeds meer bloeiend geworden. Door het oprichten van 'hotels' voor bedrijven, waar later op wordt ingegaan, kunnen kleine startende bedrijven worden geacommodeerd en hebben ze de mogelijkheid om te groeien. Daarnaast gaat het voorspoedig met bedrijven die verbonden zijn met de haven en maritieme activiteiten.

6.1.2 Succesfactoren voor de transformatie

In het gebied is sprake van een mix van verschillende functies. Het project is gebaseerd op 'mixed functions' en sinds het begin van het transformatie project wordt er getracht om functies te mixen: *'The urban renewal is translated by the development of politics favouring the functional mixing. The development of the interface city-port of the city of Havre is based on this principle.'* (interview Vincent Dérédec, 4 april 2014). Dit is gebeurd door bijvoorbeeld een 'hotel' voor bedrijven te realiseren naast gerenoveerde openbare ruimtes, op dit project wordt later nog dieper ingegaan. Woon- en werkgebouwen zitten zelfs aan elkaar gevestigd. In het gebied waren van oudsher al woningen gevestigd en nu zijn er diverse nieuwe woningen gerealiseerd die erg in trek zijn. Voor de bereikbaarheid van het gebied zijn een aantal nieuwe bruggen aangelegd, maar dit blijken er nog niet voldoende te zijn. Hiernaast is de tram in Le Havre niet aangesloten op het gebied, wat het gebied minder bereikbaar maakt met het openbaar vervoer.

De stad heeft de wens en ambitie om zoveel mogelijk industrieel erfgoed te behouden en opnieuw te gebruiken. Voormalige kantoren, warenhuizen en winkels zijn hersteld en omgevormd in woningen of kantoren. In het gebied zijn niet veel oude gebouwen bewaard gebleven, door onder andere bombardementen in de Tweede Wereldoorlog, dus de gebouwen die er nog zijn worden zoveel mogelijk bewaard en hergebruikt. Er zijn diverse oude warenhuizen bewaard gebleven met inmiddels nieuwe functies, deze worden later besproken. In een deel van oude stallen is de school Molière gevestigd en het oude kantorenpand Caillard is getransformeerd naar appartementen. Daarnaast is ook de rails voor vervoer van goederen in het hele

Figuur 38: Het behoud van de rails



Bron: Eigen opname, 4 april 2014

gebied behouden. In het hele gebied wordt, ook op openbare plekken, getracht de atmosfeer van de haven te behouden: *'Yes we saved the warehouse and also the iron, you know like this the rail. So sometimes we try to keep them. And also with the urban public spaces. We try to create the atmosphere like similar as the port. To keep the atmosphere of the place.'* (interview Vincent Dérédec, 4 april 2014).

In het gebied zijn diverse kennisinstellingen gerealiseerd om activiteiten in het gebied te diversifiëren en studenten aan te trekken. Zo is er de ISEL (Ingenieursschool), Campus Science-Po en IUT (Instituut Universiteit en Technologie). Deze organisaties participeren in de transformatie van het gebied door het hergebruik van verlaten industrieel land, diversificatie van activiteiten en verbeteren van het opleidingsniveau van inwoners. De kennisinstellingen zijn ook verbonden met het bedrijfsleven in het gebied. Zo gaat ISEL ook lessen geven in offshore windenergie door de komst van Areva. Het gebied is aantrekkelijk voor de kennisinstellingen vanwege de aanwezige ruimte en de nabijheid van de binnenstad. Zoals besproken zijn er diverse belangrijke economische spelers aangetrokken die op hun beurt weer nieuwe bedrijven aantrekken, zoals Areva. Dit is dus erg belangrijk geweest voor de economische transformatie van het gebied. Alle succesfactoren gevonden uit de wetenschappelijke literatuur hebben hier dan ook daadwerkelijk een belangrijke rol gespeeld.

6.1.3 Interessante projecten

Figuur 39: Les Docks Dombasle in opgeknapte warenhuizen

In oude warenhuizen uit de 19^e eeuw, voormalige slachthuizen, is in 2006 een 'hotel' voor bedrijven gerealiseerd: 'Les Docks Dombasle' (figuur 39). Er was gebleken dat er een tekort was aan ruimte voor kleine startende bedrijven in het gebied dus is er een 'hotel' ontwikkeld in de gerenoveerde warenhuizen. De kosten zijn gefinancierd door de publieke sector. Het hotel verhuurt ruimtes voor de gewenste periode aan bedrijven in de tertiaire sector en heeft een deel gereserveerd voor innovatieve bedrijven. Het hotel heeft gedeelde faciliteiten als vergaderzalen en ontspanningsruimtes, waar alle gevestigde bedrijven gebruik van kunnen maken. Naast het hotel zijn in soortgelijke aangrenzende warenhuizen woningen gerealiseerd. Er vindt dus een duidelijke mix van functies plaats met wonen en werken naast elkaar in dit project. Het hotel zat snel na opening al voor 80% vol en is een succes te noemen. De bedrijven waarderen vooral het feit dat er in de directe omgeving mogelijkheden tot uitbreiding zijn. Hiernaast is het hotel aantrekkelijk, omdat de huur is verlaagd en diensten en kosten gedeeld worden door de bedrijven aanwezig in het gebouw.



Bron: Eigen opname, 4 april 2014

Een ander belangrijk project in het gebied is 'les Docks Vauban'. 'Les Docks Vauban' is een winkelcentrum dat zich bevindt in een oud warenhuis, gebouwd gedurende de 19^e eeuw. Het warenhuis werd gebruikt voor de opslag van voedingsmiddelen, zoals koffie en specerijen. Omdat de warenhuizen onderbenut werden besloot de stad deze gebouwen in het jaar 2000 te revitaliseren. Het is verkocht aan een investeerder om een winkelcentrum te realiseren en hiernaast ook kantoren. Er zijn enige voorwaarden gesteld door de stad, maar de private sector heeft de ontwikkeling gerealiseerd. Op het moment komt er nog te weinig publiek naar het winkelcentrum. Doordat er ook

buiten de stad veel winkelcentra zijn gevestigd, komt er mogelijk minder publiek naar het winkelcentrum. Het winkelcentrum is inmiddels al 5 jaar open en in de tussentijd zijn er al diverse winkels failliet gegaan en/of gesloten. Tegenover het winkelcentrum bevindt zich in een ander warehouse een congressentrum/evenementenlocatie met hiernaast een nieuw gebouw wellnesscenter en zwembad om mensen naar het gebied te trekken. Mogelijk heeft het achterblijven van bezoekers aan het winkelcentrum ook te maken met het feit dat er geen tramverbinding is gerealiseerd of een brug, waarmee vanaf de tram het winkelcentrum snel bereikt kan worden. Met deze mogelijkheden is de stad op het moment bezig.

Figuur 40 : Het winkelcentrum les Docks Vauban in voormalige warehouses



Bron: Eigen opname, 4 april 2014

6.2 De transformatie in Hamburg

Het transformatie project Hafencity in Hamburg is momenteel een van de bekendste projecten op het gebied van waterfront regeneratie. De keuze van Hamburg om de havengebieden van Hafencity te transformeren heeft te maken met een aantal factoren. Ten eerste heeft de historie hier voor een groot deel mee te maken. Hamburg was een stad dichtbij de grens met de 'Deutsche Demokratische Republik' (Oost-Duitsland) en kende toen weinig groei. De stad was niet centraal gelegen in West-Europa en kon door de grens niet uitbreiden in oostelijke richting. Na de val van het 'IJzeren Gordijn' kreeg Hamburg een centrale locatie in Europa en toegang tot oosterse markten, zoals Polen. Dit zorgde ervoor dat de stad Hamburg niet meer stagneerde, maar een groei doormaakte en Hamburg koos ervoor om in de stad zelf te groeien in plaats van naar buiten. Hiermee kon ook een intensiever gebruik van land worden gerealiseerd. Ten tweede werden de havengebieden ten noorden van de rivier niet meer intensief gebruikt voor havenactiviteiten. De havens waren te klein geworden voor moderne schepen en voor containers. De havenactiviteiten ontwikkelden zich meer aan de zuidwest kant van de stad door de 'Elbe Tunnel' over de rivier. Deze tunnel heeft een diepte van 30 meter bij hoge tij, maar bij lage tij kunnen de grootste schepen de tunnel niet oversteken. Gevolg hiervan is dat de grotere schepen naar de havengebieden gaan voor de tunnel en de haven steeds meer van de stad af groeit. De omvang van de haven zelf groeit niet meer en zal waarschijnlijk zijn huidige omvang houden in de toekomst. De havengebieden worden wel sterk gemoderniseerd en efficiënter gemaakt. En als laatste is het gebied gelegen in een belangrijk vastgoed gebied. De binnenstad wilde groeien en het gebied was hier vanwege de ligging dichtbij de binnenstad erg geschikt voor. Het gebied was van oudsher niet toegankelijk voor publiek dus de inwoners van een rivierstad als

Hamburg konden niet de rivier zien of bereiken en hier moest verandering in komen. De shift naar de nieuwe economie heeft ook een rol gespeeld, maar was niet zozeer een conditie voor de herontwikkeling van het gebied. Een moderne haven is sterk geautomatiseerd en biedt minder werkgelegenheid, de haven als werkgever is niet zo belangrijk meer. Meer mensen in de stad zijn van industrie naar 'white collar jobs' gegaan.

De herontwikkeling wordt uitgevoerd door Hafencity GMBH, een dochteronderneming van de stad Hamburg. Hafencity GMBH beschikt over alle grond in het gebied en heeft dit gekregen van de stad. Op een aantal plekken hadden bedrijven nog lang lopende huurcontracten voor een gebouw en deze zijn uitgekocht door Hafencity GMBH. Er moest volgens de stad anders te lang gewacht worden voordat bepaalde ontwikkelingen konden beginnen. De bouwterreinen worden verkocht aan investeerders als 'freehold land' en dus niet als 'leasehold'. Dit houdt in dat de kopers eigendom verkrijgen van de grond. Met het geld dat hiermee verdiend wordt, wordt alle publieke infrastructuur aangelegd, zoals

bruggen, wegen en parken. Alles wordt gefinancierd met de landopbrengst. Voor er grond verkocht wordt, wordt er een offerte opgesteld met het wenselijke gebruik. Het gebruik van de vloeroppervlakte wordt gedefinieerd, of er bijvoorbeeld huizen moeten komen of het aantal kantoren. Een belemmering bij ontwikkelingen is het havenbedrijf en de havenautoriteit van Hamburg. Beide zijn erg beschermend over de haven en de havenactiviteiten. Zo wil Hafencity GMBH bijvoorbeeld gastronomieboten plaatsen in de havenbekkens, maar hiervoor is toestemming nodig van deze partijen die verantwoordelijk zijn voor het watergebied. En deze toestemming wordt niet verleend, omdat er alleen boten mogen liggen in het gebied en iets is officieel pas een boot als het zich minstens een keer per drie maanden verplaatst. Tussen deze partijen vinden dus regelmatig discussies plaats. Hiernaast is er in het gebied veel last van getijde, waar bij de transformatie rekening mee gehouden moest worden. Twee keer per dag gaat het water tot wel drie of vier meter omhoog. Het oude havenniveau overstroomt regelmatig, namelijk meerdere keren per jaar. Om schade te voorkomen zijn er op dit niveau stalen deuren gerealiseerd, die bij overstromingen gesloten kunnen worden en wordt het gebied verder opgehoogd.

6.2.1 Stedelijke economische activiteiten

Hamburg is sterk in de economische velden de haven, eigenlijk handel in de brede zin, luchtvaart en de media. Er is een groot airbus constructiebedrijf in Hamburg gevestigd en twee van de grootste Europese wekelijkse kranten met hierom heen een cluster van mediabedrijven. Het gebied van Hafencity was voornamelijk in gebruik voor havenactiviteiten, maar verloor door de jaren heen steeds meer deze functie. De enige scheepvaart die in de jaren 1970 en '80 nog plaatsvond was voor kleine verpakte goederen. De meeste bedrijven die nog in het gebied zaten waren gerelateerd aan havenactiviteiten, maar hadden niks meer te maken met schepen. Ze ontvingen goederen als kleding en verpakten deze in boxen om te verkopen in de stad. Het was dus meer een logistiek gebied geworden. Omdat het gebied werd onderbenut was een economische transformatie noodzakelijk. Voor deze economische transformatie is in Hafencity niet gewerkt volgens een clusterbeleid, maar er

Figuur 41: Impressie van Hafencity



Bron: Eigen opname, 14 april 2014

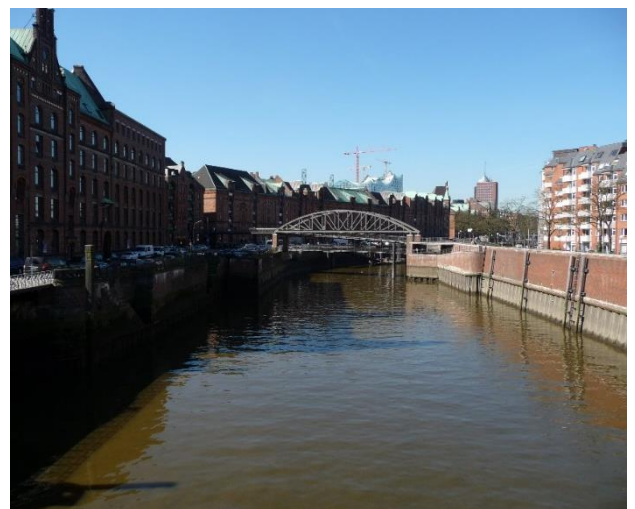
wordt gefocust op het realiseren van diverse economisch sectoren. Op deze manier denkt de stad meer veerkracht van de economie in het gebied te creëren. Bij de clusterstrategie ben je meer kwetsbaar voor externe effecten. Door bijvoorbeeld nieuwe wetten of subsidies kan een economische sector hard geraakt worden en dat gaat het gebied waar deze sector is gevestigd ook in een neerwaarts spiraal: *'So that is basically why especially in an inner city, in an inner city area like Hafencity, we do not want this focus on one area. With the threat of a danger if this field of economy kind of declines, the whole area would be very volatile to deprivation. So that is one of the main points. Clusters most of the time are formed outside of cities, on the fringes of the city. With inner locations it's a risk that you take.'* (interview Tim Geilenkeuser, 14 april 2014)

Hafencity is een binnenstedelijk gebied en volgens de stad is een clusterstrategie voor dergelijke gebieden niet wenselijk. Clusters worden vaak in perifere gebieden gerealiseerd om zo bedrijven aan te trekken. Op deze manier geef je bijvoorbeeld aan dat er veel mensen/bedrijven aanwezig zijn om mee samen te werken. In een centrale locatie is dit niet nodig om bedrijven aan te trekken volgens de stad. Een van de instrumenten om bedrijven aan te trekken die de stad graag wil, is door bepaalde bouwterreinen niet op de markt te zetten maar beschikbaar te houden voor aantrekkelijke grote bedrijven. Bepaalde bouwterreinen zijn hier speciaal voor aangewezen en mogen alleen verkocht worden aan grote bedrijven die de stad graag wilt. De beste vastgoedlocaties worden dus open gehouden en aangeboden aan deze belangrijke bedrijven. Dit is ook bij het bedrijf Unilever het geval geweest. Er worden er ook voordelen aan belangrijke bedrijven gegeven, zoals een lagere belasting. Maar het aantrekken van bedrijven is niet zozeer een taak van Hafencity GMBH, want alleen de grote bedrijven zijn ook echt eigenaar van hun pand. Overige bedrijven huren hun kantoor dus het is meer de taak van de investeerders, die de gebouwen ontwikkelen om bedrijven aan te trekken. De bedrijvigheid die in het gebied plaatsvindt, bevindt zich nu voornamelijk op het terrein van kantoorgebruiken en in de tertiaire sector. Omdat sommige bedrijven van elkaars nabijheid kunnen profiteren wordt hier rekening mee gehouden. In de hoop dat deze bedrijven gaan samenwerken worden ze naast elkaar gepland, hier wordt later nog een voorbeeld van gegeven. Het aantrekken van bedrijven is overigens geen probleem gebleken door onder andere de goede reputatie van het gebied en de hoge standaarden van de kantoren. Hamburg groeit nog steeds met 30 duizend mensen per jaar en er blijven een hoop nieuwe bedrijven binnenkomen. Een minpunt van de vele bedrijven die naar Hafencity komen is dat vele niet nieuw opgerichte bedrijven zijn. Ze komen vaak van elders in Hamburg en laten hier dus een lege plek achter.

6.2.2 Succesfactoren voor de transformatie

Er is altijd gericht op een mix van functies en een mix van diverse economische sectoren in het gebied, vanwege het punt van veerkracht. Veerkracht van de economie in het gebied, maar ook voor de urbaniteit. Bijna alles is nieuw gebouwd en er bevonden zich nooit stedelijke gebouwen in het gebied. Dus het mixen van functies is een van de belangrijkste elementen voor de gewenste urbaniteit (stedelijk gebied): *'So you need a degree, a high degree of housing to achieve this urbanity as well. And then you need public spaces where people meet. So basically the mixture of the uses of working and living is the key element to the urbanity that we want to create in this area.'* (interview Tim Geilenkeuser, 14 april 2014).

Figuur 42: Verbindingen naar Hafencity



Bron: Eigen opname, 14 april 2014

Om een stedelijk gebied te creëren is het van belang dat er te allen tijden voldoende mensen aanwezig zijn in het gebied. Als er alleen mensen werken in het gebied is dit gebied in de avond verlaten en dat is niet wenselijk voor een binnenstedelijk gebied. Enige problemen met deze mix van functies zijn vooral aan de juridische kant. Bijvoorbeeld mensen die wonen boven een winkelgebied. Bij een winkelgebied in Hafencity wordt elk jaar een kerstmarkt gehouden en die blijft soms open tot tien uur, terwijl ze om acht uur moeten sluiten. Op zulke momenten wordt er gelijk door omwonenden naar de politie gebeld. Dus een mix van gebruiken genereert conflicten tussen deze gebruiken, maar deze zullen volgens Geilenkeuser (14 april 2014) met de tijd verminderen of opgelost worden met wetten. Bij het plaatsen van bepaalde functies rondom elkaar moet er dus rekening gehouden worden met de problemen die het kan opleveren. In het begin waren er geen plannen om een metro connectie te maken in Hafencity. Inmiddels is er toch een metro connectie en deze blijkt van groot belang te zijn, omdat steeds meer mensen zich verplaatsen met het ov in plaats van met de auto. Lessen geleerd tijdens het begin van de transformatie worden zo weer gelijk toegepast.

In Hafencity zijn weinig historische gebouwen aanwezig, omdat het gebied tijdens de Tweede Wereldoorlog zwaar gebombardeerd is. 'Speicherstadt' (het gebied net voor Hafencity) was ook vernietigd, maar is weer gereconstrueerd met de oude bakstenen. Er zijn ook geen gebouwen als oude warenhuizen, die doen denken aan de haven, meer aanwezig. Na de oorlog zijn de meeste warenhuizen in Hafencity snel opgebouwd met een hele lage kwaliteit. Omdat de kwaliteit van deze gebouwen zo laag was en ze gebouwd waren voor een korte levenscyclus, was het technisch gezien erg moeilijk om ze in een goede conditie te houden. Daarnaast hadden de gebouwen ook weinig esthetische waarde, vanwege een laagwaardig uiterlijk. Wat er nog aanwezig was van historische gebouwen met een erfgoed bescherming is wel bewaard gebleven, maar dit zijn niet meer dan 7 gebouwen in het hele gebied. Bovendien tracht Hafencity zijn identiteit te behouden door het gebruik van materialen voor nieuwe gebouwen: *'We tried to stick to the Hamburg identity with the material, for example the building next door with the red brick. The red brick is not the cheapest way to build nowadays but it's, it contains a lot identity.'* (interview Tim Geilenkeuser, 14 april 2014) (figuur 43). Een groot deel van de identiteit is behouden door de nog aanwezige havenbekkens. Deze hadden opgevuld kunnen worden en zo was er meer land geweest om te verkopen. Maar hierdoor zou een groot deel van de identiteit van de voormalige havens verloren gaan dus is er besloten de havenbekkens te houden.

Figuur 43: Het gebruik van rode baksteen in Hafencity



Bron: Eigen opname, 14 april 2014

Hafencity GMBH gaat ervan uit dat de aanwezigheid van kennisinstellingen in het gebied goed is voor de gevestigde bedrijven en voor het aantrekken hiervan. In het gebied bevinden zich diverse privé universiteiten zoals de Kühne universiteit voor logistiek en een business school. Er is ook de publieke universiteit 'Hafencity University' die zich focust op architectuur, stedelijke planning en stedelijke ontwikkelingen. De specialiteiten van deze kennisinstellingen zijn allemaal terug te vinden in het gebied. Het bedrijf Kühne is bijvoorbeeld naast de Kühne universiteit gevestigd, omdat ze geschoold personeel nodig hebben. In Hafencity zitten dus gespecialiseerde universiteiten en dat is erg relevant

voor de bedrijven. Hiernaast brengen de universiteiten meer jonge mensen naar het gebied wat het gebied ook weer levendiger maakt.

6.2.3 Interessante projecten

De transformatie van Hafencity vindt plaats in stappen en is gestart in het westen en noorden en verplaatst zich naar het oosten en zuiden. Er is gekozen voor deze strategie, omdat het een uitbreiding is van de binnenstad en dus in connectie met de stad moet groeien. Bij de start in 2002 waren er kleine projecten nodig, want een investeerder begint niet in een gebied, waar de ontwikkeling net is gestart, met een groot gebouw van 40 miljoen euro. Het startte dus met kleinere goedkopere projecten om het risico voor de investeerders te minimaliseren. Na afronding van dit deel was de reputatie van Hafencity al redelijk goed en werden er grotere investeringen gedaan. Daarnaast is het niet wenselijk om te beginnen met projecten tussen allemaal bouwplaatsen in, het gebouw zou dan erg geïsoleerd liggen. Zodra er mensen in een gebouw trekken kan er aan een kant nog wel gebouwd worden, maar aan de andere kant moet een werkende stad aanwezig zijn. De laatste reden voor deze strategie is het feit dat er in het gebied maatregelen moesten worden genomen om overstromingen tegen te gaan. Het hele gebied wordt stap voor stap tegelijk met de ontwikkelingen van nieuwe gebouwen met 3 meter opgehoogd.

Een ander interessant project betreft de bedrijvigheid in het gebied. Zoals eerder vermeld houdt de stad rekening met bedrijven die mogelijk van elkaars nabijheid kunnen profiteren. Zo is er pas een gebouw opgeleverd bestaande uit drie delen, een voor woningen, een voor designbedrijven en een voor Greenpeace. Er is specifiek gepland om deze designbedrijven en Greenpeace naast elkaar te vestigen. De stad wilde graag nabijheid van deze twee velden in de hoop dat ze met elkaar gaan samenwerken. De stad houdt wel rekening met het feit dat het niet zeker is dat dit ook daadwerkelijk zal gebeuren: *'Yes you cannot really plan it, you can hope for it. If it doesn't work out, if they don't cooperate with each other, it's not the end of the world. They will find other to cooperate with. But still I mean in this instance for example we try to do that.'* (interview Tim Geilenkeuser, 14 april 2014). Hoewel er dus geen zekerheid is, wordt er in ieder geval getracht optimale condities te bieden voor samenwerking tussen bedrijven.

Hiernaast is er nog een ander opvallend feit bij de herontwikkeling van het gebied. Een van de belangrijkste beleidslijnen voor de ontwikkeling van Hafencity is namelijk dat alle gebouwen hun begane grond moeten openstellen voor publieke gebruiken en dit is

Figuur 44: De ontwikkeling van het westen naar het oosten



Bron: Hafencity Hamurg, 2014

Figuur 45: De begane grond van Unilever



Bron: Eigen opname, 14 april 2014

een harde wet voor het gebied. In het eerste ontwikkelde deel van Hafencity gold deze eis nog niet en daar heeft men van geleerd. Hier loop je alleen langs gesloten muren en dit niet bevorderlijk voor het aantrekken van mensen. Ze willen gebruiken creëren die goed zijn voor de mensen die er wonen en ervoor zorgen dat mensen naar het gebied komen. Voorbeelden van deze publieke gebouwen zijn winkels, gastronomie, musea of exposities/tentoonstellingen. Grote bedrijven als Unilever geven op de begane grond de producten weer, die ze maken en deze kunnen hier ook gekocht worden (figuur 45). Greenpeace heeft bijvoorbeeld een expositie gemaakt van dingen waar ze mee bezig zijn. Het enige probleem bij deze eis is dat op een gegeven moment het erg lastig wordt om de ruimtes nog op te vullen en dit is een van de zaken waar Hafencity GMBH zich nu mee bezig houdt.

6.3 De bruisende Piushaven in Tilburg

De gemeente Tilburg begon zich bezig te houden met een herontwikkeling van de Piushaven, nadat het door lokale bewoners op de politieke agenda is gekomen. Na de realisatie van de Piushaven in de jaren 1930 werd op een gegeven moment de bedrijvigheid minder gebonden aan water voor hun activiteiten. Er vond namelijk een opkomst van het fenomeen vrachtwagen plaats. Steeds meer bedrijven trokken weg uit het gebied en het gebied verouderde fysiek. In 1981 werd de helft van de havenkom van de Piushaven gedempt, omdat er ruimte nodig was voor sociale woningbouw. Naar aanleiding hiervan kwamen bewoners in actie om te voorkomen dat 'het mooiste plekje van Tilburg' verder gedempt zou worden. De bewoners hebben het met succes op de politieke agenda gekregen en ergens in de jaren 1990 kwam er een projectleider voor het gebied. De gemeente onderkende dat het een verloederd gebied was door wegtrekkende bedrijvigheid en in het jaar 2001 was de ontwikkelingsvisie voor het gebied gereed. De gemeente bezat op dat moment nog enkel twee posities in het gebied, waaronder de oude locatie van de gemeentewerf. Dus werd er grond in het gebied opgekocht door de gemeente, zoals de grond van een voormalig metaalbedrijf. De shift van industriële activiteiten naar een nieuwe economie heeft ook een rol gespeeld, omdat veel textiel fabrieken en andere fabrieken in het gebied en in Tilburg de laatste decennia gesloten en verdwenen zijn.

De focus voor het project ligt op woningbouw en het is dan ook voornamelijk een woningbouwlocatie door de unieke ligging aan het water, wat Tilburg verder niet heeft. Het project heeft een doorlooptijd tot 2020, maar heeft inmiddels wel veel vertraging opgelopen door de recessie. Hiernaast bepaalt het voorverkoop percentage van de nieuwe woningen ook het tempo van ontwikkelen. De continuïteit wordt wel gewaarborgd door steeds nieuwe projecten op te starten. Belangrijk bij deze projecten is dat er een duidelijke fasering is en niet alles tegelijk wordt gedaan. Er zijn negen verschillende ontwikkelende partijen voor het gebied, waaronder Tiwos en Triborgh. De gemeente ontwikkelt niet zelf, maar laat dit over aan particulieren. Tussen de ontwikkelende partijen zitten landelijke partijen, zoals bouwfonds en Rialto, maar ook lokale partijen. Hiernaast heeft Tilburg ook Europese subsidie gehad voor de ontwikkeling van het gebied door middel van het ROI project. Zo hebben ze geld gekregen om de stoep in te richten met kinderkopjes, maar naast subsidie moest er ook samengewerkt worden met andere steden met overeenkomende projecten. Gedurende drie jaar vond er kennisuitwisseling plaats tussen de steden, zo is bijvoorbeeld in Gent ook besloten om door middel van evenementen het gebied meer op de kaart te zetten, hier wordt later nog op ingegaan.

De grootste belemmering bij de ontwikkelingen komt van de bewoners in het gebied. Bij diverse projecten in het gebied stuitte de gemeente dan ook op verzet van bewoners. Bij de aanleg van een nieuwe ophaalbrug in het gebied bijvoorbeeld, maar inmiddels is iedereen hier tevreden over. Of bij de aanleg van een gebouw op het water, waar binnenkort een restaurant in komt. Ook hebben

bepaalde evenementen tot overlast geleid bij bewoners, zoals bij het stadstrand. Door het maken van strakke afspraken bij toekomstige evenementen wordt dit zoveel mogelijk beperkt. Ook zijn er veel discussies met de bewoners op het water, in woonboten. Deze bewoners willen al het groen aan de waterkant beschermen, omdat dit ook hun achtertuin is. Maar het oprukkend groen belemmert het zicht op het water en dit wordt al deels belemmerd door de wanden van de schepen. Het plan voor het beheer van dit groen vindt nog plaats in overleg met de gemeente en bewoners. Ook is er bijvoorbeeld langs het water op verzoek een kunst

voetbalveldje neergelegd, maar hier ondervinden de schepen weer last van door hangende jongeren. Daarom blijkt wel bij dergelijke transformaties doe je het nooit meteen goed voor iedereen.

6.3.1 Stedelijke economische activiteiten

De stad Tilburg is groot geworden door de textielindustrie, maar inmiddels is deze tak van industrie grotendeels verdwenen. Door de focus destijds op de textielindustrie heeft dit grote negatieve gevolgen gehad voor de stad. De stad diende nieuwe economische activiteiten aan te trekken en bouwde een veelzijdiger profiel van industrieën op. De grootste industrieën zijn de voedingsmiddelenindustrie, medische technologie en chemische industrie. Ook profileert Tilburg zich steeds meer als transportstad door o.a. te investeren in de nog werkende haven. Voorheen zaten er vooral grote bedrijven en veel industrie rondom de Piushaven, met de aanwezigheid van diverse fabrieken. De metaalindustrie was aanwezig met een aantal metaalbedrijven, daarnaast ook de wolindustrie. Er was namelijk een grote textiel fabriek en bedrijven die gerelateerd waren aan de wolindustrie, zoals een bedrijf die de wol kleurde vanuit deze fabriek. Hiernaast waren er ook bedrijfjes zoals autoslopers en een wasserij van ziekenhuizen. Maar de bedrijvigheid bestond voornamelijk uit grote bedrijven.

Er wordt tijdens de transformatie niet ingezet op het aantrekken van nieuwe bedrijven in het gebied door het projectbureau. Er is een accountmanager die veel contact heeft met nieuwe ondernemingen en ondernemers die ruimte zoeken in de stad, maar de focus voor het project ligt vooral op woningbouw. Er is wel een voorkeur voor een bepaalde bedrijvigheid. De voorkeur ligt bij bedrijven die iets toevoegen aan het gebied. Het is niet de bedoeling dat ontwikkelaars verhuren aan accountantskantoren in plaats van het vinden van een leuke invulling. Hoewel dit lastig te voorkomen is, maar tot nu toe loopt dit goed vanwege de levendigheid in het gebied: *'Horeca komt vanzelf op ons af, we hebben natuurlijk wel het gebied aantrekkelijk gemaakt.'* (interview Thérèse Mol, 13 mei 2014). Er is geen clusterbeleid, maar dus wel een focus aanwezig. De bedrijvigheid in het gebied is voornamelijk gericht op voorzieningen, detailhandel en horeca. Dit is mede om bewoners te kunnen voorzien in hun behoeftes. Alle grote bedrijven in het gebied zijn bijna vertrokken, op de Sligro na. In eerste instantie zou de locatie vervangen worden voor woningen, maar de vraag in woningen is gedaald. Dus toen mocht de Sligro zich uitbreiden mits er fatsoenlijke bouw van gemaakt werd en dat is gebeurd. Op het moment zitten er nog veel outlet en kringloopwinkels in het gebied,

Figuur 46: Nieuw gerealiseerde woningen in de Piushaven



Bron: Eigen opname, 13 mei 2014

voornamelijk in Fabriekskwartier Noord. Dit bevindt zich in een nog niet ontwikkeld deel dus dit gaat nog verdwijnen. Deze winkeltjes dienen als tijdelijke invulling en zolang ze maar weg gaan wordt dit niet als een probleem gezien voor het gebied: *'Dat gaat vanzelf weg, weet je ik heb er geen problemen mee als dat er tijdelijk zit'*. (interview Thérèse Mol, 13 mei 2014).

6.3.2 Succesfactoren voor de transformatie

Er is door de gemeente gekozen voor het creëren van een gemengd gebied en dit wordt ook naar buiten toe gecommuniceerd. Door dit goed te promoten en het organiseren van de evenementen komen hier juist ondernemers op af. Wel leidt horeca tot veel verzet bij omwonende. Rondom de horeca zijn namelijk diverse woongebieden en het leidt tot parkeren en overlast. Het is belangrijk dat eigenaren van de horecagelegenheden voldoende voorzieningen treffen om dit te voorkomen. In het gebied is een harde kant, de havenkom, en een zachte kant waar de auto te gast is en een steiger door het riet langs het water loopt. Historie en identiteit spelen een belangrijke rol bij de transformatie. Voor zover er oude gebouwen in het gebied aanwezig zijn, worden deze zoveel mogelijk behouden. Er wordt op het moment bijvoorbeeld ook een oude gevel van een gebouw aan de havenkom opgeknapt en herstelt naar de situatie in de jaren 1930. Karakteristieke panden in het gebied worden ook zoveel mogelijk opgeknapt en er wordt geprobeerd gebouwen zoveel mogelijk te laten zien in oude glorie, ook al zijn het geen monumenten. Hiervoor is bijvoorbeeld een oude pastorie opgeknapt en tot bed & breakfast omgevormd. In het gebied zijn 2 rijksmonumenten aanwezig, waaronder de Aabe fabriek waar later nog op in wordt gegaan.

Een belangrijk deel van de strategie van de Piushaven is het organiseren van diverse evenementen in het gebied. Hiermee worden bepaald soorten bedrijven aangetrokken naar het gebied: *'We gaan geen ondernemers zoeken. En dat kan, dat kun je je permitteren omdat we dit gedaan hebben.'* (interview Thérèse Mol, 13 mei 2014). Samen met de ontwikkelaars wordt er gedaan aan collectieve gebiedspromotie. Ieder betaalt een apart bedrag en vier keer per jaar worden alle partijen bij elkaar gebracht om kennis te delen en afspraken te maken over het evenementenprogramma. Ze zijn allemaal verantwoordelijk

voor het 'Levend Podium'. Er is inmiddels voor de vierde keer een jaarprogramma en dit wordt huis aan huis verspreid met een boekje. Door deze evenementen worden veel mensen naar het gebied getrokken. De ontwikkelaars werken hieraan mee, omdat het in hun belang is om het gebied op de kaart te zetten, zodat ze woningen verkopen. Door middel van de evenementen is het gebied ook daadwerkelijk op de kaart gezet. Voorbeelden van succesvolle evenementen in het gebied zijn de 'Full Moon party', een natuurmarkt en de vlottenrace. Het stadsstrand is ook een groot succes gebleken en wordt dit jaar herhaald. In de herfst blijft de strandtent staan en wordt het gebruikt als bouwplaats waar kinderen hutten en dergelijke kunnen bouwen. Zodra de woningbouw oprukt is hier geen plek meer voor en verdwijnt het evenement. Er wordt bij de ontwikkeling van het gebied ook rekening gehouden met het promoten van minder interessante plekken in het gebied: *'Je krijgt natuurlijk altijd gebieden die meer of minder interessant zijn. En het minst interessante gebiedje hebben we nou die place making.'* (interview Thérèse Mol, 13 mei 2014). De interessante gebieden

Figuur 47: Activiteiten in de Piushaven



Bron: Eigen opname, 13 mei 2014

bevinden zich aan het water, maar hierachter bevinden zich gebieden in de tweede rang die minder in trek zijn. Ook deze gebieden worden getracht op de kaart te zetten door hier tijdelijke functies en/of evenementen te organiseren. Om het water en de buurten erachter met elkaar te verbinden worden er 'pocket parks' aangelegd. Dit zijn kleine pleintjes die op de haven uitkomen, waar collectief gebruik van gemaakt kan worden.

Door het project in de Piushaven worden er meer mensen naar het gebied getrokken en moet er rekening gehouden worden met de bereikbaarheid. Er moest meteen al voor het eerste deelplan een nieuwe gebiedsontsluitingsweg gemaakt worden. Er was wel een verbinding tussen de noord en zuid oever, maar dit was de historische verbinding en een heel smal weggetje. Voor het eerste deelplan werden 235 woningen aangelegd en daardoor nam het aantal verkeersbewegingen al zodanig toe dat er een nieuwe weg aangelegd moest worden. Daarnaast is er eenrichtingsverkeer gemaakt van een straat waar veel terrasjes en horeca aanwezig zijn. Door deze activiteiten werd het te druk en is de weg versmald. Nu is er een zeven meter strook voor terrassen aangelegd. Het openbaar vervoer is niet aangepast, de buslijnen zijn hetzelfde gebleven. Het gebied is van een andere schaal dan bijvoorbeeld Hafencity of het Merwe-Vierhavengebied, daarom is het aanleggen van metro lijn of iets dergelijks niet zozeer van toepassing.

6.3.3 Interessante projecten

Panden die herinneren aan het verleden worden indien mogelijk herbruikt. Het pand van een voormalig textiel fabriek is bijvoorbeeld net verkocht aan een van de huurders. In het pand zit een binnenstraat met aan beide zijden ruimte voor kleine bedrijvigheid. Er wordt aan de achterkant een parkeerterrein aangelegd en de binnenstraat dienst als ontsluiting hiervoor. Er zitten interieurzaken, een bloemenzaak en horeca. Op het moment wordt er ook gewerkt aan een ambachtelijke bakker, waar ook de mogelijkheid is om even te kunnen zitten. In de laatste textiel fabriek van de stad wordt 29.000 vierkante meter commerciële ruimte gecreëerd. Het is een groot project dat 2,5 jaar duurt en op het moment worden er zoveel mogelijk contracten gesloten met huurders. Eerst wordt het buurtwinkelcentrum geopend en als er voldoende huurders zijn, wordt de rest van het complex afgerond. Het industriële karakter van het complex wordt behouden om een unieke winkelsfeer te creëren. Het wordt een mix van woonwinkels, winkels in bruin- en witgoed, sport en spel en winkels voor dagelijkse boodschappen. Deze mix/combinatie van verschillende winkels en de unieke locatie moet iets aparts bieden en veel consumenten gaan aantrekken.

Figuur 48: De AaBe fabriek gedurende de verbouwing naar winkelcentrum



Bron: Eigen opname, 13 mei 2014

6.4 Conclusie

Aan de hand van de hierboven beschreven resultaten uit de interviews met experts uit de drie steden, kan er een antwoord geformuleerd worden op deelvraag vier:

4. Hoe hebben andere havensteden oude havengebieden getransformeerd richting stedelijk economische activiteiten, welke sectoren zijn hier gerealiseerd en wat waren de ervaringen?

Bij alle drie de gebieden hebben de condities voor herontwikkeling een rol gespeeld. De gebieden waren sterk verouderd, niet geschikt voor de technologische vernieuwingen en de focus van de stad was verschoven naar postindustriële activiteiten. Bij het ene gebied speelde de conditie een belangrijkere rol dan bij de andere, maar alle condities blijken van belang te zijn. Hypothese 1 wordt dus niet verworpen. Bij de transformatie van de zuidelijke wijken in Le Havre zijn bepaalde projecten in het gebied succesvol geweest, maar bepaalde projecten ook niet. Het gebrek aan publiek in het gebied en levendigheid zorgt mede voor het achterblijven van het succes van 'Les Docks Vauban'. Daarnaast zorgt meer publiek op de straten voor een meer leefbare omgeving en meerdere activiteiten. In Le Havre is een trambaan, maar deze is niet aangesloten op de zuidelijke wijken en hiernaast wil de gemeente meer bruggen aanleggen om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren. Een goede bereikbaarheid, zowel voor (langzaam) verkeer als met het ov, is dus van belang voor de transformatie. Het richten op kleinere start-up bedrijven met potentie om te groeien blijkt een goede keuze voor de economische transformatie. Door de aanwezige ruimte kunnen deze bedrijven zich namelijk ook uitbreiden in de wijken dus gaan ze hier herinvesteren en creëren ze nieuwe werkgelegenheid. Bij het project van Hafencity in Hamburg blijkt het hoofddoel het creëren van urbaniteit in het gebied te zijn. Dus niet alleen huizen en kantoren in het gebied huisvesten, maar echt een stedelijk gebied creëren met vele gebruikers te allen tijde. Voor deze urbaniteit is voldoende dichtheid van publiek nodig. Er wordt veel aandacht besteed aan het aantrekkelijk maken van het gebied en om zoveel mogelijk mensen aan te trekken. De aanpak blijkt te werken, want het gebied wordt veel bezocht en op warme dagen is het dan ook zeer druk. Door het openstellen van de begane grond van elk gebouw zijn er voldoende activiteiten en dingen te beleven in het gebied. Hiernaast worden lessen geleerd tijdens het begin van de transformatie gelijk toegepast, zodat de transformatie uiteindelijk zo succesvol mogelijk plaatsvindt. Deze levendigheid en goede imago van het gebied zorgt dat er veel bedrijven worden aangetrokken. Ook bij de transformatie in de Piushaven zorgt de drukte in het gebied voor aantrekkingskracht voor bedrijven. De focus voor het gebied ligt vooral op woningbouw en hier is de bedrijvigheid ook op aangepast. Belangrijk voor het succes van de ontwikkeling is gebiedspromotie en dit is succesvol verlopen door het organiseren van veel evenementen in het gebied. Dit trekt bezoekers aan en maakt het gebied levendig en aantrekkelijk. Doordat er veel bezoekers komen is het voor de bedrijven weer aantrekkelijk om zich hier te vestigen. In geen van de gebieden heeft voor de transformatie een duidelijk clusterbeleid plaatsgevonden. In Le Havre en Hamburg wordt dit zelfs als onwenselijk gezien. In Tilburg vindt ook geen clusterbeleid plaats, maar is er door het belang van woningbouw wel een brede focus op bedrijven, die hiervoor een toegevoegde waarde hebben. Omdat de stadshavens nabij de binnenstad liggen, is de keuze voor de economische transformatie gericht op een diversiteit aan sectoren. Bovendien kan het richten op bepaalde sectoren het gebied heel gevoelig maken voor achteruitgang, zodra het niet goed loopt met de sectoren. Het richten op diversiteit vergroot de veerkracht van de economie in het gebied en het gebied zelf. Er is dus geen eenduidige conclusie te trekken qua gerealiseerde sectoren in de gebieden, omdat diversiteit een grote rol speelt. In alle gebieden bevindt zich wel detailhandel, horeca en andere op bezoekers/inwoners gerichte activiteiten. Deze bedrijvigheid is van belang om mensen te trekken naar het gebied. Hypothese 2 wordt dus niet verworpen, omdat sectoren zoals horeca kansrijk zijn voor deze gebieden. Bij alle transformaties

blijken een aantal factoren een grote rol te spelen. Ten eerste het realiseren van een mix van functies. Dit hangt ook samen met het creëren van levendigheid in het gebied en dat er te allen tijde mensen aanwezig zijn. Verder speelt bij alle gebieden het behoud en gebruik van erfgoed een grote rol. Allen proberen erfgoed en karakteristieke gebouwen zoveel mogelijk op te knappen en te laten zien. Dit maakt het gebied uniek en creëert een bepaald imago. De aanwezigheid van kennisinstellingen en belangrijke grote bedrijven is van belang om nieuwe bedrijven aan te trekken. De kennisinstellingen zorgen voor geschoold personeel en kennis waar bedrijven gebruik van kunnen maken. Alle gevonden succesfactoren uit de literatuur blijken dus ook daadwerkelijk een belangrijke rol te spelen bij de transformatie van verouderde havengebieden naar stedelijk gebied en hypothese 3 wordt niet verworpen.

Hoofdstuk 7: Representativiteit en respons enquête

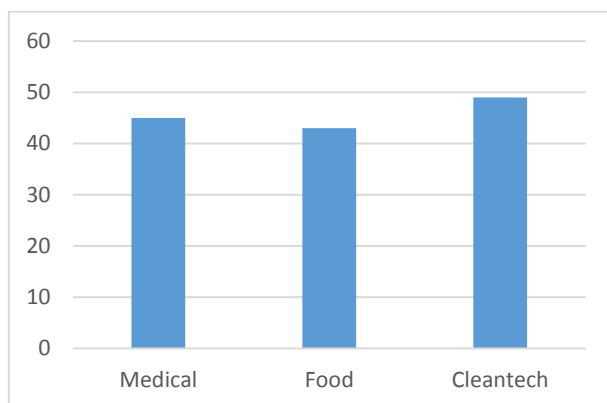
Om de gegevens verkregen uit de enquête te kunnen analyseren wordt er in dit hoofdstuk gekeken naar de representativiteit van de steekproef voor de populatie. Als de steekproef niet representatief is, komt de verdeling van relevante variabelen niet overeen met de populatie: bedrijven in de sectoren Clean tech, Medical en Food (Field, 2013). Ten eerste wordt in dit hoofdstuk de groep respondenten, die de enquête hebben ingevuld, besproken aan de hand van een aantal kenmerken. Hierna komt de non respons aan bod en tot slot wordt er besproken of de steekproef representatief is.

7.1 Valide respons

De valide respons bestaat uit alle respondenten, die de enquête hebben ingevuld. In dit geval dus bedrijven uit de betreffende drie sectoren. Voor deze studie werd er gestreefd naar 64 ingevulde enquêtes per sector en dus 192 ingevulde enquêtes in totaal. De valide respons bestaat uit 137 ingevulde enquêtes en zit dus onder het gestreefde aantal. Vanwege de verwachte non respons van 80% zijn er 960 bedrijven per email benaderd om de enquête in te vullen (per sector 320). Uiteindelijk is er een valide respons van 14,27% van de benaderde bedrijven behaald.

De valide respons kan geanalyseerd worden vanuit een aantal variabelen. Aan de hand hiervan wordt duidelijk wat voor soort bedrijven de enquête hebben ingevuld. Bedrijven vanuit heel Nederland hebben de enquête ingevuld, namelijk vanuit 106 verschillende steden. De meest voorkomende stad is Amsterdam met zeven respondenten, hierop volgen Utrecht en Zwolle met vier respondenten. Vanuit de stad Rotterdam zijn er twee respondenten. Ten eerste wordt er gekeken naar de verdeling tussen de drie sectoren. De meeste bedrijven zijn uit de Clean tech sector (49 bedrijven) en de minste uit de Food sector (43 bedrijven), maar er zijn geen grote verschillen tussen de respons van de sectoren (figuur 49).

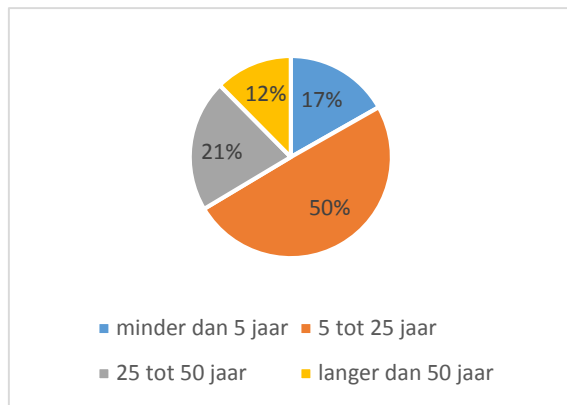
Figuur 49: Aantal respondenten per sector



Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

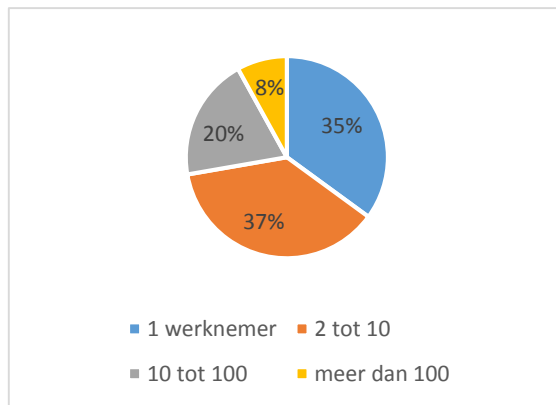
De tweede en derde belangrijke variabelen zijn hoelang het bedrijf al bestaat en hoeveel werknemers het bedrijf heeft. Hiermee wordt duidelijk uit wat voor soort bedrijven de respondenten bestaan. Bedrijven die 5 tot 25 jaar bestaan komen het vaakst voor in de steekproef (50%). Met 12% komen bedrijven die langer dan 50 jaar bestaan het minst vaak voor (figuur 50). Hiernaast hebben de meeste bedrijven in de steekproef 2 tot 10 werknemers (37%) en opvolgend 1 werknemer (35%). 8% van de bedrijven heeft meer dan 100 werknemers (figuur 51).

Figuur 50: Verdeling aantal jaren dat de bedrijven bestaan



Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

Figuur 51: Verdeling aantal werknemers van de bedrijven



Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

7.2 Non respons

Er werd van te voren verwacht dat 80% van de benaderde bedrijven de enquête niet zou invullen, oftewel er werd een non respons van 80% geschat. Om het gestreefde aantal van 192 enquêtes te behalen zijn er 960 bedrijven benaderd, waarvan 137 de enquête hebben ingevuld. 823 bedrijven hebben de enquête dus niet ingevuld en dit houdt een non respons van 85,73% in.

Een aantal bedrijven heeft gereageerd op het verzoek om de enquête in te vullen met een reden om dit niet te doen. Sommige gaven aan geen tijd te hebben voor dergelijke onderzoeken en een aantal kon de link naar de enquête niet openen, vanwege veiligheidsmaatregelen voor het openen van onbekende links van het betreffende bedrijf. Hiernaast gaf een aantal bedrijven aan dat hun bedrijf zich in hun eigen huis bevindt en er dus geen sprake is van locatie eisen voor het bedrijf, waardoor ze zichzelf niet geschikt vonden om de enquête in te vullen. Ook waren er een aantal bedrijven die om aanvullende informatie vroegen, voordat ze de enquête wilden invullen. Op dit verzoek is ingegaan in de hoop dat ze alsnog de enquête wilden invullen.

Er komt geen item non respons bij de enquête voor, waarbij bedrijven bepaalde vragen niet hebben ingevuld. Dit vanwege het feit dat alle vragen in de enquête verplicht ingevuld moesten worden voordat de enquête verstuurd kon worden.

7.3 Representativiteit

Voor veel onderzoek is het niet mogelijk om iedereen uit de populatie deel te laten nemen. De onderzoeker selecteert een afvaardiging, maar deze moet wel representatief zijn (van der Zee, 2004). Om de representativiteit van de steekproef te testen wordt de variabele waarvan populatiegegevens beschikbaar zijn, vergeleken met de steekproef. In dit geval betreft het de variabelen locatie en aantal werknemers. Voor de variabele locatie is de locatiequotiënt per provincie berekend. De locatiequotiënt geeft de verhouding weer tussen het regionale aandeel van de sectoren in de steekproef ten opzichte van het landelijke aandeel. Er blijkt dat een aantal provincies ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef, zoals Flevoland en Noord-Brabant. Deze hebben namelijk een locatiequotiënt score van onder de 1. Daarnaast komt het aandeel van het overgrote deel van de provincies in de steekproef redelijk overeen met het aandeel in Nederland (tabel 13). Om te onderzoeken of de respondenten die de enquête hebben ingevuld, een goede afspiegeling vormen van de populatie wordt er een 'goodness of fit' toets uitgevoerd. De 'goodness of fit' toets is een statistische toets, waarbij wordt onderzocht of de frequentieverdeling van een variabele in de steekproef overeenkomt met de verdeling in de populatie. Voor elke klasse wordt de waargenomen

frequentie vergeleken met de theoretische (verwachte) frequentie. Dit is vooral van belang voor beschrijvende statistiek (de Vocht, 2010, p.231; Field, 2013).

Tabel 13: Verdeling van de locatie van bedrijven in steekproef en populatie

Provincie	Steekproef		Populatie		Locatie quotiënt
	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	
Drenthe	4	2,9	9400	3,5	0,8396
Flevoland	1	0,7	7860	2,9	0,2510
Friesland	7	5,1	13104	4,8	1,0540
Gelderland	21	15,3	38107	14,1	1,0873
Groningen	5	3,6	9844	3,6	1,0021
Limburg	7	5,1	18100	6,7	0,7630
Noord-Brabant	18	13,1	43258	16,0	0,8210
Noord-Holland	21	15,3	45462	16,8	0,9114
Overijssel	11	8,0	17594	6,5	1,2336
Utrecht	16	11,7	25661	9,5	1,2302
Zeeland	2	1,5	7660	2,8	0,5152
Zuid-Holland	24	17,5	34255	12,7	1,3824
Totaal	137	100,0	270305	100,0	0,8396

Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

Om de toets uit te voeren moet de celvulling van de verwachte celfrequenties voldoende groot zijn. Het aantal respondenten ligt bij sommige provincies erg laag dus worden de provincies ingedeeld in de groepen randstad of periferie. De respondenten uit de provincies Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Holland worden tot de randstad gerekend (61 respondenten) en de overige tot periferie (76 respondenten). De nulhypothese voor de toets is dat de frequentieverdeling van de variabele locatie (randstad of periferie) gelijk is aan een theoretische verdeling. Uit de 'goodness of fit' toets blijkt dat de verhoudingen tussen de locatie randstad of niet in de steekproef overeen komt met de verhouding in de populatie ($\chi^2 = 1,758$, sig = 0,185). De overschrijdingskans is 0,185 dus de nulhypothese wordt niet verworpen.

Ook voor de variabele aantal werknemers wordt een 'goodness of fit' toets uitgevoerd. De verwachte celfrequentie van de groep met meer dan 100 werknemers is 1,2 en er wordt dus niet aan de voorwaarde van de toets voldaan. De categorieën 10 tot 100 werknemers en meer dan 100 werknemers worden samengevoegd, zodat er aan de voorwaarden wordt voldaan (tabel 14). De gegevens voor de 'goodness of fit' toets over de locatie en het aantal werknemers van de bedrijven komen uit het LISA bestand.

Tabel 14: Verdeling van het aantal werknemers in de steekproef en populatie

	Steekproef		Populatie	
	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
1 werknemer	48	35,0	160449	59,4
2 tot 10 werknemers	51	37,2	91028	33,7
10 of meer werknemers	38	27,7	18286	6,8
totaal	137	100,0	269763	100,0

Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

De nulhypothese voor de toets is dat de frequentieverdeling van de variabele aantal werknemers gelijk is aan een theoretische verdeling. Uit de 'goodness of fit' toets blijkt dat de verhoudingen

tussen het aantal werknemers in de steekproef niet overeen komt met de verhouding in de populatie ($\chi^2 = 102,441$, sig = 0,000). De overschrijdingskans is 0,00 dus de nulhypothese wordt verworpen. Om statistische uitspraken te kunnen doen over de populatie moeten er wegingsfactoren worden toegepast op de steekproef, want bepaalde groepen zijn of onder- of oververtegenwoordigd ten opzichte van de populatie. Wegen is een manier om van verschillende groepen uit een populatie die niet evenredig vertegenwoordigd zijn, toch een algemeen gemiddelde te berekenen. Aan de hand van wegingsfactoren kan een onevenredige verdeling worden gecorrigeerd (van der Zee, 2004). Bedrijven in groepen die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef, krijgen een gewicht groter dan 1. En bedrijven in oververtegenwoordigde groepen krijgen een gewicht kleiner dan 1. De categorie 1 werknemer krijgt een wegingsfactor van 1,7 ($59,4/35=1,69$). Categorie van 2 tot 10 werknemers krijgt 0,9 als wegingsfactor en de categorie 10 of meer werknemers krijgt 0,2. Door toepassing van de wegingsfactoren kunnen er statistische toetsen uitgevoerd worden en uitspraken gedaan worden over de gehele populatie, bedrijven in de sectoren Clean tech, Medical en Food.

7.4 Conclusie

Er is gebleken dat er een hogere non respons (85,73%) heeft plaatsgevonden dan verwacht. Ook bleek de steekproef niet representatief voor de populatie, maar door het toepassen van wegingsfactoren kunnen er wel uitspraken gedaan worden over de populatie. In het volgende hoofdstuk worden de resultaten uit de enquête verder geanalyseerd aan de hand van de eerder opgestelde hypotheses.

Hoofdstuk 8: Resultaten locatiefactoren en de bedrijven

In dit hoofdstuk worden de verkregen gegevens en antwoorden van de geënquêteerde bedrijven nader bekeken en geanalyseerd. Als eerste worden de algemene gegevens uit de enquête besproken, waarna de eerder geformuleerde hypothesen getoetst worden.

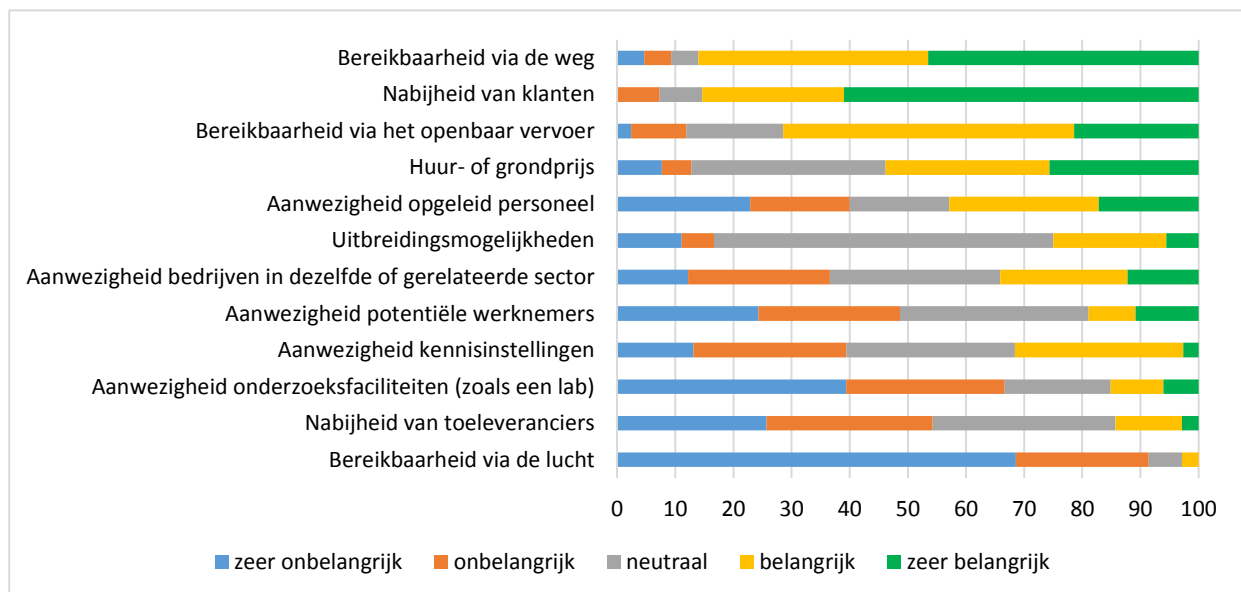
8.1 Algemene resultaten

Ten eerste wordt er per sector gekeken naar het belang van alle harde locatiefactoren. Hierna wordt hetzelfde gedaan per sector voor de zachte locatiefactoren. De locatiefactoren zijn in de figuren gerangschikt naar belangrijkheid, met bovenaan de meest belangrijke factor volgens de respondenten.

8.1.1 Harde locatiefactoren per sector

Bedrijven in de sector Medical vinden bereikbaarheid via de weg de belangrijkste factor van de harde locatiefactoren, 46,5% vindt het zeer belangrijk voor de locatie van hun bedrijf. Ook de nabijheid van klanten wordt hoog gewaardeerd door de bedrijven uit de sector Medical, maar de totaalscore is lager dan de bereikbaarheid via de weg o.a. doordat een aantal bedrijven niet van toepassing heeft ingevuld. Bereikbaarheid via de lucht wordt door het overgrote merendeel als zeer onbelangrijk beschouwt (68,5%) (figuur 52).

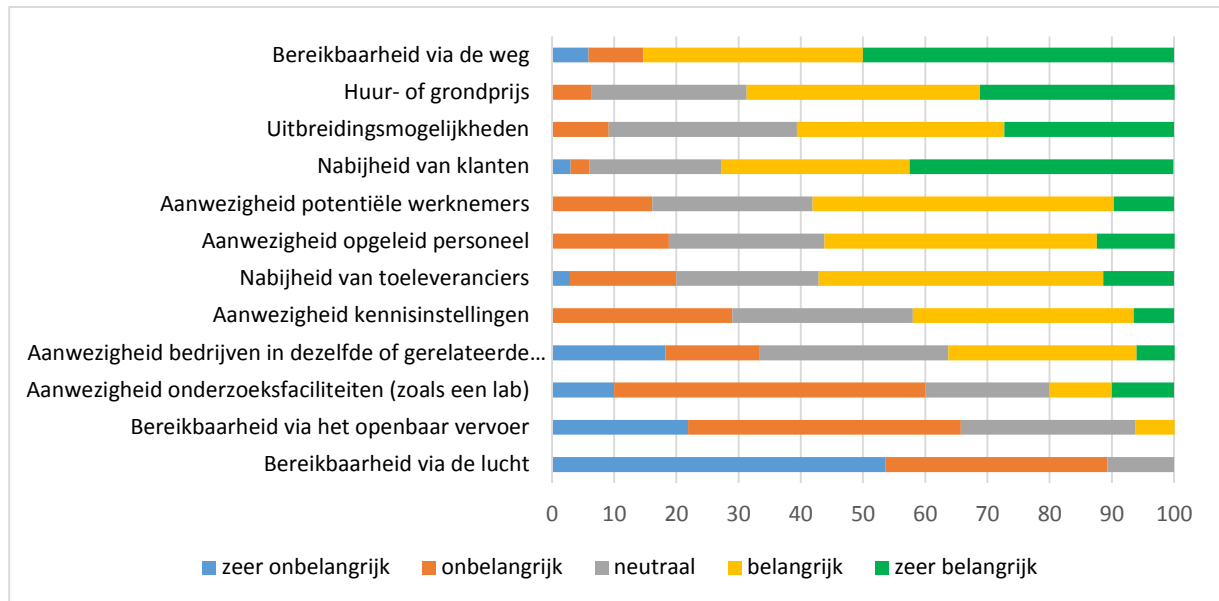
Figuur 52: Het belang van de harde locatiefactoren voor Medical bedrijven



Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

Ook bij bedrijven in de sector Food is bereikbaarheid via de weg de belangrijkste harde locatiefactor, met 50% die het zeer belangrijk vindt. Nabijheid van klanten wordt ook door vele als zeer belangrijk gevonden, maar er is ook een aantal die deze factor zeer onbelangrijk vinden. Bereikbaarheid via de lucht wordt eveneens als bij de sector Medical als onbelangrijk beschouwd. Bereikbaarheid via het openbaar vervoer scoort hierna het slechts, in tegenstelling tot de sector Medical waar het juist hoog scoort (figuur 53).

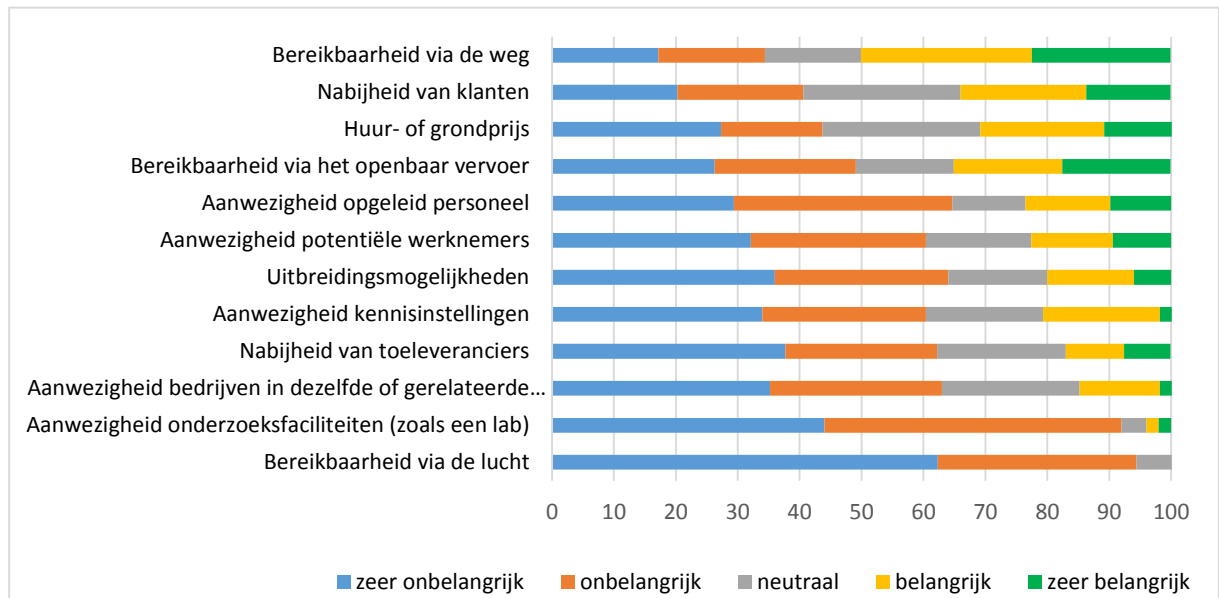
Figuur 53: Het belang van de harde locatiefactoren voor Food bedrijven



Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

Net als bij de andere sectoren wordt bereikbaarheid via de weg als belangrijkste harde locatiefactor gezien door Clean tech bedrijven (door 22,4% als zeer belangrijk) en bereikbaarheid via de lucht als minst belangrijk. Opvallend is dat alle locatiefactoren voor een groot deel als (zeer) onbelangrijk worden gewaardeerd door de Clean tech bedrijven (figuur 54).

Figuur 54: Het belang van de harde locatiefactoren voor Clean tech bedrijven



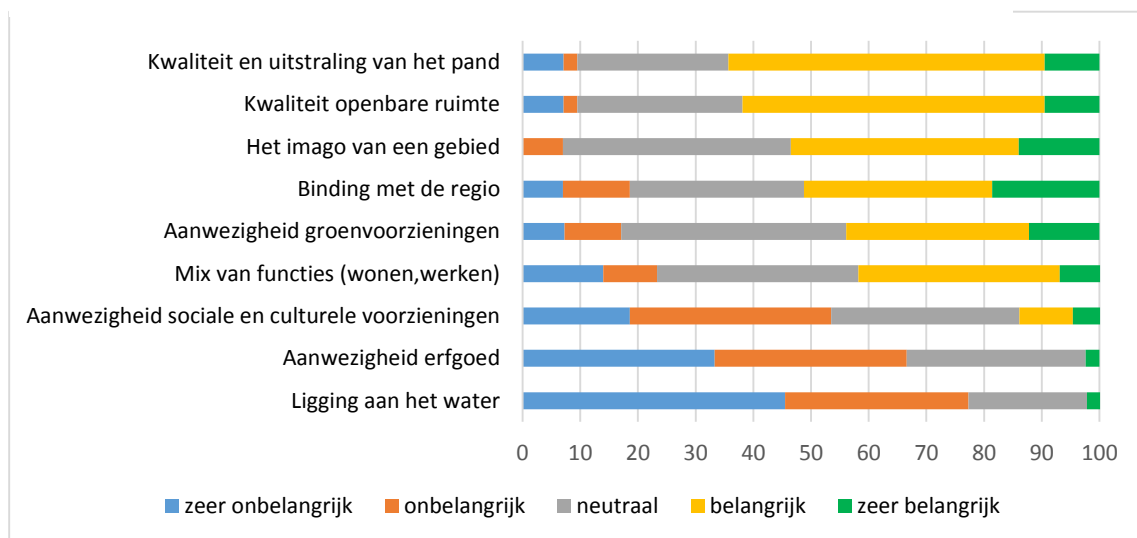
Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

Voor alle drie de sectoren is bereikbaarheid via de weg dus de belangrijkste harde locatiefactor. Verder blijkt dat huur- of grondprijs en nabijheid van klanten ook door alle drie de sectoren over het algemeen als belangrijk worden gezien. Bereikbaarheid via de lucht daarentegen blijkt geen rol te spelen voor de bedrijven in de drie sectoren.

8.1.2 Zachte locatie factoren per sector

Voor bedrijven in de sector Medical is de kwaliteit en uitstraling van het pand de belangrijkste zachte locatiefactor, 64,3% vindt deze factor (zeer) belangrijk. Bovendien waarden ze de kwaliteit van de openbare ruimte ook als belangrijk. De aanwezigheid van sociale en culturele voorzieningen, erfgoed en een ligging aan het water wordt door het merendeel als (zeer) onbelangrijk gezien (figuur 55).

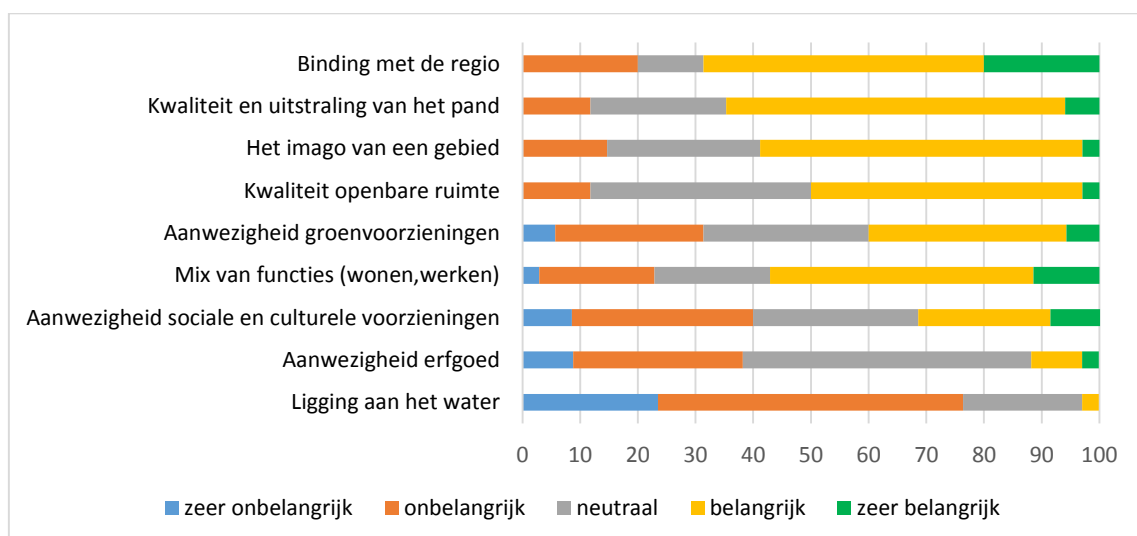
Figuur 55: Het belang van de zachte locatiefactoren voor Medical bedrijven



Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

De factor binding met de regio wordt door bedrijven in de sector Food als belangrijkste zachte locatiefactor gezien, gevolgd door kwaliteit en uitstraling van het pand. De volgorde van de locatiefactoren komt redelijk overeen met die van Medical bedrijven. De aanwezigheid van erfgoed en een ligging aan het water worden het minst belangrijk gevonden (figuur 56).

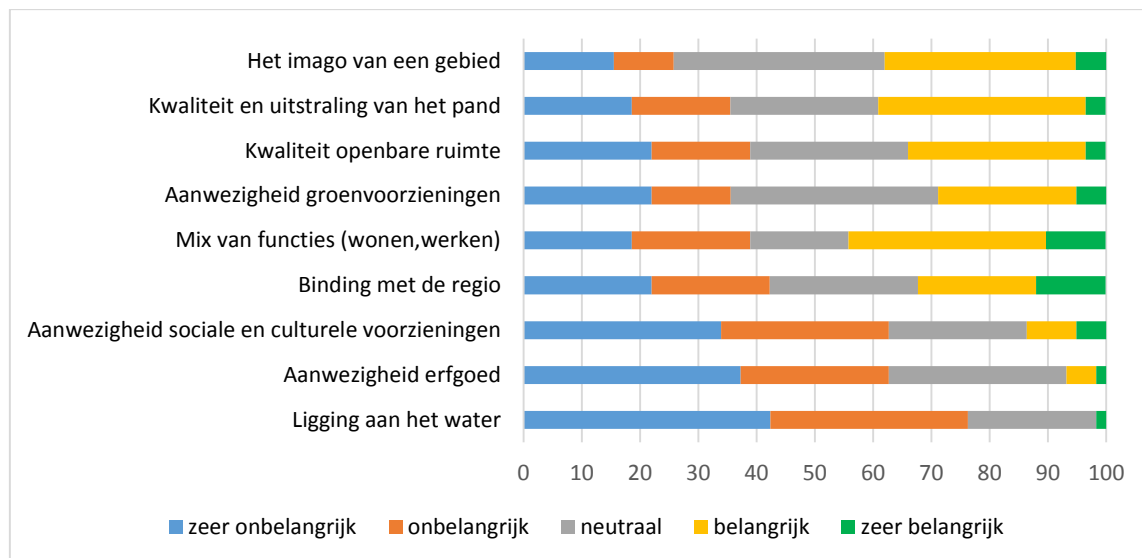
Figuur 56: Het belang van zachte locatiefactoren voor Food bedrijven



Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

Voor bedrijven in de sector Clean tech is het imago van een gebied de belangrijkste zachte locatiefactor. De factor binding met de regio heeft het grootste aandeel zeer belangrijk, maar een ander groot deel van de bedrijven vindt deze factor juist (zeer) onbelangrijk. Ook bij deze sector wordt een ligging aan het water als minst belangrijk gezien. Verder valt wederom op dat bij alle factoren een groot aandeel Clean tech bedrijven dit (zeer) onbelangrijk vindt (figuur 57).

Figuur 57: Het belang van zachte locatiefactoren voor Clean tech bedrijven



Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

Bij iedere sector wordt een andere locatiefactor gezien als meest belangrijk, hoewel deze drie locatiefactoren bij alle sectoren redelijk hoog scoren. Er is een factor die overal duidelijk als laagste gewaardeerd wordt, namelijk een ligging aan het water. Verder zijn de verschillen tussen de waardering van de factoren een stuk minder groot dan bij de harde locatiefactoren en worden de zachte locatiefactoren minder vaak als zeer belangrijk gezien.

Uit de interviews bleek de aanwezigheid van kennisinstellingen, een mix van functies en bereikbaarheid van belang te zijn voor het succes van de transformatie van een havengebied. Het belang van bereikbaarheid is ook terug te vinden bij de bedrijven, omdat ze dit hoog waarderen (behalve bereikbaarheid via de lucht). De aanwezigheid van kennisinstellingen scoort juist laag en wordt door een merendeel van de bedrijven als onbelangrijk gezien. Een mix van functies scoort bij Food bedrijven hoger dan bij de andere sectoren. Verder lijkt aanwezigheid van erfgoed ook geen grote rol te spelen voor de bedrijven, hoewel uit de interviews dit naar voren kwam als een belangrijke succesfactor. In het volgende deel worden de resultaten uit de enquête verder geanalyseerd.

8.2 Resultaten hypothesen

Om te onderzoeken welke variabelen van invloed zijn op het belangrijk vinden van de harde en zachte locatiefactoren en de geformuleerde hypothesen te beantwoorden (paragraaf 4.3), wordt er gebruik gemaakt van een 'multiple regression analysis' (lineaire regressie analyse). Er is gekozen voor een 'multiple regression analysis', omdat de afhankelijke variabele hier een interval/ratio variabele is (likert schaal gecodeerd van -2 tot 2). Daarnaast wordt er een causaal verband verondersteld tussen de afhankelijke Y (hoe belangrijk harde locatiefactoren worden gevonden) en elke onafhankelijke variabele X (tabel 15). Oftewel er wordt aangenomen dat in de populatie de afhankelijke variabele

beïnvloed wordt door elke onafhankelijke variabele (Field, 2013). De onafhankelijke variabelen bestaan hier uit categorische variabele en deze moeten omgezet worden naar ‘dummy variabelen’. Bij deze ‘dummy variabelen’ is er sprake van een referentiecategorie, waar de invloed van de groep op de afhankelijke variabele altijd vergeleken wordt met de invloed van de referentiecategorie (de Vocht, 2010).

Tabel 15: De gebruikte variabelen

Afhankelijke variabele	Onafhankelijke variabelen
Het belangrijk vinden van de harde/zachte locatiefactoren	Sector
	Gevestigd in Randstad of niet
	Bestaansduur bedrijf
	Aantal werknemers bedrijf

Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

Voor de harde en zachte locatiefactoren zijn los van elkaar drie modellen uitgevoerd, waarbij telkens onafhankelijke variabele worden toegevoegd in elk model. In het eerste model wordt alleen gekeken naar het verschil tussen de sectoren. Vervolgens wordt de variabele wel of niet gevestigd in de Randstad toegevoegd en als laatste worden ook interne bedrijfskenmerken, zoals bestaansduur in het derde model toegevoegd. Hiermee wordt de invloed van de variabelen duidelijker en wordt het ook zichtbaar of het toevoegen van variabelen leidt tot een grote verklaarde variantie van de afhankelijke variabele. Alleen de significante onafhankelijke variabelen in het model hebben invloed op de afhankelijke variabele. Om een ‘multiple regression analysis’ uit te kunnen voeren, moet er worden voldaan aan een aantal voorwaarden. In het ondergaande wordt bij alle getoonde analyses voldaan aan de voorwaarden (bijlage 14).

8.2.1 Harde locatiefactoren

Voor de harde locatiefactoren is ten eerste getoetst welke variabele van invloed zijn op het belangrijk vinden van harde locatiefactoren in totaal. Hierna is per losse harde factor hetzelfde getest en de belangrijkste resultaten worden hieronder besproken.

Uit de eerste analyse blijkt dat de gebruikte variabelen voor 19% en 23,6% het belangrijk vinden van harde locatiefactoren door de bedrijven verklaren (tabel 16). Dit is een vrij lage verklaarde variantie en houdt in dat er dus nog andere factoren zijn, die niet meegenomen zijn in dit model, die van invloed zijn op het belangrijk vinden van harde locatiefactoren. Wel is duidelijk dat de verklaarde variantie van model 1 tot model 3 vergroot. Tussen model 1 en 2 is dit verschil klein dus het wel of niet gevestigd zijn in de Randstad heeft weinig invloed op de afhankelijke variabele (is ook niet significant). In alle drie de modellen blijkt dat de sector Clean tech significant is, dit houdt in dat Clean tech bedrijven harde locatiefactoren significant minder belangrijk vinden dan Medical bedrijven (de referentiecategorie). Als Food als referentiecategorie in het model wordt gekozen, blijkt ook dat Clean tech bedrijven harde locatiefactoren significant minder belangrijk vinden dan Food bedrijven. Food bedrijven vinden harde locatiefactoren dus niet belangrijker dan niet food bedrijven (Medical en Clean tech), maar wel dan Clean tech bedrijven. Hiermee wordt hypothese 4 deels verworpen. Bij de interne bedrijfskenmerken blijkt dat bedrijven met meer dan 1 werknemer harde locatiefactoren belangrijker vinden dan bedrijven met 1 werknemer. De bestaansduur van het bedrijf blijkt geen invloed te hebben.

Tabel 16: Het belangrijk vinden van harde locatiefactoren in totaal

	Model 1	Model 2	Model 3
Food	2,394	2,583	1,893
Clean tech	-6,228*	-6,166*	-5,540*
Niet in Randstad		-0,651	-0,261
5 tot 25 jaar			2,342
25 tot 50 jaar			1,527
Meer dan 50 jaar			0,699
2 tot 10 werkn.			4,309*
Meer dan 10 werkn.			6,476***
Constant	-0,438	-0,138	-3,915
R2	0,196	0,198	0,236

Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

* = significant met een zekerheid van 99%

** = significant met een zekerheid van 95%

*** = significant met een zekerheid van 90%

Naast harde locatiefactoren in totaal is het ook interessant om naar bepaalde locatiefactoren apart te kijken. Een belangrijke factor voor de transformatie van een havengebied naar een stedelijk gebied, die naar voren kwam uit de interviews, is bereikbaarheid. Uit de enquête blijken de interne bedrijfskenmerken geen invloed te hebben op het belangrijk vinden van bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De sector is hierop wel van invloed: Food en Clean tech bedrijven vinden bereikbaarheid via het openbaar vervoer minder belangrijk dan bedrijven in de sector Medical. Clean tech bedrijven vinden het wel significant belangrijker dan Food bedrijven. Hiernaast vinden bedrijven gevestigd buiten de Randstad bereikbaarheid met het openbaar vervoer minder belangrijk dan bedrijven gevestigd binnen de Randstad. In het derde model, met alle variabelen erin, verklaren de gebruikte variabelen 25% van het belangrijk vinden van bereikbaarheid via het ov door de bedrijven. Bij bereikbaarheid via de weg vinden Clean tech bedrijven dit minder belangrijk dan Medical en Food bedrijven. Verder is alleen de bestaansduur nog van invloed, bedrijven van 25 tot 50 jaar oud vinden bereikbaarheid via de weg belangrijker dan bedrijven jonger dan 5 jaar.

Uit de interviews bleken factoren omtrent kennis, zoals de aanwezigheid van kennisinstellingen, belangrijk om nieuwe bedrijven aan te trekken. Om te onderzoeken welke variabele van invloed zijn op het belangrijk vinden van kennisfactoren is hier een lineaire regressie analyse voor uitgevoerd. De kennisfactoren bestaan uit de harde locatiefactoren: Aanwezigheid potentiële werknemers, aanwezigheid opgeleid personeel, aanwezigheid onderzoeksfaciliteiten (zoals een lab), aanwezigheid bedrijven in dezelfde of gerelateerde sector en aanwezigheid kennisinstellingen. Uit model 1 en 2 blijkt dat Food bedrijven kennisfactoren significant belangrijker vinden dan Medical bedrijven. Clean tech bedrijven daarentegen vinden kennisfactoren minder belangrijk dan Medical en Food bedrijven. Hypothese 5 wordt hiermee verworpen, omdat Clean tech bedrijven kennisfactoren juist minder belangrijk vinden dan niet Clean tech bedrijven. De bestaansduur van bedrijven heeft geen invloed, in tegenstelling tot het aantal werknemers van een bedrijf. Bedrijven met meer dan 1 werknemer vinden kennisfactoren belangrijker dan bedrijven met 1 werknemer (tabel 17).

Tabel 17: Het belangrijk vinden van kennisfactoren

	Model 1	Model 2	Model 3
Food	1,924***	1,809***	1,427
Clean tech	-2,553*	-2,606*	-2,372*
Niet in Randstad		0,479	0,858
5 tot 25 jaar			0,957
25 tot 50 jaar			0,009
Meer dan 50 jaar			0,076
2 tot 10 werkn.			3,304*
Meer dan 10 werkn.			3,304**
Constant	-0,438	-0,138	-3,915
R2	0,196	0,198	0,236

Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

* = significant met een zekerheid van 99%

** = significant met een zekerheid van 95%

***= significant met een zekerheid van 90%

8.2.2 Zachte locatiefactoren

Net als bij de harde locatiefactoren zijn als eerste de modellen uitgevoerd voor de zachte locatiefactoren in totaal (tabel 18). De verklaarde variantie voor de zachte locatiefactoren is lager dan voor de harde locatiefactoren (in model 3: 14,9%). Wederom vinden Clean tech bedrijven de afhankelijke variabele, hier zachte locatiefactoren, minder belangrijk dan Medical en Food bedrijven. Medical bedrijven vinden de zachte locatiefactoren belangrijker dan Clean tech bedrijven, maar niet belangrijker dan Food bedrijven dus hypothese 7 wordt deels verworpen. De locatie en bestaansduur van de bedrijven is niet van invloed op het belangrijk vinden van zachte locatiefactoren. Het aantal werknemers is hierop wel van invloed. Bedrijven met 2 tot 10 werknemers vinden zachte locatiefactoren belangrijker dan bedrijven met 1 werknemer. Maar hypothese 6 wordt slechts voor een deel bevestigd, omdat bedrijven met meer dan 10 werknemers geen verschil hebben met bedrijven met 1 werknemer. Mogelijk zijn bedrijven in de categorie 2 tot 10 werknemers groeiende bedrijven, die andere factoren belangrijk vinden dan de andere categorieën. Zodra het bedrijf groeit wordt representativiteit en imago belangrijker, omdat er mogelijk meer klanten langskomen. Als het bedrijf groter is, zijn deze factoren al eerder toegepast en worden dus misschien daardoor minder belangrijk gevonden.

Als de zachte locatiefactoren los worden geanalyseerd blijkt een aantal modellen niet significant te zijn, zoals de uit de interviews naar voren gekomen belangrijke factor mix van functies. De modellen voor de variabele de aanwezigheid van erfgoed zijn wel significant. Bovendien is deze variabele interessant, omdat uit de literatuur en interviews is gebleken dat het belangrijk is om in oude havengebieden erfgoed te herstellen en te behouden. Bedrijven uit de sector Food vinden de aanwezigheid van erfgoed belangrijker dan Medical en Clean tech bedrijven. Hiernaast vinden bedrijven met 2 tot 10 werknemers de aanwezigheid van erfgoed belangrijker dan bedrijven met 1 werknemer. Deze variabele is ook van invloed op het belangrijk vinden van de kwaliteit en uitstraling van het pand. Bedrijven met 2 tot 10 werknemers vinden dit belangrijker dan bedrijven met 1

werknemer. Clean tech bedrijven vinden de kwaliteit en uitstraling van het pand minder belangrijk dan Medical en Food bedrijven. Hiernaast wordt de kwaliteit van de openbare ruimte belangrijker gevonden door bedrijven met meer dan 1 werknemer dan bedrijven met 1 werknemer.

Tabel 18: Het belangrijk vinden van zachte locatiefactoren in totaal

	Model 1	Model 2	Model 3
Food	1,539	1,400	0,851
Clean tech	-3,524*	-3,575*	-3,185**
Niet in Randstad		0,535	0,535
5 tot 25 jaar			0,971
25 tot 50 jaar			1,320
Meer dan 50 jaar			2,070
2 tot 10 werkn.			2,582**
Meer dan 10 werkn.			1,192
Constant	-0,148	-0,394	-2,216
R2	0,106	0,108	0,149

Bron: Gebaseerd op eigen enquête, mei 2014

* = significant met een zekerheid van 99%

** = significant met een zekerheid van 95%

*** = significant met een zekerheid van 90%

8.3 Conclusie

Door middel van de resultaten verkregen uit de enquête is duidelijk geworden wat de locatievoorkeuren van de bedrijven in de drie sectoren zijn er kan er een antwoord geformuleerd worden op deelvraag 5:

5. *Wat zijn de locatievoorkeuren van de, door de gemeente aangewezen, economische sectoren Clean tech, Medical en Food en in hoeverre voldoet het Merwe-Vierhavengebied hieraan?*

De drie sectoren vinden harde locatiefactoren over het algemeen belangrijker dan zachte locatiefactoren. Van de harde locatie factoren wordt bereikbaarheid via de weg het belangrijkste gevonden door de bedrijven in alle sectoren. Voor Medical bedrijven zijn na bereikbaarheid via de weg, opeenvolgend nabijheid van klanten en bereikbaarheid via het openbaar vervoer de belangrijkste harde locatiefactoren. Bij Food bedrijven is dit de huur- of grondprijs en hierna uitbreidingsmogelijkheden. Clean tech bedrijven vinden nabijheid van klanten en huur- of grondprijs de tweede en derde belangrijkste harde locatiefactor. Bereikbaarheid via de lucht wordt door alle sectoren als minst belangrijk gezien. Ook de aanwezigheid van onderzoeksfaciliteiten wordt over het algemeen niet belangrijk gevonden. Er is een aantal bedrijfskenmerken van invloed op het belangrijk vinden van harde locatiefactoren. Ten eerste is de sector van belang, Clean tech bedrijven vinden harde locatiefactoren minder belangrijk dan Medical en Food bedrijven. Daarnaast vinden bedrijven met meer dan 1 werknemer het belangrijker dan eenmansbedrijven. De locatie van het bedrijf is van invloed op het belangrijk vinden van bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Bedrijven gevestigd in de Randstad vinden dit belangrijker dan bedrijven er buiten. Opvallend is dat Food bedrijven bereikbaarheid via het openbaar vervoer veel minder belangrijk vinden dan Medical en Clean tech bedrijven. Food bedrijven vinden factoren omtrent kennis wel belangrijker dan Medical en Clean tech

bedrijven. En ook bedrijven met meer dan 1 werknemer vinden kennisfactoren belangrijker dan bedrijven met 1 werknemer.

Het belangrijk vinden van de verschillende zachte locatiefactoren verschilt per sector. De Clean tech bedrijven vinden het imago van een gebied, kwaliteit en uitstraling van het pand en kwaliteit van de openbare ruimte de belangrijkste zachte locatiefactoren. Medical bedrijven vinden dezelfde drie locatiefactoren het belangrijkste alleen het imago van een gebied is de derde belangrijkste locatiefactor i.p.v. de eerste. De binding met de regio, kwaliteit en uitstraling van het pand en het imago van een gebied worden in deze volgorde door Food bedrijven het belangrijkste gevonden. Alle drie de sectoren vinden een ligging aan het water het minst belangrijk. Ook de aanwezigheid van erfgoed en sociale en culturele voorzieningen wordt door de bedrijven in alle sectoren als een van de minst belangrijke zachte locatiefactor gezien. De bedrijfskenmerken sector en aantal werknemers hebben invloed op het belangrijk vinden van zachte locatiefactoren. Clean tech bedrijven vinden het minder belangrijk dan Food en Medical bedrijven en bedrijven met 2 tot 10 werknemers vinden zachte locatiefactoren belangrijker dan bedrijven met 1 werknemer. Opvallend is dat bedrijven uit de sector Food de aanwezigheid van erfgoed belangrijker vinden dan Medical en Clean tech bedrijven. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt belangrijker gevonden door bedrijven met meer dan 1 werknemer dan bedrijven met 1 werknemer.

Uit de locatievoorkeuren komt naar voren dat bereikbaarheid van het bedrijf van groot belang is voor de locatie (vooral over de weg). Het Merwe-Vierhavengebied is goed bereikbaar over de weg door de nabijheid van snelwegen en hiernaast is het gebied met het openbaar vervoer en via de lucht ook goed bereikbaar. Ook de nabijheid van klanten, huur- en grondprijzen en uitbreidingsmogelijkheden zijn van belang. Het Merwe-Vierhavengebied ligt nabij twee binnensteden, wordt omringd door wijken met woningen en in het gebied zelf worden nog woningen gerealiseerd. Hierdoor is er een grote afzetmarkt aanwezig en zijn er klanten nabij, hoewel het inkomen van inwoners van de omliggende wijken lager ligt dan het gemiddelde van Rotterdam en de verbinding van het Merwe-Vierhaven gebied met de omliggende wijken slecht is. Vanwege de beschikbare ruimte in het gebied wordt er ook voldaan aan het bieden van uitbreidingsmogelijkheden voor aanwezige bedrijven. Hiernaast is ook het imago van het gebied, kwaliteit en uitstraling van het pand en de kwaliteit van de openbare ruimte van belang voor de bedrijven. Het gebied kent nog een negatief imago, veel verouderd vastgoed en een slechte kwaliteit van de openbare ruimte. Het Merwe-Vierhavengebied voldoet aan op het moment dus voor een gedeelte aan de locatievoorkeuren van de bedrijven. Het gebied is goed bereikbaar, maar door toenemend verkeer bestaat de bedreiging dat dit in de toekomst verslechtert. De verbindingen tussen het gebied en de omliggende wijken moeten verbeterd worden. Ook de kwaliteit van de openbare ruimte, het pand en het imago van het gebied moeten sterk verbeterd worden.

Hoofdstuk 9: Conclusie en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden ten eerste alle deelvragen beantwoord, om uiteindelijk de probleemstelling van dit onderzoek te beantwoorden en tot een conclusie en aanbevelingen voor het Merwe-Vierhavengebied te komen. Tenslotte worden er nog aanbevelingen gegeven voor eventuele vervolgonderzoeken. In deze studie is het transformeren van verouderde havengebieden onderzocht d.m.v. een literatuurstudie en empirisch onderzoek. De probleemstelling is aan de hand van de vijf deelvragen uitgewerkt:

Bepaalde ontwikkelingen en veranderingen, die de afgelopen decennia plaatsvonden, hebben veel invloed (gehad) op (haven)steden in Europa en de rest van de wereld. De ontwikkeling van Europese havens wordt beïnvloed door de globalisatie en een shift in de focus van de stedelijke economie. De stedelijke economie is zich meer gaan richten op kennis en consumptie in plaats van op productie. Daarnaast zijn er technologische veranderingen omtrent haventransport geweest, zoals de opkomst van containers, waardoor er nieuwe eisen kwamen aan havens. De behoefte aan meer ruimte en diepere wateren hebben ervoor gezorgd dat havens zich meer zijn gaan verplaatsen uit de stad richting de zee. De nauwe band tussen havens en steden verminderde dan ook de afgelopen decennia. Vanwege deze veranderingen hebben havensteden te maken gekregen met problemen als het verlies van banen en inkomen, verouderde havengebieden en onzekerheid van identiteit. Herontwikkeling van deze verouderde gebieden biedt unieke kansen voor nieuwe ontwikkelingen in steden, waar ruimte schaars is. De condities voor herontwikkeling bestaan dus uit ontwikkelingen in de technologie, de focus van de stad op postindustriële economische activiteiten (de-industrialisatie) en fysiek verouderde gebieden. Economische regeneratie is een belangrijk onderdeel van de revitalisatie van oude havengebieden. Voor de economische regeneratie van dergelijke gebieden moet er gekeken worden op welke sectoren en bedrijven er wordt ingezet. Er is een aantal sectoren, zoals toerisme en cultuur die in veel transformatiegebieden voorkomen. De harde, zoals bereikbaarheid, en zachte, zoals het imago, locatiefactoren spelen een grote rol bij het vestigingsgedrag van bedrijven en dus bij het aantrekken hiervan. Belangrijk is om te kijken op welke economische sectoren er het best ingezet kan worden in een gebied. Volgens de literatuur is het van belang om niet eerdere projecten te kopiëren, maar rekening te houden met lokale omstandigheden. Het unieke karakter van havengebieden moet gewaarborgd en uitgebuit worden om aantrekkelijker te worden voor bedrijven en mensen. Naast diversiteit van bedrijven is ook 'mixed-use development' in de zin van verschillende functies als wonen en werken van belang. Dit zou zorgen voor meer leefbaarheid en een aantrekkelijker omgeving. Het aantrekken van grote leidende bedrijven kan leiden tot de komst van andere bedrijven. Bovenstaande theorieën en condities kunnen ook relevant zijn voor de herontwikkeling van het havengebied Merwe-Vierhaven in Rotterdam. Het Merwe-Vierhavengebied voldoet aan de condities voor een transformatie van het havengebied naar stedelijk economische activiteiten. De stad focust zich op meer postindustriële activiteiten en toekomstbestendige sectoren en het gebied zelf wordt gekenmerkt door verouderd vastgoed en openbare ruimte. Daarnaast moeten de aanwezige havenbedrijven zich aanpassen en investeren in nieuwe technologie en is het gebied niet bereikbaar voor de huidige diepe containerschepen. Het gebied wordt op het moment nog gekenmerkt door het fruit- en sappencluster, andere havenactiviteiten, bedrijven op het gebied van energie en milieu en kantoren. In het gebied zelf wonen nauwelijks mensen en in de omliggende woonwijken ligt het gemiddelde huishoudensinkomen lager dan het gemiddelde van Rotterdam. Het Merwe-Vierhavengebied heeft een gunstige en unieke ligging, is goed bereikbaar, maar heeft nog weinig verbinding met omliggende wijken. De ambitie voor het gebied is een transformatie naar een stedelijk gebied met een mix van

wonen en stedelijke economie. Hiervoor wordt er ingezet op de drie sectoren Clean tech, Medical en Food. Hiermee wordt er gericht op een toekomstbestendige nieuwe economie. Vanwege de unieke ligging en de aanwezigheid van historische gebouwen kan er een imago worden gecreëerd van een aantrekkelijk woon- en werkgebied en kunnen er nieuwe bedrijven worden aangetrokken.

Er zijn al vele andere oude havengebieden in Europa (deels) getransformeerd naar stedelijk economische activiteiten. In geen van de onderzochte gebieden heeft voor de transformatie een duidelijk clusterbeleid plaatsgevonden bij het aantrekken van nieuwe bedrijven. Omdat de stadshavens nabij de binnenstad liggen, is de keuze voor de economische transformatie gericht op een diversiteit aan sectoren. Bovendien kan het richten op bepaalde sectoren het gebied heel gevoelig maken voor achteruitgang, zodra het niet goed loopt met deze sectoren. Het richten op diversiteit vergroot de veerkracht van de economie in het gebied en het gebied zelf. Er is dus geen eenduidige conclusie te trekken qua gerealiseerde sectoren in de gebieden, omdat diversiteit een grote rol speelt. In alle gebieden bevinden zich wel detailhandel, horeca en andere op bezoekers/inwoners gerichte activiteiten. Deze bedrijvigheid is van belang om mensen te trekken naar het gebied. Bij alle transformaties blijken een aantal factoren een grote rol te spelen. Het gebrek aan publiek en levendigheid in het gebied zorgt mede voor het achterblijven van het succes van bepaalde projecten bij de transformatie van de zuidelijke wijken in Le Havre. Daarnaast zorgt meer publiek op de straten voor een meer leefbare omgeving en meerdere activiteiten. Belangrijk voor het succes van de ontwikkeling is gebiedspromotie en dit kan succesvol verlopen door middel van het organiseren van evenementen of het aantrekkelijk maken van het gebied. Deze levendigheid en goede imago van het gebied zorgt dat het voor bedrijven aantrekkelijk is om zich hier te vestigen. Ook een goede bereikbaarheid, zowel voor (langzaam) verkeer als met het ov, is van belang voor dergelijke transformaties. Het realiseren van een mix van functies is een belangrijke factor, dit hangt samen met het creëren van levendigheid in het gebied en dat er te allen tijde mensen aanwezig zijn. Verder speelt bij alle gebieden het behoud en gebruik van erfgoed een grote rol. Alle onderzochte steden proberen erfgoed en karakteristieke gebouwen in de transformatiegebieden zoveel mogelijk op te knappen en te laten zien. Dit maakt het gebied uniek en creëert een bepaald imago. De aanwezigheid van kennisinstellingen en belangrijke grote bedrijven is van belang om nieuwe bedrijven aan te trekken. De kennisinstellingen zorgen voor geschoold personeel en kennis waar bedrijven gebruik van kunnen maken. Alle gevonden succesfactoren uit de literatuur blijken dus ook in de praktijk een belangrijke rol te spelen bij de transformatie van verouderde havengebieden naar stedelijk gebied.

Om de gewenste sectoren Clean tech, Medical en Food te realiseren in het Merwe-Vierhavengebied is het van belang om kennis te hebben over de locatievoorkeuren van deze sectoren. Dit is onderverdeeld naar harde locatiefactoren, fysiek zichtbaar en meetbaar, en zachte locatiefactoren, waarbij gevoel en uitstraling een rol speelt en ze zijn kwalitatief van aard. De drie sectoren vinden harde locatiefactoren over het algemeen belangrijker dan zachte locatiefactoren. Van de harde locatie factoren wordt bereikbaarheid via de weg het belangrijkste gevonden door de bedrijven in alle sectoren. Ook de factoren nabijheid van klanten, huur- of grondprijs en uitbreidingsmogelijkheden worden over het algemeen als belangrijk gezien. Bereikbaarheid via de lucht wordt door alle sectoren als minst belangrijk gezien. Ook de aanwezigheid van onderzoeksfaciliteiten wordt over het algemeen niet belangrijk gevonden, hoewel dit vanuit de literatuur wel werd verwacht. Er zijn een aantal bedrijfskenmerken van invloed op het belangrijk vinden van harde locatiefactoren. Ten eerste is de sector van belang, Clean tech bedrijven vinden harde locatiefactoren minder belangrijk dan Medical en Food bedrijven. Daarnaast vinden bedrijven met meer dan 1 werknemer het belangrijker dan bedrijven met 1 werknemer. Opvallend is dat Food bedrijven bereikbaarheid via het openbaar vervoer veel minder belangrijk vinden dan Medical en Clean tech bedrijven. Food bedrijven vinden

factoren omtrent kennis wel belangrijker dan Medical en Clean tech bedrijven. En ook bedrijven met meer dan 1 werknemer vinden kennisfactoren belangrijker dan bedrijven met 1 werknemer. Het belangrijk vinden van de verschillende zachte locatiefactoren verschilt per sector. De Medical en Clean tech bedrijven vinden het imago van een gebied, kwaliteit en uitstraling van het pand en kwaliteit van de openbare ruimte de belangrijkste zachte locatiefactoren. Food bedrijven vinden de binding met de regio het belangrijkste. Alle drie de sectoren vinden een ligging aan het water het minst belangrijk. Ook de aanwezigheid van erfgoed en sociale en culturele voorzieningen wordt door de bedrijven in alle sectoren als een van de minst belangrijke zachte locatiefactor gezien. De bedrijfskenmerken sector en aantal werknemers hebben invloed op het belangrijk vinden van zachte locatiefactoren. Clean tech bedrijven vinden het minder belangrijk dan Food en Medical bedrijven en bedrijven met 2 tot 10 werknemers vinden zachte locatiefactoren belangrijker dan bedrijven met 1 werknemer. Opvallend is dat bedrijven uit de sector Food de aanwezigheid van erfgoed belangrijker vinden dan Medical en Clean tech bedrijven.

Uit de locatievoorkeuren komt naar voren dat bereikbaarheid van het bedrijf van groot belang is voor de locatie (vooral over de weg). Het Merwe-Vierhavengebied is goed bereikbaar over de weg door de nabijheid van snelwegen en hiernaast is het gebied met het openbaar vervoer en via de lucht ook goed bereikbaar. Ook de nabijheid van klanten, huur- en grondprijs en uitbreidingsmogelijkheden zijn van belang. Het Merwe-Vierhavengebied ligt nabij twee binnensteden, wordt omringd door wijken met woningen en in het gebied zelf worden nog woningen gerealiseerd. Hierdoor is er een grote afzetmarkt aanwezig en zijn er klanten nabij, hoewel het inkomen van inwoners van de omliggende wijken lager ligt dan het gemiddelde van Rotterdam. In de omgeving bevinden zich ook veel andere bedrijven die kunnen dienen als potentiële klanten. Vanwege de beschikbare ruimte in het gebied wordt er ook voldaan aan het bieden van uitbreidingsmogelijkheden voor aanwezige bedrijven. Er heeft in deze studie geen onderzoek plaatsgevonden naar het huur- en grondprijsbeleid in het gebied, maar dit is een belangrijk instrument voor de gemeente om aantrekkelijk te zijn voor bedrijven. Hiernaast is ook het imago van het gebied, kwaliteit en uitstraling van het pand en de kwaliteit van de openbare ruimte van belang voor de bedrijven. Het gebied kent nog een negatief imago, veel verouderd vastgoed en een slechte kwaliteit van de openbare ruimte. Het Merwe-Vierhavengebied voldoet op het moment dus voor een gedeelte aan de locatievoorkeuren van de bedrijven. Het gebied is goed bereikbaar, maar door toenemend verkeer bestaat de bedreiging dat dit in de toekomst verslechtert. De kwaliteit van de openbare ruimte, het vastgoed en het imago van het gebied moeten sterk verbeterd worden.

Na het beantwoorden van de deelvragen kan er een antwoord worden geformuleerd voor de probleemstelling: *In hoeverre heeft in oude havengebieden een transformatie richting stedelijk economische activiteiten plaatsgevonden en hoe kan, gezien de locatievoorkeuren van bedrijven in bepaalde sectoren, deze transformatie in het Rotterdamse havengebied Merwe-Vierhaven worden gerealiseerd?*

Uit deze studie is gebleken dat over heel de wereld oude havengebieden zijn getransformeerd naar stedelijk economische activiteiten. De eerste oude havengebieden, die werden getransformeerd waren in Amerika. Vervolgens vond de herontwikkeling van oude havengebieden naar stedelijk economische activiteiten ook steeds meer plaats in Europa, waar tot op heden nog steeds veel dergelijke projecten plaatsvinden. Om deze transformaties succesvol te laten verlopen zijn er een aantal factoren aan te wijzen, waar ook rekening mee gehouden moet worden bij de transformatie van het Merwe-Vierhavengebied. Om de transformatie te realiseren moet het Merwe-Vierhavengebied aantrekkelijk gemaakt worden voor mensen en bedrijven. Dit kan door het toepassen van de gevonden succesfactoren: Er moet een mix van functies plaatsvinden, de

historische identiteit moet behouden worden en er moeten grote economische spelers aangetrokken worden. Het leren van eerdere soortgelijke projecten is van belang om de transformatie succesvol te laten verlopen, altijd met de eigen kansen en condities in beschouwing nemende. Stedelijke economische activiteiten en nieuwe bedrijven kunnen worden gerealiseerd in het gebied door de belangrijkste locatievoorkeuren van de bedrijven in de sectoren Medical, Clean tech en Food, zoals bereikbaarheid via de weg en het imago van het gebied te verbeteren en te waarborgen. Dit leidt tot meerdere aanbevelingen weergegeven in paragraaf 9.1.

9.1 Aanbevelingen voor het Merwe-Vierhavengebied

Hieronder worden de belangrijkste aanbevelingen voor het realiseren van een succesvolle transformatie van het Merwe-Vierhavengebied weergegeven:

- **Levendigheid creëren en het aantrekken van mensen en bedrijven door een mix van functies, organiseren van evenementen, aanbieden van activiteiten en een goede bereikbaarheid**

Het is vooral van belang om in de beginfase van de ontwikkeling veel mensen naar het gebied te trekken, te allen tijde te zorgen voor levendigheid en dit te behouden in de latere fases van de ontwikkeling. Om dit te realiseren is mede een mix van functies noodzakelijk. Wonen en werken door elkaar zorgt voor een afzetmarkt voor bedrijven en de aanwezigheid van mensen de gehele dag. Dit maakt het gebied aantrekkelijker voor bedrijven om zich er te vestigen. Er kunnen ook mensen getrokken worden naar het gebied door het organiseren van evenementen. Op deze manier raken mensen bekend met het gebied, vindt er gebiedspromotie plaats en is de kans groter dat de mensen vaker een bezoek brengen aan het gebied. Er moeten daarnaast voldoende voorzieningen en activiteiten aanwezig zijn in het gebied om aantrekkelijk te zijn en te blijven voor bezoekers. Door het een deel van het gebied open te stellen voor publiek gebruik kan dit bereikt worden. Dit kan naar voorbeeld van Hamburg plaatsvinden, waar de begane grond van elk gebouw ingericht is voor publiek gebruik door o.a. horeca, exposities of de verkoop van producten van het aanwezige bedrijf. Omdat op een gegeven moment het lastig wordt om nieuwe gebouwen te verzinnen wordt er aanbevolen niet de begane grond van gebouwen in het gehele gebied open te stellen, maar hierin selectief te zijn. Op deze manier vindt er geen overbodige herhaling van functies plaats en zijn er toch voldoende activiteiten in het gebied voor bezoekers. Het Merwe-Vierhavengebied wordt omringd door wijken, waarvan de inwoners een belangrijk deel van de bezoekers voor het gebied kunnen vormen. Hiervoor moeten de verbindingen tussen deze wijken en het gebied sterk verbeterd worden, zodat de mensen gemakkelijker het gebied kunnen binnentreden en dit ook sneller zullen doen. Ook het verbeteren van de bereikbaarheid speelt hierbij een rol. Als er meer bezoekers worden getrokken naar het gebied vinden er meer verkeersbewegingen plaats en ontstaat er meer vraag naar openbaar vervoer in het gebied. Zodra het gebied of bepaalde activiteiten in het gebied niet goed bereikbaar zijn, kan dit leiden tot te weinig bezoekers zoals in Le Havre het geval is bij het winkelcentrum 'les Docks Vauban'. Er wordt dus aanbevolen deze nieuwe verkeersbewegingen in kaart te brengen en op tijd maatregelen te treffen. Op het moment is er nog geen openbaar vervoer in het gebied zelf aanwezig, alleen aan de randen. Mogelijk moet dit tijdig worden aangepast om het gebied levendig te krijgen. Ook voor de bedrijven blijkt de bereikbaarheid, vooral via de weg, van groot belang te zijn. Door het toenemende verkeer is het mogelijk dat de huidige wegen vastlopen, wat de bereikbaarheid verslechterd en het gebied minder aantrekkelijk maakt voor de bedrijven. Mogelijk moeten er nieuwe ontsluitingswegen aangelegd worden of andere maatregelen genomen worden.

- **Het promoten en benutten van de unieke kwaliteiten van het gebied door het behoud van erfgoed en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, het vastgoed en het imago**

Een andere belangrijke factor om de transformatie succesvol te laten verlopen en het gebied aantrekkelijk te maken is het benutten en promoten van het unieke karakter, de ligging van het gebied en de uitbreidingsmogelijkheden. Erfgoed in het gebied moet behouden blijven, zodat het bijzondere imago van een voormalig havengebied in stand blijft. Hiermee kan het gebied zich onderscheiden van en beter concurreren met andere gebieden. Aan de hand van het erfgoed en de ligging kan een imago opgebouwd worden, waar bedrijven zich graag mee willen laten associëren. Erfgoed moet zoveel mogelijk opgeknapt worden, zoals de rijksmonumenten in het gebied, en daarnaast moet het spoor in het gebied behouden blijven. Verwijzingen en herinneringen aan het verleden van het gebied moeten gekoesterd en zoveel mogelijk uitgebuit worden. Uit de enquête is gebleken dat de bedrijven uit de drie sectoren het imago en de kwaliteit van de openbare ruimte en het pand van belang vinden. Het opknappen van erfgoed kan dit verbeteren en daarnaast moet de openbare ruimte sterk opgeknapt worden. Op het moment is de kwaliteit van de openbare ruimte slecht, wat niet aantrekkelijk is voor de bedrijven. Ook het vastgoed op de beste locaties moet opgeknapt worden, zodat grotere belangrijke bedrijven aangetrokken kunnen worden. Voor grotere bedrijven is de kwaliteit belangrijker en deze kunnen weer dienen als aantrekker van andere bedrijven. Dit kan naar voorbeeld van het openhouden van de beste locaties voor belangrijke bedrijven in Hamburg toegepast worden.

- **Aantrekken nieuwe bedrijven door een aantrekkelijk huur- en grondprijnsbeleid en een brede focus op de drie sectoren**

Voor de bedrijven in de drie gewenste sectoren is de huur- en grondprijns van een locatie van belang. Om in het begin van de transformatie bedrijven aan te trekken is het belangrijk om een aantrekkelijke huur- en grondprijns aan te bieden. Zodra er eenmaal een aantal bedrijven gevestigd zijn in het gebied, wordt het gebied aantrekkelijk voor nieuwe bedrijven en kunnen de huur- en grondprijnsen hoger worden. Voor start-up bedrijven en belangrijke grote bedrijven, die de gemeente graag in het gebied wil, moet er een apart huur- en grondprijnsbeleid plaatsvinden. Deze bedrijven moeten voordelen aangeboden krijgen, omdat het gebied erg kan profiteren van hun aanwezigheid. Voor het aantrekken van nieuwe bedrijven in het Merwe-Vierhavengebied moet er geen te nauwe focus gehanteerd worden op de drie sectoren. Bij de onderzochte gebieden is er bewust geen clusterbeleid toegepast, omdat het gaat om binnenstedelijke gebieden. Diversiteit van bedrijven in het gebied is nodig voor een hoge veerkracht van het gebied en kan zorgen voor meer innovatie. De drie gekozen sectoren voor het Merwe-Vierhavengebied kunnen en moeten dus breed geïnterpreteerd worden, zodat de bedrijvigheid in het gebied veelzijdig wordt. Het richten op kleine start-up bedrijven bleek in Le Havre een goede zet te zijn. Deze bedrijven hebben vaak potentie om te groeien en door de aanwezige ruimte kunnen ze zich in het gebied uitbreiden en investeren ze in het gebied en creëren ze nieuwe werkgelegenheid. Er wordt dus aanbevolen om voorzieningen aan te bieden, zoals 'Les Docks Dombasle', waar deze bedrijven zich tegen een aantrekkelijke prijs kunnen vestigen. Hiernaast is het ook van belang om bedrijven aan te trekken op het gebied van entertainment en horeca. Deze bedrijvigheid is terug te vinden in alle onderzochte gebieden en leidt tot meer bezoekers, wat het gebied ten goede komt.

9.2 Discussie en aanbevelingen vervolgonderzoek

Met de resultaten uit deze studie is er meer kennis verkregen over de transformatie van voormalige havengebieden naar stedelijk economische activiteiten en hoe dit succesvol kan verlopen. Er zijn

aanbevelingen gegeven voor het Merwe-Vierhavengebied, die bruikbaar zijn voor de gemeente Rotterdam. Belangrijke factoren voor herontwikkeling, gevonden in de literatuur, zijn getest in hoeverre deze in de praktijk daadwerkelijk van belang zijn geweest. Daarnaast is er meer kennis verkregen over de locatievoorkeuren van bedrijven in sectoren Clean tech, Medical en Food. Er kunnen echter enige kanttekeningen geplaatst worden en aanbevelingen gedaan worden voor vervolgonderzoek.

Bij een vervolgonderzoek naar de transformatie in diverse havengebieden kunnen er per project meerdere respondenten geïnterviewd worden. In deze studie is per gebied een respondent gekozen werkzaam bij de overheid. Mogelijk ontstaat er zo een eenzijdig beeld over de transformatie en ontbreekt een kritische noot, die respondenten van buiten de overheid wel zouden aangeven. Daarnaast kan het leerzaam zijn om transformaties te selecteren die mislukt zijn en transformaties die zeer succesvol zijn. Op deze manier kan er door middel van een vergelijking gekeken worden welke factoren daadwerkelijk zorgen voor succes of juist voor geen succes. Om kennis te verkrijgen over locatiefactoren van de drie sectoren is er een enquête uitgezet onder bedrijven. Achteraf bleek de respons erg laag en voor vervolgonderzoek kan er getracht worden een grotere steekproef te realiseren, zodat de resultaten betrouwbaarder zijn. Een andere manier om meer kennis te verkrijgen over het belang van locatiefactoren is het houden van interviews met bedrijven. Hiermee kan er dieper op de locatievoorkeuren worden ingegaan en mogelijk meer kennis vergaard worden. Bij een enquête kan een bedrijf een locatiefactor als onbelangrijk aankruisen, maar onbewust zou deze wel een rol kunnen spelen. Dit kan bij interviews met bedrijven achterhaald worden. Daarnaast kunnen andere opvallende resultaten uit de enquête, zoals het feit dat Clean tech bedrijven harde en zachte locatiefactoren minder belangrijk vinden dan de andere sectoren, door middel van interviews nader onderzocht worden. Tot slot kan vervolgonderzoek de waardering van de locatiefactoren, gevraagd in de enquête, onder bedrijven aanwezig in het Merwe-Vierhavengebied onderzoeken. Op deze manier ontstaat een duidelijk beeld welke locatiefactoren verbeterd moeten worden en welke al goed gewaardeerd worden door bedrijven en dus weinig aandacht eisen.

Literatuurlijst

Archi guide (2014), Paul Chemetov. <http://www.archi-guide.com/AR/chemetov.htm> Geraadpleegd 24 juni 2014.

Ariel Szabo (2014), Waterfront. <http://beaconhillbostonrealestate.com/relocation/waterfront/> Geraadpleegd 8 juli 2014.

Atzema, O., Lambooy, J., van Rietbergen, T. & Wever, E., (2002), Ruimtelijke economische dynamiek. Kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling. Uitgeverij Coutinho, Bussum.

Besemer, R. & Puylaert, H. (2008), Brownfield: nachtmerrie of zoete droom? H2Ruimte, Delft.

Beaudry, C. & Schiffauerova, A. (2009), Who's right, Marshall or Jacobs? The localization versus urbanization debate. Research Policy 38, pp. 318-337.

BHIC Brabants Historisch Informatie Centrum (2014), De Tilburge Havens. <http://www.bhic.nl/site/popup.php?id=12742&print=1> Geraadpleegd 10 april 2014.

Boeije, H., 't Hart, H. & Hox, J. (2009), Onderzoeksmethoden. Boom Lemma uitgevers, Den Haag.

Boschma, R., Frenken, K. & Lambooy, J. (2002), Evolutionaire economie, een inleiding. Uitgeverij Coutinho, Bussum.

Breen, A. & Dick, R. (1996), The new waterfront. A worldwide urban success story. Thames and Hudson, Singapore.

Bryman, A. (2012), Social research methods. Oxford University Press, Oxford.

Bureau Flohr & Verheijen (2004), Responsbepalende factoren bij schriftelijke enquêtes. <http://www.flover.nl/memoos/response.pdf> Geraadpleegd 8 april 2014.

Buurtmonitor (2009), Bedrijven, Aantal bedrijven naar SBI1 vanaf 2009. <http://rotterdam.buurtmonitor.nl/> Geraadpleegd 27 februari 2014.

CBS Centraal Bureau voor de Statistiek (2013), Kerncijfers wijken en buurten 2013. <http://statline.cbs.nl/StatWeb/selection/?VW=T&DM=SLNL&PA=82339NED&D1=3,26-30,59-61,70-71&D2=8004&HDR=T&STB=G1> Geraadpleegd 27 februari 2014.

Clean Tech Delta (2014), Clean tech delta. Privaat-publiek samenwerkingsverband voor economische structuurversterking. <http://www.grontmij.nl/OntmoetGrontmij/Documents/PROVADA%202013/DEF%20-%20PPT%20Clean%20Tech%20Delta.pdf> Geraadpleegd 26 februari 2014.

Clean Tech Delta (2011), Meerjarenvisie. http://www.cleantechdelta.nl/downloads/CTD%20Meerjarenvisie_DEF.pdf Geraadpleegd 6 maart 2014

Cleantech Group (2014), What is Cleantech. <http://www.cleantech.com/what-is-cleantech/> Geraadpleegd 4 maart 2014.

Derksen, A. & van Dongen, F. (2010), Locatiebeslissingen: piekt Nederland? Een studie naar strategische locatiebeslissingen in Nederland tussen 2000-2008. Universiteit Utrecht, Utrecht.

Doucet, B. (2010), Rich cities with poor people. Waterfront regeneration in the Netherlands and Scotland. Netherlands Geographical Studies 391, Utrecht.

- Dovey, K., Sandercock, L., Stevens, Q., Woodcock, I. & S. Wood (2005), Fluid city, Transforming Melbourne's urban waterfront. Routledge, New York.
- Ducruet, C. & Woo Lee, S. (2006), Waterfront redevelopment and territorial integration in Le Havre (France) and Southampton (UK): implications for Busan, Korea. *Ocean Policy Research* 21(1), 2006, pp. 127-156. http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/45/93/69/PDF/OceanPolicy_Lee-Ducruet2006.pdf
- EICB Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (2014), Ontwikkeling binnenvaartcontainerterminals. <http://www.informatie.binnenvaart.nl/vervoer/inetermodaal-vervoer/276-ontwikkelingen-binnenvaart-containerterminals> Geraadpleegd 10 april 2014.
- Eisenhardt (1989), Building Theories from Case Study Research. *The Academy of Management Review* 14 (4), pp. 532-550. <http://www.jstor.org/stable/pdfplus/258557.pdf?acceptTC=true&acceptTC=true&jpdConfirm=true>
- Everaert, H. & van Peet, A. (2006), Kwalitatief en kwantitatief onderzoek. KG-publicatie nr.11, Utrecht.
- Field, A. (2013), *Discovering statistics using IBM SPSS Statistics*. 4th edition. SAGE publications, London.
- Florida, R. (2005), Een introductie in de creatieve klasse. pp. 20-41, in: Franke, S. & Verhagen, E. (2005), *Creativiteit en de stad. Hoe de creatieve economie de stad verandert*. NAI Uitgevers, Rotterdam.
- Flyvbjerg (2006), Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry* 12, nummer 2 April 2006, pp. 219-245. <http://arxiv.org/ftp/arxiv/papers/1304/1304.1186.pdf>
- FNE Travel (2014), Hambrug travel information. http://www.fnetravel.com/travel_info/english/hamburg-info/hamburg.html Geraadpleegd 1 mei 2014.
- Frenken, K., Van Oort, F.G., & Verburg, T. (2007), Related variety, unrelated variety and regional economic growth. *Regional Studies* 41, pp. 685-97.
- Gebiedsontwikkeling.nu (2013), Piushaven, Tilburg. <http://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikel/622-piushaven-tilburg> Geraadpleegd 6 mei 2014.
- Gemeente Rotterdam (2010), PlanMER Stadshavens. Deelstudie Landschap en Cultuurhistorie. Ingenieursbureau, Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam (2013), Economische Verkenning Rotterdam 2013. Stadsontwikkeling gemeente Rotterdam, Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam (2014), Geschiedenis van Rotterdam. <http://www.rotterdam.nl/geschiedenisrotterdam> Geraadpleegd 26 februari 2014.
- Gemeente Rotterdam (2014b), Competition. <http://www.rotterdam.nl/tekst:competition> Geraadpleegd 25 maart 2014.
- Gent (2014), Gent leidt Europees project rond herontwikkeling oude industriehavens. <http://www.gent.be/eCache/THE/2/212.cmVjPTE0NTQ2Nw.html> Geraadpleegd 26 februari 2014.

- Ghanaee, M. & Pourezat, A. (2013), Identifying the critical success factors for urban renovation projects; lessons learned from Tehran residential renovation projects, *International Journal of Urban Sciences* 17 (3), pp. 414-423.
- Giovinazzi, O. & Moretti, M. (2010), Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities. *TeMA Lab journal* 3, maart 2010, pp. 57-64.
- Google maps (2014), Rotterdam. <https://maps.google.co.uk/maps?hl=nl> Geraadpleegd 7 maart 2014.
- van Gorp, P.J.M. (1987), *Tilburg, eens de wolstad van Nederland*. Bura Boeken, Eindhoven.
- Gospodini, A (2002), European Cities in Competition and the New ' Uses ' of Urban Design, *Journal of Urban Design* 7 (1), pp. 59-73.
- Grubbauer, M.(2011), Architecture and the creation of place specificity in urban development projects: the case of Hamburg's Hafencity'. International RC21 Conference, 2011, Amsterdam, 7-9 July 2011.
- Hafencity (2013), Hafencity Hamburg. <http://www.hafencity.com/en/home.html> Geraadpleegd 1 januari 2014.
- Hafencity Hamburg (2014), Essentials Quarters projects. http://www.hafencity.com/upload/files/files/Projects_english.pdf Geraadpleegd 26 maart 2014.
- Hamburg (2014), Geschiedenis Hamburg. <http://www.hamburg.nl/informatie/achtergrond/geschiedenis/> Geraadpleegd 25 maart 2014.
- Harms, H. (2008), Changes on the Waterfront – Transforming Harbor Areas. Comparison and evaluation of waterfront developments in two contexts: San Francisco Bay Area and Hamburg, Germany. Institute of Urban and Regional Development & Universiteit Utrecht, Berkeley.
- Le Havre (2008), Les Quartiers Sud :d'un faubourg industriel vers un quartier de centre-ville. http://blogs.univ-lehavre.fr/suio/public/Docs_aménagement/quartiers_sud.pdf Geraadpleegd 18 maart 2014
- Le Havre (2014), Les Quartiers Sud. <http://www.lehavre.fr/les-quartiers-sud> Geraadpleegd 19 maart 2014.
- Le Havre Port (2014), Le port hier. <http://www.haropaports.com/fr/le-havre/nous-connaitre/le-port-aujourdhui/1517-1815> Geraadpleegd 19 maart 2014.
- Le Havre tourisme (2014), Le Havre, maritime city. <http://www.lehavretourisme.com/en/le-havre-maritime-city/history.html> Geraadpleegd 19 maart 2014.
- Hein, C. (2011), *Port cities. Dynamic landscapes and global networks*. Routledge, New York.
- Hermans, K. (2008), evidence-based practice: opportuniteit voor sociaal werk. *Alert* 34 (2), pp. 13-23.
- Historie Tilburg (1986), *Verschenen en verdwenen: Twee eeuwen Tilburgse textielfabrieken*. http://www.historietilburg.nl/tijdschrift/images/PDF/1986/1986_1/Verschenen%20en%20verdwene.n.PDF Geraadpleegd 30 maart 2014.
- Hoppenbrouwer, E. & Louw, E. (2005), Mixed-use development: Theory and practice in Amsterdam's Eastern Docklands, *European Planning Studies* 13 (7), pp. 967-983.

- Hospers, G. & van Lochem, M. (2003), *Ondernemend besturen in Twente: van koning-koopman Willem I tot VOF Twente*. Enschede.
- Hoyle, B. (1989). The port-city interface. *Geoforum* 4, pp.429-435.
- Hoyle, B. (2000), Global and Local Change on the Port-City Waterfront. *Geographical Review* 90 (3), pp. 395-417.
- HWF (2014), Economic Indicators Hamburg. <http://www.hamburg-economy.de/service-for-companies/2222552/economic-indicators.html> Geraadpleegd 26 maart 2014.
- ING (2010), Logistiek van agro, food en feed producten, nieuwe logistieke kansen. ING Sectormanagement Transport & Logistiek, Koninklijke BDU. <http://www.agrologistiek.eu/downloads/Marktverkenning%20Agrologistiek.pdf>
- Insee (2014a), Definitions zone urbaine sensible. <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/zone-urbaine-sensible.htm> Geraadpleegd 20 maart 2014.
- Insee (2014b), Tissu économique. http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/donnees-detaillees/duicq/pdf/ftte/ftte_z_2305080.pdf. Geraadpleegd 20 maart 2014.
- Insee (2014c), Fiche "Estimations de population par quartier". http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/donnees-detaillees/duicq/pdf/em/em_z_2305080.pdf Geraadpleegd 20 maart 2014.
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*. Pimlico, London.
- Kloosterman, H. (2002). De intelligente netwerkstad en het belang van de plek. *Real Estate Magazine* 25. <http://www.urban-xchange.com/publicaties/De-intelligente-netwerkstad-en-het%20belang-van.pdf>
- van der Knaap, G.A. (2002), *Stedelijke bewegingsruimte. Over veranderingen in stad en land*. Sdu Uitgevers, Den Haag.
- Van Lier, M., van der Kroef, R. & Visser, A. (2010), *Herbestemming van historische stadshavens Handreiking voor gemeenten*. FONC & BMC, Amersfoort.
- LISA (2014), Wat is LISA. <https://www.lisa.nl/algemeen/wat-is-lisa> Geraadpleegd 8 april 2014.
- Longo, A. & Campbell, D. (2008), *What are the determinants of brownfields regeneration? An analysis of brownfields in England*. Queen's University Belfast, United Kingdom.
- Luijten, A. & Urhahn, G. (2011), *Designing city and port, masterclass Hamburg*. Dijkman offset, Diemen.
- Maasvlakte 2 (2014), *Nieuw land in zee. Port of Rotterdam*. <https://www.maasvlakte2.com/nl/index/show/id/23/Project> Geraadpleegd 28 februari 2014.
- Maïté, V. (2013), *Port governance reform and spatial planning: A comparative approach of Le Havre and Rotterdam port authorities' role in their region*. Paris-Sorbonne University, Paris. http://researchrepository.ucd.ie/bitstream/handle/10197/5143/Young_Scholars_Book_3.pdf?sequence=1#page=74

- Margolis, S. & Bagnall, U. (2013), Hamburg's Hafencity Regeneration Scheme Some Lessons for Dublin and Irish Cities. *Pleanáil: Journal of the Irish Planning Institute* 19, pp.72-89.
- Maroccu, E., Paci, R. & Usai, S. (2012), Productivity growth in the old and new Europe: the role of agglomeration externalities. *Journal of Regional Science* 53, pp. 418-442.
- McCarthy, J. (1996), Waterfront regeneration in the Netherlands: The cases of Rotterdam and Maastricht. *European Planning Studies* 4 (5), pp. 545-560.
- Medical Delta (2014), About Medical Delta. <http://www.medicaldelta.nl/about> Geraadpleegd 6 maart 2014.
- Merk, O., Ducruet, C., Dubarle, P., Haezendonck, E. & Dooms, M. (2011), The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of the Seine Axis (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) – France. *OECD Regional Development Working Papers*, 2011/07, OECD Publishing.
- Moore, N. (2002), From indigenous industry to foreign finance: the changing face of Dublin Docklands. *Land Use Policy* 19 (4), pp. 325-331.
- Neffke, F., Henning, M. & Boschma, R. (2011). "How do regions diversify over time? Industry relatedness and the development of new growth paths in regions". *Economic Geography* 87, pp. 237-265.
- NFIA (2014), Agrifood industry in Holland: all the ingredients for healthy business growth. <http://www.nfia.com/agrifood.html> Geraadpleegd 1 april 2014.
- Nicis Institute (2009), Piushaven Tilburg maakt wonen, werken en winkelen mogelijk. http://nicis.platform31.nl/Wat_doen_wij/Verspreiding/Docbank/Economie_Innovatie/Ruimtelijke_ordening/Stedelijke_ruimtelijke_ordening/Piushaven_Tilburg_maakt_wonen_werken_en_winkelen_mogelijk Geraadpleegd 10 april 2014.
- Nicis Institute (2014), Het kennisprogramma stedelijke economie. <http://www.stedelijkeeconomie.nl/> Geraadpleegd 24 februari 2014.
- Noon, D., Smith-Canham, J. & Eagland, M. (2000), Economic Regeneration and Funding. In: Roberts, P. & Sykes, H. (2000), *Urban regeneration, a handbook*. SAGE Publications, London.
- Notteboom, T. (2007), Spatial dynamics in the container load centers of the Le Havre-Hamburg range. In: *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 52 (2), pp. 108-123.
- Nijkamp, P., Rodenburg, C. & Vreeker, R. (2003), *The Economics of Multifunctional Land Use*. Shaker Publishers, Maastricht.
- O'Flanagan, P. (2011), Port cities: engines of growth in an emerging Atlantic system. pp. 27-42, in: Hein, C. (2011), *Port cities. Dynamic landscapes and global networks*. Routledge, New York.
- Oliver, L., Ferber, U., Grimski, D., Millar, K. & Nathanai, P. (2004), The Scale and Nature of European Brownfields. *Carbnet*, Nottingham. <http://www.carbnet.org.uk/?c=1315>
- Papatheochari, D. (2011), Examination of Best Practices for Waterfront Regeneration. *EDP Sciences & University of Thessaly*.
- PCP Project (2007), Plan the city with the port. Strategies for Redeveloping City-Port Linking Spaces. *Regional Framework Operation Hanse Passage*, Le Havre.

- Pellenburg, P. (2006), Dynamiek in vestigingsgedrag. Infrastructuur als vestigingsfactor. Universiteit Groningen, Groningen.
- Pen, C.J. (2002). Wat beweegt bedrijven - besluitvormingsprocessen bij verplaatste bedrijven. Nederlands Geografische Studies 297, Utrecht/Groningen.
- Philipsen, H. & Vernooy-Dassen, M. (2004), Kwalitatief onderzoek: nuttig, onmisbaar en uitdagend. Huisarts en Wetenschap 47 (10), pp 288-292.
- Pickton, D. & Wright, S. (1998) What's swot in strategic analysis? Strategic Change 7 (2), pp. 101-109.
- Piushaven (2014a), Over de Piushaven. http://piushaven.nl/over_piushaven/historie Geraadpleegd 10 april 2014.
- Port of Hamburg (2014), Hamburg Port Authority. <http://www.portofhamburg.com/en/content/hamburg-port-authority> Geraadpleegd 25 maart 2014.
- Port of Rotterdam (2014a), Haven van de toekomst. Geschiedenis van de Rotterdamse haven. NAI & Port of Rotterdam, Rotterdam.
- Port of Rotterdam (2014b), Over de haven. <http://www.portofrotterdam.com/nl/Over-de-haven/haven-rotterdam/Pages/default.aspx> Geraadpleegd 4 maart 2014.
- PR Newswire (2014), Hong Kong-Barcelona Symposium on Waterfront Regeneration Opens at HKU. <http://en.prnasia.com/story/93311-0.shtml> Geraadpleegd 26 februari 2014.
- Provincie Antwerpen (2014), Hamburg-Le Havre range. http://www.provant.be/mobiliteit/haven/logant/wereldhandel/havens_straten/eu_ports/hamburg-le_havre_ran/ Geraadpleegd 25 maart 2014.
- Rainisto, S.K. (2003), Success factors of place marketing: a study of place marketing practices in northern Europe and the United States. Helsinki university, Helsinki.
- Reulink, N. & Lindeman, L. (2005), Kwalitatief onderzoek. Radboud Universiteit, Nijmegen. [http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=kwalitatief%20onderzoek%20interviews&source=web&cd=1&ved=0CDkQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cs.ru.nl%2F~tomh%2Fonderwijs%2Fom2%2520\(2005\)%2Fom2_files%2Fsyllabus%2Fkwalitatief.pdf&ei=jGd6Uc8u46HRBbfkbgO&usg=AFQjCNEilee9BLWKyqtuOS-wVKA_akmKCg&bvm=bv.45645796,d.d2k](http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=kwalitatief%20onderzoek%20interviews&source=web&cd=1&ved=0CDkQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cs.ru.nl%2F~tomh%2Fonderwijs%2Fom2%2520(2005)%2Fom2_files%2Fsyllabus%2Fkwalitatief.pdf&ei=jGd6Uc8u46HRBbfkbgO&usg=AFQjCNEilee9BLWKyqtuOS-wVKA_akmKCg&bvm=bv.45645796,d.d2k) Geraadpleegd 10 maart 2014.
- Roberts, P. & Sykes, H. (2000), Urban regeneration, a handbook. SAGE Publications, London.
- ROI (Revitalisering Oude Industriehavens) (2011), Handboek voor waterfrontontwikkeling in kleine en middelgrote steden. ROI Project, Gent.
- Rotterdam Science Tower (2014), Welkom in de Rotterdam Science Tower. http://www.rotterdamsciencetower.nl/content/De_Tower/6 Geraadpleegd 6 maart 2014.
- Schijf, H. (2011), Mercantile elites in the ports of Amsterdam en Rotterdam, 1850-1940. pp.104-115, in: Hein, C. (2011), Port cities. Dynamic landscapes and global networks. Routledge, New York.
- Schubert, D. (2011), Seaport cities: Phases of spatial restructuring and types and dimensions of redevelopment. pp. 54-69, in: Hein, C. (2011), Port cities. Dynamic landscapes and global networks. Routledge, New York.

- Sepe, M. (2013), Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal, *Planning Perspectives*, 28:4, pages 595-613, 2013.
- Sieber, T. (1991), Waterfront Revitalization in Postindustrial Port Cities of North America. *City & Society* Volume 5, Issue 2, pages 120–136, December 1991
- Système d'Information Géographique (SIG) (2014), ZUS: Eure-Brindeau. <http://sig.ville.gouv.fr/Cartographie/2305080> Geraadpleegd 29 maart 2014.
- Smit, H. & Soledad Garcia Ferrari, M. (2012), *Waterfront Regeneration: Experiences in City-building*. Routledge, London.
- Stadsbeheer Rotterdam (2013), *Territoriale Indeling Rotterdam Nieuw Mathenesse*. Afdeling stedelijk beheer, Rotterdam.
- Stadshavens Rotterdam (2009), *Gebiedsplan Merwehaven – Vierhavens*. Pionieren aan de Maas. Rotterdam
- Stadshavens Rotterdam (2011), *Stadshavens Rotterdam Structuurvisie*. Rotterdam.
- Stadshavens Rotterdam (2012), *World food center*. http://stadshavensrotterdam.nl/wp-content/uploads/2013/04/R_presentatieWFC.pdf Geraadpleegd 1 mei 2014.
- Stadshavens Rotterdam (2014a), *Merwe- Vierhavens*. http://stadshavensrotterdam.nl/area_page/van-haven-naar-stad/ Geraadpleegd 1 februari 2014.
- Stadshavens Rotterdam (2014b), *Merwe- Vierhavens*. <http://stadshavensrotterdam.nl/deelgebieden/merwe-vierhavens/> Geraadpleegd 28 februari 2014.
- Stadshavens Rotterdam (2014c), *Ontwikkelstrategie CONCEPT*. Rotterdam.
- Stadshavens Rotterdam (2014d), *Haven ontwikkelingen*. Rotterdam.
- Stadshavens Rotterdam (2014e), *Huidig gebruik Vierhavens-/Merwehavengebied*. Rotterdam.
- Statistik nord (2012), *Hamburger Stadtteil-Profil 2012*. http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/NR13_Stadtteil-Profil_2012.pdf Geraadpleegd 5 mei 2014.
- The North Sea Region Programme (2014), *Investing in the future by working together for a sustainable and competitive region*. <http://www.northsearegion.eu/ivb/content/show/&tid=181> Geraadpleegd 10 maart 2014.
- Tiesdell, S., Oc, T. & Heath, T. (1996), *Revitalising Historic Urban Quarters*. Routledge, London.
- Tilburg Taxatie (2014), *Tilburg, ontwikkelingsgebied Piushaven* http://www.tilburg-taxatie.nl/download/Tilburg_ontwikkelingsgebied%20Piushaven.pdf Geraadpleegd 12 april 2014.
- Tilburg te water (2014a), *Ontwikkelingen*. <http://www.tilburgtewater.nl/piushaven/historie/tilburg-als-havenstad/> Geraadpleegd 10 april 2014.
- Tilburg te water (2014b), *Stichting Thuishaven Tilburg*. <http://www.tilburgtewater.nl/piushaven/stichting-thuishaven-tilburg/> Geraadpleegd 10 april 2014.
- Timur, U. (2013), *Urban Waterfront Regenerations*. Çankiri Karatekin University, Cankiri.
- Toet, A. & Viergever, A. (2014), *Regeneratie beleid*. <http://regeneratie.org/Regeneratie/Beleid.html> Geraadpleegd 26 februari 2014.

Topsectoren (2014a), Topsector Life Sciences & Health. <http://topsectoren.nl/life-sciences-health> Geraadpleegd 6 maart 2014.

Topsectoren (2014b), Topsector Agri & Food. <http://topsectoren.nl/agri-food> Geraadpleegd 7 maart 2014.

Trouw (2008), Nieuwe rol voor oude stadshavens. <http://www.trouw.nl/tr/nl/4324/Nieuws/article/detail/1238444/2008/05/08/Nieuwe-rol-voor-oude-stadshavens.dhtml> Geraadpleegd 1 januari 2014.

UNESCO (2014), Le Havre, the City Rebuilt by Auguste Perret. <http://whc.unesco.org/en/list/1181> Geraadpleegd 20 maart 2014.

Urban Land Institute (ULI) (2005), Waterfront revitalisation, a global perspective. ULI Committee, Washington

Ville de Marseille (2014), City and port finally build a common future. http://www.marseille.fr/newslettereco/jsp/site/Portal.jsp?document_id=153&portlet_id=15 Geraadpleegd 26 februari 2014.

De Vocht, A. (2012), Wetenschappelijke onderzoeksoefening, studiewijzer Geo2-3048. Universiteit Utrecht, Utrecht.

Wang, C. (2008), Waterfront regeneration. Cardiff University, Cardiff.

Ward, S. (2011), Port cities and the global exchange of planning ideas. pp. 70-85, in: Hein, C. (2011), Port cities. Dynamic landscapes and global networks. Routledge, New York.

Warsewa, G. (2006), The Transformation of European Port Cities. Universiteit Bremen, Bremen.

Weterings, A., Raspe, O. & van den Berge, M. (2011), The European landscape of knowledge-intensive foreign-owned firms and the attractiveness of Dutch regions. PBL, Den Haag.

Wiegman, B. & Louw, E. (2011), Changing port-city relations at Amsterdam: A new phase at the interface? *Journal of Transport Geography* 19, pp.575-583.

Van der Zee, F. (2004), Kennisverwerving in de Empirische Wetenschappen, de methodologie van wetenschappelijk onderzoek. BMOOO, Groningen.

Bijlage 1: SBI, standaardindeling bedrijven

Aantal bedrijven naar SBI1 (2009)

Delfshaven

	Beschrijving	Aantal bedrijven
A	A Landbouw, bosbouw en visserij	11
B	B Winning van delfstoffen	1
C	C Industrie	94
D	D Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht	1
E	E Winning en distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering	3
F	F Bouwnijverheid	137
G	G Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	500
H	H Vervoer en opslag	48
I	I Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	183
J	J Informatie en communicatie	204
K	K Financiële instellingen	27
L	L Verhuur van en handel in onroerend goed	31
M	M Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening	596
N	N Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	163
O	O Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	9
P	P Onderwijs	138
Q	Q Gezondheids- en welzijnszorg	354
R	R Cultuur, sport en recreatie	184
S	S Overige dienstverlening	140

Rotterdam

	Beschrijving	Aantal bedrijven
A	A Landbouw, bosbouw en visserij	121
B	B Winning van delfstoffen	7
C	C Industrie	1135
D	D Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht	28
E	E Winning en distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering	80
F	F Bouwnijverheid	1869
G	G Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	5926
H	H Vervoer en opslag	1362
I	I Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	1589
J	J Informatie en communicatie	1239
K	K Financiële instellingen	426
L	L Verhuur van en handel in onroerend goed	419
M	M Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening	4788
N	N Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	1657
O	O Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	132
P	P Onderwijs	1165
Q	Q Gezondheids- en welzijnszorg	2856
R	R Cultuur, sport en recreatie	1054
S	S Overige dienstverlening	1446

Bijlage 2: SBI codes Food, Medical en Clean tech

Er is door de gemeente een lijst opgesteld van SBI codes waaruit de sectoren Food en Medical bestaan. Voor de sector Clean tech geldt dat er geen SBI codes door de gemeente zijn opgesteld. De sector is lastig te definiëren en bedrijven uit alle sectoren kunnen hieronder vallen, zolang o.a. duurzaamheid een belangrijke rol speelt. In eerder onderzoek namens de gemeente is per SBI code gekeken hoeveel Clean tech bedrijven zich hierin bevinden. In overleg met de gemeente is er gekozen om de SBI codes met een percentage Clean tech bedrijven hoger dan 40% te rekenen tot Clean tech. Er zijn namelijk weinig SBI codes met een veel hoger percentage en bij een lager percentage wordt de kans op Clean tech bedrijven te laag.

Tabel: De SBI Codes per sector

	Food	Medical	Cleantech
111	2830	2120	610
113	2893	2651	620
119	4611	32501	2013
141	4617	46461	2611
142	46211	46462	2811
143	46212	4773	2892
145	46213	47742	35111
146	46214	72112	3530
147	46216	86101	70221
149	46217	86102	7112
150	46218	86103	72192
161	46219	86104	
162	46231	8621	
312	46232	86221	
1011	46241	86222	
1013	46242	86231	
1020	46311	86232	
1031	46312	86911	
1032	4632	86912	
1039	46331	86913	
1041	4634	86919	
1042	4636	86921	
1051	4637	86922	
1052	46381	86923	
1061	46382	86924	
1071	46383	86925	
1072	46384	86929	
1073	46389	8710	
10822	4639	8720	
1083	4661	87301	
1084	46682	87302	
1085	46752	88101	
1091	71201		
1101	72111		
1105	72112		
1107	72191		
2015	7731		
2020	82991		

Bijlage 3: Interview Stadshavens

Robert Boonk, Havenbedrijf Rotterdam, lid kernteam Merwe-Vierhaven Sr. Real Estate Manager, Port development, Contracts & Real Estate

(VA) Misschien zou u als eerste wat kunnen vertellen over de ontwikkeling van de haven en het havenbedrijf zelf?

(RO) We zijn begonnen met de Rijn-Maashaven, getallen weet ik niet precies volgens mij rond 1905. Waalhaven is tijdens, net na de tweede wereldoorlog. Botlek is jaren 50 jaren 60. Maasvlakte jaren 80 90. Maasvlakte 2 ken je dat is zeg maar 2010 tot nu. Uhm en wij verhuren alleen grond, we bouwen wel infrastructuur zeg maar binnen de haven, we leggen wegen aan, we bouwen kademuren, we bouwen steigers. We zorgen dat de haven op diepte blijft dus we baggeren. En we geven vervolgens het land uit voor 25, in het verleden langer. Tegenwoordig is het 25 plus 25 jaar en vervolgens gaat er dan een terminal, of containerterminal of een stuwadoor, die gaat daar zijn terminal bouwen. Dus die zet er kranen op.

(VA) Ja.

(RO) Die zet loodsen neer en die gaan zeg maar de schepen laden en lossen. Dat zijn de terminals en als je ons vergelijkt bijvoorbeeld met een haven in Oman. Daar hebben we ook een joint-venture mee. Dan is het in principe hetzelfde model alleen de haven is veel kleiner. Je hebt een haven van wat is die 7 bij 3 kilometer, en dan hebben we maar 1 terminal en dat is steinweg. Dat laadt en lost zeg maar alles wat niet in containers zit. Terwijl hier in deze haven heb je wel 3 of 4 steinwegs zitten, 3 of 4 containerterminals en die concurreren natuurlijk met elkaar.

(VA) Ja. Er is niet echt een specialisatie of zo iets, op een bepaald..

(RO) Hoe bedoel je?

(VA) Bijvoorbeeld chemie ofzo, daar kan je je op specialiseren?

(RO) Ja dus dat zijn de terminals, vervolgens heb je de clustering. Je hebt de raffinaderijen en daar omheen heb je vaak een petrochemisch cluster. Dus zeg maar industrieën die grondstoffen hallen bij de raffinaderijen. Dus rafinageproces. Daar komen allerlei producten uit, wat weer grondstoffen kunnen zijn voor andere industrieën en dat is met name de Botlek.

(VA) Ok.

(RO) Wijs ik het goed aan, hier.

(VA) Ja.

(RO) De oranje delen, dit is allemaal containerterminal, uhm even kijken of de legenda goed is. Chemie, distributie, droogbulk, dat is voornamelijk kolen, dat zit op de maasvlakte. Stukgoed en containers. Je ziet zeg maar hier, dat is hier pal aan de overkant dit is voornamelijk stukgoed en containerhaven. En maasvlakte dus grote bulk commodities die daar worden overgeslagen zoals kolen, ijzererts. Dus in principe is de haven van Rotterdam een haven waar praktisch alles kan.

(VA) Ja.

(RO) Alles wordt hier overgeslagen en geproduceerd. Ten opzichte van Hamburg, daar zou je weinig petrochemie zien.

(VA) Ok.

(RO) Alle grote raffinaderijen zijn overigens hier gekomen rond de jaren 30. Pernis dat was een joint-venture tussen BP en Texaco, die hadden hier een raffinaderij en hier hadden ze nog een raffinaderij. Deze is uiteindelijk ontmanteld maar dit is een raffinaderij uit de jaren 30. Toen werd de grond gewoon afgekocht tegen 1 gulden destijds en een contract van 100 jaar uitgegeven. Met dat soort contracten, omdat het zoveel werkgelegenheid oplevert, toen was het havenbedrijf ook nog tak van dienst. Werd die grond praktisch weggegeven om zeg maar werkgelegenheid te stimuleren en investeringen mogelijk te maken. Tegenwoordig is dat wel anders. We zijn in 2004 verzelfstandigd dus we zijn geen tak van dienst meer en geen onderdeel meer van de gemeente en hoewel alle aandelen wel in handen zijn van de gemeente en het Rijk om maasvlakte 2 mogelijk te maken.

(VA) Ja.

(RO) Maar we kunnen nu zelf beslissen wat we doen met onze grond. We hoeven niet meer over elke uitgifte of investering die we doen langs de gemeenteraad. En dat heeft ook wel consequenties voor je grondbeleid, want we gaan zeg maar nu veel meer kijken wat kan een industrie op die grond verdienen en dan gunnen we hem een bepaald rendement en de rest rekenen we terug in de grond. Dat is min of meer een beetje ons prijsbeleid.

(VA) Ok.

(RO) Waarbij we veel minder kijken naar werkgelegenheid.

(VA) Ja. En het gebied hier, het Merwe- Vierhaven, is dat nou verouderd echt voor de haven industrie, zeg maar dat het niet meer geschikt is daarvoor of?

(RO) Ja, nou zeg maar stadshavens dat is het Merwe- vierhaven, dat is RDM, Waal-Eemhaven en de Rijn-Maashaven. Dat zijn zeg maar de oude havengebieden, waarbij voor ons nog zeker 30% van de container overslag plaatsvindt in de Waal-Eemhaven dus daar hebben wij een heel groot belang. Ja en de stad die wil steeds verder oprukken, dat zie je dus nu met de Rijn-Maashaven waar we nu eigenlijk helemaal geen havenfuncties meer hebben. Die grond hebben we terug overgedragen aan de stad. De stad heeft of althans in de oude samenwerkingsovereenkomsten stond dat wanneer wij gronden in Waal-Eemhaven wilden uitgeven voor langer dan 25 jaar, dat we dan weer langs de gemeente moesten om toestemming te vragen. Nou hebben we gezegd daar willen we vanaf, we willen zeg maar zelfstandig bevoegd zijn om in dat gebied contracten uit te geven en in ruil daarvoor geven wij Merwe- Vierhavengebied op.

(VA) Ok.

(RO) Qua havenfunctie zit hier met name alleen nog fruit en sappen, HIWA en Continental Juice. En aan deze kant Rotterdam Fruit Wharf en Opticool. Nou en die bedrijven, dat is de hoofdzaak waarom ik eigenlijk in het kernteam zit, die moeten op termijn verplaatsen. We kunnen ze niet allemaal verplaatsen want de grond aan de overkant is schaars, maar er zijn partijen met elkaar in gesprek zoals total produce en Rotterdam Fruit Wharf om zeg maar een nieuwe koelfaciliteit te bouwen aan de overkant op de terminal. Want zij krijgen hun productlading binnen in containers, gekoelde containers, en dat moet vervolgens worden opgeslagen. En daarna verpakt en gedistribueerd. Het ideale is natuurlijk dat je dat op een terminal doet. Nou ect is zo'n dienstverlener die de schepen laadt en lost, de container wordt leeggehaald gaat dan in cold storage en vervolgens wordt het verpakt gelabeld en gedistribueerd. Waarbij dan deze partijen zeg maar een onderhuurder worden van ect, in dit geval. En dat verschilt wel ten opzichte van hun eigen operatie want nu doen ze het zelf. Ze hebben een kademuur de schepen komen langs en dat wordt straks ge-outsourced aan ect. En dan komen de pieren vrij en dat zou dan zeg maar vanaf 20-25 geschikt kunnen worden gemaakt voor woningbouw. Ik verwacht niet dat het dan gebeurt, maar je gaat wel het vastgoed wat zij achterlaten dat ga je tijdelijk invullen.

(VA) Ja.

(RO) Met stedelijke tijdelijke initiatieven. Alleen er komt zo meteen zoveel vastgoed vrij dat ik verwacht dat er wel heel veel dingen leeg gaan

staan ,maar goed het is wel in het belang van het havenbedrijf dat die partijen behouden blijven voor de haven. En dus een nieuw plekje krijgen. Sappen is een iets ander verhaal, want die zitten hier op een grond van 10 hectare en de enige andere mogelijkheid voor hun is dan de maasvlakte en dat willen ze niet omdat al hun personeel woont in Delfshaven. Dus dat is voor hun heel erg lastig om daar dan een nieuwe facility te bouwen en daar personeel naartoe te krijgen. Maar goed het is ook een langzame transitie, maar we hebben wel aangekondigd van de week dat het voor hun ook einde contract is.

(VA) Ok.

(RO) Het contract loopt nog tot 2032 en daarna is het gewoon einde verhaal. Terwijl industrieën die op de zuidoever zitten die krijgen vaak wanneer ze opnieuw investeren in hun vastgoed als het is afgeschreven, krijgen ze gewoon een verlening van het contract. Dat is voor dit gebied natuurlijk anders.

(VA) Ok maar het is niet zozeer dat het zo verouderd is dat het echt noodzaak is voor de haven zelf dat ze..?

(RO) Nou..

(VA) ik heb namelijk in de literatuur gelezen er ontstaan nieuwe technologieën, er zijn nieuwe..

(RO) Nou als de stad niet de drang heeft om zich verder uit te breiden dan zouden wij hier gewoon contracten kunnen verlengen

(VA) Ja.

(RO) Als industrieën daar ook in gaan investeren.

(VA) Ja dus je hebt hier niet dat er nieuwe technologieën nodig zijn, dat het toch voor de bedrijven zelf..?

(RO) Fruit en sappen koelen nu op basis van frayon en dat mag niet meer vanaf 2015 dus als wij zeggen van oke je krijgt weer een nieuw contract van 25 jaar dan hadden zij in 2015 geïnvesteerd in nieuwe koelinstallaties, die ze dan weer over periode van 25 jaar kunnen afschrijven en dat zijn significante investeringen hoor. Total produce moet 2 miljoen investeren in nieuwe koeling, rev 1,5, jiwa ook rond de 3 / 4 miljoen. Dat gaan ze natuurlijk alleen maar doen wanneer ze ook zekerheid hebben.

(VA) Dat ze hier kunnen blijven zitten ja.

(RO) Ja dat ze kunnen blijven zitten. Frayon is geloof ik slecht voor het milieu, ik ben niet zo'n expert, en wat zij nu gaan doen is koelen op basis van ammoniak. Dat is natuurlijk maar een natuurlijk product en schijnt dan minder kwalijk te zijn voor de ozon en dat is ook waarom Europa zeg maar die industrieën dat vanaf 2015 gaat opleggen. Maar dat is niet alleen hier in Rotterdam dat is volgens mij in heel Europa, dat er op een andere manier gekoeld moet worden anders krijg

je gewoon geen vergunning meer en dan kan je stoppen.

(VA) Ja even kijken of ik nog meer vragen had. Ja misschien of er in het algemeen bij havengebieden, wat voor sectoren die in het algemeen aantrekken.

Niet perse haven gerelateerde activiteiten maar zijn er sectoren aan te wijzen van nou die kom je overal ook wel tegen?

(RO) In de haven?

(VA) Ja rondom havens, in het gebied van havens.

(RO) Ja dienstverleners vooral. Je hebt natuurlijk de schepen die vragen bepaalde dienstverlening, zoals bunkering die moeten benzine hebben. Zoals een boodschappendienst en die dienstverleners zitten voornamelijk in dit gebied. Er zitten ook laboratoria want de bunkers die aan boord gaan die moeten ook getest worden. Want als de motor in de soep draait dan moet dat ergens geregistreerd staan van welk product is daar ingegaan.

(VA) Ja.

(RO) Dus die dienstverleners die zie je vaak in de haven, kan ook iets daarbuiten zitten. Maar waar hij heel erg op sturen is dat uitgiftes, dus zeg maar nieuwe bedrijven, wel een bepaalde link moeten hebben met de haven. Dus zij moeten zeehavengeld genereren, er moeten producten in en uit gaan of een dienstverlener zijn. Anders kan je net zo goed in een distributiekamp in het achterland zitten.

(VA) Ja.

(RO) Dus daar kijken we wel heel streng naar en anders krijg je gewoon geen grond.

(VA) Nee.

(RO) En onze inkomsten die worden gegenereerd op basis van zeehavengeld en landopbrengst. Wij verhuren kademuuren, zeg maar de infrastructuur daar geven we een recht voor uit dus de terminals betalen daarvoor. Daarnaast betaalt elk schip wat de haven in en uit gaat zeehavengeld en je moet natuurlijk voor je grond betalen. Dat zijn zeg maar de drie componenten wat wij verdienen. Dat is ook wel anders ten opzichte van sommige andere havens omdat die ook aandeelhouder zijn van de terminal dus dat betekent dat ze ook voor de open overslag, waar je een bepaalde handeling voor moet betalen, dat zij die opbrengsten ook voor een bepaald gedeelte binnenhalen. Dat doen wij niet dat laten we echt over aan ect, steijnweg noem het allemaal maar op.

(VA) Ja en zijn er nog havens in Europa die veel overeenkomsten hebben met Rotterdam, want ik wil natuurlijk ook naar andere havengebieden kijken.

(RO) Hamburg, Hamburg, Oman in Sohar daar zitten wij voor 50% in. Die hebben we op dezelfde manier een beetje ingericht er zit een raffinaderij,

die is gebouwd door de Omaanse overheid en daarom heen hebben wij allemaal industrieën neergezet die zeg maar aangetakt zijn op de raffinaderij. En de een maakt van die plastic korrels, aromaten en vervolgens wordt zeg maar het eindproduct geëxporteerd. Er zit een groot staal cluster, waarbij dan ijzererts wordt geïmporteerd, dat gaat de hoogoven in en daar wordt van alles van gemaakt. Dat is wel een vergelijkbare haven alleen veel minder concurrentie omdat het allemaal maar, er zit van alles maar eentje. Dus ze kunnen zelf de prijs bepalen. Hier in Rotterdam zitten er gewoon veel meer concurrenten met mekaar en die zorgen dat de prijs laag is.

(VA) Ja.

(RO) Maar in Europa denk ik Hamburg, Valencia wellicht ook, ik weet alleen niet hoe zij de grond verhuren of dat hetzelfde model is. Maar Hamburg en Valencia.

(VA) In Hamburg heb je natuurlijk ook dat Hafencity project gehad waar ze ook veel getransformeerd hebben.

(RO) Ja, ja en in Valencia zie je ook dat, daar liep zeg maar de rivier om de stad heen, daar ben ik van de zomer geweest, die hebben ze gedempt en een groot stadspark van gemaakt van 10 kilometer

(VA) Ok.

(RO) Die loopt helemaal als een ring eromheen is echt fantastisch mooi gedaan en er zitten allemaal sociale dingen, je kan er voetballen, je kan er korfballen.

(VA) Ja.

(RO) Er zit een park omheen, fietspad, mountainbike pad. Daar is dit stuk denk ik iets te groot voor want dit is 50 kilometer als je kijkt vanaf de Rijnhaven naar de maasvlakte. Dat is nu trouwens iets meer, meer dan 50 kilometer. In Valencia was zeg maar de rivier een kilometer of 10.

(VA) Ja en dit donker blauwe is dit dan diepwater?

(RO) Ja dit is het ankergebied dus als het druk is in de haven dan wachten de schepen hier. Meestal gaat de loods hier al aan boord of wanneer het zeg maar normaal de maasmond in komt. En die neemt dan het schip hier over en die gaat dan naar waar ze naartoe moeten. En ook als ze er weer uitgaan, dan gaan ze weer via het ankergebied en zetten ze de koers uit.

(VA) Ja wat nu hier zit, die hebben geen diepwater nodig?

(RO) Die hebben 10 meter dus daar kan een zeeschip tot 10 meter afmeren en wat zijn dat voor schepen. Dat is panamax. Dat moet je maar eens opzoeken, panamax is volgens mij 50.000 ton kan het mis hebben. Hier op de maasvlakte gaan de ligplaatsen 22, 23 meter, bijvoorbeeld het schip dat

uit Brazilië komt de valepanamax die is 22 meter diep. Het grootste ijzerertschip van de wereld op dit moment. En de containerterminals zijn ook al gedesignd op volgens mij 20 meter om zeg maar de toekomstige containerschepen uit China mogelijk te maken.

(VA) Ok dat is duidelijk.

(RO) Ja het is gewoon een beetje een vreemde eend in de bijt. Zij doen eigenlijk alleen maar hun eigen lading, zij handelen geen lading van derden. Terwijl hier ect en alle terminals die moeten alle schepen bedienen en dat gebeurt hier niet. Je ziet het ook al er zit een hele stadskern omheen. Al dat product wat hier naar binnen komt dat moet door de stad weer naar buiten en dat is ook een reden waarom je dit langzaamaan moet gaan transformeren anders kan Schiedam en Delfshaven ook niet uitbreiden.

(VA) Ja het is gewoon pure noodzaak van de stad dus eigenlijk?

(RO) Ja het is helemaal niet in ons belang want om die fruit bedrijven en dat sappencuster te verplaatsen dat kost ons gewoon geld

(VA) Ja ok. Ik had zelf een literatuurstudie gedaan over verouderde gebieden en dan was het meer dat het kwam door nieuwe technologieën en de-industrialisatie dat die gebieden gewoon niet meer bruikbaar waren voor de havenactiviteiten, maar hier zijn ze nog wel gewoon bruikbaar?

(RO) Nou op een gegeven moment ga je een kademuur wel afschrijven, maar ja een schip wat niet dieper steekt dan 10 meter kan daar nog altijd afmeren. En tuurlijk moet je daar een keer groot onderhoud aan doen maar de levensduur van een kade kan na 40 jaar ook zomaar worden verlengd door het slaan van nieuwe papen. Dus het terrein en de infrastructuur is niet bepalend dat daar geen havenfunctie meer kan zijn. Als je de haven maar op diepte houdt en je kademuur bijhoudt dan hoeft die havenfunctie daar niet weg.

(VA) Ok.

(RO) Daar zijn ook wel gegevens van wat de restlevensduur is van die kade, want die zijn bij ons

in beheer. Dat is op zich wel interessant om mee te nemen. Je doet wel een stukje aan kapitaalvernietiging natuurlijk. Je verplaatst niet alleen de industrie maar er komt daar straks woningbouw of in ieder geval iets wat er tussen in zit. Die gaan die kademuur niet gebruiken

(VA) Daar verdien je minder aan dan wat er nu zit?

(RO) Ja je gaat sowieso geld erop toeleggen.

(VA) Maar als er natuurlijk nieuwe bedrijvigheid weer komt dan..

(RO) Ja maar die gaan nooit zo intensief gebruikt maken van die kademuur zoals nu gebeurt. Die zware havenfunctie die gaat wel verdwijnen en als er nog zeg maar een economisch nut op die kades zit, maak dat maar eens contant dat is wel een interessante. Want dat is wel wat je weggeeft.

(VA) Ok dan is er wel een hoop duidelijk nu.

(RO) En wat mij hartstikke leuk zou lijken is waarom demp je dit niet. Dus hier heb je die twee pieren, nou dempt het niet maar dampst het af. Waardoor je hier zeg maar op 10 meter diep een soort van stadspark zou kunnen maken. Wat ik dus ook in Valencia heb gezien, maar goed dat is vloeken in de kerk hier.

(VA) Maar ze hebben natuurlijk ook net hier een park gemaakt.

(RO) Ja daarom maar ja ik vond het wel een leuk idee. Maar naar mij wordt nooit geluisterd.

(VA) Ok heel erg bedankt. Ik moet nog selecteren welke havengebieden ik wil gaan pakken in Europa. Ik probeer nu contact te leggen met Le Havre, maar ik weet nog niet of dat gaat lukken. En anders wil ik misschien nog in Hamburg gaan kijken.

(RO) Misschien kunnen wij daar ook bij helpen, want wij hebben zelf een goeie contacten met Le Havre, Hamburg, Valencia of Antwerpen. Dan zou ik die pakken. Ik zal dat nog wel even uitzoeken voor je.

(VA) Ok dat zou heel fijn zijn, heel erg bedankt.

(RO) Dan moet je wel echt naar havens gaan als Hamburg waar de stad is opgerukt en haventerrein is overgenomen. Daar ben ik ook wel benieuwd naar.

Bijlage 4: Interview gemeente Rotterdam

Dorsman A.M. (Aldo)
Beleidscoördinator
Stadsontwikkeling | Economie Kennis & Advies

Akkers M.M. (Maïke)
Programmamanager
Stadsontwikkeling | PMB Bureau HPK

(VA) Misschien is het wel goed als ik eerst even verteld wat ik precies aan het onderzoeken ben.

(HA) Ja vertel even wat jij aan het doen bent, daar ben ik heel nieuwsgierig naar.

(VA) Ik ben bezig met afstuderen voor de master economische geografie.

(HA) Ja.

(VA) In Utrecht. En daarvoor kijk ik dan naar het Merwe- Vierhavengebied, dat is nu natuurlijk nog vooral havenactiviteiten en havenconomie, hoe er dan het beste naar die stedelijk economische activiteiten gegaan kan worden.

(HA) Ja.

(VA) En dan wil ik ten eerste andere havengebieden in Europa gaan bekijken. Ik ben bezig met Hamburg al om daar contacten te regelen. En dan kijken hoe hebben die dat aangepakt en welke sectoren zijn daar gerealiseerd. En dan daarnaast wilde ik kijken naar die sectoren cleantech, medical en food. Wat zijn locatievoorkeuren van die bedrijven en komt dat een beetje overeen met het Merwe- Vierhavengebied. Of zijn er andere sectoren daarvoor aan te wijzen die daar beter bij zouden passen. Dus vandaar was mijn vraag vooral hoe komen jullie op die sectoren.

(HA) Leuk onderwerp.

(AL) Ja ja. De keuze, het is een beetje raar, maar het is een organische keuze geweest. Als je kijkt naar food bijvoorbeeld, food is ontstaan als gevolg van het idee dat een aantal bedrijven hadden om zich met Rotterdam aan te melden voor het World Food Center.

(VA) Ja.

(AL) Een soort van World Trade Center achtige gebouw voor Food. Nou dat is uiteindelijk, dat bid is gewonnen door Wageningen. Maar tegelijkertijd wilden die bedrijven graag hier verder, want zij zagen de enorme potentie voor food in de stad. Iets waar wij eigenlijk nooit in die zin over na gedacht hadden. Dus geldt voor food he. Medisch werken we eigenlijk al veel langer aan.

(VA) Ja.

(AL) Je zou nog kunnen zeggen dat ergens halverwege de jaren 90 dat idee al geopperd werd

Scheepmaker H.M. (Hans)
Gebiedsmanager
Stadsontwikkeling | Stadshavens

door de voorloper van uiteindelijk de economic development board. En hoe ontstaat dat dan, er ontstaat een behoefte aan zorg dat is belangrijk natuurlijk. En tegelijkertijd hadden we hier een groot medisch centrum, die twee leken een kans te zijn. Dus daarom is toen het programma medisch en zorg gestart.

(VA) Ja.

(AL) Niet specifiek vanuit een clustergedachte, maar wel om te kijken wat is nou de economische potentie van die locatie. En hoe kun je er met de partijen die daaraan bezig zijn een agenda maken, die zo'n onderwerp vooruit kon helpen. En langzamerhand zie je dat daar stappen in gezet worden, waarbij zo'n samenwerkingsverband steeds hechter wordt en uiteindelijk kan leiden tot een cluster, al noemen wij dat misschien een cluster terwijl de bedrijven dat niet in alle gevallen doen. Voor Cleantech dat kan Hans veel beter vertellen dan ik, want die heeft zich de afgelopen jaren aan de rand van de ontwikkeling bezig gehouden met dat cluster. Hoe kom je nou aan die keuze voor zulke clusters. Nou het is niet een zwart wit beleidskeuze ofzo, het is gewoon organische groei.

(VA) Nee, maar is het meer voor heel Rotterdam, niet specifiek voor dit gebied?

(AL) Nee nee, sterker nog het is een keuze, waarin we zeggen van het is een regionale keuze. Want medisch is voor Rotterdam onderdeel van de Medical Delta, dat is een samenwerkingsverband met Delft en Leiden. Cleantech is in feite ook een samenwerkingsverband, waar twee delen van de cluster staat, eentje in Delft eentje hier. En je zou kunnen zeggen er is nog een behoorlijke relatie met Dordrecht. En voor food dat is logisch dat ziet vooral ook in het Westland en Oostland en al dat soort gebieden rond Rotterdam. Meer nog dan specifiek in Rotterdam.

(VA) Ja.

(AL) Dus het is niet specifiek voor Merwe- Vierhavens. Kijk sowieso economie laat zich niet zomaar sturen naar een locatie .

(VA) Nee.

(AL) Dat komt tot stand op plekken waar de voorwaarden goed zijn en niet alleen de voorwaarden op deze locatie maar die moeten ook nog beter zijn dan de voorwaarden op een locatie elders. Zo gaan die keuzes. Wij kijken niet naar de relatie tussen locatie en clusters per se, maar we kijken hoe kunnen we nou met de mix aan locaties die we hebben de aantrekkelijkheid voor bepaalde clusters vergroten. Dat is net andersom he dus je kijkt echt vanuit wat is de behoefte van de economische clusters en kunnen we daarmee onze eigen mix aan vestigingsvoorwaarden aanpassen.

(HA) Ik ben een collega van Aldo, zoals je begrijpt en ik heb hiervoor tot een half jaar, driekwart jaar geleden bij Stadshavens gewerkt.

(VA) Ok.

(HA) En heb daar eigenlijk de lange termijn visie voor dat gebied gedaan. Heb je je daar een beetje op ingelezen, ken je dat creating on the edge verhaal bijvoorbeeld?

(VA) Ja ik wel het verhaal gelezen van innovation lab en dat soort dingen.

(HA) Ja dat verhaal kwam eigenlijk toen wij met die opgave opgezadeld werden van er moet een nieuwe ontwikkeling van die voormalige havenbekkens komen. Wat kunnen je er nou eens voor bedenken. Toen hebben we eigenlijk gekeken naar wat voor lange termijn ontwikkelingen kan je nou op je af zien komen. En een van de eerste noties die we op een gegeven moment hadden was als je gewoon kijkt naar dat Rotterdamse havengebied met al die petrochemie en al die fossiele industrie. Dan weet je een ding zeker dat gaat een keer ophouden.

(VA) Ja.

(HA) En als je wilt voorkomen in Rotterdam, dat dit een soort Ruhrgebied wordt. En die geschiedenis ken je waarschijnlijk ook wel, hoe dat toen gegaan is van de een op de andere dag de kolenindustrie in elkaar klapte. Dan zou je eigenlijk naar de toekomst toe moeten kijken van wat een toekomstbestendige lange termijn economische ontwikkeling voor dit gebied kan zijn. In de wetenschap dat die petrochemie en fossiele brandstof een eindigend verhaal is. Dus toen hebben we eigenlijk onder andere gekeken naar van wat zit er dan in de regio aan andere economische activiteiten. Juist tegen de achtergrond van het feit dat je naar een soort transitie naar een nieuwe economie moet. Zo noemen we dat inmiddels, die term hadden we toen nog niet. Maar in ieder geval dat je iets moet doen om die oude economie, die eindig is dat je iets moet doen om dat havengebied ook in de toekomst levensvatbaar te houden. En toen kwamen we er eigenlijk vrij snel achter dat er in de

regio Rotterdam een vrij grote concentratie aan bedrijven maar ook kennisinstellingen zijn, die bezig zijn met klimaattechnologie, met water, met baggeren, met allerlei duurzame technologieën. En die hebben we op een gegeven moment onder de noemer cleantech gehangen. En bij onszelf gedacht er was op dat moment niet vanuit de economie een bepaald beleid op, dat we daar, dat we dat zeg maar als een sector, of als een soort marktsegment zouden zien. En toen zijn we eigenlijk vanuit dat gebiedsontwikkelingsbureautje, wij zaten op een andere locatie een klein clubje. Gezegd van daar zit eigenlijk zo'n sterke concentratie van dat soort bedrijvigheid, misschien dat we daar juist door die partijen bij elkaar te halen. Kunnen kijken of we die partijen kunnen verleiden om een gezamenlijke agenda op te stellen, omdat ze er zelf allemaal belang bij hebben dat ze die omslag naar die nieuwe duurzame economie kunnen maken. Daar hebben we in het begin inderdaad ook geprobeerd om de Shell's en de BP's en dat soort partijen..

(VA) Ja.

(HA) Aan de tafel te krijgen. Nou dat kun je dus vergeten. In het begin komen er een paar en dan weet je om is te kijken wat er gebeurt.

(AL) Ja, ja

(HA) En dat weet je ook wel. Shell en BP, ze maken allemaal van die prachtige lange termijn scenario's, maar eigenlijk hebben ze maar 1 strategie en dat is de laatste druppel voor de hoogste prijs uit de grond trekken. En tegen die tijd zien ze wel weer verder. Dus dat soort partijen krijg je niet mee. Dat is op zich wel jammer, want je zou eigenlijk het liefste zo'n omslag van een fossiel gebaseerde economie naar een biobased economie, om het maar even zo te zeggen. Zou je het liefste met die partijen zelf aan boord willen maken, omdat als je ze op zo'n agenda weet te binden je ook de grootste kans maakt dat je ze in het gebied aanwezig houdt. Nogmaals als op een gegeven moment geen olie meer wordt geraffineerd dan trekken ze van de een op de andere dag de stekker eruit en dan zijn ze weg. En dan heb je een groot waist gebied en kan je misschien maar beter proberen om samen met hun die transitie te maken.

(AL) Dat blijft in de praktijk altijd heel lastig.

(HA) Dus dat cleantech verhaal kwam eigenlijk heel logisch als een toekomstgerichte economisch cluster op het netvlies. Dat hebben we natuurlijk, we hebben het wel min of meer zelf verzonnen, maar we hebben natuurlijk laten verifiëren door allerlei onderzoeken. Door KPNG, heeft er wat over gedaan, Ronald heeft er onderzoek naar gedaan. Ik weet niet of je al die onderzoeken boven water hebt gekregen anders zou je eens bij het

programmabureau van Stadshavens moeten informeren.

(VA) *Ok ik zit ook twee dagen per week op de Lekstraat dus.*

(HA) Ja die hebben dat soort dingen allemaal liggen. Kan je allemaal terug zoeken, om natuurlijk te kijken wat wij nou zelf voor ons zien klopt dat nou. En wat is überhaupt het economisch perspectief van die cleantech.

(VA) *Het klinkt nog wel heel breed, wat onderscheid je daar precies in.*

(HA) Daar begon het eigenlijk mee en dat is ook een beetje de reden dat die cleantech ontwikkeling en stadshavens een beetje aan elkaar gelinkt zijn. Omdat de gedachte was van als dat een nieuwe economische bedrijvigheid tot gevolg heeft met nieuwe bedrijven op dat gebied of bestaande bedrijven die zich hier willen vestigen. Dan zou het wel reuze handig zijn als we dat in dat Merwe-Vierhavengebied met name kunnen laten landen.

(VA) *Omdat je de ruimte hebt, ja.*

(HA) Omdat die een economische toekomst hebben. Als je gewoon naar Stadshavens kijkt het is heel simpel, Rijn- Maashaven wordt gewoon stedelijk gebied, dat zie je al gebeuren dat wordt alleen maar wonen verder niks. De Waal- en Eemhavens dat blijven gewoon havens ook voor de langere termijn. Het enige gebied in de Stadshavens wat zeg maar een economische transitie maakt dat is dit gebied. Dat gaat van haven over naar een combinatie van wonen en pure bedrijvigheid dus zo'n nieuw cluster zou hier dan kunnen landen. En nou doen wij nu wel alsof we die drie clusters allemaal heel logisch hebben bedacht, maar er zit ook een zekere mate van toevalligheid in.

(AL) Geen toevalligheid Hans, je moet eventjes..

(HA) Nee ok goed jij mag er zo je draai aan geven, het valt op z'n plek. Je zag op een gegeven moment in dat medisch cluster dat ze eigenlijk daar een beetje uit hun jasje begonnen te groeien. En die hele Science Tower is eigenlijk gewoon ingegeven door ruimtegebrek. En door het feit dat er bepaalde milieu eisen zitten aan dat soort research wat je in de binnenstad niet kan doen.

(AL) Ja.

(HA) En die zijn eigenlijk in dit gebied uitgekomen als een soort uitvalsbasis. Dus toen hadden we hier ook ineens een medisch cluster in aanbouw. He dat is interessant. En toen is er eigenlijk dat derde dat food cluster, is er nou dat..

(VA) *Het zit er natuurlijk ook al een beetje met dat fruit en sappen, misschien dat het daarop..*

(HA) Ja die ligt eigenlijk heel erg voor de hand, maar die is erg eigenlijk pas op een later moment bij gekomen. En dat kwam eigenlijk omdat er op een gegeven moment een partij, ik zie ze nog

binnenkomen bij stadshavens, binnenkwam die het mooie plan hadden om een World Food Center te gaan ontwikkelen. Ei- vorming gebouw daar zijn ook allemaal plaatjes van te vinden.

(MA) Mag ik nog even aanschouwen.

(HA) Hoi tuurlijk.

(AL) Hoi ja.

(VA) *Sorry ik wist niet meer dat je kwam, zag je ook niet om half 4.*

(MA) Ik heb eerst de op de 6^e rondgelopen maar ik kon jullie niet vinden. Maar dat geeft niet. Sorry dat ik te laat ben, maar ik vond het zelf ook wel interessant om wat meer over de clusteraanpak te horen dus vandaar.

(HA) Maar goed dat is dus uiteindelijk de belangrijkste aanleiding geweest om veel nadrukkelijk naar dat food cluster te kijken als niet alleen een mooie invulling van het gebiedje, maar sowieso waarom zijn we daar eigenlijk niet veel meer als een samenhangend verhaal naar aan het kijken. Want je hebt inderdaad dat sappencluster, je hebt het Westland, je hebt Greenport. Er zit hier natuurlijk van alles, dat is ook logisch. Zo'n haven heel veel voedselstromen die in en uit gaan en er zit ongelofelijk veel innovatie in het Westland. Ik bedoel dat is ook wel grappig dat wordt steeds dominanter. Paginagroot artikel in het AD over Rob Baan en al z'n innovaties op het gebied van voeding. In feite krijg je dan, nogmaals min of meer toevallig, maar we zeggen naar de buitenwereld dat het allemaal heel doordacht is.

(AL) Ja.

(HA) Zijn dat drie clusters die als het ware logisch op dit gebied, en dan niet zozeer het Merwe-Vierhaven, op de regio gepakt kunnen worden als iets waar we sterk in zijn. Past bij het dna, bij de historische condities van het gebied en waar kansen zitten voor groei. Nou en we hebben een gebied waar we dat soort groei willen laten landen dus zo is de combinatie steeds meer in al die verhalen naar voren gekomen. En naar mate we steeds verder in die clusteraanpak verzeild raakten. Tenminste laat ik voor mezelf spreken, begon het voor mij steeds duidelijker te worden dat als je kijkt naar wat je in al die technologische innovaties nu ziet plaatsvinden. Dat dat vooral technologische innovaties zijn die dwars door die drie clusters heen gaan. Dus het zijn soms technologieën die vaak digitaal aangestuurd, het is allemaal toch een beetje de revolutie van het internet die zich van de bits naar de tastbare dingen aan het verplaatsen is. Allerlei ontwikkelingen als 3D printing en nieuwe materiaalsoorten die zichzelf kunnen vormen en allerlei innovatieve technologieën, ook in de gezondheidszorg. Die zich op zich niks zullen aantrekken van het feit of wij hier drie clusters hebben getypeerd, dat gaat daar dwars doorheen.

Alleen denk ik achteraf wijsheid en natuurlijk hadden we dat ook allemaal voorzien, zijn het wel drie clusters die heel verstandig gekozen zijn. Omdat het alle drie domeinen zijn waar, voor die nieuwe technologie nou net een markt zit. Want cleantech heeft te maken met mobiliteit, en energie en gebiedsontwikkeling. Food heeft te maken met voedsel en medical heeft te maken met gezondheid. Nou al die technologische innovaties gaan allemaal impact hebben op precies die domeinen. Dat gaat tot gevolg hebben dat met sensing en robotics de hele gezondheidszorg gaat veranderen en daar zit ook een markt op, want die kosten worden steeds hoger dus die technologie gaat helpen om daar kostenbesparend te kunnen zijn. Bij voedsel vindt je dat precies hetzelfde want ook daar heb je schaarste dus dat zorgt voor nieuwe ontwikkelingen. Dus er is potentiële markt voor en het zijn ook precies de dingen waar het dagelijks leven van mensen door beïnvloed wordt. Dus het zijn niet zozeer economische, dat het zijn het wel omdat die concentraties hier ook zijn dat is een prettige bijkomstigheid, maar het zijn vooral ook economische domeinen waar allerlei innovatieve technologie zijn markt kan vinden.

(VA) *Dus op die manier ook dat ze bij elkaar passen zeg maar en van elkaar kunnen profiteren.*

(HA) Ja dan kan je gaan kijken waar zitten dan die cross-overs, waar zitten die dwarsverbanden.

(MA) Daarom zijn het waarschijnlijk ook goede markten, omdat daar de technologische vernieuwing plaatsvindt toch.

(HA) Ja tuurlijk dat gaat er dwars doorheen. Kijk zo'n 3D printing vind ik het mooiste voorbeeld, omdat het ook het meest tastbaar is. Het gaat van gisteravond weer op televisie die modeontwerpster met fancy 3D geprinte kledingstukken.

(AL) Iris van Herp was dat ja.

(HA) Ja tot en met allerlei medische hulpmiddelen schedelimplantaten.

(MA) 3D printing is eigenlijk voor alle sectoren he. Voor deze drie maar ook inderdaad kleding en ook nou je kan het zo gek niet bedenken.

(HA) En ik denk dat we er als Rotterdam verstandig aan doen om ons vestigingsklimaat te creëren en ruimte te bieden in dit soort gebieden, maar vooral ook mentale ruimte. Om al dat soort nieuwe technologische ontwikkelingen volop de ruimte te geven. En dan helpt het dat we die drie clusters als een soort domeinen hebben, omdat daar hebben we delta's hebben georganiseerd. De kennisinstellingen en de belangrijkste bedrijven in die domeinen zitten bij elkaar, die kunnen mekaar ook makkelijk vinden dus je begint een soort ecosysteem op te krijgen waarin ook nieuwe start-

ups makkelijk toegang vinden tot de ketens die er al zijn. Waardoor het hoop je dan tenminste, ook aantrekkelijk wordt voor talenten en bedrijvigheid in die nieuwe economie om naar Rotterdam te komen. Omdat dat ecosysteem goed georganiseerd is en je makkelijk toegang krijgt tot verschillende markten.

(MA) Mag ik iets vragen, want eigenlijk wil je die technologische innovaties en die zijn er ook heel erg. Maar stel dat die technologische innovaties ook op andere gebieden gaan dan op cleantech, food en medical is dat dan onwenselijk of?

(HA) Nee helemaal niet, nee.

(MA) Dus je doet wel focus op de drie sectoren, maar als er iets stel dat iemand heel innovatief iets doet met inderdaad mode of weet ik wat, dan is het ook welkom.

(AL) Je creëert een nieuw ecosysteem, maar je beheerst dat niet. Je zorgt alleen dat er een soort start is. Er komt uit die zwaartekracht die die clusters met elkaar maken, maar je hoopt zelfs dat daar veel meer uitkomt dan alleen maar..

(HA) Sterker nog door de keuze voor die clusters en het stimuleren van die commerciële cross-overs tussen die domeinen probeer je eigenlijk een beeld neer te zetten dat aantrekkelijk blijft voor al die startende ondernemers. Ook als ze helemaal niet in die clusters zitten, maar omdat ze snappen dat ze hier de beste voedingsbodem hebben voor hun innovaties.

(AL) En dan geldt, daar is weer onderzoek naar gedaan, dat werk volgt werk. Als je ergens massa creëert dan zie je gewoon dat er nieuwe ontwikkelingen aan vastgeklompen worden. Rotterdam heeft bijvoorbeeld een redelijk omvangrijke serious gaming, serious gaming is heel klein, maar Rotterdam heeft daar best een aardig aandeel van. Die bedrijven zoeken naar toepassingen voor al hun creativiteit, die kan je heel goed vinden in al die verschillende sectoren dit juist op zoek zijn naar dit soort dingen. In medisch wordt nu heel erg met die simulatie programma's gewerkt, dat is een gigantische markt aan het worden. En die simulatieprogramma's worden straks weer doorvertaald naar jou als consument, dat je bijna thuis kan aangeven van joh volgens mij is dit mis met mij kijk daar eens naar.

(MA) Die simulatieprogramma's moeten ontwikkeld worden.

(AL) Ja en dat gebeurt dus door die serious gamers en die zitten nu ook hier. Je ziet dat ontstaan waar Rotterdam eigenlijk, de economie van Rotterdam is steeds verder uit elkaar gegroeid. Dat zie je ook dat er enorme verkokerde arbeidsmarkten ontstonden. Mensen met specifieke talenten, als die talenten niet meer gevraagd worden dan zie je gelijk de zwakte daarvan. Want die mensen zijn

eigenlijk niks meer waard zonder dat ze omscholing krijgen. Door veel meer die verbindingen te laten zien, zie je dat mensen ook veel makkelijker heen en weer stromen van en naar verschillende sectoren of clusters en dat maakt het weer aantrekkelijk.

(MA) Je krijgt toch een soort verbreding.

(AL) Ja klopt.

(HA) Kijk nou bijvoorbeeld naar, dat is op dit moment weer helemaal het nieuwe buzz woord, we gaan de maakindustrie terughalen. Iedereen heeft daar zo z'n eigen gedachtes bij

(MA) China is het toch niet geworden.

(HA) China is het niet geworden daar gaan de loonkosten omhoog, transportkosten gaan omhoog, brandstofkosten gaan omhoog.

(MA) De kwaliteit is niet goed genoeg.

(HA) De kwaliteit, dat is het belangrijkste denk ik nog wel, de kwaliteit is niet goed genoeg. Het wordt niet op tijd geleverd. Internationale opdrachtgevers vanuit Brazilië en dat soort landen kiezen toch steeds vaker voor Europa en dan ook Nederland, omdat ze ook gewoon bereid zijn om wat meer te betalen als ze zekerheid voor kwaliteit hebben en vooral zekerheid dat het op tijd geleverd wordt.

(MA) Maar dat is wel echt iets wat we in onze oren moeten knopen.

(HA) Dat is interessant, dus dat is een kant en dan praat je dus inderdaad over het terughalen van traditionele maakindustrie, maar dan vooral de high-tech. Waar kwaliteit heel belangrijk is. De andere stroom heeft natuurlijk te maken met die 3D printing ontwikkeling. Op het moment dat die technologie zodanig ver ontwikkeld is en ook opgeschaald is dat de kosten ook voor de grondstoffen naar beneden gaan, dat het ook voor allerlei relatief simpele gebruiksvoorwerpen goedkoper wordt om de hoek te laten maken vlak bij de eindgebruiker dan in Verwegistan en het dan van daar helemaal naar hier te halen.

(MA) Dan hebben we heel die haven niet meer nodig joh.

(HA) Nee.

(AL) De haven zal anders gebruikt gaan worden.

(HA) Ja je krijgt dan, ik heb de term powder port al voorbij horen komen. Misschien wordt de haven dan in plaats van een containerhaven, waar elders gefabriceerde goederen naar binnen worden gereden, veel meer draaischijf van grondstoffen. En dan wordt die natuurlijk nog interessanter op het moment dat, in de wetenschap dat de grondstoffen steeds schaarser worden, allerlei partijen bezig zijn met up- en recycling van afvalmaterialen om die weer terug te brengen naar bruikbare grondstoffen. Dan krijg je dus dat circulaire revolutie waar ze het over hebben of die

kringloop, daar zijn allerlei partijen mee bezig. En dat is ook voor de haven, qua ligging hier daar hoeft je eigenlijk verder niks aan te doen. Het feit dat je die haven bent dat is een competitief voordeel wat ze je nooit kunnen afnemen.

(AL) Als je je realiseert dat je, dat voordeel is er maar dat moet je wel pakken.

(MA) Maar die bedrijven, ik bedoel dat zijn allemaal ondernemingen in die haven die zien dat natuurlijk ook wel op een afstand. Behalve die zwaar traditionele.

(HA) Ja precies.

(MA) Die zullen het loodje leggen. Maar als je een beetje innovatief vermogen hebt in je bedrijf, dan ga je erin mee. De echte ondernemers blijven.

(HA) Dat wordt natuurlijk ook steeds geroepen met dat over die technologieën, we noemen het niks voor niks disruptive. Ze zijn ontwrichtend, sommige economieën of bedrijfstakken die gaan gewoon verdwijnen. En er komen andere voor terug.

(MA) En die 3D printing is ook best wel ontwrichtend, laat maar komen. Zo is het nou eenmaal.

(AL) Je ziet dat Siemens die gaat nu ook allemaal dingen printen, dat is wel grappig maar die gaan gewoon vanuit grote aantallen printen. Dat zie je dus gewoon gaan gebeuren.

(HA) Ik vond het wel een grappig berichtje van lego, heb je dat gelezen. Die snappen natuurlijk ook dat iedereen straks die legosteentjes thuis kan gaan printen dus die hebben gewoon een soort license deal gemaakt. Zij bieden dus de filettjes aan.

(AL) Dan kan je eigen lego gaan printen.

(MA) Want die steentjes heb je nodig om iets te kunnen maken. Dan zijn ze wel voortvarend bezig.

(AL) En wat daar natuurlijk bijkomt is die grote mondiale beweging naar de stad. Wij denken altijd al gauw o dan gaat het over Rotterdam, maar het gaat over steden op mondiaal niveau dat zijn steden die zo groot zijn als de randstad maar goed dat maakt niet uit. Wij zijn ook een van die plekken waar van alles kan gebeuren. Dan zie je dus mensen met talent die zijn daar en die gaan daar naartoe en die gaan ook zorgen voor nieuwe ontwikkelingen. Dus het is een combinatie van zuiver economische principes gecombineerd met het talent wat in een stad zit. Die energie gaat ontwikkelingen opleveren. Dan kun je je afvragen waar gaat die energie dan landen.

(MA) Dat moeten we faciliteren.

(AL) Wat zijn de plekken waar dat nou zou kunnen.

(MA) En dan moet je kijken wat is aantrekkelijk en dat moet ook creëren, zodat wij het hier krijgen. En niet Eindhoven of weet ik veel wat.

(AL) Dat is natuurlijk, wij hebben de afgelopen jaren heel erg gekeken naar wat zouden we

moeten zijn om aantrekkelijk te zijn en jarenlang aan die creatieve industrie getrokken. Dat is deels wel gelukt maar dat heeft gruwelijk veel geld gekost. Dat heeft misschien wel 80 miljoen gekost in 10 jaar tijd. En dan kan je zeggen dan zijn de opbrengsten misschien niet groot genoeg geweest, maar dat komt ook omdat het vrij vreemd is voor de stad. Dat zijn toch meer ontwikkelingen die in het Amsterdamse zitten, hoewel wij als we meer hadden ingezet op dingen als architectuur en misschien wel serious gaming dat we toch wel wat succesvoller hadden kunnen zijn. Daar moeten we ook vooral van leren. Maar bijvoorbeeld voor creatieve industrie hadden we gezegd dat moet wel 20 duizend banen opleveren. En het idee was als dat het niet red dan is het geen succes geworden. Je kan zeggen nou de stad is echt wel sterker geworden door die inzet die we hebben gedaan daar.

(MA) Het heeft wel effect gehad maar waarschijnlijk prijs-kwaliteit verhouding niet helemaal goed.

(AL) Dat is waarschijnlijk niet helemaal goed. De vraag is of..

(HA) Het ligt er een beetje aan of dat al dan niet wezens vreemd voor je eigen economie is ja of nee.

(MA) Ja je moet wel dicht bij je dna blijven.

(HA) Creatief is natuurlijk een heel breed verhaal en het heeft heel goed gewerkt voor inderdaad architectuur, voor design bedrijfjes, serious gaming dat soort dingen. Die zijn hier geland, maar dat media cluster niet. Het is ook krankzinnig om te willen concurreren met Amsterdam als het om media gaat. Dat hadden we nooit moeten doen, dat was kansloos.

(AL) We hadden er echt grof geld voor over om MTV hier naartoe te halen, er is 8 miljoen geboden. Gulden nog wel, maar toch wel een boel geld om MTV hiernaartoe te halen.

(MA) En dat is mislukt, maar als het was gelukt dan was het ook weer anders geweest. Maar het is dus ook niet voor niks mislukt.

(AL) Nee er ontbreken gewoon teveel elementjes voor die van belang zijn voor zo'n partij om naar Rotterdam te komen. Bijvoorbeeld ook dat die mensen zeggen, ja ik ga een beetje elke dag naar Rotterdam komen laat staan dat ik in Rotterdam ga wonen.

(MA) Dat vind ik ook wel de spanning enerzijds je moet dichtbij je dna blijven, maar bijvoorbeeld even een niveautje lager Merwe- Vierhavengebied. Je wilt wel iets transformeren dus er moet wel iets nieuws komen. En enerzijds wil je een trekker en anderzijds moet je ook gewoon denken dat zou kunnen maar dat is een beetje een lotje uit een loterij. Je moet gewoon ook een beetje klein

beginnen en de voedingsbodem zo hebben dat die vanzelf, nou ja bijna vanzelf komen. Maar dat is wel, volgens mij is het een en-en benadering.

(HA) Ja dat is en-en.

(AL) Precies als we zo'n club als de Cambridge Innovation, dat zijn partijen die kijken rond en die kijken naar de hele wereld. En in Nederland kijken ze ook naar allerlei plaatsen en als ze dan hier komen dan blijktbaar zijn hier een aantal ingrediënten.

(MA) Ik denk echt mijn voorspeling is dat ze. Ze gaan bij het station zitten, maar ik denk dat ze hier enorme spin-offs zullen gaan plaatsen. Want ze zijn wel heel erg gecharmeerd van het gebied. Waarom gaan ze bij het station zitten, ook omdat dit gebied er is. Omdat er ruimte is voor van alles en nog wat, innovaties blabla. Ondanks, je hebt hier natuurlijk wel die Rotterdam Science Tower. Ze gaan bij het station zitten en ze zoeken gewoon die wisselwerking met hier, maar ik denk wel als ze daar gaan zitten dat ze uiteindelijk misschien duurt het een paar jaar een spin off hier.

(AL) Maar dat moeten wij snappen he, dat de binnenstad een enorme relatie heeft met wat hier gebeurt. Dat zie je ook bij Erasmus he, dat zie je in de Science Tower. Die twee kunnen niet zonder elkaar bestaan. Dat zijn ook dingen die we moeten onderzoeken. Waar zit hem dat in.

(HA) Ik vind het dus heel grappig wij hebben voor die 3D printing hebben wij kaartjes laten maken. Er zit hier gewoon al een clustertje. Dit is opzich ook een hele logische plek voor dat soort..

(MA) Dat is meer mijn probleem en niet jullie probleem, maar het zit allemaal nog zo verborgen.

(HA) Daar gaat verandering in komen, het congres wat ze ook eind van het jaar in Haka willen gaan doen. Dan zet je het gebied op de kaart.

(MA) Niet in de van Nelle fabriek maar hier.

(HA) Daar ben ik dus wel van overtuigd. Ik denk dat we steeds moeten zoeken naar de combinaties tussen wat logischerwijs wat logisch bij Rotterdam past en die nieuwe technologieën. Dan denk ik van die digitale maakindustrie dat is ons op het lijf geschreven. Als we dat als Rotterdam niet hiernaartoe weten te krijgen dan zijn we weer, dan hebben we echt een slag gemist.

(MA) En er zijn al heel veel ambassadeurs hier die je daar ook voor zou kunnen inzetten. Ik zie ook wel heel veel kansen hoor.

(HA) Er zijn een paar van die oplooptjes, er is er vorige week een geweest met wat van die bedrijven hier. Die hebben we ook bij elkaar gehaald. Om van die ondernemers te horen, dat vind ik dan belangrijk, wat moeten wij als gemeente nou doen of misschien vooral niet doen. Niet in de weglopen om jullie het gevoel te geven dat je hier lekker kan ondernemen.

(MA) En wat komt daaruit.

(HA) Inderdaad het bieden van geschikte locaties dat vinden ze van belang. En inderdaad toegang tot relevante netwerken is van belang. En dan merk je in dat soort gesprekken toch dat bekendheid zo'n Cleantech delta bijvoorbeeld niet aanhaakt. Wij hebben daar wel, als je kijkt naar dat soort netwerken. Wat we nog niet goed georganiseerd hebben hier, dat vind ik echt de meest belangrijke, we hebben nou Cleantech delta, Medical delta enzovoort. Daar zit allerlei partijen in maar dat is allemaal de top. Daar zitten de grote bedrijven, de grote kennisinstellingen. Die start-ups die zitten daar niet in, het midden en klein bedrijf die zitten daar niet in. En de keten gaat nou juist van die kleine start-ups, die via kleinschalige midden en kleinbedrijf, toegang moeten krijgen tot de research en development capaciteiten die die grote bedrijven hebben. En die moeten elkaar over en weer gaan versterken. Daar zitten de ketens en die zijn nog niet op elkaar aangesloten.

(AL) Bijvoorbeeld Unilever in Vlaardingen hebben ze iets van 100 duizend patenten op de plank liggen. Nou zoek daar nou eens leuke ondernemers bij die daar iets mee gaan doen. Iedereen roept leuk idee maar het komt niet van de grond.

(MA) Nee het kost teveel energie. Dat moeten wij eigenlijk ook een beetje faciliteren. Want zij zijn natuurlijk ook met hun core business bezig. En dat kost alle tijd en je weet niet wat het opbrengt.

(HA) En die nieuwe markten dat is, ik heb ook geen glazen bol, maar heel veel van die nieuwe markten die gaan nou net niet bedacht worden door die grote gevestigde bedrijven. Dat gaat nou net uit die nieuwe generatie van startups enzovoort komen.

(AL) En waar je bij kan helpen is door ze wel de toegang tot netwerken te geven.

(HA) Als die grote bedrijven tenminste bereid zijn om de deuren open te zetten. Dat is niet vanzelfsprekend. Die Oscar van Sparc zei wie de grondstoffen heeft die heeft de macht. Dat wordt steeds sterker.

(MA) Dat is eigenlijk weer een beetje back to basic.

(AL) En als je dat snapt dan ga je langzaam zien wat de potentie van een locatie als dit kan zijn. En alleen de bovenkant van wat er gaan komen zien we nu nog pas. Door met veel partijen te praten krijg je daar een beter beeld van, wat de ontwikkelingen en wat de relatie tussen onze ligging aan het water en het feit dat we een stad hebben met een technologisch hoogwaardig achterland. Wat onze propositie daarop kan zijn.

(MA) En onze technologische mogelijkheid en de Erasmus Universiteit en ook TU Delft.

(AL) En ook in Wageningen. Dat is maar 50 60 kilometer he, wij denken altijd maar..

(MA) Maar ja dan kan je heel Nederland pakken.

(AL) Dat zou je in feite ook moeten doen, want TU Eindhoven roept elke keer wel van mogen we ook meedoen. Dat moet je gewoon toestemmen.

(MA) We zijn ook maar een klein landje.

(VA) *Ja wat mij wel opvalt tot nu toe is dat het echt gericht is op innovatie en echt die hoogwaardige activiteiten, maar volgens mij zijn dat ook juist de moeilijkste activiteiten om aan te trekken. Want stel je krijgt hier food dan kan je ook bijvoorbeeld distributie hebben ofzo, zou je dat dan ook willen in dit gebied of echt gericht op de innovatie?*

(MA) Echt gericht op innovatie.

(AL) Het grappige is natuurlijk bij food, we maken nu een nieuwe distri park voor food aan de zuidkant, maar je kan zeggen hier zou je best wel een aantal dingen die veel meer op de stad gericht zijn bijvoorbeeld.

(MA) Eigenlijk wil je hier juist geen distributie omdat je hier ooit ook wilt wonen en dat levert ook veel vrachtwagens op. Als de distributie niet traditioneel maar wat duurzamer is misschien wel. Ik heb echt op dit moment een zware discussie met het Havenbedrijf. Sappencluster ik zeg je mag niet verlenen, zij zeggen ik wil toch ook verlongonderzoek doen. Maar het is koelen met ammoniak dus ik ben daar niet zo blij mee. Ik ben daar misschien iets te star in maar je moet duidelijk zijn anders heeft het Havenbedrijf het zo weggegeven even flauw gezegd. Dus ik moet daar heel streng is zijn, maar als zij met hele slimme toepassingen komen dan kan dat.

(AL) Precies als ze niet meer gaan koelen met ammoniak bijvoorbeeld dat helpt alweer. En daarmee kun je ook omdat die ontwikkeling daar ga je nog 20 jaar over doen. In die zin zijn er ook nog wel wat investeringen..

(MA) En hun contract loopt ook pas af over 20 jaar dus waar hebben we het over. Het hele cluster kan anders zijn maar ja toch moet je nu een, zij willen het nu weten. Want anders moeten ze naar een andere locatie. Dat zijn altijd lastige dingen, maar het is wel zoals het er nu bij zit zo wil ik ze niet.

(AL) Ga eens met die mensen praten, als jullie willen blijven dan moet je mee in die ontwikkeling hoe dan ook. Dat kunnen we niet of dat willen we niet dan moeten we echt met mekaar gaan praten over een verplaatsing. Als je denkt dit past als een jas in mijn bedrijfspolitiek, ik weet niet of dat zo is, en wij kunnen die ontwikkeling ook mee maken dan zou je ze ook kunnen behouden.

(HA) Maar meer op grote schaal, ik bedoel Nederland distributieland. Misschien valt er dalijk niet zo veel meer te distribueren. En als er dus veel meer op locatie gemaakt gaat worden en dus dat je veel meer een..

(MA) Maar dan distribueer je de grondstoffen.
(HA) Ja en dan is het distribueren van de eindproduct dat is bij wijze van spreken een soort last mile distributie.
(MA) Ik denk dat Rotterdam en Nederland dan nog steeds wel distributieland is, want die grondstoffen komen natuurlijk ook in.
(AL) Dat is een goede vraag he.
(VA) *Misschien nog een dingetje hebben jullie ook gekeken van nou het gebied heeft natuurlijk specifieke vastgoed, helemaal met die hele grote hallen enzovoort. Hebben jullie ook gekeken of dat past bij die sectoren of dat daar nog een hoop aanpassingen voor nodig zouden zijn. want je kan natuurlijk nu niet meer alles in 1 keer weghalen en nieuw gaan bouwen.*
(HA) Ik denk inderdaad dat, dat hangt er natuurlijk een beetje van af wat voor soort bedrijvigheid dat zijn. Ik bedoel als het een hoop van die kleine startende ondernemingen zijn, die kun je volgens mij prima kwijt in de bebouwde omgeving die we hebben. Daar hoeft je heel weinig voor te doen.
(MA) Ze willen eigenlijk een paar dingen. Niet veel betalen, want ze weten nog niet of hun product lukt in het begin. Dus het moet vooral niet te duur zijn. Ze willen wel graag bij andere in de buurt zitten om dat te stimuleren. Maar ze willen en ze willen graag als het een succes is kunnen uitbreiden.
(AL) Ja.
(MA) Dus en hoe de buitenkant eruit ziet is niet zo interessant.
(AL) Dat is grappig dat zie je eigenlijk pas in de 2^e of 3^e stap die ze maken. Dan gaat het ineens een rol spelen. Dan hebben ze ineens klanten die gaan meer eisen.
(MA) Ja als ze klanten krijgen dan moet er wel iets representatiefs komen.
(AL) Dus dat zie je gewoon gebeuren. De eerste 5 jaar, dat ligt er een beetje aan, is dat absoluut geen probleem. Langzamerhand, sommige bedrijven kunnen dat heel lang volhouden maar daarna zie je wel dat ze zeggen. Dat is toch wel mooi een eigen pand, iets met design kleuren. Iets wat past bij mijn imago.
(MA) Na vijf jaar ja. Maar die ruimte moet je dan ook hier kunnen bieden.
(AL) Dat is ook interessant want het liefst willen die bedrijven graag op de plek waar ze nu al zitten of dichtbij de plek waar ze al zitten. Dat is lekker want dan hebben we geen gezeik met personeel, die hoeft je niet te gaan vertellen dat ze 10 kilometer verderop moeten gaan zitten. Dat wil je allemaal niet. Het liefst wil je dat doen dus als je dat kan accommoderen binnen een gebied dan heb je echt daar wel iets te pakken.

(MA) Dus je moet het allemaal ook niet in 1 keer volbouwen
(AL) Nee juist niet
(MA) Ze vinden het wel fijn om bij elkaar te zitten dus je moet wel een soort. Een beetje exclusiviteit van jij wel en jij niet, jij mag erbij horen dat helpt wel. Je moet wel vasthouden aan je idealen en niet jan en alleman maar gewoon een plekje geven.
(AL) Omdat het een groot gebied is heb je de kans dat mensen heel snel verloren raken in het gebied. Dus je moet kijken of kun je ze ook aanbieden wat een beetje.
(MA) Daarom beginnen we ook aan de randen. En niet alles in 1 keer, want het kan niet. Maar je moet het ook niet willen zeker niet nu.
(AL) Nee precies, ik heb vier jaar geleden een stukje geschreven met Caroline Rovers van hoe zou je dat nou kunnen doen. Begon nou op plekken en denk nou mee in de levensfase die zo'n bedrijf doormaakt. En bied ze dan weer een volgende stap aan bijvoorbeeld. En Valerie er zijn eigenlijk twee aspecten dat is de oprichting van het gebied met de vestigingsvoorwaarden die dat gebied heeft.
(MA) Ik zal het even laten zien, want we hebben een aantal focusgebieden. De marconi torens kunnen nog wel even vooruit. Dit is voor tijdelijke functies en place making. Ferro locatie is veel meer als evenementen locatie, een nieuwe Westergasfabriek. Zou als dat niet doorgaat ook heel gaaf zijn voor technologische ontwikkelingen overig. Haka pand is weer terug he, we willen het verkopen als een concept. Ze willen graag dat wij meedenken dus uitgelezen kans om er iets heel gaafs in te doen. Dat vind ik nog steeds de plek voor kruisbestuivingen. En dan het vierhavenblok willen we ook gaan doen. Dus wat dat betreft.
(AL) dan heb je al heel veel voor.
(MA) Ja dat is genoeg voor even. Dat neemt niet weg als de fruitbedrijven een kans zien om te vertrekken naar de overkant dan houden wij ze niet tegen. Ik bedoel laat dat duidelijk zijn. Dus het kan ook wel eens een keer snel gaan. Maar aan de andere kant het gaat nooit allemaal in 1 keer.
(HA) We hebben ook nog wel eens nagedacht over tijdelijke pop up dingen.
(MA) Ja die zouden hier kunnen.
(HA) Daar zet je het gebied mee op de kaart.
(MA) Je hebt natuurlijk design docks die daar zit. In ieder geval je ziet het niet maar het zit er wel. Die autohandelaar die kopen we echt niet uit, maar die mag bij wijze van spreken morgen weg.
(HA) Tenzij die auto gaat verduurzamen dan mag die blijven. Dat soort kantelingen moet je gaan doen. Dus je kan heel veel van die bestaande dingen net op een andere manier benaderen. Die kan je een onderdeel maken van die nieuwe economie. En dan kunnen die mensen, bied je ze

ook een toekomstperspectief in hun dichtbij hun eigen dna.

(AL) Dat is natuurlijk ook wel het nadeel van de Science Tower, het is een heel gesloten blok. Je ziet er niet heel veel van, het zou mooi zijn als de eerste twee verdiepingen dat dat veel meer, dat je opener maakt. Dat mensen ook zien dat daar.

(MA) We gaan sowieso kijken hoe kun je die torens als plek benaderen. Het zijn hartstikke mooie torens alleen de plek eromheen is gewoon een beetje zonde. Die uitstallingen en dan die parkeergarage daar wordt je gewoon niet blij van. Dus we gaan kijken of hij daar iets slims mee kan. Ook weer een stukje pr.

(AL) k vind zelf dat er nog steeds heel veel ruimte is. Je moet goed kijken hoe verhouden die dingen zich tot elkaar, als je kijkt naar de clusters perse. Want die groeien natuurlijk heel langzaam.

(MA) Hier heb je kantoorruimte je hebt kleinschalige bedrijfsruimtes, grootschalige bedrijfsruimtes. Je hebt nu zeg maar iets wat je aan het bedrijfsleven kan aanbieden. En ik zeg ook niet

dat het allemaal in 1 keer op de markt gaat, maar het is wel de speelruimte die je probeert te hebben.

(HA) Room to grow, wij bieden je ruimte om te groeien. Dan moet je dit soort plekken ook wel gewoon kunnen bieden. Maar ja we hebben politiek en die wilden volgende week resultaten he.

(MA) Daar hebben we wel last van. Dat zijn ook een beetje de oude garde, die denken nog groots en meespelend. Dit is ook groots en meeslepend alleen het gebeurt wat meer van onderop.

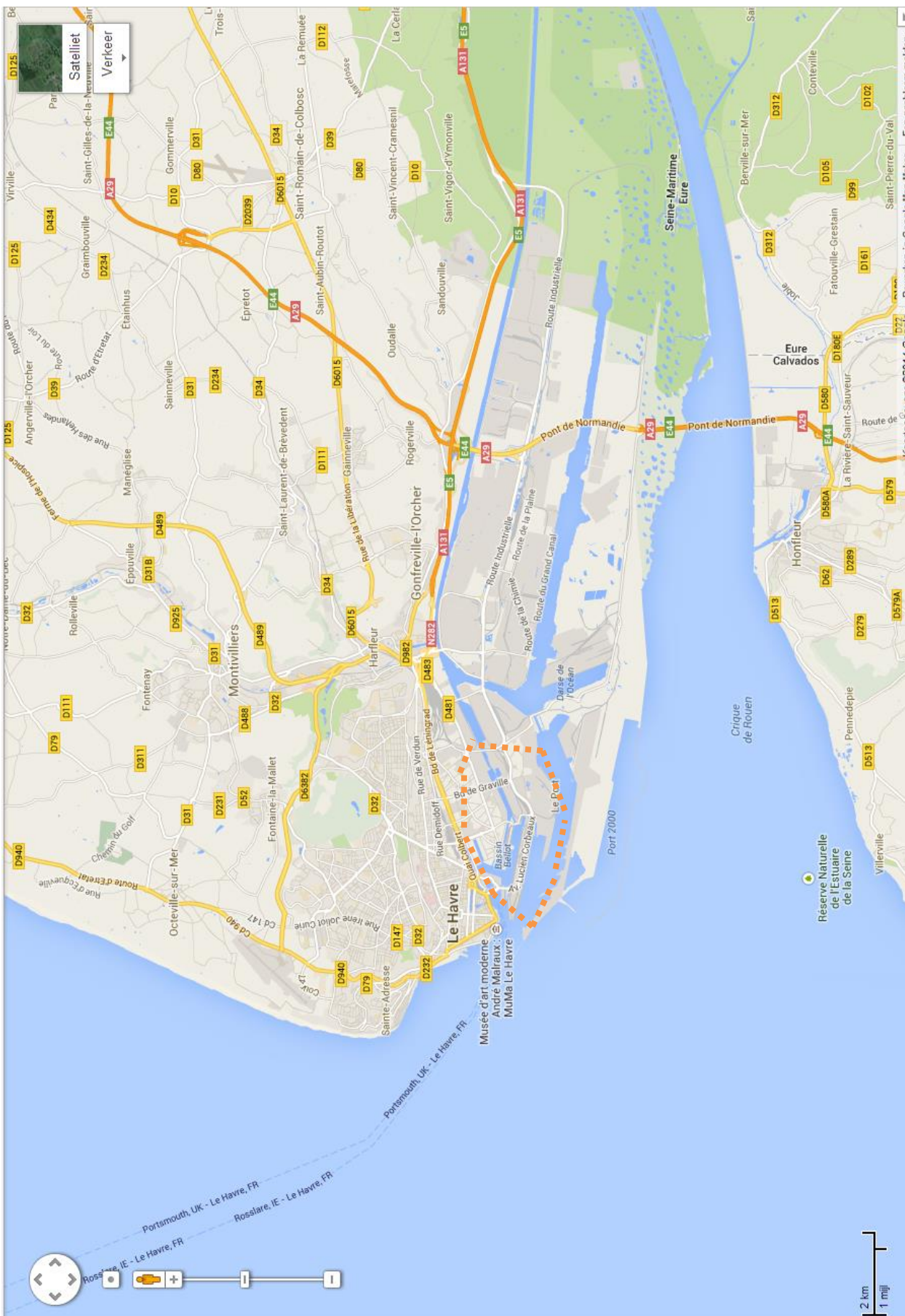
(AL) Ja precies dat herkennen we hier als zodanig. Er zijn dus twee lijnen wat willen die clusters en wat kan je als gebied bieden en het optimaal benutten. Dat is deels voor die clusters, maar ook die cross-overs waar we het net over hadden en die snijvlakken.

(HA) He heb je hier wat aan gehad by the way.

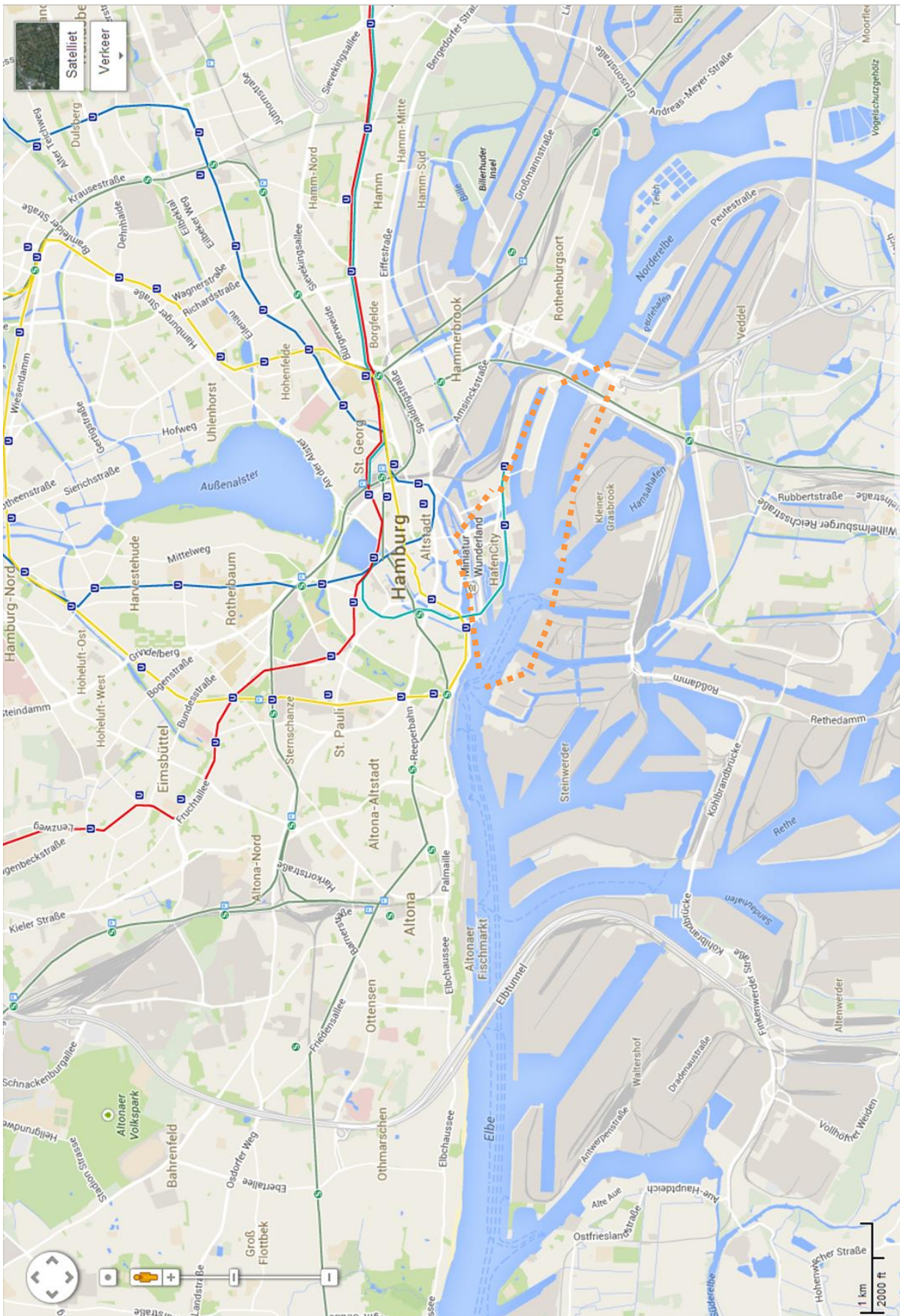
(VA) *Ja zeker, mijn vragen zijn aan bod geweest dus.*

(HA) Goed zo.

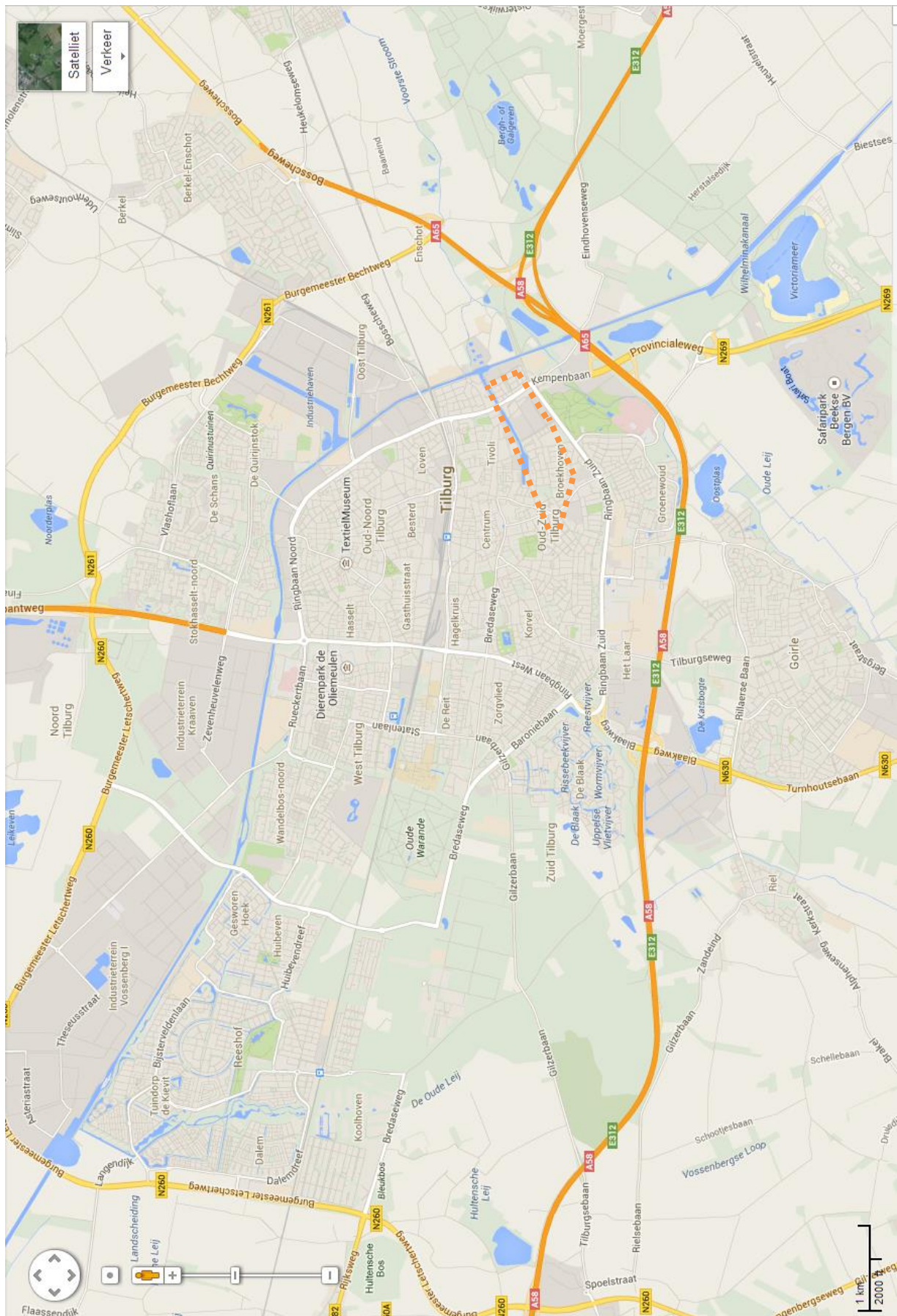
Bijlage 5: Ligging Les Quartiers Sud



Bijlage 6: Ligging Hafencity



Bijlage 7: Ligging Piushaven



Bijlage 8: Topiclist interviews case studie

In general

-Introduction: description responsibilities and activities

Conditions for redevelopment

-Why did the city decide to redevelop the port areas and to start the project?

- physical decline of the area or focus on the 'new' economy instead of industrial activities.

Urban economic activities

-In which economic sectors does the city have a strong position?

-Which economic activities were mainly present in the area before the transformation.

-Was one of the objectives of the project to attract new/other economic sectors? And are there now different sectors present than before?

-Were there specific actions or projects undertaken to attract new companies?

-Do you think there are some sectors that always work well in these former port area's? or is this different in every situation, because of local factors.

Success factors

-Working and living mixed (not separated from each other)

- attract economic sectors based on the identity of the city (sectors where the city is strong in)

-Strengthen the unique character/identity of the area (use of heritage)

-Attracting major economic players in certain economic sectors

Other factors

-Does the presence of knowledge institutes helps to attract companies?

Bijlage 9: Geïnterviewde personen case studie

Le Havre

In Le Havre is er contact gelegd met Vincent Dérédec, medewerker van de gemeente van Le Havre. Zijn functie is manager Europese programma's en ruimtelijke ordening. Hij is verantwoordelijk voor de Europese fondsen en voor de marketing van de grond in het gebied aan vastgoed ontwikkelaars. Dit betreft met name 'brownfields' waar kantoren en huizen kunnen worden gerealiseerd en hij houdt zich bezig met diverse specifieke projecten in het gebied van de 'Quartiers Sud'. Vincent is net afgestuurd op het gebied van ruimtelijke ordening en planning en de afgelopen jaren intensief betrokken bij projecten in het gebied. Voor zijn werk beantwoordt hij diverse vragen en hij is al eerder in gesprek geweest met bezoek van buitenaf.

Hamburg

In Hamburg is contact gelegd met een projectmanager van Hafencity, Tim Geilenkeuser. Hij is verantwoordelijk voor de gebieden Überseequartier en Oberhafenquartier en hiervoor is hij assistent van de executives geweest bij Hafencity GMBH. Inmiddels is hij twee jaar werkzaam bij Hafencity GMBH. Hij heeft sociale geografie gestudeerd en een tijdje bij diverse universiteiten gewerkt. Naast praktijk ervaring beschikt hij dus ook over academische kennis. Als voormalige tourgids in Hafencity en na jaren werkervaring bij Hafencity GMBH is hij een expert over de transformatie van het gebied.

Tilburg

Om meer te weten te komen over het project omtrent de Piushaven in Tilburg is er contact opgenomen met het projectbureau Piushaven. Uiteindelijk heeft er een interview plaatsgevonden met Thérèse Mol, projectmanager gebiedsontwikkeling Piushaven bij de gemeente Tilburg. Sinds december 2005 vervult zij deze functie. Deze functie vervult zij al vele jaren en het is haar enige taak dus ze is een expert van het gebied.

Bijlage 10: Transcript interview Le Havre

(Va) *Bonjour, Valérie*

(Vi) Bonjour, Vincent. We can speak English if you want.

(Va) *Yes that would be great.*

(Vi) Ok well let's sit here. This is a map of the area.

(Va) *Ok why did you decided to transform the area?*

(Vi) I will tell you something about the area. So in 1990's or during the 80's, because of the economic decline those neighborhoods was one of the poorest neighborhoods in Europe

(Va) *Yes.*

(Vi) So the city decided to redevelop this part of Le Havre and we used European funds to develop the project, like urban spaces or to destroy some buildings who were to damaged. This way we used European funds and it works so since 20 years we start to see the results. The population is different and some enterprises benefits from European funds and now they also invest in the south neighborhood, so that's great things. We use public funds and then, now it's private funds to develop the city. So that's what we search for.

(Va) *So companies are paying for..*

(Vi) Yeah they develop new buildings and they also buy new space to..

(Va) *And why do they do that, what's in it for them? Why do companies want to pay that?*

(Vi) Because it's, they create their office in the south neighborhood so and they need more space to develop more office.

(Va) *Yes it's become an interesting neighborhood to be in for companies?*

(Vi) Yes it's much better because there are more and more enterprises.

(Va) *Yes if there are two it attracts the other and..*

(Vi) And also because it is very close to the ports of Le Havre, it's a few meters away from the port so that's very positive for them. I can show you a picture. This are the neighborhoods, we are here. This is new thanks to European funds, just the few parts close to the stadium.

(Va) *O the stadium we saw that, is it a football stadium?*

(Vi) Yes a football stadium and it's with, the stadium uses the power from the sun. It's the first stadium with positive energy, it doesn't use energy. For a city like Le Havre it's very different because we used to have a industrial city with, you maybe saw the pictures, with refinery. So it was like a grey city and with this kind of project it's to reduce that. We do effort to create a new city. I can give you this map.

(Va) *Thank you it is also possible digital.*

(Vi) Yes of course you want in paper too?

(Va) *Yes if it's possible*

(Vi) Yes you can, I will send you. This is just to realize, this picture was taken in 2002. We are here. And this was the port before the containers and so before 2002 nobody came here, just for work.

(Va) *Yes.*

(Vi) This company closed and this is now, here is a swimming pool, here congress place for congress. Here is new buildings for living, here too. And here the place for offices. And also a school, Sciences Po, which is very famous in France. One of the best schools in France. They opened a campus for European-Asia. Because in Le Havre there is a lot of investment from Asia, especially from China so they try to develop also management from European and Asia in Le Havre.

(Va) *So the port activities, it became less?*

(Vi) Yes the, because of the port couldn't come anymore in the basin they decide to create the new one. So here..

(Va) *Probably with deeper water?*

(Vi) Yes with deeper water because here is just basin from 1950's so that's not..

(Va) *It's not good for the new ships anymore?*

(Vi) No they couldn't ground so nobody used them and we decided to recreate the basin. And also the politics in France since 2000 decide to redefine the city and our self. And also it is very close from the city center, it's just 2 kilometers far away so it's very close. We tried to create a new city centre or to extend the city center.

(Va) *Yes I understand.*

(Vi) So here the city center, it was destroyed during the second world war, and this part is crucified to the UNESCO, maybe you heard about that.

(Va) *Yes I have read it.*

(Vi) In 2005. And here is also an old basin, we tried to move the activities of ferries.

(Va) *Ferries to England?*

(Vi) Yes to England and sometimes to Ireland. Around this basin tried to create new place for CBD. But it's going to be in ten years or.. Because here is still the port which is public from French state it is quite difficult to work on this kind of area. Very sensitive.

(Va) *So the owner of this area is the French state, why not of the city Le Havre?*

(Vi) Yes this is the port and not the city. It is a difference, so we are not allowed to do what we want. We have to ask and it's not so easy, because

the port also means money. Maybe we can adjust this later but it's not possible now. It is quite difficult, we have to discuss a lot. And here we have also project, maybe you heard about the Areva it's specialized in nuclear and off shore. Wind energy. And there are going to create an enterprise here, a plant. That is very good for the city because it creates a lot of jobs and for the area and enterprises who work with them. That's one of the huge projects for the city on a economic way.

(Va) Did you also build new houses in the area or..?

(Vi) Here we build new houses, we are going to go here. I am going to show you. But here..

(Va) This are old houses?

(Vi) Yes very old, the neighborhood les Neiges. This is a coal plant, here is the port and people live here.

(Va) It not a good place to live.

(Vi) No it's clearly not a good place, so there are problems of security so.

(Va) Noise problems and..

(Vi) Yes, well we cannot go there. More or less we only try to develop the other area.

(Va) The people who live there, they don't want to depart?

(Vi) No they don't.

(Va) Why, is it very cheap?

(Vi) Yes it is very cheap. But in 2004 there were 4000 inhabitants and now there're 2500 so. And also when the house is empty the port buys the house to create new economic area. The port needs always more space.

(Va) Ok, maybe I should explain something about the area in Rotterdam?

(Vi) Yes.

(Va) In Rotterdam you have Stadshavens, literally that means city ports. The inner city is just here, so it is very close to the inner city. And the city wants to expand, they want to build more houses and this are old port areas so they try to transform them also in new economic activities and more housing. And I am focusing on this area.

(Vi) So the port of Rotterdam doesn't use anymore of this area or?

(Va) No they don't use this anymore for port areas, there offices now and some homes. This area they still use a little bit and here is now the Fruit port, it's a huge fruit port, biggest of Europe. So all the fruit from around the world comes here and goes to Europe. But because they want to build more houses and with that activity there, there can't live anybody because of pollution and noise. They want this to the Nieuwe Maasvlakte, I can show you. Here are, the city is here and the port became like this.

(Vi) You create new ports in the sea.

(Va) Yes you've read about I guess?

(Vi) Yes Netherland is pretty famous for this kind of project. You need more space than you have.

(Va) So because the port is moving towards this way we have more space here for other activities.

(Vi) And also the boats cannot go here anymore?

(Va) It's like 10 meters depth, but the boats can still go here for this type of activity. But not for containers and..

(Vi) Ok, yes for the new activities it's..

(Va) No. Here you can see it better, I work here. And there is still also a power plant here.

(Vi) And this city, you work for the city or..?

(Va) Yes but this is a cooperation between the city and the port authority and that is called Stadshavens.

(Vi) Ah ok, we do the same but not with the port, with the city and the agglomeration.

(Va) Ok. So here you have all the fruit and here also. And here are all housing and they want to expand that housing. And also create new economic activities, they want companies in food, clean tech and medical. So they would like to make this a place where innovation happens and more sustainability and new economic activities, so not industrial port activities. More focus on the new economy.

(Vi) Yes less noisy and..

(Va) Yes and also better for the environment. So this is where my investigation is about. I am student at University of Utrecht and I'm an intern at the city of Rotterdam for an half year. And this is for my thesis, you know that?

(Vi) Yes it is the same in France, you have to work for a company or city a few months and work on the same.

(Va) Yes that's the same.

(Vi) And still you have floating programs don't you?

(Va) Sorry?

(Vi) You don't have floating projects or..?

(Va) Oo building on the water, yes they want to do that.

(Vi) For housing or offices?

(Va) Yes for houses and offices. Here on the other side they want to make Aqua Dock and they are going to make a hotel on it and also some offices. But that project just started so they have to build it still. But there going to make that here and here they want to make housing on the water. But there still figuring out how there gonna do that.

(Vi) Ok.

(Va) Aqua dock you can look it up, that's the name of the project.

(Vi) With d-o-c?

(Va) And with a k, d-o-c-k, but I can also send you some information that's better.

(Vi) Yes great. Because we want to reunite this basin and maybe we can use floating projects for restaurants, offices or housing.

(Va) Isn't there a lot of tiding here?

(Vi) Not so much, there is a little bit but we can regulate this. It can be a problem but here on this basin it's not so important. In the city in the first basin it is more a problem with 3 of 4 meters.

(Va) Ok this area is not protected, so once in a 10.000 years or something it could flood.

(Vi) We know you have this kind of problem, we don't have.

(Va) Ok Dutch engineers have to always think about that.

(Vi) Yes we heard that about this kind of problem in Netherland.

(Va) But the port activities are gone in this area, did you try to attract new activities and what kind of activities? Did you have a focus on some sectors or..?

(Vi) As I told you we have a project for energy, but here we try to attract offices for engineers, enginery. It's not noisy activity just offices.

(Va) But not like you want a cluster of some sector?

(Vi) No not at the moment. Just here everything about the boats. Because we try to develop this activity as a very good location with the Seine and very close from, maybe you know Deauville?

(Va) Yes like Honfleur, I know.

(Vi) Yes like Honfleur, very touristic places. As they don't have enough place to, for boats. We're just 30 minutes far away with boats. They come for winter here to leave their boat. So here is a huge project. But we don't have at the moment or want clustering of one special activity. We don't have this kind of project for the moment.

(Va) Ok.

(Vi) But we have many thing with oil. Oil is quite important because all around the river Seine there are maybe 5 or 6 oil plants so that's..

(Va) So maybe you have a focus on tourism?

(Vi) Yes for the moment is more tourism.

(Va) Ok. Because Rotterdam has a focus on clusters, they want food, medical en clean tech.

And everything that is not that is not welcome. So they have really a focus on that.

(Vi) Ok.

(Va) So that's why I wondered if you also had a focus but..

(Vi) No not so much we have in different places in France but not in Le Havre, not at the moment.

(Va) Ok. But there is also automobile industry with Renault, is it important for the city?

(Vi) Yes it is really important, it is not in the city but just outside. But it is very important. I don't remember what, but like 4000 thousand people

who work there. So if they close the plant it is not good for the city.

(Va) But your, you mainly, those are not growing sectors. Like port activities are declining, the auto industry is also declining.

(Vi) Auto yes, especially France cars are not the best. No we have difficulty, you know about Peugeot. I think we don't have to invest much in France cars at the moment but there are also some activities with planes. Maybe you heard about Saffron, they work for airbus. They create some parts for planes. And there is another one I don't remember what the name is. So that's quite important.

(Va) Ok.

(Vi) But here in the city there is no cluster.

(Va) Ok.

(Vi) We try to develop the port activity, because it's the first port in France for containers.

(Va) Is Le Havre bigger than Marseille, because I have read different things?

(Vi) Well it's for container Le Havre is bigger but when we speak about activities Marseille is bigger.

(Va) Ok and all this new, the mall and everything works that well are there coming a lot of people?

(Vi) Not so much. When we are going there to visit you are going to see. It is not so busy so that is a problem. Because it's nice but there's a lot of malls outside the city and it doesn't work so much.

(Va) For the moment or?

(Vi) For the moment yes but they opened 4 years ago, 5 years ago. And it is difficult it is not so busy.

(Va) The shops are in trouble?

(Vi) Yes they close very often and also huge shops so, that's not good. You have like Adidas had to shut down because there wasn't enough. So we will see. They are shops and also offices.

(Va) You used an old warehouse I think for that?

(Vi) Yes

(Va) You reused an existing building

(Vi) Yes we don't have so much old buildings so we try to save them. They were built during the 19th century.

(Va) Ok because I have read a lot of literature and they also said with area's like this it is important to keep the unique identity of the area. So that's important to have a lot of heritage and..

(Vi) Yes we saved the warehouse and also the iron, you know like this the rail.

(Va) O yes, they want to do the same thing here.

(Vi) So sometimes we try to keep them and also with the urban public spaces. We try to create the atmosphere like similar as the port. To keep the atmosphere of the place.

(Va) Ok.

(Vi) It looks like people like the building, they don't go but they say it's nice. It's strange but. And also here we try to develop the place for congress.

(Va) It helps of course if there are a lot of people here, it is easy to go there.

(Vi) It's going to be easier and here we just created a bridge and we are going to create another one here.

(Va) Ok, you have the tramway here I guess.

(Vi) Yes just here, so it's not far away

(Va) And the tramway is new for the city?

(Vi) 2002, I mean 2012. So that's just one year ago. And it works good so that's great. It is about 50 thousand people use the tramway per month. So it's a success for the city. Because as it's a rebuild city the streets, maybe you saw it, the streets are very very large. So we have different programs with cars. People are used to drive everywhere in

the city and now they can go to city centre with tram. It is a good thing.

(Va) Yes.

(Vi) But here it was very impressive because there was no traffic problems. People just go with the car, to go to buy bread they use the car.

(Va) You moved to Le Havre?

(Vi) Yes because I couldn't find a job in Naute, so I come here.

(Va) Ok what do you think about the change.

(Vi) It is interesting to see other things and to see what is good and what is not good. To live here in the city is quite nice. We can go to the area now and I will show you everything there.

(Va) Ok great.

(het overige gedeelte van het interview ontbreekt, omdat dit buiten plaatsvond en niet opgenomen kon worden)

Bijlage 11: Transcript interview Hamburg

(T) Hi Valerie I'm Tim Geilenkeuser, nice to meet you.
(V) Hello, nice to meet you too and thank you for making the time for my research.
(T) Sure it sounded very interesting, I am also looking forward to the book. Were always interested in comparisons.
(V) Yes everybody is looking at a different subject, but all mainly for projects with former port areas.
(T) Ok and all also looking at Hamburg or just specifically your task to..
(V) Well I looked at it and some other boy also looked at it, but more with how you deal with water and buildings. Like you don't have floods and stuff like that, looking more at that subject.
(T) Ok I see.
(V) And last week I've been to Le Havre in France also for an interview, so I am looking at more cities.
(T) Ok were else are you going, do you know already or?
(V) I think Tilburg, its al small city in the Netherlands so.
(T) Yes I know it.
(V) O you know it?
(T) My mom is Dutch so I know.
(V) O really ok.
(T) Ok well should we just start?
(V) With the questions, yes sure. Should I show you what I'm working with. I've brought you some stuff. Uhm..
(T) You have it in German.
(V) Yes this is the Stadshavens, this are all former port areas. Here are still some port activities. But here are offices and housing. And I'm focusing on this area. The city wants to transform it. Now there is the fruit-cluster, I don't know if you heard about it. All the fruits from here go there and they want the activities to this place. So here will be space for offices and also housing. Kind of like what they did here so that's why this was an interesting project. Here you see it better.
(T) Do you know, I mean you wrote the size of the entire area is around 1600 hectares. What's the size just of this section?
(V) I have that, I..
(T) I don't need an exact number just..
(V) Uhm I have it somewhere. 200.
(T) 200 ok that's still quite large.
(V) Yes it's quite big.
(T) I see but then at least it's comparable, because I thought I looked at the entire area.
(V) Yes that is a very big area.

(T) Much bigger than Hafencity.
(V) That is why they made this districts, so they all have a different identity and a different way of transforming it.
(T) I don't know if you read it already, it is quite similar. We have the Hafencity area which we can talk about in a minute. Than you have at least located in this sections the southern area, which is also not in heavy port use anymore.
(V) Ok.
(T) We also have the, this is also a food cluster.
(V) O really.
(T) And this is mostly car logistics, used cars get shipped to Africa from here. That is really not a very sufficient way anymore to for the harbor so.
(V) You also want to transform that area.
(T) Everybody who is not working in the harbor, with the harbor, is kind of looking into the next stages and hoping that will be the next development steps. This is Hafencity, in this area. And down here there is another part of the city Lemsburg. And it's basically cute of from.. Most of Hamburg is North of the river Elbe. It's quite cut off because of the harbor uses that you have in between here.
(V) Yes you have to go around.
(T) Yes opening this areas up to civil uses, to housing etc. would improve the connection a lot. There are a lot of good reasons to think about that but then again we have the harbor company and that's quite protective of its areas. So they say we cannot give up this areas. But as you can see most of the harbor activities are taking place in this area, because there is a simply reason for that. There's a tunnel that goes around somewhere around here, the Elbe tunnel. And it has a depth of 30 meters when there is high tide. And the biggest ships they cannot cross that tunnel when there is no high tide. So must of the big ships take a turn in here and also in here just before the tunnel. And..
(V) So the port is growing outside the city
(T) Yes in this direction.
(V) Yes it's the same here.
(T) It's not growing that much anymore it has reached a size that will probably remain this way. There're still modernizing a lot things but area wise it's not growing a lot, it is just getting more sufficient. Probably very similar.
(V) Yes Rotterdam just made the Nieuwe Maasvlakte, I don't know if you heard about that.
(T) No.

(V) *It's a, I have a picture somewhere. Here are the old ports in the city, now its growing outside. This is new area, they made new area.*

(T) It's moving closer to the North sea.

(V) *Yes yes moving outside.*

(T) Should we start with your question, you have a lot question so I think we will also need the time. I can start out with just introducing myself briefly.

(V) *Yes*

(T) I'm an assistant to the executives, I used to be an assistant to the executives until 2 months ago in this company. And my position just changed. I'm project manager now, I am responsible for 2 quarters in Hafencity. One is this area, this entire area..

(V) *Where we are now?*

(T) Yes it's next to here basically, we are sitting here so this area. And the other is this area, which is an old warehouse district. I am responsible for those activities going on there and not an engineer. So I'm not in the constructional side, we have a lot of people working in that field. But I am basically just stewing the developments there we are having there. I have been working here for 2 years now, not that long actually. And before I studied at Hafencity, I worked at the University, first in Bremen and then in Berlin. For I think 3,5 years, I should have done my PHD in that time but I didn't. Basically left university because I just didn't feel like doing it anymore. Similar like you I studied geography, but not the focus on economic geography but on cultural and social geography.

(V) *Ok more human geography.*

(T) Yes more human geography exactly. I had to do some economic geography so I think we basically..

(V) *Yes and my bachelor was human geography so I did it also.*

(T) Basically coming from very similar fields I guess.

(V) *Yes yes. Should I also tell something what I'm doing right now, or you already read it.*

(T) Yes, no just tell me

(V) *I live near Rotterdam and I studied my bachelor human geography 3 years. Now I am doing my master economic geography. So the first half year is mainly at school with teachers and everything. The last half year you can do an internship, so my internship is at the city of Rotterdam. And well they had problems with this area and wanted to know how they could transform it successfully. And I found it a very interesting topic so I decided to do that as a research. So my internship and my research to graduate at the same time.*

(T) Ok so you are working at your masters degree already.

(V) *Yes yes, so I hope to be finished in July with that then go to work.*

(T) Ok do they have a project company set up similar to Hafencity Hamburg GMBH or?

(V) *Yes Stadshavens Rotterdam, it's a cooperation between the city of Rotterdam and the port company. So they work together on the transformations.*

(T) Ok that sounds pretty similar to Hafencity. Ok well should we just go through your questions?

(V) *Yes.*

(T) Let's see why did Hamburg decide to redevelop the port areas and to start the project Hafencity.. Well let's take a brief look at historical factors as well. Hamburg used to be a city in Europe located very close to the border to the GDR uuhm, at that point of time in the 1980's Hamburg didn't have a lot of growth. Because it was not very centrally located and basically the surrounding couldn't expand to the eastern direction. Then you probably know the iron wall fell and Hamburg within Europe became, it got a new location, very centrally located and it had the opportunity especially of opening up the east markets like Poland.

(V) *Yes I have read something about that.*

(T) So that's basically a precondition that changed dramatically in Hamburg in the 90's. With that came also an economic change and also a growth change. Hamburg was not a stagnating city anymore but it started to grow, so basically that was the first point where people realized ok we have to do something about our city. We have to change the way we work here. Most cities especially in Germany and the Netherland, dense countries as they are, you can either grow to the outside or you can grow within. And in Hamburg it was clearly chosen to take the path to grow within the city.

(V) *To expand the inner city.*

(T) Yes to expand the inner city but also to achieve a more intensive use of land that was there before. And especially the harbor areas of Hafencity north of the river Elbe, was not really in a heavy harbor use anymore at that time. So that is basically the second part of your question. As you can see here, this are still old harbor gates that you can see here. Their very small and modern ships don't even fit in there anymore. And modern ships need a lot of space on the deck, when a ships lands here it needs a lot of space. As you can see here there is hardly any space. So the only shipping they did was still used for in the 1980's and also 1970's was packed goods, small goods. But not containers there is no space for containers in this area. So basically we already knew we cannot use it for industrial harbor anymore nowadays and already in the 80's and 90's it was hardly used as an harbor anymore. Most companies that were here, there

was a huge one located here, they were related to harbor activities but they didn't have anything to do with the ships. They received goods like clothing and they packed it in boxes to sell it in the city. So they didn't, there was nothing harbor like anymore. And there were several companies like that that didn't need any port related closeness, that needed the location of this area. And on the other hand you can see that the inner city of Hamburg is basically within this ring and so this is a very prime part of real estate also. So there was pressure on the city that needed to grow. They had this piece of land which is about 40% of the inner city of Hamburg in total. They decided ok build this land and we will make it a urban landscape as well.

(V) Yes.

(T) Until then this is also important to know, I think probably in Rotterdam it is very similar. This area was all cut off, civilians couldn't enter the area. So you have to imagine that in the 1990's people were standing here, they could take a look at the Speicherstadt but they couldn't go there. It was closed off.

(V) Ok.

(T) So basically a city like Hamburg that strongly identifies with maritime feelings and with the river Elbe. So they couldn't access the river in this areas, which is very funny. I didn't live here at that time.

(V) It is strange yes.

(T) So basically there was this historic momentum with the falling of the iron wall and that was what basically moved other, that was the initial push to develop this area.

(V) Yes and also..

(T) Uhh the focus on the new economy.. I mean yes that is an issue also that, and development of jobs, people from the industry moving to white color jobs and so on. So obviously also with a modern harbor, which is highly automated..

(V) Yes less jobs and..

(T) Trade, harbor trade is still very important and it will, economic figures are very similar with Rotterdam. But it is not actually the harbor, the industrial activity, that most people work at. It is the trade in general. Like a lot of companies focusing on international trade are situated in Hafencity or Hamburg. A lot of people work there. But the harbor itself as an employer is not that important anymore. So obviously it has to do with the new economy and shifts in economy as well.

(V) Yes it sounds quite similar to Rotterdam.

(T) Yes there will be a lot of similarities I think.

Should I jump to the next question?

(V) Yes let's move on, sure.

(T) Yes economic fields that Hamburg is strong in. Basically it's still the harbor, the trade but you have to see that in a broader sense. It is not only harbor

activities, trade in general. But also aviation as a very important aspect. We have a big airbus company, that's here. This is all airbus. I think after Toulouse the second biggest airbus construction company.

(V) Cluster?

(T) Yes it's not a cluster, it is one company. And then a lot of, the publican business is very big in Hamburg. Like the two biggest European weekly newspapers are situated in Hamburg. And also a lot of companies surrounding, that is basically a big cluster.

(V) Ok yes.

(T) Those are the three main points, just about Hamburg you also have to know but you probably read that. That Hamburg is one of the fairly wealthy cities in Germany.

(V) Yes I have read that.

(T) It is a very simple structure. The eastern area in Germany has still not performing to good in economic sense. The southern parts are very strong and Hamburg basically in the north is also very strong, economically strong city.

(V) Yes.

(T) Before the transformation I already mentioned a few.

(V) Yes mainly port.

(T) It wasn't an industrial harbor anymore. It was just basically a logistic area but not in a harbor sense anymore.

(V) No.

(T) Uhm to attract new economic sectors..

(V) I've read that you didn't have cluster policy so maybe the question is that there are a lot of sectors here.

(T) It is, I mean you're asking a few question about that. In Hafencity the cluster theory never played a very important role, because it's also the mixed of uses was always aimed for and a mixture of different economic sectors.

(V) Ok.

(T) You can see from whatever way you want but we are arguing that it creates a lot of resilience of the economy in an area. If you chose the cluster strategy you also, you're quite volatile to intrusions like as an example and uhm. In Berlin there is an area where they wanted to build a cluster for solar panels, I don't know if you know it, it is the University Campus it's slightly outside the city. And now they changed some of the laws of the benefits that the solar economy would receive in Germany. And now there're all performing very good and with that came a decline of the entire area, of the geographic area where they were located. So that is basically why especially in a inner city, in a inner city area like Hafencity, we do

not want this focus on one area. With the threat of a danger if this field of economy kind of..

(V) Declines.

(T) Declines, the whole area would be very volatile to deprivation. So that is one of the main points.

Clusters most of the time are formed outside of cities, on the fringes of the city. With inner locations it's a risk that you take.

(V) Well I asked a lot of questions about that because in Rotterdam they want to have 3 clusters in this area. So that's their focus and everything that is out of that cluster they don't want it there. So they have a focus on clean tech, medical and food. And they only want companies in that area. So that's why I asked how do you deal with stuff like that.

(T) Ok I don't know, I mean what I just said I don't want to generalize it for the Netherlands.

(V) No.

(T) But it's basically what I know about German economy, that the cluster thing is something that you can chose in peripheral locations, where also I mean it is also a way to attract companies. To tell them there's a lot of matches to their peers, to the people there working with. Just a thought, maybe it is also that an area like Hafencity with a very central location there's no need to create a cluster. Because companies might come anyway. So you don't have to give the incentive of telling them that we're making a cluster here.

(V) Ok.

(T) All that I would say to that is that in, it's a risk that you take and with big projects like in Rotterdam but also like in Hafencity you always have to look at the risk reduction. That is basically what private investors are looking at mostly.

(V) Ok, were there any specific projects our actions undertaken to attract new companies.

(T) We have in Hamburg the Hamburg Wirtschaftsförderung, it's the economic support of the city of Hamburg. It's mainly to big extent their part to attract bigger new companies. We in Hafencity have a strategy that. Do you know basically what we're doing, do you know that as a Hafencity Hamburg, what our company does?

(V) Well..

(T) Maybe we have to take a step back.

(V) Yes.

(T) As you can see we have all this construction sites. The Hafencity Hamburg GMBH, my company, we own the entire area of the land. We are 100% subsidiary of the city of Hamburg. The city of Hamburg gave us this land. So we're owning everything and what we do, we're selling the construction sites to private companies as a freehold land. Not leasehold it's for freehold. And with the money that we generate we build all the

public infrastructure. We build bridges like, this bridge is just finished. We build streets, parks and so on. We have to finance everything from the land proceeds.

(V) Ok.

(T) What we do as an economic supporter to pull in companies that we really want, we hold back on some construction sites. We say ok this construction site we're not just putting out in the market. Not just selling it but keeping until a big company comes that we really want to have here. And then we offer it. That is basically what happened with Unilever in this area. That was Ferhschatforungweil, if the city comes to us they say, we really want this user, they call it Ferhschatforungweil. It basically gets a more prominent position than on the free market. And we have construction sites that we can only sell to the Ferhschatforungweil. And this for example belongs to it, this one belongs to it. So some of the prime real estates belong to those, that category. And that is basically one of the few instruments that we have of attracting who we really want.

(V) And you also give them advantages maybe, like with tax paying?

(T) Yes it is also a price issue obviously also.

(V) But you didn't have a problem with new companies, there already came a lot new companies?

(T) No I mean basically that's not only our task, we sell the land to developers mostly. Only a few companies, only the big companies nowadays actually own the buildings that there are working in. So Unilever has this position, they own the building. But a lot off other large companies, I have to think of one right now. For example in this location, this is the Kühne company, they just opened a University in this building, private university for logistic. They don't own this building, they rent it. So basically it's only to a certain degree our task to attract new companies. That is something that the developers are doing. And they are doing good, Hafencity is valued as a location for companies, because it creates a lot of density. Because the offices are very modern, standards are high. So basically we have a good reputation, that's what's working for us at the moment.

(V) Yes ok.

(T) But then as an general answer to that the main part of attracting business to Hamburg and also to Hafencity is more a task of the city and less of our company.

(V) Yes, uhm in Rotterdam they're focusing on attracting innovative companies, that's their main focus. Is that also the case here or?

(T) It's a difficult question because what is an innovative company.

(V) Yes

(T) I mean what we do before we sell the land, we make a tender process for the construction site. And in this tender we can define what use we want for the building in the future. We can, we could say we want an innovative electronic company, we could say that. But we hardly do. What we say is we want this and this, we want housing in there, so many offices. We define the floor space and the uses for the floor space in the building. And what we define, and that is the more important part for us, are public uses. We say we want a museum in there or we want a gastronomy in there. That is something that we can define basically. But the office space that's more on the investors side, on the developer side of the table.

(V) *Yes the next question I mean that you have some sectors that fit well with each other so that they can learn from each other and help each other. You can also have sector that don't understand each other. Do you understand what I mean?*

(T) Yes but do you really have within a field like offices uses, do you really have opposing parts? I could give you an example. With the university we had a small university in one building. They had rooms in there and next to it were regular companies, office uses. And they couldn't work together because they realized well there're so many students walking in and out of the building and there's so much movement that disturbs our work floor in this building. Do you mean something like that or..?

(V) *No it's more, do you know Jane Jacobs and her ideas?*

(T) Yes sure.

(V) *Well her idea is that you have a couple of sectors that fit well with each other and they could learn a lot from each other. You can also have some sectors with..*

(T) But are they really opposing each other? I mean..

(V) *Well it's possible I mean you have, it's difficult to find an example. If you have like a book company, makes books or something and..*

(T) I mean there's not a lot of production anymore now in Hafencity. That is something that would be opposing if there were workshops or mechanics working in the bottom of that building if you have a office space. But I mean this is all work in the office field and the tertiary sector of work basically. But you are right on one thing absolutely that you do have companies that kind of benefit from each other, from proximity. And that is something that we do plan. For example if you take a look at the building on the other side. Just been finished as a building and in this middle segment, it's basically

to explain that it's three buildings. But it looks on the outside like one. You have housing in that area, in the middle you have a cluster actually design cluster. And on the right of it you have Greenpeace, Greenpeace Energy. And that is something that we kind of wanted, to have the proximity. Because between the design field and Greenpeace we hope that basically, work together can develop in that field. I mean that's, all the time it's a very ideal thinking.

(V) *You never know if it really happens.*

(T) Yes you cannot really plan it, you can hope for it. If it doesn't work out, if they don't cooperate with each other, it's not the end of the world. They will find others to cooperate with. But still I mean in this instance for example we try to do that.

(V) *Yes that's what I meant. Uh because Rotterdam wants a cluster of clean tech and medical, it's quite similar to this clusters. So I was wondering if this companies are also here in Hafencity.*

(T) No life sciences and renewable energies are mostly in the north I think, city north. I have to take a look, I think it is in this area. Which is basically a office district from the 1960's. Which is, right now it looks quite brutal because you have a lot of concrete buildings. But they're doing a lot of work in that area. Users like life sciences and the medical companies they need other spaces. They need like laboratory and engineering rooms. Hafencity is mostly for office uses at least on the economic side.

(V) Yes.

(T) So we don't have that in Hafencity. Maybe that will come but we will see.

(V) *Yes here they have the Science Tower, that's with laboratory and everything. So they want to expand that with more medical companies. That's why I was wondering if there are any here.*

(T) Not yet we'll see.

(V) *Uhh I have read that a lot of building here are new, not mainly old buildings are used. Is there a reason for that or?*

(T) Yes it's pretty simple. Hamburg, especially the harbor, was heavily bombed in the second world war. And there weren't so many old buildings left. After all especially, there're are very few like on the other side of this street you have one. Speicherstadt that you see today was destroyed as well but they reconstructed it with old brick. So the area really suffered in the second world war. After the second world war, in the 50's and 60's most of the warehouses were constructed very quickly and at a very low level of quality.

(V) *I think that's the same as here, they're ugly and white.*

(T) Yes there white, I mean they used brick mostly. Because they used the brick of the destroyed

buildings to rebuild most of the things. But the quality was really poor. Mostly buildings that only survive for 30 years.

(V) Ok so not worth keeping.

(T) Not really worth keeping from esthetic sense and also technically very hard to keep in a good condition. Because they're quickly constructed and their life cycle was supposed to be very short from the very beginning. What we had of old buildings that have a heritage protection anyway and those we kept. As you can see when you walk around tomorrow it is very few. I think in the area of Hafencity it is maybe not more than 6 or 7 old buildings you will see.

(V) Ok that's not much.

(T) No no what we did as an, because you also mentioned the point of identity and identity creation of the city. We tried to stick to the Hamburg identity with the material, for example the building next door with the red brick. The red brick is not the cheapest way to build nowadays but it's, it contains a lot identity. Also when you take a look at the harbor basins, we do try with the design of the parks and the harbor basins and so on. We try to maintain as many of the former harbor related uses and materials that you can have. The main part of the identity that is been kept is of the harbor basin itself, because we could have just made land of the harbor basins and fill them up. You would have more land that you can sell and you could create more money with it. But the disadvantages on one hand you have lower prices because the waterfront prices are obviously higher and you're losing the identity of the space. In the end you have a flat space and nothing of the harbor left. But there are a lot of new buildings. How is it going to be here in this area, are their like nice from the esthetic point of view are they good buildings that you are going to keep?

(V) Well you could see it a little bit, they're not very pretty buildings but the problem is they don't have a lot of money to destroy everything and just build new buildings. So they're thinking about preserving all the existing buildings at the moment and maybe with such a huge warehouse you can make smaller places for small companies and stuff.

(T) See that is one of the points why for Rotterdam doing something in the medical field and life sciences makes a lot of sense. Because you have this warehouses, they probably have a size of around 8 thousands 10 thousand square meters.

(V) Yes there quite big.

(T) And you cannot make any offices uses in there, because for offices uses you need the building with a dept of at the highest 15 meters. Because you need windows on both sides, every office by law has to have a window and natural lighting etcetera.

So that is something you cannot do in a building like this. And if you have laboratories and you need a development space and you need a construction space to build things, then a building like this makes more sense. So that is probably one of the reasons why in Rotterdam you cannot move the entire area into a housing district and office uses.

(V) No for housing, they probably want to make housing here then you have to destroy this and build new houses but that's more profitable with housing I think when you know that you are going to sell those houses. With office space there's not quite a demand, it's not very high at the moment. So I think that is also playing a part.

(T) Yes that is for Hafencity fairly easy situation, because we're not building the offices ourselves the companies are. And we know as long as private investors come and build offices there's a demand for it.

(V) Yes.

(T) At the moment as Hamburg is still growing with 30 thousand people a year and a lot of new companies coming in, we're still in a positive situation that the demand is there. But also on the downside a lot of companies coming to Hafencity are not new founded, newly founded. They're not moving to Hamburg from outside but moving within Hamburg. Obviously that is difficult because you know every company coming to Hafencity leaves a gap somewhere else.

(V) Yes.

(T) That's basically how the market develops. Who is in ownership of the land does it belong to the city, to the harbor company?

(V) Well there's, I think the most is from the port company

(T) And that is owned by the city?

(V) No well..

(T) It's a private company?

(V) Well no in essence it is from the city but they split. They used to be like one but now they split, so the port company is on its own, but the city still has a huge part of it. But mainly the land is from the port company but because they're working together, the port company is giving land to the city. And they come up with things for that so they work well together so that's not really a big problem. And some areas, some companies they rent area so some still are staying there for ten years. They're not going to buy them out, that's to much money. So it's different like maybe here they have to wait ten years and here maybe more than fifteen years but at least in a couple of years all the area is from then again.

(T) Ok that's a difficult situation but we had it in a way similar. As I said the ownership of the land, at least 99%, is in the cities hand. But we also had

some companies that had long term leases for the building. But we bought, the last one that we bought out was in October. It had a big warehouse over here and as you will see tomorrow they torn down the warehouse. Otherwise if we hadn't bought the company out we would have to wait to begin the construction for the park till 2017. And we didn't want that because we are already developing this buildings and we're starting here by the end of this year basically.

(V) Well there now trying to do some temporary stuff, waiting till those companies have to go. But also the problem is they don't want to go. They like it there so. It is also a struggle with the port company because they're clients from the port company. And the clients want to stay there but the city don't want them to stay there.

(T) Yes we had the very same problems with this section. The port company is very protective of its port users and we had to argue with them quite a lot. We still do, because not the port company there's also the port authority. The port company is responsible for the land areas of the port. And the port authority is responsible for all the water rise.

(V) Ok.

(T) And they're both very protective of the shipping industry. And we want to have some uses for example with gastronomy ships or maybe even houseboats. But we're not really thinking about houseboats because that makes a lot of technical difficulties. But gastronomy ships we want to locate in the harbor basins. We're having trouble with them because they have to give us permission to do that because they are responsible. They're the authority for the water area and they don't want that. Because they're saying that is not a ship anymore and this is a harbor area, you can only put ships here. You cannot put a gastronomy ship here, because it's only a ship when it moves at least once a three months. It has a lot of legal issues to it. But you can just see it's a cultural things basically. When you're talking with them you realize that they don't want the new uses. They're pretty much appose to the new uses because it's out of their field of economy. They're thinking basically in their own mind set.

(V) Yes it's difficult sometimes.

(T) In Rotterdam probably very similar I guess.

(V) Yes. Here they want to make floating constructions. So they want to make houses on the water, they're still working on that.

(T) Ok is this tidal area, do you have high tide and low tide here or is it..?

(V) Well here is a dijk, you know it?

(T) Yes I know it

(V) So this isn't a protected area, so like once a 10 thousands years it could flood.

(T) Ok we're having quite a lot of floating here, because that's why I was saying the thing with the houseboats. Because of the tidal influence it goes up by 3 almost 4 meters twice a day. So this is high tide that you can see now and when there is low tide you can actually see the sand in this harbor basin. With this tidal influence if you put a houseboat there you need a lot of technical construction.

(V) To access the boat.

(T) To access the boat and also to get electricity and water etc on the boat. And that for a single user, single company doesn't make a lot of sense. So we are basically saying a bigger boat makes sense to build a construction like that but otherwise you can't. For example this bridge to be honest we wouldn't have built it because it would have been too expensive just for a single use. But there's a museum in that building, the maritime museum. And they wanted it and they financed a big part of it.

(V) Ok.

(T) With the tidal influence it's in a technical sense difficult for an area like this.

(V) In Rotterdam they just started a project that's coming here, it's called aquadock. And there they're making an on the water kind of dock with office spaces and a hotel. So there're going to do it. They just started the project.

(T) I am very sure I will be coming to Rotterdam sometime soon.

(V) I think the last questions isn't really a answer for, it is difficult to say, so I think we can skip that one.

(T) Yes basically I answered it already.

(V) I have a few factors I found in the literature, we already discussed some of them. The first one is the mixed uses. So that working and living is mixed with each other. I have read that in Hafency that is the case, that you.. Does this approach work well or are there any problems with it?

(T) The one very important point that I mentioned before is the resilience thing. That is one on an economic side one reasons for the mixture, but also if you look at the urban factors that are going on here. Mostly everything is build new and there was no civil use in this area before. So the mixture is one of the most important elements of the urbanity that is being created. Because to achieve a urbanity you have to have a build density basically. The single buildings to far apart and they need a specific heights, you need people in this area. And you cannot only have people working here and at night leaving. Then you have the same problem that you have in Hamburg in the inner

city, where this whole area within this ring only 12 thousand people live there. So when you go there at night you will see that there is nothing.

(V) You don't really feel safe.

(T) I mean you don't feel unsafe but a lot of restaurant in that area they close at night. They're not opened on a Wednesday night because there's no one living there. People go to restaurant in other districts like St. Pauli. So you need a degree, a high degree of housing to achieve this urbanity as well. And then you need public spaces where people meet. So basically the mixture of the uses of working and living is the key element to the urbanity that we want to create in this area. Again that's an ideal plan and you have to give the whole thing a lot of time. You cannot walk around a day and say there're no people using it, because only half of it is finished. But it's very important. But also problems with the mixed use, those are on the legal side. Very particular problems for example this is a retail district, 16 thousand square meters of retail space. This is going to be a very big retail area. We want to have housing there as well on top of the retail.

(V) Ok.

(T) Obvious problem is when you have retail and where people are living, you have noise conflict. This area there's a Christmas market once a year and every time and the people that have the Christmas market like to keep it open until 10 o'clock. But they're not allowed to, they have to close at 8 o'clock. Sometimes they don't and as soon as they don't close at 8 o'clock, some of the people living there they call the police. Complaining about the noise in front of their house. So a mix of uses also obviously generates conflicts between the uses. Most of them will dissolve with time and will dissolve by laws and other ways. But still it is not an easy thing you have to think about it. We are not very happy with the idea that you also have housing in this area, because for us this is supposed to be a 24 hour working district, a lot for public use with a cinema etc. So we don't want housing here they will have problems and you have to think about things like that. But that is basically the only thing I can think of at the moment.

(V) Well it's the same, all city centers have that kind of problems.

(T) Yes the proximity and the density of users does make conflicts obviously.

(V) Yes and I have read that you also have some building like on the ground floor retail and upstairs offices. That's more to keep it busy in the area or?

(T) Yes we have basically as one of our main policies that all ground floors have to be public uses. So that is not just a very soft idea it is basically one of the hardest laws that we have in

Hafencity. You will when you walk around with the guide see one area, that was the first area that was constructed. There we don't have it. And we learned from that, we really see difficulty with that now, when you walk around there you walk along closed walls no uses. Nowadays when we build the ground floors, which is the arcade level that's the ground level. The lower level that's the old harbor level that will be flooded regularly, a couple of times a year it has been flooded. But still on that level we want public uses, there steel doors they can close when there's flooding and so there's no damage to the area. But also on those levels which are basically the nicest pedestrians areas in Hafencity, we want public uses. You always have the difficulty when you want public uses on all ground floors you will, there's a ceiling. I mean retail some elements are for ground floors uses, gastronomy is another one. Then you can have a couple of museums and exhibitions rooms but then at a certain point it is really difficult to fill those spaces. And that is one of our main tasks to find uses for it. And we have for example when new and bigger companies come in that they have something of an exhibition. That can display their own company's food.

(V) It's like Unilever?

(T) Yes you walk in the building and they have their brand stores. Where you can see what shampoo they produce. It's not the nicest use of ground floors but it's public and that is the main point for us. You can go into the building and can go past the building and walk through it. Greenpeace for example they also had to make an exhibition on ground floor, so people can go in there. They have things to exhibit so for them it's not a big deal.

(V) It is an interesting idea to realize.

(T) But we were not the first one, if you go to Scandinavian and look at harbor development then you will see a very similar thing.

(V) Ok.

(T) But that is again that also comes with this field of urbanity. And we want to create uses that are worthwhile that make people come here, the area good for the people living here.

(V) Well we can skip this one. Well the unique identity we already discussed that. Attracting major players like Unilever we already discussed that also. Than I have does the presence of knowledge institutes helps to attract companies? Like the university or..

(T) Yes hopefully. You've heard about the Hafencity University?

(V) Yes

(T) Because they just opened 2 weeks ago. I have to redraw what I said initially that we're not thinking in sectors and clusters. Because obviously

we do have a few things like the design section in this building and also with the knowledge cluster. For us there's different things to it. Yes we do think that a knowledge cluster in Hafencity is good also for the companies here. We have a medical school in this area, we have the logistics school, business school. Those are 3 private universities and we have Hafencity University which is a public university focusing on architecture, city planning but it's all around city development basically. What you can see in all this universities especially, they're all specialized in field that actually do take place in Hafencity and Hamburg. Especially the Kühne logistic university. The Kühne company is right next door. They also founded the university because they need skilled workers for their company. So they thought well we make our own university and basically educate the people that we need for our company. They're very successful, all their students who finished found a job instantly. So it works out. So you can actually see especially in Hafencity where you don't have a full university but the specialized universities. It does make a lot of sense for the companies. I think it's a strategy that works but that is only one of the point to the university. Again we are a public owned company and this urbanity thing that I mentioned a couple of times now, is very important for us. We're developing a public good that has to serve not only the people living here, working here but the entire city of Hamburg. It does get a lot of critic for some things but also it is supposed to become a nice place where people like to..

(V) Like to come..

(T) To spend their time, yes. The universities they also bring in young people. Young people that so far don't live here. Most people living here are either older people or young families. Those are the focus groups. And we want to have more students and more young people living here so we also push student housing. A couple of construction sites now. What I want to say is that the universities bring in young people and also change the look and feel of the entire area. You have more graffiti's here but will also have more life on the streets. And that is something that we support strongly.

(V) Yes I understand. Well I think the last question. The redevelopment it starts in the west and proceeds to the east, like in steps. Why is this approach taken and are there any problems with it or do you think it's a good strategy?

(T) Because it's a extension of the inner city. Here are all small buildings. When we started here in 2002 we needed small projects with the lowest profile, it has to do with the private investors. And a private investor will not start in an area with an

building like this, that costs maybe 40 million euro's. That's a big risk, so we started with small projects, rather cheaper projects to minimize the risk for the investors. Once this area was finished the reputation of Hafencity was already fairly good, they sold the apartments it worked. So after this was finished we could attract bigger investor or the investor were the same but they were willing to invest more money. And that is basically what happened and is happening. As you can see in this area we build larger units. That's one of the points why it develops this way. The other thing moving from west to east and from north to south is that it also has to do with risk and with identity. If you build one building here it's very isolated, I wouldn't want to live there. I mean at that point there wouldn't have been a subway connection, the bridge wouldn't have been there. So we have a structure. Basically when we started out this people, always when they move in a building like this, on the one side they have a construction side but on the other side they already have a working city. And that is very important, you cannot put one in the middle and say the rest will come because it will take years until there's a supermarket and so on.

(V) Yes that's true.

(T) So we had to grow gradually into this direction and also in connection with the city. It is always an expansion of the city that goes in steps. And then there's one last reason for it, that has to do with water and the flood measures that we're taking. Similar to Rotterdam this is the main dijk, we have a dijk as well, but it goes around here. So Hafencity is outside of the main dijk. There's no dijk that we're building around Hafencity. We could have done that but the decision was not to. We're elevating the entire area by 3 meters. If we hadn't done that, let's put it the other way. If we would have built the dijk, we would have to build it around the entire area of Hafencity at huge costs, like several billions. Just for a dijk and with a high risk, we don't know how it develops. With the raft system we can just gradually on each building site, develop the flood protection. So also moving from west to east and from north to south means that every time, just as we approach the new building sites we have to finish the flood protection.

(V) Ok.

(T) In 2000 we didn't have to finish the flood protection for the entire area but that way we can gradually move. When you walk around tomorrow you will see that in this area the streets almost go done by 3 meters, the old harbor level. But the main point again is basically new offices and houses, they don't want to live on a construction site. You have to as good as you can develop the

impression that it's already a working city. Which it is not because there're still a lot of things missing.

(V) Well it looked quite busy when I walked up here.

(T) Busy from construction workers?

(V) No no a lot of people and cars.

(T) Yes I mean we want at least 12 thousand people living here in Hafencity, from a population point of view it is not very dense but there's a certain density in comparison to the inner city. An already today we have around 10 to 15 thousand people working in this area. So that also creates quite a busy street picture.

(V) And also a lot of tourist coming here?

(T) Yes speaking about conflicts with mixed uses. We have complains from the first residents that came to Hafencity. They complain about too many tourists. On Saturday or Sunday with good weather the promenades are basically crowded and they don't like it. Which is something I really don't understand because I mean you're moving into this area you could anticipate that tourists would come.

(V) Yes you must know that this will be a busy area.

(T) Yes that is very interesting from a sociological point of view. The first residents that came to Hafencity were mostly older people moving from the suburbs. Older people that have grown up children, that left the house and sell their big house. And another thing when they came here, a lot of people who came here didn't know what life in the city is, that it's loud sometimes and that you have a lot of people. A lot of people had to learn that urbanity is something that they don't like, it's not the right thing for them. That is an interesting development because the people that first moved here, the first pioneers, most of them left already. We already have the second wave of people living here.

(V) Maybe more younger people

(T) More younger people, more urbanized people in a broader sense.

(V) Ok well I think we went through all my questions

(T) Ok we made it in an hour. I didn't think we would achieve that.

(V) Yes if you find it interesting I will send you some information about Aquadock and floating buildings.

(T) Yes sure, I can keep this?

(V) Yes sure.

(T) Once a year we make a company trip, there're 40 people working here. And every year we're going to some other place in Europe, mostly city development projects. Last year we have been to Malmo.

(V) Which country is that?

(T) Malmo in Sweden they have the western harbor development project. Very interesting, it is mostly focused on housing. Because they have a lot of Danish people moving from Copenhagen because Sweden is much cheaper.

(V) Ok.

(T) But what I wanted to say is that I can imagine that Rotterdam is on our list as well to have a look.

(V) Ok that's nice, I think Rotterdam also went here. The city went here a couple of years ago, also to visit here. Every port cities has similar projects at the moment.

(T) Yes but I also have the impression that the Benelux countries and the Scandinavian countries like these areas, they go in very similar directions with these projects. I don't have the impression that there's a lot of difference. They all have very similar measures and similar theories. Like what I said ground floor uses, public uses and mixed uses.

(V) Also they learned from each other. There they are doing that and it works so lets try that ourselves.

(T) Yes I mean take a look at the homepages of the development companies in Copenhagen and Sweden and also in Amsterdam. You read mostly very similar things. That doesn't have to be bad I mean they all have good answers. What's the time frame for this?

(V) Well from 2025 they want to start with buildings houses and probably till 2040. That's the guess now but there're not quite sure yet. It's in the starting phase at the moment so. Because it is a big area, it's a lot to deal with.

(T) 20 years for this is a tight schedule.

(V) With housing they don't know what the demand will be so they wait till 2025 and then they will see what the demand is. If it's high they build more housing and if it's low less.

(T) You need the right momentum to start a project like that. That is why I said you have to take the historical momentum that was there for Hafencity. That was very important and then again we also do things in this area. Some of the things we do here, we thought of in the 1990's and they might not be the right answers today anymore. As an example when Hafencity was first planned there was no plan to build a subway in the area. We do have the subway connecting now which is tremendously important. You just have the post car decade now, more and more people come to work by public transport or by bike. That is something that wasn't, especially in Hamburg, wasn't the case in the 90's. Hamburg was a car city.

(V) Ok.

(T) It was a wealthy city either, a lot of people owned cars, big cars. And they want to use their cars as well. So that is something that when you

walk around that you can see. Especially the older parts, the western parts. The bike lanes for example are not very sophisticated. There just part of the regular sidewalk and you have a lot of conflicts with that.

(V) Yes I noticed that when I walked up here.

(T) Those were ideas in the 1990's. Now we are building bigger bike lanes so that it can be used in a commuter way. So what you can draw from that is that you always have to learn in a project.

(V) The project never stops.

(T) No basically it doesn't. You always see new point and elements where you have to change. And all the plans that you make for this area now, in 5 years they might not have the right answers anymore. They might changes.

(V) Yes you never know. In Rotterdam also here next to the area is the city of Schiedam. It's a

smaller city. So you also have some kind of conflict with that because there're 2 different cities and that's also a difficulty.

(T) To my shame I only know the train station in Rotterdam.

(V) Ok Schiedam is famous from Jenever, I don't know if you know that, the drink.

(T) Yes.

(V) And the windmills.

(T) Yes yes. My uncle lives somewhere between Amsterdam en Rotterdam.

(V) Ok well I wanted to thank you very much for your time and the information

(T) Your welcome I hope this was helpful. If you have questions just email me.

(V) Yes it was very helpful thank you.

Bijlage 12: Transcript interview Tilburg

(T) Hallo, Thérèse.

(V) *Hallo, Valérie.*

(T) Dus jij studeert bij de gemeente Rotterdam af?

(V) *Ja.*

(T) En in het kader daarvan.. vanuit welke opleiding?

(V) *Economische geografie in Utrecht.*

(T) Ok.

(V) *En daarvoor ben ik aan het onderzoeken hoe het beste de economische transformatie van het gebied kunnen doen. Dus nieuwe bedrijven aantrekken en wat voor bedrijven en..*

(T) Echt op bedrijven gericht?

(V) *Voornamelijk wel ja.*

(T) Hebben wij helemaal niet hier he.

(V) *Ik liep net even langs en ik zag voornamelijk wat kleinere bedrijfjes en winkels.*

(T) Ja hier zijn juist de grote bedrijven vertrokken.

(V) *Ja.*

(T) Dat is wel een verschil met de Rotterdamse havens natuurlijk.

(V) *Ja maar ze zijn wel om zich ook te richten op kleine start-ups en dergelijke dus ze willen niet perse alleen maar grote bedrijven aantrekken.*

(T) Ja.

(V) *Want de grote bedrijven die er nu zitten, die willen ze het liefst weg hebben. Want hier zit zeg maar het fruit cluster dus alle fruit enzo komt hier binnen. Maar ze willen hier ook woningen gaan realiseren in de toekomst en dat gaat niet samen, want qua milieu en geluidtechnisch. Want dit zijn grote koelinstallaties.*

(T) En wie heeft de grond in eigendom?

(V) *Uhm voornamelijk het havenbedrijf en de gemeente Rotterdam zelf, maar sommige kleine kavels zijn nog van bedrijven. Maar dat zijn vooral kleine kavels. Maar de contracten lopen soms ook nog een tijdje door. Volgens mij hier dit loopt nog wel tot 2020 door en ze hebben niet het geld om die nu uit te kopen. Dus daar moeten ze nog wel op wachten.*

(T) Maar je gaat wat faseren. 2020 is heel snel voor gebiedsontwikkeling.

(V) *Ja ja dit gebied is natuurlijk ook groter dus dat is weer lastiger.*

(T) Maar goed vertel wat wil je allemaal weten van mij? Weet je al iets van de Piushaven?

(V) *Ja ik heb al een hoop informatie opgezocht, maar voornamelijk wat was nou echt puur de aanleiding om deze transformatie te beginnen. Dat het gebied zelf fysiek sterk verouderd was of..*

(T) Uh een combinatie eigenlijk, die haven is uit de jaren 30 he. Toen is die gegraven.

(V) *Ja dat heb ik gelezen.*

(T) En toen kwam op een gegeven moment het fenomeen vrachtwagen en de bedrijvigheid was minder of niet meer op een gegeven moment aan water gebonden. En toen ontstond er in de jaren 80, toen is in 1981 de helft van de havenkom gedempt.

(V) *Ja dat heb ik ook gelezen ja.*

(T) Dat is echt niet te geloven he zo kort geleden. Want er was grond nodig voor sociale woningbouw. Dat was toen he dat zijn van die artefacten die heb je gewoon in je gebied. En naar aanleiding daarvan, van die demping, zijn echt bewoners op het water..

(V) *Verengingen.*

(T) Ja die zijn actief geworden. En die hebben gezorgd dat.. het kon toch echt niet waar zijn dat het mooiste plekje van Tilburg gedempt werd. Die hebben het toen met succes op de politieke agenda gekregen. Dat was in, zeg ik het goed, ergens in de jaren 80/90. Toen is er volgens mij in 2001, heeft de gemeente de ontwikkelingsvisie gemaakt. Dus ergens in de jaren 90 kwam er een projectleider werd het een gebied he. Dus het is op de agenda gezet als gevolg van door bewoners. Het is toen, de gemeente heeft gezegd ja inderdaad hier is een verloederd gebied. Want je had hier niks te zoeken, bedrijvigheid was aan het wegtrekken. Dus ontwikkelaars namen positie in de jaren 90 ongeveer zo he.

(V) *Ok.*

(T) Dus toen werd de grond opgekocht. De gemeente had nog 2 posities maar. Waar de gemeentewerf zat en heeft hier.. Hier zat de oude gemeentewerf is nou een woningbouw locatie. En hier zat een metaalbedrijf dat de gemeente opgekocht heeft. In de goeie tijden voor veels te veel geld, zo gaan die dingen. En dus in 2001 ontwikkelingsvisie, toen is de gemeente. Het is nou 14 ik ben vanaf december 2005 projectleider. En voor mij, dan zit ik al 8 jaar en voor mij eentje van 5, eentje 10. Dus echt al heel lang wordt hier gepolderd. Maar het maken van een project en politieke focus dat is echt uit de jaren 90.

(V) *Ja en het heeft ongeveer tot 2020 las ik een doorlooptijd?*

(T) Ja maar we hebben natuurlijk wel veel vertraging he. Want het is natuurlijk overal recessie, maar hier zit wel continuïteit in er wordt wel steeds een nieuw project opgestart. Dus als er in Tilburg ergens verkocht wordt is het gelukkig in de Piushaven, maar we hebben natuurlijk wel

vertraging. Het heeft wel een flinke hik-up gegeven.

(V) Ja het is ook lastig om daar een vaste eindtijd voor te stellen natuurlijk.

(T) Ja.

(V) Zo'n project blijft altijd wel lopen.

(T) Ja maar goed als driekwart klaar is he. Die fasering prent hebben wij, er zijn 9 verschillende ontwikkelende partijen. En 17 locaties ofzo iets. En we hebben wel een duidelijke fasering, we doen niet alles tegelijk. Je zet ook geen 1500 woningen gelijk op de markt he. Dus want nu rood is is klaar of in realisatie.

(V) Ok.

(T) Dus er zijn 1500 woningen en dit is de laatste textiel fabriek van de stad. Gedeelte rijksmonument. Dat zijn 29.000 vierkante meter commercieel en dan zit er her en der nog verspreid 10.000 meter in. Dus dat zijn wel bedrijfjes en gezondheidscentrum en weet ik veel. Maar het is voornamelijk een woningbouwlocatie. Aan weerszijden van het water, wat Tilburg gewoon niet heeft.

(V) Nee.

(T) Dus het is een aantrekkingskracht, het is een heel nieuw woon en leefmilieu. Goed dus dat doen we en sinds, het is nu 14. Dus over 6 jaar zijn we een heel eind met die gele. De gele vlekken zijn nu in verkoop, die zijn gefaseerd. Er was net een vrouw binnen, die beginnen met saneren over 3 weken. Dus dat gaat goed komen, maar dat is langlopend groot project voordat al die blokken gebouwd zijn. Dit gaat ook van start na de zomer. En dan zijn we nu met planvorming bezig bij de cementbouw, dat is deze locatie. Daar zijn we net begonnen, dan gaan wij de procedures doorlopen. Dus dat allemaal nog.. eind 15 huurder eruit dus in 16 beginnen ze.

(V) Ok ja.

(T) En als ze geen enkele woning verkopen beginnen ze later.

(V) Ja.

(T) Zo werkt het ook he. Voorverkoop percentage is natuurlijk bepalend voor het tempo van ontwikkelen. En ik ben dan al bezig met de oranje en blauwe vlekken. Dus zo schuift het steeds op.

(V) Ja en dan voorheen zaten hier vooral ja.. fabrieken?

(T) Ja grote metaalindustrie, ook nog een ander metaal bedrijf. Wasseries van ziekenhuizen, ook gerelateerd aan de wolindustrie van origine dus hier werd wol gekleurd van Aabe. Dus grote bedrijven, ook autoslopers en weet ik veel wat.

(V) Maar jullie proberen dan nu wel die oude gebouwen wel te hergebruiken zeg maar.

(T) Voor zover we oude gebouwen hebben zeker.

(V) Om die identiteit te behouden van vroeger?

(T) Ja dat zie je hier in deze havenkom. Ik weet niet heb je daar gelopen?

(V) Ja.

(T) Waar nou de gevel, de terug liggende gevel, die wordt opgeknapt. Daar zat een hele lelijke voorbouw voor en die hebben wij, dat was erfpacht die liep af. Niet verlengd, het pand verkocht en die eigenaar is nou bezig met die gevel opknappen. Hoe het was in de jaren 30 ofzo.

(V) Ja ja, dat je wel een beetje die bijzondere identiteit behoudt.

(T) Nou ja voor zover we dat hier hebben er is maar er weinig fraais over.

(V) Ok.

(T) Maar goed wel een paar dingen. 2 rijksmonumenten, hier op de hoek dit gele gebouw hiernaast en het Aabe.

(V) Ja.

(T) Die sowieso en we hebben een paar fraaie, hier staat een heel karakteristiek pand een pastorie naast de kerk. Ben je aan de zuidoever geweest al?

(V) Ik ben zeg maar hier overgestoken en toen ben ik zo rondgelopen.

(T) Oja dan heb je hier de villa, villa pastorie gezien. Bed en breakfast.

(V) Ja klopt.

(T) Nou daar zie je, dat was ons projectbureau tot vorig jaar. Die heeft de hele pastorie opgeknapt en een bed en breakfast restaurant van gemaakt. En daarnaast stond een nu lelijk gebouw, maar mooie doorsnede dat is een oude ijzergieterij. En daar komen 20 woningen in. Het zijn geen monumenten maar wij maken het.. we proberen het gebouw te laten zien.

(V) En proberen jullie ook nog wel bedrijven aan te trekken in het gebied?

(T) Nee geen bedrijven. Wel commerciële, we hebben commerciële meters. Horeca komt vanzelf op ons af, we hebben natuurlijk wel het gebied aantrekkelijk gemaakt. Dus er komen hier, die 29.000 meter van het Aabe, die zijn bezig en dat gaat gelukkig steeds een stapje beter om contracten te sluiten met huurders. Dat is een heel groot project duurt 2,5 jaar..

(V) Een groot winkelcentrum wordt het las ik?

(T) Ja gefaseerd he dus dat doen ze niet meteen. Het buurtwinkelcentrum is in november klaar, dan zijn ze met de gevelrenovaties bezig. Als ze daar voldoende huurders hebben maken ze hem af.

(V) Ok.

(T) Dus wij als, wij zoeken geen bedrijven maar we hebben een accountmanager die heel veel contact heeft met nieuwe ondernemingen. En ondernemers die ruimte zoeken in de stad dus die is wel steeds bezig in gesprek met partijen die iets willen.

(V) Hebben die dan ook een voorkeur voor bepaalde soort bedrijvigheid? Of echt bedrijvigheid dat jullie liever niet hier zouden willen zien?

(T) Nou ik wil hier niet de plinten bevolken met lamellen kantoortjes.

(V) Nee nee.

(T) Dus het zou niet de bedoeling zijn dat hier, dat die ontwikkelaars geen leuke invulling vinden. En dat ze het dan maar verhuren aan een accountantskantoortje.

(V) Ja

(T) Dat voorkom ik natuurlijk niet, maar tot nu toe gaat het goed. Want omdat het zo'n levendig gebied is en het staat op de agenda van de stad. Mensen komen hier naartoe vanwege films of dit soort dingen he, festivals en weet ik veel. Veel evenementen dus met een huis aan huis verspreiding van zo'n boekje. Het is een jaarprogramma, het is nou de vierde keer dat we het doen. En dat maakt wel dat een bepaald soort bedrijven hierop af komt.

(V) Dat is wel een deel van jullie strategie? Veel evenementen organiseren, veel mensen hierheen trekken.

(T) Zeker zeker, met de ontwikkelaar samen dus dat is een belangrijk deel van de strategie. Dus we doen collectieve gebiedspromotie. Omdat er zoveel verschillende partijen zijn, heb ik ook vier keer per jaar al die ontwikkelaars bij elkaar. Om kennis te delen en afspraken te maken over programma of fasering. Ze laten samenwerken he en we hebben een collectieve verantwoordelijkheid in het levend podium, daar betalen ze allemaal een apart bedrag voor. En dat is hun belang om het gebied op de kaart te zetten, want dan verkopen ze woningen.

(V) Ja het zijn dus een hoop particulieren die daar in zitten? Die mee ontwikkelen.

(T) Ja ja zijn allemaal, wij als gemeente ontwikkelen niet dat is een groot verschil met Rotterdam. Dus hier zitten landelijke partijen bij, zoals bouwfonds en Rialto. En dan zijn er lokale partijen dit zijn verenigde bouwbedrijven en coöperaties. We hebben hier ontwikkelende bouwers en bouwende ontwikkelaars. Dus het is allemaal door elkaar.

(V) Ok. Wat ik wel opvallend vond, was volgens mij liep ik hier. Daar waren echt heel veel outlets en kringloop..

(T) Ja dat zit hier en dit is nog niet ontwikkeld he.

(V) O dat gaat allemaal nog wel weg.

(T) Ja ja dat is dit deelplan. Kijk wat rood is daar is het klaar. Als je hier op het viaduct naar links had gekeken zag je woongebied he.

(V) Ja ja.

(T) Dat is ringbaan oost, grote weg.

(V) Ja daar liep ik overheen.

(T) Hier zie je nog een school staan nu en een kerktoeren, verder is het braak. Dus daar komt een ontwikkeling. De school wijkt, dat is ook bijna allemaal woningbouw. Dan krijg je hier gezondheidscentrum, doelgroep wonen, hier zijn ze aan het saneren. Heb je grote bergen zien liggen he.

(V) Ja ja.

(T) Dus hier moeten wij nog beginnen met de planontwikkeling. We hebben nog geen contract partner. Maar dit is dus, dit is ons laatst deelplan op deze flat na.

(V) Ok ja dat vond ik wel opvallend, want in Rotterdam is dat nu ook. Daar heb je ook allemaal dat soort winkeltjes zitten en dat wil de gemeente ook allemaal zo graag weg hebben. Maar dat gaat dan nog..

(T) Dat gaat vanzelf weg, weet je ik heb er geen problemen mee als dat er tijdelijk zit.

(V) Nee nee, tijdelijke functies vooral.

(T) Ja. Hierachter misschien is dat wel leuk om straks even hier door de havenmeester heen te lopen. Want dan heb je zuidkant gezien, dan zie je hier die grote Aabe. Ik weet niet of je daar doorheen hebt kunnen kijken of je dat zag van die renovatie. Dat is echt een enorm monumentaal pand. Hier zit nog zo'n pandje dat ziet er nu niet uit, maar daar komt ook tijdelijke invulling vooruitlopend op planontwikkeling. Dit is helemaal klaar zijn 230 woningen, dan kijk je net op die toren. En naar achter daar staan ook een paar panden en een van die panden daar zat een metaalbedrijf, die hebben wij uitgekocht vanwege de hindercirkel om dit te kunnen realiseren. En dat metaalbedrijf moest vertrekken voor het einde van het jaar en daar zijn we nu, omdat we pas met de planontwikkeling gaan beginnen. Hebben we een paar meiden uit Rotterdam trouwens de opdracht gegeven voor place making. Dus die hebben de loodsen van dat metaal bedrijf en een tuin die verstopt ligt erachter. Die zijn daar gewoon bezig met activiteiten met de buurt samen. Creatieve ondernemingen, mensen die tijdelijk daar het gebouw gaan bevolken.

(V) Ja dat las ik ook volgens mij van Falcon dat daar ook kleine bedrijfjes in gevestigd..

(T) Dat is Falcon, dat is hier. Dat is dat gele blok hier. Dat is inderdaad, daar zit nu. We hebben dat pand net verkocht aan een van de huurders. We gaan daarachter een parkeerterrein aanleggen. In dat pand van Falcon zit een binnenstraat, die wordt de ontsluiting naar het parkeerterrein. En aan weerszijden van die binnenstraat kleinere bedrijvigheid.

(V) Kleine start-ups of iets?

(T) Ja. Hij zit daar, interieurzaken en verse bloemen, ook horeca. Zijn bezig met een bakker,

waar je ook gewoon, die ambachtelijk brood bakt waar je ook even kan zitten.

(V) Ja dus gewoon vooral detailhandel in het gebied.

(T) Ja vooral detailhandel dus geen grote bedrijven, die zijn net bijna weg.

(V) Alleen de Sligro dan nog.

(T) Ja die zit gewoon, soms moet je gewoon accepteren dat iets blijft zitten. En ooit een van mijn voorgangers had gedacht dat heel deze strook, dit ziet er gewoon echt niet uit. Dat heel die strook vervangen zou worden voor 500 woningen. Dat was in de tijd dat men nog dacht in honderden appartementen, die tijd is allang voorbij. Dus toen ik eind 5, was dit al geen te ontwikkelen locatie meer. Toen werd er gezegd nou Sligro breidt uit he, maar maak er dan fatsoenlijke bouw. Nou dat hebben ze gedaan.

(V) Ok.

(T) Dat is wel verantwoord uitgebreid zeg maar.

(V) En..

(T) Want wij hebben die weg natuurlijk nieuw aangelegd, die lag er niet.

(V) Oja, ja dat wilde ik ook gaan vragen. Hoe gaat het met bereikbaarheid, want je trekt natuurlijk meer mensen naar het gebied. Krijg je dan geen problemen met dat de wegen te vol worden.

(T) Ja daar moesten wij al voor het eerste deelplan, moesten wij een gebiedsontsluitingsweg maken. Dus je kwam, hier was geen verbinding tussen de noord en zuid oever. Alleen maar deze, dit is een draaibrug een oude antieke draaibrug. En heel smal dit is echt een heel smal weggetje, de oude historische verbinding van stad en buitengebied. En de mensen die aan de noord oever woonden, die kwamen dan zo het gebied in weet je wel zo omrijden. Nou dit eerste plan zijn 235 woningen alleen al daarvoor nam het aantal verkeersbewegingen zodanig toe dat we die weg moesten aanleggen.

(V) Ok.

(T) Die gebiedsontsluitingsweg met brug, die brug heeft heel veel verzet opgeleverd.

(V) Die heb ik wel gezien volgens mij, dat is met dat opvallende..

(T) Exact. Van zo'n ballasthuis, dus die plank gaat hoog en dan gaat de ballasthuis contra gewicht. Toevallig als je er bent en hij gaat open dat is echt hartstikke leuk. Dus nu is iedereen blij weet je wel, er wordt helemaal geen scheepvaart gestremd echt onzin natuurlijk. Maar ok allemaal emoties en sentiment.

(V) Ja.

(T) Dus die weg hadden we gewoon nodig en nu zie je dat het gewoon drukker is. En we hebben hier eenrichting van gemaakt. Dus dit was tweerichting.

Hier wilden wij allemaal activiteiten terrassen enzo

(V) Ja meer mensen op straat.

(T) Ja was veel te druk. Dus we hebben de 7 meter strook aan het water waar terrassen allemaal staan en de weg versmald.

(V) En het ov is daar nog naar gekeken?

(T) De buslijn die blijft gewoon, die loopt hier niet trouwens. Die was hier al niet dus hier is verder. Hier is het openbaar vervoer en hier. Dus aan de ringbaan en hier rijden bussen.

(V) Ok ja.

(T) En misschien hier ook maar dan gaat die zo naar de ringbaan. Maar niet langs de haven.

(V) Dat is wel iets waar ze hier ook over nadenken van moeten we de tramlijn gaan doortrekken om meer mensen naar het gebied te trekken of.. Want ik ben zelf ook in Hamburg geweest en Le Havre. En in Hamburg hebben ze wel de metrolijn doorgetrokken, daar waren ze wel heel blij mee zei die.

(T) Ja Hafencity, maar weet je dat is wel echt een andere schaal he.

(V) Ja.

(T) Als ik zie wat wij hier doen, dit is 40 duizend commercieel en 1500 woningen he. Maar dat is natuurlijk niks vergeleken bij Hafencity.

(V) Dit gebied is ook..

(T) Wat is hier de oppervlakte van?

(V) Het is 180 hectare dus dat is ook wel een stuk groter.

(T) Ja dit is 75 dus dat scheelt toch. En wat is hier het programma, beoogde programma?

(V) Uh nou ze willen sowieso woningen ook gaan realiseren, maar ze zijn nog niet helemaal uit over het aantal. Omdat ze nog niet weten wat de vraag zal zijn. Dus waarschijnlijk willen ze ook pas beginnen over 10 jaar met echt woningen gaan bouwen. Dan kijken wat op dat moment de vraag is. En nu zijn ze vooral bezig met tijdelijke dingen ook. Het is wachten op sommige bedrijven wanneer die wegtrekken en hier zit de gemeente nu nog zelf. Maar die gaan natuurlijk allemaal verhuizen naar de Rotterdam.

(T) O dat is marconi.

(V) Ja dat is marconiplein.

(T) Ah ok.

(V) Dus dan komen deze gebouwen leeg te staan en hier zit natuurlijk al de science tower, als u dat kent. Dus dat willen ze hopelijk uitbreiden naar die torens. Dat daar ook medische start ups kunnen komen.

(T) Ja precies

(V) Dus daar zijn ze vooral mee bezig. Verder ja hier zit ook Ferro dat is een groot rond pakhuis ook en daar willen ze hopelijk evenementen in gaan

organiseren en dit is ook een strook met allemaal tijdelijke functies.

(T) Die staan er al? Die zijn er al die tijdelijke functies?

(V) Nou daar is nu net een plan voor getekend.

(T) Soort pop-up stors, met tijdelijke gebouwen?

(V) Ja er zit al een soort van restaurant iets en die mensen hadden het idee om daar inderdaad tijdelijke soort van gebouwtjes neer te zetten waar dan kunstenaars in kunnen zitten en markten te organiseren. Zulk soort kleine evenementen en dingen om zo hopelijk ook meer mensen daarheen te trekken naar het gebied. Want nu is het gebied vooral vrachtwagens en er komt niemand eigenlijk. Het staat ook niet zo heel goed bekend.

(T) Ja maar zo zie je het natuurlijk overal gaan he. Zo gaat het in Amsterdam, Rotterdam. Ik denk dat Rotterdam ook zelf veel voorbeelden heeft. Kop van Zuid is natuurlijk het voorbeeld.

(V) Ja toen hadden ze wel een hoop meer geld dus..

(T) Het denken van hoe zet je een gebied op de kaart. Dat is wat wij hier 4 jaar geleden met die ontwikkelaars hebben gedaan en besluit genomen om collectief dit te gaan doen. Afgelopen zondag was hier een bezoekmarkt he. Nou het regende pijpenstelen maar toch zijn er echt heel veel mensen op afgekomen dus dat is wel leuk.

(V) Dat is wel heel leuk ja, door evenementen echt mensen bekend te maken met het gebied.

(T) Ja ja. En dat is in principe tijdelijk geweest, het was een besluit voor 5 jaar. Maar we hebben ook besloten om na 2014 nog voor 3 jaar te verlengen.

(V) Ok ja ik hoorde net ook over strand hier. Dat vond ik ook wel heel leuk klinken.

(T) Ja dat zie je, dat is helemaal hier. Was vorig jaar trouwens hier en nu komt het hier. Want hier staat een loods en achter die loods komt het. Hier heeft het tot veel overlast geleid bij deze mensen. Die wonen net in een nieuwe glimmende toren weet je wel en dan een strand. Maar nu zijn er hele strakke afspraken gemaakt. En dat is voor maximaal 2 jaar daar.

(V) Ja.

(T) Want woningbouw rukt op he.

(V) Ok daarna is gewoon geen plek meer?

(T) Ja of nou ja misschien nog 1 jaartje als we, voor ons kan het qua vergunningen maximaal 5. Kijk en als die woningbouw als het verder vertraagd. Zeg nooit nooit maar in principe voor 2 seizoenen.

(V) Ja.

(T) En diezelfde gasten laten dan die strandtent staan en die. In de herfstvakantie hebben ze kinderbuwspelplaats dus dan op het strand mogen die kinderen allemaal hutten bouwen enzo.

(V) Ok leuk.

(T) En in de kerstvakantie gaan ze 2 weken van zo'n roetsj ijsbaan af.

(V) Ok leuke ideeën. Hier willen ze ook nog op het water in de toekomst woningen gaan maken.

(T) Ja op het water.

(V) Ja dus daar zijn ze heel erg mee bezig hoe ze dat goed kunnen gaan aanpakken.

(T) Maar doet de gemeente dat dan of wie doet dat dan?

(V) Ja de gemeente het ingenieursbureau ontwikkelt die plannen.

(T) Omdat ze al zoveel water hebben kunnen ze water gaan gebruiken voor woningbouw. Wij zijn juist zorgvuldig.

(V) Ja het is natuurlijk niet alleen dit, maar dit hele gebied nog dus. En ze zijn ook bezig met, ze hebben een soort park op het water.

(T) Hier dit is een kapperszaak geweest he op het water.

(V) Ja dat hoorde ik net, ik vind het een leuk pand.

(T) De kapper is vertrokken, maar dat soort dingen dat leidt tot zoveel verzet hier. Want ons dure water weet je wel.

(V) Het ziet er hartstikke mooi uit

(T) Nu komt er een restaurant in.

(V) Ja mooie locatie voor een restaurant.

(T) Ja.

(V) Even kijken of ik nog iets had. Ja meer, jullie hebben hier natuurlijk ook een beetje bedrijvigheid en wonen door elkaar zitten. Is dat ook om meer voor die levendigheid en levert dat ook veel verzet op? Het is natuurlijk hier ook in combinatie met elkaar met voorzieningen en horeca.

(T) Ja we hebben, er zit een grens aan horeca he. Het is zelfs zo dat wij nu een van die panden, dat pand Falcon wat jij gezien had. Daar zijn we het bestemmingsplan aan het wijzigen, zodat er 500 meter horeca maximaal in kan. Dus dat is gewoon een keurig bestemmingsplan procedure. Dan krijg je enorm veel verzet want dat leidt tot parkeren en wij leggen daar een parkeerterrein aan. Dus wij kiezen ervoor, maar dat parkeerterrein mogelijk maken hebben we al in 2009 gedaan in het kader van het bestemmingsplan. Maar mensen hebben toen, dat hebben we niet eens heel sneaky gedaan, want er staan garageboxen dus we hoefden niet eens iets neer te knallen. Maar mensen realiseren zich nu pas, die gaan vol in het verzet. Horeca want hier zit allemaal woongebied achter, en hier ook zit een sushi tent. Die heeft echt tot veel overlast geleid omdat de eigenaar gewoon onvoldoende voorzieningen had getroffen. Dus dat soort dingen worden dan heel belangrijk.

(V) Ja.

(T) Dus wij kiezen voor een gemengd gebied we hebben dat ook gecommuniceerd dat zie je ook gebeuren. Daar komen ondernemers op af. Dus

daar hoeven wij niet eens zoveel voor te doen behalve flink rond te toeteren en dit te doen he.

(V) Ja.

(T) We gaan geen ondernemers zoeken. En dat kan, dat kun je je permitteren omdat we dit gedaan hebben.

(V) Ja zelf het gebied goed op de kaart gezet.

(T) Ja en wij hebben hier bijvoorbeeld die oude school. Naast het oude projectbureau die oude ijzergieterij werd daarna dan weer een kerk daarna een jumbo. Hebben we geprobeerd om daar leuke tijdelijke voorzieningen te doen, maar dat is gewoon niet gelukt. Dan denk je nou ok laat maar he, want het gebeurd hier ook goed. En wat we hier aan het doen zijn met place making is niet bedoelt om het gebouw te houden, dat doen we wel in de spoorzone bijvoorbeeld. Maar dit is gewoon bedoelt om het gebied, gebiedje hier op de kaart te zetten. Het is toch in de 2^e rang niet aan het water.

(V) Nee.

(T) Dus dat zie je hier natuurlijk ook he. Je krijgt natuurlijk altijd gebieden die meer of minder interessant zijn. En het minst interessante gebiedje hebben we nou die place making.

(V) Ja, wat ik zelf ook wel opvallend vond toen ik hier rondliep, dit vond ik wel echt een mooi gebied. Maar hier zelf stonden ook allemaal lage bomen voor het water en je zag het water zelf niet eens zozeer.

(T) Nee nou dat is een hele goede opmerking. Dat zie je, eigenlijk moet je nog even doorlopen hiernaartoe. Want hier zie je al, hier is de oever al aangelegd.

(V) Ok en daar..

(T) Die havenkom is aangelegd en die blijft zo he. Dat is echt de harde kant daar liggen in de zomer allemaal passanten enzovoort. En dan hebben wij, hier is het heel hard en hier is het heel zacht. Dus hier zie je..

(V) Een soort van park.

(T) Hier zie je de auto is te gast, er gaat een steiger die slingert door het riet heen.

(V) Ok.

(T) Maar dat is net aangelegd vorig jaar dus dit jaar zie je het riet omhoog komen. En zo zijn we hier bij deze bed and breakfast, die man heeft een tijdelijk terras aangelegd. En we zijn bezig met ecologisch beheer. Want jou opmerking is toevallig heel actueel. Want aan de ene kant wil je zien. Dan heb je zeg maar de mensen die op het water wonen die willen elk nest en weet ik veel wat moet beschermd worden he. Terwijl wij zeggen ja hallo we hebben. Je hebt al zwarte wanden van die grote schepen he, die belemmeren je zicht. En dan dat oprukkend groen he dus we maken een ecologisch beheer plan in overleg met het

gemeentelijke en bewoners. Wij overleggen hier heel wat af.

(V) Ja.

(T) Maar om dat evenwicht. Wat zie je dus dan zie je dat die bewoners op het water, het was hun voor- en achtertuin en wij maken daar gebied voor de stad van. Dat betekend dat het drukker is en dat hun rust wel eens verstoort wordt. En dan leggen we op verzoek, want dit is ook klaar. Leggen we hier een kunst voetbalveldje neer. Nou dan hebben die schepen overlast van jongeren die daar gaan hangen. Nou dat soort dingen. Je doet het nooit goed voor iedereen.

(V) Nee dat is lastig.

(T) En op een gegeven moment is het in de ontwikkeling klaar he dus voor mij is het dan klaar dit project ligt er. En dan gaat het over naar team veiligheid en wijk en die mogen dan het gezeur van bewoners opvangen. Over hondenpoep en ballen in mijn tuin.

(V) Ik kan me wel voorstellen dat hier als de terrasjes er allemaal liggen dat het dan echt heel gezellig deel is.

(T) Ja nu regent het natuurlijk pijpenstelen maar als het hier..

(V) In de zomer ja.

(T) Nou we hebben echt prachtige weken gehad.

(V) Ja hiervoor was het heel mooi weer.

(T) Laatste weken van april is pas het vaar seizoen.

(V) Ook druk met allemaal bootjes die hier dan komen.

(T) Ja zomers. Het is natuurlijk hier het is beperkt water. Dus de mensen die hier komen die zijn op weg naar Limburg bijvoorbeeld he. Je kunt hier niet zeilen het zijn allemaal motor boten. Maar goed toch iets van duizend overnachtingen per jaar ofzo.

(V) En die grote boten dat zijn dus echt woonboten

.
(T) Ja wat hier ligt dat zijn woonboten. Hier en verderop liggen woonschepen.

(V) Ja ik heb flink wat schepen zien liggen

(T) Precies dat zijn woonschepen of soms bedrijfschepen trouwens.

(V) Ok leuk. Ik denk dat ik wel mijn informatie heb.

(T) Ben je met de fiets of te voet?

(V) Te voet

(T) O je mag even, ik heb een fiets hier recht voor de deur staan. Kun je gewoon even heen en weer fietsen kost je maar 5 minuten.

(V) Naar dit gebied?

(T) Ja als je even langs het water fietst en even een loopje maken hierdoor heen. Hier zie je de place making in de oude loods. Wij leggen allerlei kleine pleintjes aan, hier bij de werf zie je van die kinderkoppen liggen, dat is het pleintje van de werf. Hier zijn ze hem nieuw aan het aanleggen dat is nog niet klaar. Dat noemen wij pocket parks. Hier

komt er een. Dus de koppeling tussen het water en de buurt erachter. Dus een ruimte waar collectief gebruik van gemaakt kan worden, waar je dingen kan doen.

(V) Ok verbinden met elkaar?

(T) Ja letterlijk verbinden. Dus dan kun je er een paar van zien.

(V) Ok leuk ik ben nu natuurlijk nog bezig maar als ik mijn onderzoek af heb, zal ik dat naar u toesturen.

(T) Ja leuk. Hier komt trouwens het stadsstrand. En dan kun je zo terugfietsen.

(V) Ja ik vind het wel leuk om alles nog even te zien.

(T) Ik heb hier nog een boek voor je over waterfront ontwikkeling van het ROI.

(V) Ja die heb ik online gezien, daarin kwam ik ook Tilburg tegen.

(T) Oja daar heb je Tilburg gevonden. Nou we hebben dus hele dure kinderkoppen he, die hebben we met Europese subsidie gehad met ROI. Dus dat was harstikke leuk. Dat was niet alleen dat je geld kreeg om die stoep in te richten, maar ook dat je moest samenwerken.

(V) Met andere steden?

(T) Kennisuitwisseling. Dat heeft wel 3 jaar geduurd ofzo, maar dat was echt heel erg leuk. Dit soort dingen doen ze in Gent nu ook.

(V) Omdat ze dat van hier zagen dat het goed werkt.

(T) Ja en wij konden dan weer Antwerpen bijvoorbeeld. Dat is een hele andere schaal, maar het eilandje had de mazzel dat daar een museum komt. Prachtig museum trekt heel erg aan. Maar hoe je omgaat met schepen die je weg wilt hebben en illegale liggers. Inrichten, economische activiteiten enzo. Dus neem dit boek maar mee.

(V) Ok leuk dank je wel. Hier heb ik ook nog folders van de gemeente Rotterdam.

(T) En je bent ook echt in Hamburg geweest?

(V) Ja

(T) Ik ben er ook geweest met alle ontwikkelaars. 3 jaar geleden een excursie gehad in het kader van inspireren en samenwerken. Was heel leuk.

(V) Ja wat ik daar ook wel leuk vond is dat ze op de begane grond alles openbaar moet zijn. Dus ook bij bedrijven en kantoren moet de begane grond voor publiek open zijn. Dus Unilever had op de begane grond ook een expositie van al hun producten. Dat je overal naar binnen kan trekt ook weer mensen aan, genoeg te doen in het gebied.

(T) Dat is inderdaad waar. Je ziet nu als je hier naartoe fietst hebben we die toren van de werf. Daar hebben ze de ontwerpstudio voor deze woningen. Maar dan zie je wel het feit dat daar iets openbaars zit.

(V) Ja dat mensen ergens naartoe kunnen.

(T) Ja je wil inderdaad dat soort dingen.

De rol van locatiefactoren voor bedrijven

Beste meneer, mevrouw,

In het kader van mijn afstudeeronderzoek voor de master Economische Geografie aan de Universiteit Utrecht wordt onderzoek gedaan naar het locatiegedrag van bedrijven. Ik schrijf uw bedrijf aan, omdat u tot de groep bedrijven behoort die het meest van belang is voor mijn onderzoek.

De enquête bestaat uit 3 onderdelen en zal niet langer duren dan 5 minuten. Met het invullen van de enquête levert u een belangrijke bijdrage aan dit onderzoek. Er wordt zorgvuldig met uw gegevens omgegaan, bovendien worden uw gegevens anoniem behandeld. Veel succes en alvast bedankt voor uw medewerking!

Voor vragen of opmerkingen over het onderzoek kunt u contact opnemen via het onderstaande emailadres.

Met vriendelijke groet,

Valérie Noordink

v.noordink@students.uu.nl

Departement Economische Geografie

Faculteit Geowetenschappen

Universiteit Utrecht

*Vereist

Algemene gegevens

In welke stad is uw bedrijf gevestigd? *

Hoelang bestaat uw bedrijf al? *

- minder dan 5 jaar
- 5 tot 25 jaar
- 25 tot 50 jaar
- langer dan 50 jaar

Hoeveel werknemers heeft uw bedrijf? *

- 1 werknemer
- 2 tot 10 werknemers
- 10 tot 100 werknemers
- meer dan 100 werknemers

Doorgaan »

Het belang van locatiefactoren (1/2)

Hoe belangrijk zijn de volgende kenmerken van de plek en omgeving van uw bedrijf op dit moment? *

Het gaat hier om de directe omgeving van een locatie

	Ze er onbelan gr ijk	Onbelan gr ijk	Neutra al	Belangri jk	Ze er Belangri jk	Niet van toepassi ng
Bereikbaarheid via de weg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bereikbaarheid via het openbaar vervoer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bereikbaarheid via de lucht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Huur- of grondprijs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uitbreidingsmogelijkheden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aanwezigheid potentiële werknemers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aanwezigheid opgeleid personeel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aanwezigheid onderzoeksfaciliteiten (zoals een lab)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aanwezigheid bedrijven in dezelfde of gerelateerde sector	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aanwezigheid kennisinstellingen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nabijheid van klanten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nabijheid van toeleveranciers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

« Vorige Doorgaan »

Het belang van locatiefactoren (2/2)

Hoe belangrijk zijn de volgende kenmerken van de plek en omgeving van uw bedrijf op dit moment? *

Het gaat hier om de directe omgeving van een locatie

	Ze er onbelan gr ijk	Onbelan gr ijk	Neutraal	Belangri jk	Ze er belan gr ijk
Kwaliteit en uitstraling van het pand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Zeer onbelangrijk	Onbelangrijk	Neutraal	Belangrijk	Zeer belangrijk
Kwaliteit openbare ruimte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aanwezigheid groenvoorzieningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het imago van een gebied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aanwezigheid erfgoed	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ligging aan het water	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mix van functies (wonen, werken)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aanwezigheid sociale en culturele voorzieningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Binding met de regio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

« Vorige Doorgaan »

Einde van de enquête!

Merwe-Vierhavengebied

Dit onderzoek vindt mede plaats met het oog op de ontwikkeling van het Merwe-Vierhavengebied (M4H) in Rotterdam. In dit voormalige havengebied nabij de binnenstad en gelegen aan het water komt in de toekomst veel ruimte vrij voor nieuwe bedrijvigheid: Merwe-Vierhavens ondergaat een belangrijke metamorfose. Ooit was het één van de grootste fruithavens ter wereld. Nu groeit de haven uit tot een vernieuwend woon-werkgebied voor pioniers. Clean tech, medische technologie en voeding zijn economische clusters waarin Rotterdam internationaal koploper is. M4H is de proeftuin waar slimme producten worden bedacht én gemaakt. Ontdek M4H op www.stadshavensrotterdam.nl

Mocht u geïnteresseerd zijn in de resultaten van dit onderzoek en het eindresultaat willen ontvangen, kunt u hieronder uw emailadres noteren

« Vorige

Verzenden

Verzend nooit wachtwoorden via Google Formulieren.