



TOEGANG TOT M4H

Naar een Sociaal Raamwerk voor
een nieuwe stadswijk

David ter Avest

praktijkgericht **onderzoek**



INHOUD

VOORWOORD	5
0 INLEIDING	7
1 DE STAD EN DE HAVEN	8
1.1 Bouwen voor de haven	
1.2 Waar stad en haven elkaar ontmoeten	
2 DE UITVINDING VAN M4H	10
2.1 Grote dromen aan de Maas	
2.2 Innovatie als constante	
2.3 M4H als merk	
2.4 Framing, nieuwe namen en afkortingen	
3 TOEGANG TOT M4H	15
3.1 Een coöperatieve gebiedsontwikkeling	
3.2 Sterke gemeenschappen en vitale netwerken	
3.3 Maatschappelijk vastgoed in het nauw	
4 WONEN IN M4H	20
4.1 Woonwijk in de maak	
4.2 Enclavevorming voor 'balans in de stad'	
4.3 Mathenesse aan de Maas	
5 WERKEN IN M4H	23
5.1 Mismatch of kansrijk	
5.2 Beloftevolle initiatieven voor kwetsbare verbindingen	
5.3 De toekomstwaarde van onderwijs	
6 RECREËREN IN M4H	27
6.1 Publieke voorzieningen gezocht	
6.2 Recreatief water	
6.3 Toegang gratis	
7 NIEUWE WAARDEN VOOR EEN NIEUWE STADSWIJK	30
7.1 Waardengedreven stedelijke ontwikkeling	
7.2 De <i>capability approach</i>	
8 ACHT PRINCIPES VOOR EEN SOCIAAL RAAMWERK	32
EINDNOTEN	34
BRONNENLIJST	35
ILLUSTRATIES	41
VERANTWOORDING	42
OVER DE AUTEUR	42

VOORWOORD

In dit onderzoekssessay onderbouwt docentonderzoeker David ter Avest de noodzaak van een Sociaal Raamwerk in aanvulling op het Ruimtelijk Raamwerk voor de gebiedsontwikkeling van Merwe-Vierhavens, kortweg M4H. Hij draait het uitnodigende ‘Welkom’, dat het leidmotief van het ontwikkelproces vanaf de strategie ‘Ontwikkel mee in M4H’ uit 2014 is, om en vraagt zich af wie er toegang heeft gebied en haar toekomst. Om dit te onderzoeken maakt hij gebruik van een essentiële vaardigheid van de gebiedsontwikkelaar; het over grenzen heen kunnen kijken.

David neemt ons mee over de grenzen van tijd en ruimte. Door de nog jonge, maar niet minder bewogen, historie van het havengebied als plek van innovatie te duiden, substantieert hij de huidige transformatie van het gebied naar het Rotterdam Makers District. Het gebied moet, samen met RDM Campus aan de overzijde van de Maas, dé plek in de regio voor de innovatieve maakindustrie worden.

In de historische beschrijving wordt ook de nauwe relatie met de omliggende wijken duidelijk. Veel bewoners werkten in het aanpalend havengebied. Deze relatie is verloren gegaan en met de komst van het Dakpark is er ook een ruimtelijke barrière ontstaan. Hebben inwoners van de omliggende wijken nog wel toegang tot de werkgelegenheid van innovatieve maakindustrie en tot de woningen die er ook in M4H zullen worden gebouwd? Door deze sociaal-maatschappelijk kritische vraag te stellen, plaatst David het ‘Welkom’ van M4H in het daglicht van actuele discussies over tweedeling en inclusiviteit als onderdeel van stedelijke veerkracht of *resilience*.

Het onderzoekssessay laat zien dat, wil een gebied in ontwikkeling betekenisvolle relaties met de omgeving aangaan en daarmee ook verdergaand bijdragen aan de veerkracht van de stad, een sociaal-maatschappelijke strategie als onderdeel van gebiedsontwikkeling nodig is. Met dit praktijkgerichte onderzoek vult het lectoraat Gebiedsontwikkeling en Transitie management, dat reeds jarenlang bij de ontwikkeling van M4H betrokken is, de inzet van gemeente en Havenbedrijf aan. En we dragen bij aan de verbreding van de oriëntatie van het onderwijs aan het Instituut voor de Gebouwde Omgeving. We helpen zo om praktische invulling te geven aan het thema *Resilient City* als voertuig voor transdisciplinair onderwijs en onderzoek in dit deel van het Techniek-domein van de Hogeschool Rotterdam.

Dr. ir. Gert-Joost Peek MRICS

Lector Gebiedsontwikkeling en Transitie management
Kenniscentrum Duurzame HavenStad
Hogeschool Rotterdam



1. Op de voorgrond scheepsbouwwerf RDM op Heijplaat op de achtergrond het Marconiplein met daarvoor van rechts naar links de IJsselhaven, Lekhaven en Keilehaven en geheel links de ingang van de Merwehaven, in 1957.



0 INLEIDING

Het Rotterdamse voormalig havengebied Merwe-Vierhavens (M4H) spreekt tot de verbeelding. Het gebied ademt ruimte en mogelijkheden. Een gebied waar, zoals vaak wordt gezegd, stad en haven elkaar ontmoeten. Maar hoe ziet die ontmoeting eruit, en vooral: wie ontmoet wie? En hoe doe je mee aan deze ontmoeting?

Er zijn kansen volop, bevlogen pioniers in het gebied actief, hectaren grond wachtend op mooie plannen en er wordt gewerkt aan opgaven die ons naar de toekomst gidsen. In M4H krijgen deze opgaven aandacht én ruimte. Maar zorgen zijn er ook over de ontwikkelingen in de stad, zoals vierkantemeterprijzen die steeds meer loszingen van het gemiddelde inkomen van de Rotterdammer, maatschappelijk vastgoed dat voor de hoogste bidder uit de handen van wijken glipt en een skyline dat voor veel Rotterdammers iets wordt waar je naar kijkt maar niet in woont.

Door de gespannen woningmarkt en de populariteit van Rotterdam zijn vrije ruimtes in de stad schaarser en worden ruimteclaims heviger. De wens voor 'sterke schouders' in de stad en het haast onstilbare streven om de stad 'in balans te brengen' versterken deze ontwikkelingen. Met de geplande woningbouw die op korte termijn op gang komt, rijst de vraag: voor wie zijn de huidige en op termijn beschikbare plekken in het M4H-gebied? Wat voor stadswijk wil en kan M4H zijn? Wordt M4H voor de *happy few*? En zijn hernieuwde verbindingen met de omliggende wijken wel realistisch, of wordt het een hippe enclave contrasterend met de rest van Rotterdam West?

Nadat in 2017 gemeente en Havenbedrijf de doelen en ambities hebben vastgelegd voor het Makers District, zijn deze in 2019 vertaald naar een Ruimtelijk Raamwerk voor M4H. Het Ruimtelijk Raamwerk biedt ruimtelijke en programmatische kaders voor de verdere transformatie van het gebied. Eén aspect blijft onderbelicht: het sociaal-maatschappelijke aspect van M4H. In het Ruimtelijk Raamwerk komen, het bijvoeglijk naamwoord verklapt het al, de woorden sociaal en maatschappelijk nauwelijks voor. De koppeling van M4H met haar omgeving wordt in het raamwerk louter ruimtelijk ingevuld, bijvoorbeeld door nieuwe entrees, landschappelijke inbedding en fysieke verbindingen voor fietsen, wandelen en verschillende typen vervoer (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019b).

Onderzoeksopzet

Het centrale vraagstuk in dit onderzoek is de hernieuwde sociaal-maatschappelijke verbindingen tussen M4H en de omliggende wijken. Het onderzoek startte met een literatuurstudie naar referentieprojecten in binnen- en buitenland met de focus op de sociale dimensie binnen deze gebiedsontwikkelingsprojecten. Deze bevindingen zijn vervolgens tegen het licht gehouden in een case study naar M4H. De beleidsdynamiek en de geschiedenis van het gebied, geïnspireerd door de tentoonstelling 'Past futures of M4H', vormen een belangrijk onderdeel van deze case study. Ten slotte zijn dertien gesprekken gehouden met belanghebbenden en betrokkenen over de kansen van sociaal-maatschappelijke verbindingen tussen M4H en de omliggende wijken. De centrale vraag in deze gesprekken was: wat voor een gebied zou M4H over tien jaar moeten zijn?

Dit essay verkent vanuit een historisch bewustzijn de sociaal-maatschappelijke opgaven en 'zachte' verbindingen tussen het M4H-gebied en de omliggende wijken. Dit gebeurt langs verschillende thema's, waaronder framing, toegang, wonen, werken en recreatie, en met uitstapjes naar relevante ontwikkelingen en parallellen in binnen- en buitenland. Het essay wordt afgesloten met acht principes om te komen tot een Sociaal Raamwerk voor een gebied dat zich op natuurlijke en passende wijze kan ontwikkelen tot een Rotterdamse stadswijk.

1 DE STAD EN DE HAVEN

Waar tegenwoordig blikvangers als de Erasmusbrug, de Euromast en hoogbouw als De Rotterdam, Delftse Poort, Montevideo en The Red Apple de skyline domineren, bepaalden decennialang de kranen de Rotterdamse skyline. In het huidige M4H-gebied troefde de ene hoge schoorsteen de andere af. De energiecentrale telde op zijn hoogtepunt vijf schoorstenen, tot wel 128 meter hoog. Doordeeweeks werd gewerkt in de haven, in de weekenden vertier gezocht, zoals in voetbalstadion Het Kasteel. Vanuit het Kasteel waren de havens te zien, met haar kranen, de ranke schoorstenen en de gashouders die tot ruim zestig meter hoog reikten. En als je ze even niet zag, dan hoorde of rook je de haven wel. De haven was vlakbij de stad, en andersom.

1.1 Bouwen voor de haven

De havenindustrie stuwde van oudsher de stadsontwikkeling. Een wijk als Bospolder werd in 1910 aangelegd, voorsortierend op de vier nieuwe havens (Keile-, Lek-, IJssel- en Koushaven) die vanaf 1912 werden aangelegd en in 1916 werden opgeleverd. Een belangrijke impuls voor de aanleg van deze nieuwe gebieden was het besluit uit 1909 om een nieuwe gasfabriek in het gebied

te bouwen (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019a). Na een akkoord over annexatie van een deel van Schiedam werd gestart met de uitvoering van de Merwehaven die in 1930 werd voltooid (Flexus AWC, 2018). De ontwikkelingen van stad en haven waren onderling onlosmakelijk verbonden.

Er was geen sprake van echte bedrijfsdorpen¹, waar de werkgever woningen en maatschappelijke faciliteiten voor het personeel bouwde met een moraliserend en opvoedkundig karakter (Van Twist, van der Steen & Karré, 2009; Geevers, 2014), maar de verbinding was sterk – ook in fysieke zin. Zo verbond de IJsselhavenbrug de Hudsonstraat in Bospolder met de Vierhavensstraat. Via deze loopbrug liepen de fabrieks- en havenarbeiders over het brede rangeerterrein, nu het Dakpark, naar hun werk in de haven (Steenhuis & Urban Fabric, 2009). Het wegtrekken van de havenactiviteiten heeft de verbindingen met de omliggende wijken² doen verzwakken. Wie tegenwoordig vanuit de stadswijken naar de voormalige havengebieden kijkt ziet geen kranen, maar vooral de Lee Towers. En de huidige havenarbeiders wonen over de hele regio verspreid, soms tot wel tientallen kilometers van de binnenstad vandaan.



2. De Schiettribune van het Kasteel bereikt zijn hoogste punt in 1963. Op de achtergrond de vele kranen en gashouder in de haven.

1.2 Waar stad en haven elkaar ontmoeten

Vanuit gemeente en Havenbedrijf wordt geregeld uitgesproken dat 'in M4H stad en haven elkaar ontmoeten' (Stadshavens Rotterdam, 2014), passend bij een vernieuwende relatie tussen haven en stad. In de tweede helft van de 20ste eeuw ontwikkelden haven en stad zich steeds meer afzonderlijk van elkaar (Hein & van de Laar, 2020) en hielden ze er een soort van latrelatie op na (Aarts, Daamen, Huijs, & de Vries, 2012). De laatste decennia raken ze weer meer en meer met elkaar verbonden. Deze hernieuwde verbondenheid blijkt een complexe opgave. Zo stelde Francine Houben op het Stadsmakerscongres de vraag: hoe raken de wijken weer verbonden met de havens en de rivier?³ Bij deze ontmoeting is idealiter sprake van tweerichtingsverkeer: de haven die de stad zoekt én andersom.

In het M4H-gebied wordt volop gewerkt om de economische ontmoeting te organiseren en te versterken. En het Ruimtelijk Raamwerk voor M4H verkent toekomstige fysieke verbindingen met de omliggende wijken, zoals nieuwe aansluitingen op de Vierhavenstraat en de Schiedamseweg en diverse groene en langzaamverkeersverbindingen, waaronder de Keilebrug (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019b). Het gebied voelt momenteel haast al te zijn afgesloten van de omliggende wijken (Van der Zandt, 2018; Peeters, 2020). Het belang van sociaal-maatschappelijke verbindingen met de omliggende wordt herhaaldelijk onderschreven (vgl. Stadshavens Rotterdam, 2015), maar de relatie blijft fragiel. Mogelijk voelen de plannen voor M4H in de omliggende wijken als een ver-van-mijn-bed-show: daar aan die andere kant van het Dakpark, daar aan die andere kant van de Schiedamseweg.

Toch zien we al enkele kleine, maar interessante en onverwachte ontmoetingen. Zoals verhalen van bewoners⁴ uit de omliggende wijken die speciaal voor het verkrijgen van rauwe melk naar de Floating Farm in M4H komen en bewoners die niet meer in hun eigen wijk, maar zelf met een strippenkaart naar de Voedseltuin toegaan om hun voedselpakket op te halen. De mogelijkheden van een **dark kitchen** in het Keilepand, samen met bewoners uit Bospolder-Tussendijken, wordt verkent (Adams in Weeda, 2021). En op verzoek van



3. De huidige Lee Towers, gezien vanuit Bospolder-Tussendijken in 1977.

bewoners uit Oud-Mathenesse wordt ter hoogte van vrijstaat Weelde het hek bij de Schiedamseweg opengelaten, zodat de weg voor hen naar M4H velen malen korter is. De komst van de Floating Farm zorgde ook voor een meer spanningsvolle ontmoeting tussen stad en haven. Naast raadvragen over 'zeezieke koeien' uitten bewoners, met name van de Grensflat in Schiedam, hun zorgen over geurhinder, fijnstof en zoönose. Deze kleine en grote ontmoetingen, juist ook wanneer ze botsten, kunnen energie losmaken om gezamenlijk maatschappelijke opgaven aan te pakken (Verloo, 2015) en te komen tot een gedeeld verhaal voor het gebied.

Welke kansen liggen er als we kijken naar de ontmoeting van stad en haven? In de volgende hoofdstukken kijken we naar framing, toegang, wonen, werken en recreëren. Welk verhaal over M4H wordt verteld? Wie heeft een rol en wie invloed binnen de gebiedsontwikkeling? Wie gaan er wonen en voor wie is er werk in M4H? En hoe en voor wie krijgt ontmoeting en ontspanning invulling in het gebied?

2 DE UITVINDING VAN M4H



4. Rechts de gasfabriek aan de Galileïstraat. De havens van linksaf gezien: IJsselhaven, Lekhaven en de Keilehaven.

Het gebied dat tegenwoordig als M4H bekend staat kent een historie tot in de middeleeuwen. Ooit waren het polders tussen Schiedam en Delfshaven en later een zelfstandige gemeente tot dat het gebied werd opgesplitst in Schiedams en een Rotterdams deel. De expansie van de haven leidt tot afgravingen in de buitendijkse polders van het Rotterdamse deel. De havenactiviteiten ontwikkelen het gebied tot de grootste fruit- en sappenhaven van Europa. Toen duidelijk werd dat ook deze havens onderdeel van het stedelijk weefsel zouden worden, kwamen de wildste plannen en ideeën naar boven voor dit toekomstige stuk stad. Vele naamwisselingen, frames en toekomstschetsen verder is het tegenwoordig M4H wat de klok slaat. Een merknaam die past bij het dominante frame, voortbouwend op een rijke historie van innovatie.

2.1 Grote dromen aan de Maas

Sinds het uitgraven van de havens begin 20ste eeuw in de toenmalige Nieuw Mathenessepolder en de Keilepolder heeft de haven zichzelf constant opnieuw moeten uitvinden. Dit resulteerde in een indrukwekkend aantal *firsts* in de havens. Zo telt het havengebied het eerste gebouw in Nederland met een sprinklerinstallatie (het Katoenveem uit 1920), het eerste gebouw in Nederland met paddenstoelkolommen als constructievorm (het Keilepand uit 1922) en het eerste gebouw in Nederland met een hangende constructie (het Overbeekhuis uit 1965). Ook binnen de havenindustrie volgde de ene na de andere innovatie elkaar op, zoals koelhuizen en vooruitstrevende transportsystemen.

In de jaren '60 werd steeds duidelijker dat de havenactiviteiten gingen wegtrekken uit de stad waardoor havengebieden op termijn van karakter en functie zouden veranderen. Allereerst werden, aangevoerd door de gemeente (Doucet, 2010),

onder andere de Oude Haven, Leuvehaven en Kop van Zuid op rigoureuze wijze aangepakt en getransformeerd van verlaten havengebieden naar stedelijke woonmilieus (Aarts et al., 2012). Bij de tweede fase havengebieden kwamen ook de Merwehaven en Vierhaven in beeld (Kermani, Van der Toorn Vrijthoff & Salek, 2020).

Voor dit gebied vormde een werkconferentie in 1986 het starschot voor een toekomstvisie en een structuurschets (Tuijtel, in Havenbedrijf Rotterdam, 2005). Met deze plannen voorzag het Havenbedrijf in de ontwikkeling van het gebied tot Fruitport; de grootste fruit- en sappenhaven ter wereld. Ten gunste van de geïntensiverde havenactiviteiten en grote koelloodsden werden delen van de Keilehaven en de Lekhaven gedempt – die laatste met het zand uit de net afgegraven Koopgoot (Muilwijk, in Havenbedrijf Rotterdam, 2005). Ondanks de ambities van ‘Fruitport Rotterdam’ zorden nieuwe ontwikkelingen voor een koerswijziging. Toekomstige verplaatsing van de fruitoverslag naar de Maasvlakte werd steeds waarschijnlijker en de tijd kwam dat het Havenbedrijf het gebied niet langer meer kon zien als een complex met ligplaatsen, oeverfrontnummers en boeispannen, maar als een gebied dat zich kan ontwikkelen tot stadswijk. Het havenbedrijf nam een ontwikkelaarsrol op zich (De Langen, 2007)

en begin 21ste eeuw wordt het M4H-gebied een van de Stadshavens⁵.

Passend bij de toenmalige tijdsgeest is lange tijd overwogen om het hele gebied middels een publiek-private samenwerking in de markt te zetten (*port out-city in*) (Daamen, 2010; Peek, 2015). Hier is uiteindelijk niet voor gekozen. Ingegeven door de kansen voor innovatie en economische vernieuwing kregen de gebieden uit de tweede fase, de Stadshavens, een meer verfijnde aanpak (Aarts et al., 2012) en is gekozen voor een nieuwe *port-city*-benadering: een meer organische gebiedsontwikkeling voor gebieden waar haven- en stedelijke economie elkaar raken (Daamen & Vries, 2013; Peek, 2015; Peek & Stam, 2016).

Deze *port-city*-benadering maakte voor veel partijen de weg vrij om de mogelijkheden van dit nieuwe stuk stad te verkennen - maar liefst 207 hectare groot, waarvan 123 hectare land (CBS, 2021). Dit resulteerde in de wildste plannen en ideeën, wel vaak strandend in de ideeënfase. Zoals een Artpark, een ArtHub, ArtZone-010, een sciencemuseum of de Ferrodome als nachtclub. Verschillende tunnels, bruggen en luchtgondels naar de overkant van de Maas worden ingetekend⁶. Begin deze eeuw zagen gemeente en Havenbedrijf nog een toekomstig gebied voor zich



5. Zicht vanuit de Keilehaven op onder andere de emaillefabriek, de Ferro en de voormalige Europoint- of Marconitoren.

vol 'waterwoningen op getijdenwater' en andere drijvende woon- en werkmilieus voor hoogopgeleiden in het bijzonder (Stadshavens Rotterdam, 2009). Rond 2010 werd met volle overtuiging aan het gebied de Rotterdam Climate Campus ofwel Europees kenniscentrum Klimaat toegewezen (Gemeente Rotterdam, 2010) – een initiatief dat tegenwoordig weer aandacht krijgt. Gevolgd door een Nationaal Watercentrum in M4H dat de Maasstad internationaal op de kaart moest zetten (Stadshavens Rotterdam, 2011).

In 2012 doet Rotterdam vergeefs een gooi naar de vestiging van het World Food Center als katalysator van het gebied (Stadshavens Rotterdam, 2012)⁷. In hetzelfde jaar lanceerde onder andere ERA Contour het idee van een Skill City rondom de Keilehaven met volop ruimte voor 'Rotterdams talent' (Plein 06, ERA Contour & Vestia, 2012) en wordt het gebied aangewezen als brandpunt in de ontwikkeling van de Clean Tech Delta (De Urbanisten, z.d.). Niet veel later werd door een groep ondernemers serieus gelobbyd om de Wereldtentoonstelling in 2025 naar Rotterdam te halen - met M4H als hoofdlocatie - en de zo gehypte Dutch Windwheel is ingetekend op een van de pieren in het gebied. Meer recent suggereerde Riek Bakker M4H als een veel logischere plek voor de Nieuwe Kuip (Bakker, 2016) en concludeerden gemeente en Havenbedrijf dat M4H zowel ruimtelijk en nautisch gezien het meest geschikt is voor een nieuwe cruiseterminal (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2015). Aan verbeeldingsvermogen geen gebrek.

Het gebied is ook een geliefd onderzoeksgebied voor met name studenten van ruimtelijke- en ontwerpopleidingen⁸. Net als het Marineterrein en Buikersloterham in Amsterdam prikkelt het M4H-gebied de fantasie op hogescholen en universiteiten, resulterend in de wildste plannen van hoogbouwclusters en getijdenparken tot fietsrotondes, een frituurfabriek en verticale boerderijen. En het gebied fungeert, met de trend meedeinend, de laatste jaren geregeld als living lab, testsite, stadslab, proeftuin, broedplaats, campus en dergelijke conceptuele leeromgevingen.

2.2 Innovatie als constante

De gekozen *port-city*-benadering heeft de stad de ruimte gegeven om niet enkel het gebied te transformeren, maar ook transitieopgaven een plek te geven. Deels naar aanleiding van het onderzoek



6. Sinds 2018 vormen RDM en M4H samen het Makers District Rotterdam.

van Stam (2016), Europese trendverkenningen (Clark, Moonen, & Peek, 2016) en gebaseerd op theorieën van Katz en Wagner (2014) en het verhaal van Rifkin over de *next economy* (TIR Consulting Group & MRDH, 2016) worden de gebieden M4H en RDM eind 2015 gelanceerd als het Rotterdam Innovation District. Het innovatie district⁹ wordt hierbij gepresenteerd als een vorm van stedelijke ontwikkeling om de innovatiekracht van een stad te versterken (Clark, 2010; Katz & Wagner, 2014) door een diverse stedelijke omgeving met een sterk gemeenschapsgevoel, een inspirerende identiteit (Van der Veer, 2017) dat de gewenste doelgroep aantrekt (Morisson, 2015).

Al snel wordt de focus verlegd naar juist de doelgroep en wordt gekozen om ruimte te geven aan de makers en de maakindustrie zelf (Vries, 2017).



Begin 2018 wordt het Rotterdam Innovation District officieel omgedoopt in het nieuw gelanceerde Rotterdam Makers District¹⁰. Want waar de groeimogelijkheden op RDM beperkt zijn, is in M4H nog alle ruimte. En bovendien waren ondertussen, deels als gevolg van de crisisjaren, veel makers en kleine ondernemingen naar het gebied getrokken (Peek & Stam, 2016).

De ingeslagen weg wordt door de twee belangrijkste actoren in het gebied, gemeente en Havenbedrijf, bestendigd in het Ruimtelijk Raamwerk voor M4H: een planningsinstrument dat stuurt op hoofdlijnen en past bij het gemengde gebied dat gemeente en havenbedrijf voor ogen hebben (College van Rijksadviseurs, 2019). Nadat de doelen en ambities zijn vastgelegd in 'Visie en Strategie' (Stadshavens Rotterdam, 2017) worden

deze in 2019 vertaald naar een raamwerk dat ruimtelijke en programmatische kaders biedt voor de verdere transformatie van M4H (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019b). Daarnaast ziet de gemeente M4H als een van de vijf zones¹¹ in de stad waar de creatieve industrie goed vertegenwoordigd is (Gemeente Rotterdam, 2019) en als concentratiegebied binnen het Rotterdamse kantorenbeleid (Gemeente Rotterdam, 2020b).

In de zoektocht naar de identiteit en binnen de plannenmakerij voor het gebied vormt innovatie een terugkerend focuspunt¹². Behalve dat dit etiket een uitsluitingsmechanisme herbergt (wat als je niet innovatief bent?) bouwt het voort op een rijke historie aan innovaties die het gebied kenmerken. Het huidige M4H zet deze traditie

voort als plek voor innovatie (Ernst, de Graaf-Van Dinther, Peek, & Loorbach, 2016), met onder andere de eerste Smog-Free-Tower en de eerste drijvende boerderij ter wereld.

Het gebied is enerzijds die broedplaats voor de 'nieuwe makers', anderzijds nog steeds de plek waar de havenindustrie nog volop draait. Het stuivertje wisselen tussen havenindustrie en maakindustrie vindt gestaag plaats. De constante zoektocht naar relevantie voor de stad en haar economie is een rode draad binnen de geschiedenis van M4H¹³.

2.3 M4H als merk

Waar voorheen de vijf afzonderlijke havens als dusdanig werden benoemd, werd eind jaren '90 gesproken over het Vierhavens-/Merwehaventgebied. Na de toedichting van het geregistreerde handelsmerk Fruitport veranderde het gebied in de Merwe-Vierhavens. Niet veel later¹⁴ kreeg het gebied met de afkorting 'M4H' haar huidige merknaam toebedeeld. Met een niet te onderschatten rol in de verdere gebiedsontwikkeling van het gebied. Een slim bedachte en catchy merknaam dat blijft hangen¹⁵ en zelfs een marketingprijs opleverde¹⁶.

De branding van M4H, samen met de focus op innovatie en de maakindustrie, vormen een nieuw en dominant frame waarin het woord 'haven' ontbreekt. Bij framing wordt een nieuw verhaal gecreëerd, waarbij vaak ruimtelijke objecten en symboliek worden ingezet om dat nieuwe verhaal te creëren (Savini & Dembski, 2016). Een ontwik-

keling die we vaak zien in de ruimtelijke ontwikkeling. Framing in de hoop dat plannen en projecten op een bepaalde manier wordt geïnterpreteerd (Dembski & Salet, 2010; Dewulf & Bouwen, 2012), of om een bepaalde verbondenheid bij actoren met een project te forceren (Majoor, 2008). Het dominante frame maakt hoe mensen, bewust of onbewust, met anderen communiceren over een bepaald thema of project (Aukes, 2017; Aukes, Lulofs, & Bressers, 2018).

Een nieuwe beeldvorming zien we doorgaans bij nieuwe gebieden en gebieden die worden herontwikkeld of getransformeerd. Zo laat Majoor (2008) zien hoe de Zuidas als infrastructureel project werd geframed om de snelwegtunnel uit te voeren en beschrijft Aukes (2017) nauwgezet op welke wijze de provincie Zuid-Holland door framing andere partijen overtuigde van de plannen voor de Zandmotor. En als, bij woonprojecten, de toekomstige bewoners erin geloven - dan werkt het nog ook (Reijndorp, 2010). Soms slaat deze framing door en verwordt het tot een karikatuur, zoals Van de Kam (2018) laat zien in Amsterdam Noord. De beeldvorming van de voormalige havengebieden aldaar ('ruig, rauw randje, robuust, authentiek en vol karakter') was grotendeels bepaald door stedenbouwkundigen, architecten, investeerders, politici en creatieve ondernemers die allemaal een rol spelen in de herontwikkeling. Niet door de bewoners, die waren vooral een object binnen het frame (Van de Kam, 2018). Anderzijds kan deze framing helpen om de identiteit van een gebied te behouden.

2.4 Framing, nieuwe namen en afkortingen

De framing (inclusief begrippen als innovatief, ruig, stoer) en een nieuwe naam voor het M4H-gebied hebben niet of nauwelijks tot weerstand geleid. Als we kijken naar de transformatie van Port Adelaide, een voormalig haven terrein in Australië, was het juist de naamsverandering dat weerstand opriep. Het havengebied kreeg van de ontwikkelaars een nieuwe naam, gemotiveerd vanuit de stelling dat het gebied een imago probleem had. Bewoners reageerden furieus dat hierdoor niet alleen de identiteit van de plek verloren zou gaan, maar ook de sociale relaties (Oakley, 2007). Zo ver lijken de gevolgen van een afkorting in Rotterdam niet te gaan.



7. Omstreeks 2010 kreeg het gebied haar nieuwe merknaam.



8. Het huidige logo van het Programmabureau M4H

De merknaam M4H komt met de nodige politiek-bestuurlijke aandacht. En alles wat aandacht krijgt, groeit. De sterke framing van M4H lijkt zijn vruchten af te werpen. De toekenning van een afkorting is hierin niet onbelangrijk noch onschuldig. In de Maasstad is bovendien een trend te zien dat gebieden een afkorting krijgen wanneer én waardoor zij extra in de politiek-bestuurlijke belangstelling staan.

Dit is het geval bij M4H, maar ook bij ZoHo en BoTu¹⁷. Deze politiek-bestuurlijke aandacht kan echter averechts werken (Meskell, 2019). Want, wat als je als wijk, buurt of project geen afkorting krijgt toebedeeld? Zo leeft in de naastgelegen wijk Oud-Mathenesse/Witte Dorp het sentiment 'vergeten te zijn'. Met enige jaloezie wordt in de wijk gekeken naar zowel de aandacht die M4H geniet, als ook de aandacht dat het programma 'BoTu 2028' geeft aan de wijk Bospolder/Tussendijken. Daar komt de burgemeester wel langs, is het sentiment, terwijl een bezoek van een wethouder in de wijk vooralsnog het hoogste haalbare is.

De veranderende namen en frames passen bij de constante zoektocht naar de relevantie en identiteit van het gebied.



9. De tentoonstelling 'Past futures of M4H' van Sven Schouten, Group A en het Keilecollectief in het Keilepand, eind 2020.

3 TOEGANG TOT M4H

De laatste jaren maakten tientallen excursies, rondleidingen en werkbezoeken M4H toegankelijk voor geïnteresseerden 'van buiten'. De komst naar het buitendijkse gebied geschiedt doorgaans doelgericht. Wat betreft de toegang tot de gebiedsontwikkeling is dit niet anders. Het zijn geen plannen die gaan over de plek waar je woont, het NIMBY-effect blijft uit. Enerzijds schuilt hierin een groot risico: M4H ontwikkelt zich zonder dat de gemiddelde bewoner in Rotterdam West dit doorheeft. Anderzijds biedt de gekozen gebiedsontwikkeling wel de ruimte om mee te doen. De vraag blijft: wat is de invloed van alle plannen voor de toegankelijkheid van M4H?

3.1 Een coöperatieve gebiedsontwikkeling

Lange tijd een anoniem havengebied, inclusief tippelzone aan de Keileweg en aanlegplaats voor 'bajesboten', zetten eind jaren '90 de eerste 'nieuwe bewoners' voet aan wal. Vanuit de stad weliswaar. Sinds 1987 werken de kunstenaars van Stichting Kunst & Complex er en pioniert Joep van Lieshout op grote schaal in het gebied. Van Lieshout stichtte zelfs een culturele vrijstaat in het gebied: een zelfvoorzienende minisamenleving, inclusief vlag, geld en zelfs een grondwet. Zoals dit wereldwijd zich manifesteert, blijken kunst en cultuur ook in Rotterdam West een belangrijke aanjager te zijn van gebiedsontwikkeling (Cartiere, 2012; Zebracki & Smulders, 2012; Lavanga, 2013).



10. De voedseltuin heeft op eigen kracht bewezen een belangrijke speler te zijn binnen de gebiedsontwikkeling.



11. In de zomer 2021 organiseerde AVL Mundo (onderdeel van Atelier van Lieshout) de buitenexpositie Let's Get Physical. Een beeldenroute dwars door het M4H-gebied. Voor de Ferro stond Utopia.

Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven is in M4H gekozen voor meer organische gebiedsontwikkeling. Deze vorm van deze gebiedsontwikkeling kan worden gezien als een collectief proces dat een rolverandering vraagt van de gebruikers en ook andere betrokkenen in het gebied waaronder gemeente en Havenbedrijf (Peek, 2015). Dit is passend in een samenleving die minder maakbaar is dan ooit verondersteld en een andere overheidsrol vraagt (Karré, 2017). Deze coöperatieve vorm van gebiedsontwikkeling maakt het voor verschillende initiatieven in het gebied mogelijk om mee te doen. Uitnodigende publiekscampagnes als 'Ontwikkel mee' en 'Welkom in-m4h' illustreren deze open benadering. Het past bij een tijd waarin het stadmaken (vgl. Franke, Niemans, & Soeterbroek, 2015) lijkt te consolideren, al blijft het gevaar op de loer dat initiatieven en initiatiefnemers louter als 'sympathiek' of 'creatief' wordt bestempeld (Ter Avest, 2017). Zo heeft de Voedseltuin lef getoond en haar bestaansrecht en maatschappelijke relevantie bewezen als serieuze speler in de gebiedsontwikkeling, in plaats van 'lief, leuk en tijdelijk' te blijven (Sterk, 2018; Stam & Peek, 2019). En Atelier van Lieshout

en Studio Roosegaarde jagen als 'gebiedsambassadeurs' de gebiedsontwikkeling aan (Peek, 2015; Meijer & Peek, 2015).

Het gebied is inmiddels veel creatieve ondernemers en pionierende maakbedrijven rijk, vaak werkzaam in panden die ooit voor de fruitoverslag gebruikt werden. Bedrijven als Spark, Snijlab, Bakkie Trots, Rechtstreex en Buurman vertegenwoordigen het nieuwe elan. Bovendien hebben deze en andere bedrijven, makers en initiatiefnemers zich op indrukwekkende wijze verenigend en vormen zij actieve gemeenschappen en netwerken.

3.2 Sterke gemeenschappen en vitale netwerken

Sinds de eerste schetsen voor het gebied als innovatiedistrict en later als makersdistrict, zijn betrokkenen zich gaan verenigen. De afgelopen decennia zijn verschillende coalities opgezet, zoals Madeln4Havens, OV M4H, Fair Design Plein en meer recentelijk het Keilecollectief. Zij bouwen aan een actieve gemeenschap in het gebied, waarbij uitwisseling van kennis en ideeën vaak



12. In november 2019 droeg de gemeente het Keilepand over aan haar nieuwe eigenaren.

centraal stonden. Uitmondend in laagdrempelige bijeenkomsten en oplooppjes zoals de Keiletafels, Keilecafés en Aankeilen. Een ander opvallend kenmerk in het gebied zijn de vele bedrijfsverzamelgebouwen, zoals de Keilewerf, het Steurgebouw, SPEK Design Dock, de Werkplaats, Soundport, de Science Tower, SuGu Warehouse, Club Gusto en het Keilepand. Plekken waar persoonlijk contact is, waar je ‘alleen, met collega’s’ kan werken en waar op een informele manier kennis en kunde wordt uitgewisseld (Wijngaarden, Hitters, & Bhan-sing, 2020). Vitale ontmoetingen en plekken voor het innovatiemilieu dat M4H voor ogen heeft.

Daarnaast lijkt het ook sporadisch te lukken om onderdeel te worden van de gebiedsontwikkeling. Zoals eerder genoemd fungeren Studio Roose-gaarde and Atelier van Lieshout als ‘gebiedsambassadeurs’ en lijkt de Voedseltuin zijn waarde als gebiedsontwikkelaar te hebben bestendigd. Van Lieshout lijkt zich meer dan bewust van zijn ontwikkelpotentie en ontvouwde met BRUTUS eind 2018 verdergaande ontwikkelingsplannen voor het gebied. Peeters (2019) plaatst vraagtekens bij deze enigszins verwarrende ontwikkeldrift, inclusief maquette en gelikte renders. Maart 2021 kwam er groen licht voor de ontwikkeling van drie woontorens rond een cultuurcluster van tenminste 7000 vierkante meter (AVL Mundo, Atelier van Lieshout, Powerhouse Company, & RED Company, 2021).

Een hoopvol gegeven is de aankoop van het Keilepand door haar al zittende huurders. Na drie jaar lukte het om de eigen positie te verstevigen, de gemeente uit te dagen en hen de maatschappelijke waarde van het pand in te laten zien, in plaats van het pand te verkopen voor het hoogste bod (Borra & Urhahn, 2020; Adams in Weeda, 2021). Een beweging die je recentelijk vaker ziet in de stad, bijvoorbeeld in het Schieblock waar zo’n 24 plannen samenvloeiden tot Test Site Rotterdam (Van Boxel & Koreman, 2019) en de ontwikkeling van de Keilewerf in M4H, de Kroon in Schiedam en de Hillevliet in Hillesluis. Bovendien wordt momenteel met het Stadmakersfonds de financieringsmogelijkheden voor initiatiefnemers in Rotterdam verder verkent.

3.3 Maatschappelijk vastgoed in het nauw

Toch wordt in de stad, als we kijken naar het maatschappelijk vastgoed, enerzijds zelfbeheer en maatschappelijk initiatief in wijken aangemoedigd, maar anderzijds worden vierkante meters maatschappelijk vastgoed afgestoten (Ter Avest, 2017). Een ontwikkeling die onder andere bij het Wijkpaleis (vgl. Lengkeek & Specht, 2021) en recenter rondom het Zelfregiehuys de gemoederen deed oplopen, leidend tot een hartenkreet in het NRC (2020) richting een gemeente die bij de verkoop van maatschappelijk vastgoed alleen naar de hoogste (eenmalige) opbrengst kijkt. Diverse moties in de Rotterdamse gemeenteraad, en

soortgelijke moties in andere steden, adresseren dezelfde boodschap¹⁸.

De gemeente op haar beurt verweert zich door een aantal geslaagde verkopen aan te dragen, waaronder het Keilepand en De Wasserij in Rotterdam Noord (BenW Rotterdam, 2020). Terwijl voor de verkoop van het Keilepand de eer groten-deels gaat naar haar gebruikers en de verkoop van De Wasserij aan SKAR slechts mogelijk was door een leningdeel van stichting Verre Bergen (Geluk, 2020). Bovendien blijkt uit recent rekenkameronderzoek dat de houding en benadering van de gemeente ten opzichte van initiatiefnemers vooral reactief en nauwelijks proactief is te noemen (Rekenkamer Rotterdam, 2020). De vastgoedlogica - rechtmatig en doelmatig - blijft dominant en zorgt voor een verzakelijking van de relatie en druk tot verkoop (Lengkeek & Specht, 2021). In het M4H-gebied staat het pand van Kunst & Complex sinds medio 2020 in de verkoop via een tender, ondanks interesse van de invloed-

rijke stichting Verre Bergen (Geluk, 2020), en volgens het instrument 'Beste plan voor de wijk' (BenW Rotterdam, 2020). Deze recente ontwikkelingen vormen een beeld van hoop en vrees.

Toegang tot M4H en haar gebiedsontwikkeling is allerm minst een vanzelfsprekendheid, mogelijk slechts weggelegd voor bewoners met een hoge mate van zelfstandigheid en zelfredzaamheid (Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 2020). Toch biedt de huidige vorm van gebiedsontwikkeling de kans om een collectieve prestatie te worden (Peek, 2015; 2020), ook wanneer de vastgoedmarkt en 'een paar grote partijen' (Vries in Monster, 2020) zich roeren in het gebied.



13. De Keilewerf is een plek voor makers en als creatieve hub een van pioniers in het gebied.

4 WONEN IN M4H

Het M4H-gebied kent flinke woningbouwplannen, bijdragend aan de binnenstedelijke bouwopgave van de stad. Het Ruimtelijk Raamwerk spreekt van 3400 tot 5100 woningen tot 2035. En de vaart lijkt er in te komen. Logisch, gezien het woningtekort in de stad en regio. Maar er zijn zorgen: voor wie gaat er gebouwd worden? En lukt het om het karakter van het gebied vast te houden?

4.1 Woonwijk in de maak

Op dit moment wordt er nog nauwelijks gewoond in het M4H-gebied (Programmabureau M4H, 2020). Een groot deel van de huidige bewoners woont in de Lee Towers: twee van drie voormalige Europoint- of Marconitoren. De torens tellen tezamen ruim achthonderd *short-stay* woningen waar vooral expats en internationale studenten wonen. De toekomstige woningbouwplannen komen met de nodige obstakels. Denk hierbij aan bodemvervuiling, luchtkwaliteit, geurhinder en de aanwezigheid van het nestgeluid: het geluid dat afgemeerde boten maken. Daarnaast ligt M4H buitendijks. Al laat HafenCity in Hamburg zien dat hier oplossingen voor zijn, zoals afsluitbare plinten en een hooggelegen infrastructuur.

Langzaam maar zeker wordt het gebied klaargemaakt voor een ander type leefomgeving. Waar het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam in 2002 nog de Marconistraat wilde afsluiten voor particulier autoverkeer (De Lange, 2002), moet juiste verbindingsweg tussen Schiedam-Oost en Rotterdam-West het kloppend hart worden van het gebied: de Havenallee. Bovendien worden nieuwe mobiliteitsstrategieën verkent, zoals de wens om - net als in de Merwedekanaalzone in Utrecht - de auto uit de publieke ruimte te weren. Een andere kijk op mobiliteit biedt de mogelijkheid tot een vernieuwende aanpak te komen van de Schiedamseweg, het Marconiplein en de Vierhavensstraat (De Boer, 2019). Een opvallende ontwikkeling is dat het Havenbedrijf als ontwikkelaar actief wordt in het gebied. Waar eerst vooral onderhoud en beheer op de takenlijst stond, krijgt investeren ruim baan¹⁹. Grofweg is afgesproken dat de gemeente het wonen en voorzieningenniveau op zich neemt, en het Havenbedrijf het werken (Vries in Monster, 2020), onderling verdeeld per deelgebied.

Mogelijk gaat ook M4H mee in de Rotterdamse traditie van gedurfde hoogbouw, aan het water of ergens op het einde van een pier. Zoals het



14. Impressie van de Merwehaven uit het Ruimtelijk Raamwerk.

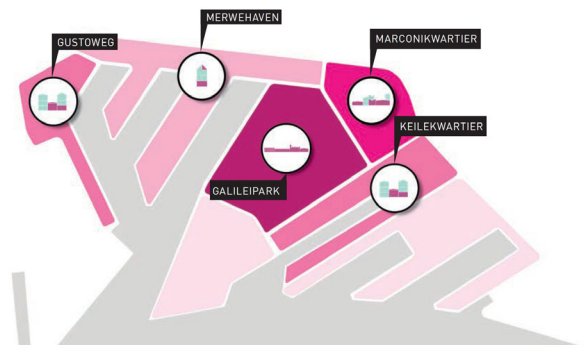
STC-Group gebouw, de Lloydtoren, de Hoge Maas, de Montevideo en STACK op de Müllerpier. Gebouwen die doorgaans een hoge vierkante-meterprijs kennen²⁰ en dikwijls al iconisch worden genoemd nog voor de eerste palen in de grond zijn gegaan²¹. Vooralsnog concentreren de eerste woningbouwplannen zich in het meest noordelijke gebied Merwehaven²², 'tussen de Fruitvis en Schiedam'. Andere gebieden volgen mogelijk na 2035 (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019b). Ook in Schiedam is het noordelijk deel van het Schiedamse bedrijventerrein Nieuw-Mathenesse, rondom de voormalige Glasfabriek, aangewezen voor de realisatie van tenminste 1000 woningen (Gemeente Schiedam & K.A.S., 2021).

De langlopende contracten met bedrijven in het gebied hebben een belangrijke rol en bepalen mede de snelheid van de ontwikkeling (Pagés Sánchez, 2016). Desondanks is de wens om (meer) snelheid te maken met de woningbouw (Vries in Monster, 2020) begrijpelijk, maar verraderlijk. Een (eenzijdige) focus op wonen vormt een bedreiging voor het voortbestaan van betaalbare werkruimte (Borra & Urhahn, 2020) wat kan leiden tot een gebied waar 'het wonen' uiteindelijk alles overneemt en 'al het andere uit het gebied duwt' (Van Hagen in Borra & Urhahn, 2020; OPEN Rotterdam; 2021).

4.2 Enclavevorming voor 'balans in de stad'

Als we kijken naar het woningbouwprogramma geldt voor M4H de woningverdeling zoals afgesproken in het coalitieakkoord 2018-2022: 20/30/30/20 (VVD, D66, GroenLinks, PvdA, CDA, & ChristenUnie-SGP, 2018; BenW Rotterdam, 2019). Dit betekent 20 procent sociale woningbouw, 30 procent middensegment, 30 procent wat duurder en 20 procent topsegment. Deze verdeling geldt ook voor andere nieuwbouwlocaties in de stad. Passend bij het adagium 'balans in de stad', dat al jaren vanuit de Coolingsingel wordt gepropageerd (vgl. Gemeente Rotterdam, 2016) en aangevoerd als legitimering van onder andere sloopplannen zoals in de Tweebosbuurt en de Fazantstraat (vgl. Recht op de stad, 2021).

Door de vastgestelde woningverdeling voor nieuwbouwlocaties ligt enclavevorming op de loer, en wel om de volgende twee punten. Allereerst komt hierdoor op stadsniveau de stad



15. De vijf plangebieden zijn Gustoweg, Merwehaven, Marconikwartier, Keilekwartier en Galileipark..

wellicht meer 'in balans', maar zullen de verschillen tussen wijken doen toenemen. Neem bijvoorbeeld het toekomstige Katendrecht in gedachten, de woningbouwplannen met onder andere een woontoren van 220 meter en de beoogde doelgroep aldaar, en vergelijk deze met een gemiddelde huishouden in de naastgelegen Afrikaanderwijk. Een wijk waar armoede, schuldenproblematiek en bestaansonzekerheid aan de orde van de dag zijn. Een blik op de woencijfers van de omliggende wijken in Delfshaven laat zien dat ook in West een zelfde scenario mogelijk is. Kijkend naar de peildatum van 1 januari 2019 zien we dat de WOZ-waarde in Delfshaven lager is dan het stedelijk gemiddelde, het percentage sociale huur relatief hoog (48%), het percentage koopwoningen laag (26%) en een zeer hoog percentage huishoudens een laag inkomen heeft (60%) (Gemeente Rotterdam, 2020a).

Ten tweede kunnen de woonmotieven van toekomstige bewoners het enclave-effect versterken. Dit zien we bij Strijp S in Eindhoven gebeuren, een gebied dat op enkele punten gelijkenissen vertoont met M4H. Uit recent onderzoek blijkt dat maar liefst 70% van de huidige bewoners enkel zocht naar een woning in Strijp S zelf – en dus nauwelijks naar de omliggende wijken keek als mogelijke woonplek. Naast de nabijheid van de binnenstad lag het vooral het imago van Strijp S ten grondslag van de verhuizing (Dane, Borgers, & Tilma, 2019). Dit maakt dat Strijp S als wijk vrij op zichzelf staat (Limani, 2019). De populariteit van Strijp S maakt dat het momenteel, tien jaren later, lukt om potentiële bewoners te verleiden om in omliggende wijken als Woensel West te gaan wonen (Van der Zandt, 2018). Als je dit projecteert op M4H is het niet ondenkbaar dat de toekomstige



16. De teruggang en kwetsbaarheid van de Franselaan is een belangrijk onderwerp in het verbeterplan Mathenesse aan de Maas.

ge bewoner niet voor Rotterdam West kiest om te wonen, maar voor M4H. De huidige bewoners in de Lee Towers, niettemin een specifieke doelgroep, zijn in deze een eerste voorbode. Wie in de van oudsher zo met de haven verbonden wijken kan het zich veroorloven in het toekomstige M4H te gaan wonen?

4.3 Mathenesse aan de Maas

Hoe de exacte woningbouw eruit gaat zien is nog verre van duidelijk. De Notie Reikwijdte en Detailniveau benadrukt het belang om de belangen van stakeholders en hun ontwikkelmogelijkheden of wensen zo vroeg mogelijk in beeld te krijgen (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019a) - maar of hier (ook) bewoners mee worden bedoeld is onduidelijk. Ondanks dat in M4H momenteel nog nauwelijks wordt gewoond, benadrukken onderzoeken wereldwijd dat bij herontwikkeling bestaande gemeenschappen moeten worden meegenomen en de plannen ingebed en geworteld dienen te zijn in de directe omgeving (Koekebakker, 2003; Heath, Rabinoch, & Barreto, 2017). In de vorm van gesprekken en consultatierondes worden nu onder andere de gebiedscommissie Delfshaven en het wijkcomité Oud Mathenesse/Witte Dorp betrokken bij de ontwikkelingen.

De bewoners van de wijk Oud-Mathenesse/Witte Dorp zoeken zelf ook actief de verbinding op. Het sentiment leeft dat ze onvoldoende betrokken zijn of worden bij de ontwikkelingen van M4H,

vergelijkbaar met ervaringen rondom Feyenoord City²³. De wijk heeft zich georganiseerd in de stichting Mathenesse aan de Maas en heeft duidelijke toekomstplannen voor het gebied. De wijk wil fysiek en mentaal (weer) verbonden worden met M4H, gebaseerd op wederzijds profijt: ontwikkelingen komen beide gebieden ten goede. De wijk zelf kampt met complexe problematiek, zoals een verouderde woningvoorraad, een hoog verloop, sociaal-maatschappelijke problematiek en een schraler wordend voorzieningenniveau. De stichting heeft een verbeterplan opgesteld en ideeën te over, zoals voor een cultuurplatform, een stuurgroep samen met M4H, broedplaatsen en een tijdelijke brug (Mathenesse aan de Maas, 2020). Ze zien de twee gebieden met een gedeeld verleden als één gebied: Mathenesse aan de Maas, of gewoon: Mathenesse. Net als de zelfstandige gemeente dat het ooit was (Mathenesse aan de Maas, z.d.)

Met de initiatieven en plannen van bewoners liggen kansen om het contrast tussen het toekomstige M4H en de omliggende wijken te verzachten, juist ook wanneer er snelheid zal worden gemaakt met de woningbouwplannen.



17. Het verbeterplan Mathenesse aan de Maas.

5 WERKEN IN M4H

Mouwen opstropen. Niet lullen maar poetsen. De Rotterdamse clichés lijken uit een ver verleden te komen waarin iedere ochtend duizenden arbeiders naar de nabijgelegen haventerreinen gingen om te werken. Voor bewoners uit wijken als Spangen, Schiedam en Oud-Mathenesse gold de haven als dé werkgever. Ook in tijden van economische crisis was de haven er ook voor de wijken en haar bewoners. Tijdens het interbellum werden in de loodsen van Gusto cursussen gegeven om werkloze jongeren bij te scholen. Leerwerkplekken, zouden we ze nu noemen.

5.1 Mismatch of kansrijk

Zoals eerdergenoemd zorgde werk voor een sterke binding tussen haven en stad. Waar havenarbeiders nu in busjes worden opgehaald of tijdelijk nabij de Maasvlakte wonen, was de binding voorheen direct en sterk. Deze betrokkenheid leidde ook dikwijls tot conflictsituaties, zoals de komst van de graanelevators die het lossen van graanschepen overnamen van het met de hand lossen. Een uitvinding die als essentieel werd gezien om

als haven concurrerend te kunnen blijven met de havens van Manchester, Liverpool, Londen en Hamburg. De kranten stonden er eind 19e eeuw vol mee en de komst naar Rotterdam leidde tot demonstraties en stakingen. Want één graanelevator verving al snel twee honderd arbeidersplaatsen! De haven was destijds fysiek én mentaal dichtbij.

Als we, met het oog op werk, kijken naar de huidige verbindingen tussen M4H en de omliggende wijken dan is de werkelijkheid gecompliceerd. Gemeente en havenbedrijf zien graag de ontwikkeling van kennis, creativiteit en vaardigheden bij wijkbewoners om ze aan het werk krijgen in het Makers District (Stadshavens Rotterdam, 2017) en benadrukken dat bedrijven in M4H opstaan voor werknemers afkomstig uit omliggende wijken (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019b). De koppeling met de omliggende wijken biedt M4H de gelegenheid om de 'beroepsbevolking van de 21e eeuw' op te leiden met nieuwe kennis en skills (Brugmans & Sanson, 2016; Team 1010, 2019). Het past bij de overgang die Oosterling (2013) voor zich ziet, van een



18. Mogelijk werklozencursus van de Ambachtsschool en de Metaalbond in de loods van Gusto. Deze cursussen werden gegeven in 1935 om de werkloze jongeren bij te scholen.



19. Het herontwerp van de Voedseltuin in uitvoering, in 2017.

arbeiders- en havenstad naar een vakmanstad. Het eerder genoemde Skill City past binnen dit gedachtegoed. Het aantal bedrijven in de maakindustrie neemt in M4H de laatste jaren gestaag toe en het aandeel van de nieuwe maakindustrie in de werkgelegenheid in M4H is ongeveer 45% (Programmabureau M4H, 2020).

Het programma Veerkrachtig BoTu 2028 in M4H ziet kansen in M4H nu er zoveel vraag naar nieuwe werknemers is (In BoTu, 2019)²⁴. En in verschillende bijeenkomsten, waaronder over het voorzieningenniveau in M4H, komt de behoefte aan stageplekken en leerwerkplekken voor jongeren uit de omliggende wijken steeds terug. Maar toch wordt in datzelfde document ook gesteld dat deze banen nieuwe vaardigheden en een beter passend opleidingsniveau vragen (In BoTu, 2019). Een verkennend studentenonderzoek bevestigt deze constatering: M4H vraagt vooral arbeidskrachten op HBO+ niveau en de beroepsbevolking in Bospolder-Tussendijken zou bovendien beter bij Spaanse Polder passen, dat een meer dienstverlenende en logistiek karakter heeft (Minatozaki, Drain, & Wouters, 2020). Is M4H dan vooral voor kenniswerkers van bijvoorbeeld de TU Delft (Loeper & Ott, 2017), en minder voor de wijkbewoners om de hoek? Rotterdam kent veel haven gerelateerde opleidingen, van entree-opleidingen tot hoger onderwijs, maar specifieke trajecten, passend bij de maakindustrie van M4H ontbreken. De Binck Praktijk Academie in Den Haag biedt hierin mogelijk inspiratie²⁵. Dit platform gebruikt het gebied als klaslokaal en verbindt studenten en leerlingen met bedrijven en ontwikkelingen in de Binckhorst.

5.2 Beloftevolle initiatieven voor kwetsbare verbindingen

Idealiter is er sprake van inclusieve groei, zoals Katz & Wagner (2014) beschrijven: een succesvol innovatief district zorgt niet alleen voor ontwikkelingen binnen het getransformeerde gebied zelf, maar ook voor een spillover naar de omliggende wijken (Costa, 2002; Katz & Wagner, 2014). Dit past bovendien bij het karakter van een makersdistrict met haar open karakter, waar binnen een brug wordt geslagen tussen *high-tech* en *low-tech*, en tussen denken en maken (Team 1010, 2019; Heebels, 2020). Doorslaggevend voor het succes is de nabijheid van creatief talent, afzetmarkten en kenniscentra en het bieden van school- en baankansen aan talenten en starters via leerwerkplaatsen. Dit vraagt ook ruimte - de *makerspaces* - die in M4H volop aanwezig zijn. Publieke werkplaatsen met een sociale functie (Taylor, Hurley, & Connolly, 2016; Muro & Hirshberg, 2017) die fungeren als nieuwe publieke ruimten (Hill, 2020) waar wordt gewerkt aan gemeenschapsvorming (Taylor, Hurley, & Connolly, 2016). De maakindustrie heeft een democratisch karakter: iedereen kan zelf producent worden (De Vrieze, 2017; Brugmans & Sanson, 2016). En er zijn genoeg beloftevolle initiatieven die werken aan het opzetten van deze verbindingen.

Een noemenswaardig initiatief die heeft geprobeerd deze verbindingen te maken is de jarenlange inzet van West Practice: een initiatief dat verbindingen maakt en zoekt hoe de stad slimmer en beter kan profiteren van de maakindustrie voor een meer inclusieve en circulaire economie (UIA-Delfshaven Coöperatie, 2015).



20. Het Keilepand na de transformatie van pakhuis naar multifunctioneel gebouw



21. RDM is de laatste jaren gerevitaliseerd. De verbinding met Heijplaat is er echter niet of nauwelijks.

Met een routekaart, open dagen, dagtours, nachttours, buurtontbijten, aanschuifontbijten, meet-ups en met werk&talentenmarkten is op een veelzijdige manier gepoogd om deze vaak zo fragiele sociale verbindingen tussen M4H en omliggende wijken aan te jagen, tot stand te brengen en te verduurzamen. Het initiatief heeft veel partijen om de tafel gekregen en maakte dat wijkbewoners hun eigen leerwerkroute uitstippelden. Zoals een bewoner die het lukt om via via, ondanks zijn psychische kwetsbaarheid, aan grafische opdrachten te werken in M4H en een andere bewoner die zich via een re-integratietraject en vrijwilligerswerk heeft ontwikkeld tot gastvrouw en beheerder (Stoele, 2017; 2018). Desondanks vragen nieuwe verbindingen veel inspanningen en blijven bestaande verbindingen kwetsbaar.

Een ander voorbeeld is sociaal onderneming Groen Collect: een snelgroeiend bedrijf dat, passend bij het profiel van M4H, afval ophaalt en zorgt dat de materialen vervolgens bruikbaar zijn voor bedrijven die hier iets mee maken. Groen Collect werkt met **open hiring**, waarbij je zonder cv aan de slag kan. Dit maakt het bedrijf een goede potentiële werkgever voor minder kansrijke bewoners uit wijken als Bospolder-Tussendijken. **Open hiring** zien we steeds meer in Nederland,

zoals ook bij de Jumbo aan de Schiedamseweg (Museum Rotterdam, 2020), en is te zien als een sympathieke tegenreactie op de oplopende complexe sociale ongelijkheid en het streven naar zo hoog mogelijk opgeleide werknemers.

Een derde voorbeeld vinden we in de wijk Bospolder-Tussendijken: de Bouwkeet. Dit is een openbare werkplaats voor met name jongeren tussen de 10 en 15 jaar met hout, textiel, metaal en keramiek. De Bouwkeet is te zien als een typische **makerspace** die bijdraagt aan gemeenschapsvorming en werkt aan zowel maak- als sociale vaardigheden van jongeren (Bijman, 2017). De Bouwkeet staat in verbinding met Buurman, een vergelijkbare maakwerkplaats in de Keilewerf dat zich vooral richt op een oudere doelgroep (Helmer, 2019). Juist de onderlinge verbindingen zijn als kansrijk te benoemen.

5.3 De toekomstwaarde van onderwijs

Ten slotte spelen onderwijs, kennis- en onderzoeksinstituten een grote rol in de ontwikkeling van het innovatiemilieu in M4H (Stam, 2016). Niet zozeer het basisonderwijs - waar momenteel een ruimtereservering voor wordt verkend, te meer omdat het OBS Finlandia op termijn Oud-Mathenesse moet verlaten - maar met name het



22. Studenten uit binnen- en buitenland ontdekken M4H en de omliggende wijken.

beroeps- en hogeronderwijs. Zo is het Wellant College vanuit Rotterdam Noord naar het Marconiplein verhuisd, naast het nieuwe Experience College. En heeft netbeheerder Stedin sinds 2014 een eigen bedrijfsschool in M4H om goed geschoold personeel te hebben voor de energietransitie, zoals slimme meter-monteurs. Het is bovendien bij hen mogelijk om vanuit werkloosheid en zonder relevant diploma of startkwalificatie te beginnen aan een opleiding (Van Heel, 2019). In 2017 is maakwerkplaats Buurman de BouwAkademie gestart, een laagdrempelige werkomgeving voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.

Het hoger onderwijs is al jaren lang actief in het gebied en draagt op haar beurt bij aan de transformatie van M4H. Net als aan de overkant op RDM, waar Hogeschool Rotterdam een cruciale rol heeft gespeeld in de revitalisatie (Peek, 2020), want de voormalige scheepswerf was bijna een museum geworden (Daamen, 2010). Zo zijn in M4H de TU Delft en Erasmus Universiteit met name in de Science Tower actief, staat het gebied centraal in promotieonderzoeken en is Hogeschool Rotterdam op verschillende manieren actief - vaak in nauwe samenwerking met de praktijk. Naast afstudeerders, stagiaires en specifieke projecten werken jaarlijks ruim 200 studenten binnen verschillende minoren van Hogeschool Rotterdam aan en in het gebied. Een toekomstige hogeschoollocatie in M4H ligt in het verschiet.

De weg naar werk in M4H vanuit de omliggende wijken wordt moeizaam gevonden. Desondanks kan M4H, met haar maakindustrie, een aantrekkelijke werkplek zijn voor zowel praktisch als theoretisch opgeleiden.



23. Presentatie van de gemeente Rotterdam bij de aftrap van vijf minoren van Hogeschool Rotterdam in het M4H-gebied.

6 RECREËREN IN M4H

Na de aanleg van de Koushaven in 1912 werd een jaar later het Zwembad De Kous geopend. Naast recreatiedoeleinden, mannen en vrouwen gescheiden, was het zwembad er vooral voor hygiënische doeleinden. Enige verkoeling en verschooning was ongetwijfeld welkom na het zware, vieze werk in de haven. In de oorlogsjaren werd het zwembad gesloten wegens afgekeurde waterkwaliteit en daarna mondjesmaat geopend. Toch werd in 1947 besloten tot afbraak, demping en het bouwrijp maken van de grond voor havenactiviteiten, mede omdat veel hout van het zwembad in de oorlogsjaren was weggehaald (Rotterdamsch nieuwsblad, 1940; Het Vrije Volk, 1945; 1947). Sindsdien heeft water in het M4H-gebied louter een functionele functie.

6.1 Publieke voorzieningen gezocht

Het huidige M4H-gebied kent een bonte verzameling aan perifere functies die een groot publiek bedienen (Peeters, 2020). Denk hierbij aan drie partycentra, met de bijpassende namen Sunrise, Melody en Diva, een klimhal, een VR-game arena, een Praxis en een milieustraat. Daarnaast worden verscheidene, vaak ruim opgezette kunstinitiatieven opgezet, waaronder street art festival POW! WOW!, Art Rotterdam en het MOMO Fabrique festival. Ook vormt M4H momenteel de hoofdlocatie van de IABR 2020-2021.

Naast deze perifere functies blijft M4H geen logische plek om te recreëren of te ontspannen, zonder duidelijke aanleiding. Het gebied nodigt voorsnog niet uit om te wandelen om te fietsen. Een kwaliteitsimpuls voor de verblijfskwaliteit is hoogst noodzakelijk, weet ook de gemeente Rotterdam (2020). Zoals we vaker zien bij herontwikkeling zien we ook in M4H een herwaardering van specifieke plekken en objecten (Van de Kam, 2018). Het Ruimtelijk Raamwerk dicht in de herontwikkeling een belangrijke rol toe aan vijf publieke plekken²⁶, met in het bijzonder de pleinen bij de Citrusveiling en bij Ferro (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019b). Dit vraagt een aanpak van de openbare ruimte en infrastructuur, maar ook om toevoeging van bijvoorbeeld sport- en horecavoorzieningen. Zo is er in omliggende wijken een grote behoefte aan grotere sport- en zaalvoorzieningen, zowel buiten als binnen.



24. Zwembad De Kous nabij de Koushaven omstreeks 1913.

Een passende toevoeging aan het gebied is het in juli 2019 geopende Poolcafé, inclusief indoor skatebaan.

Lange tijd was er sprake van een nachtclub, grootschaligere manifestaties en evenementen in het gebied. Na het mislukken van de 'Rotterdamse Heineken Music Hall' (Keunen, 2014) in 2016, kwam de Maatschappij voor Volksgeluk met vergevorderde plannen om het oude Ferro-terrein alsnog om te toveren tot een culturele hub. Ook het Ruimtelijk Raamwerk onderschrijft dat deze plek in het gebied zich leent voor manifestaties en evenementen (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019b). Evengoed zijn de plannen uiteindelijk afgeslagen, ondanks verschillende moties in de gemeenteraad, een demonstratie en spoedbesprekingen. Volgens Hoorntje (2019) is dit illustratief voor de nachtcultuur in de stad.

Een niet onbelangrijk punt is de beoogde doelgroep van deze publieke voorzieningen. De ferme stelling van Zukin (2010) dat creatieve ondernemers vaak weinig tot geen contact hebben met wijkbewoners en bijdragen aan de stijging van vastgoedprijzen, lijkt voor M4H in zekere mate op te gaan. Er is al horeca aanwezig in het gebied, zoals het Keilecafé, Weelde (waar voorheen Terug uit je Stad was gevestigd), de FruitVis en binnenkort de Bierfabriek, maar ze lijken zich op een specifieke doelgroep te richten. Een andere doelgroep dan veel wijkbewoners die een Zinger burger bij de KFC van 3,75 euro verkiezen boven



25. *Street-art* in het M4H-gebied.

een zuurdesembrood met knoflook boter voor 5,50 euro. Een wrange constatering²⁷ met het oog op gezondheid, duurzaamheid en de profilering van het gebied.

6.2 Recreatief water

In de literatuur over de herontwikkeling van havengebieden valt op dat toegang tot het water in veel projecten een cruciale rol speelt (Douglas, 2016; Sairinen & Kumpulainen, 2016; Gordon, 1999). Zo laat Gordon zien hoe in The Yard in Boston projectontwikkelaars de toegang tot de kades niet mochten afsluiten in hun plannen, na protest van buurtbewoners. In St. Louis heeft een nieuw historisch bewustzijn bewoners geïnspireerd tot politieke actie en nieuwe coalities om publieke toegang tot de rivier te verdedigen (Hurley, 2006). In Rotterdam werd in het Gesprek met stad ook de attractiviteit van de Maas bekritiseerd. Uit de gesprekken bleek behoefte te zijn aan leuke initiatieven en recreatieve mogelijkheden op en aan het water (Veldacademie, 2018).

Een eerste stap is het toegankelijk maken van de kades zelf. Nadat in eerdere nota's werd voorgesteld de waterkanten toegankelijker en zichtbaarder te maken voor publiek (Gemeente Rotterdam, 2004) en kades die nu nog verborgen liggen open te stellen (BenW Schiedam, 2016), ziet het Ruimtelijk Raamwerk in de toekomst werkkades,

woonkades of woon-werkkades (Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam, 2019b). De kades bestaan momenteel grotendeels uit verticale, grauwe kademuren met een lage verblijfskwaliteit. Het zijn essentiële plekken waar het contact van de stad met de haven het sterkst is. De aanleg van het getijdepark in de Keilehaven is hierin een veelbelovende ontwikkeling.

Een tweede stap is, in navolging van dat zwembad in de Koushaven, zwemmen. Zwemmen in de Maas komt met veel beperkingen – onderstroom, eb- en vloedeffect – maar op warme dagen wordt aan de overkant al in de Nieuwe Maas gezwommen bij het Quarantaineterrein nabij RDM. Zwemmen in de rivieren gebeurde vroeger veel meer, zoals in de Waalhaven in de jaren '30. En er waren zwembaden in de Maas, zoals het Maasbad aan het Noordereiland en een zwembad in de Maashaven. De laatste jaren blijven ideeën opgekomen voor een drijvend zwembadeiland in de Rijnhaven en ideeën voor een natuurgefilterd pop-up zwembad in M4H – ontworpen samen met studenten watermanagement en bouwkunde van Hogeschool Rotterdam²⁸. Waar in verschillende Europese steden al drijvende zwembaden in hun wateren liggen, zoals de Badboot in Antwerpen, het Frauenbad in Zurich, Havnebad Islandbrygge in Kopenhagen en Badeschiff in Berlijn, blijft het in Rotterdam vooralsnog bij ideeën en plannen²⁹.

6.3 Toegang gratis

Met het oog op de sociaal-maatschappelijke functie van deze plekken is de toegankelijkheid belangrijk. Veel voormalige havengebieden transformeren van een plek van productie, naar een plek van consumptie en toerisme (Hurley, 2006; Oakley, 2007). Voorbeelden hiervan zijn Port Vell in Barcelona, Euroméditerranée in Marseille en Aker Brygge in Oslo (Costa, 2002). Ooit een haventerrein waard gewerkt werd, nu een hippe plek waar je komt om te zien en gezien te worden – voor een kapitaalkrchtig publiek wel te verstaan. De huidige voorzieningen en publieke plekken in M4H hebben overwegend een functioneel en monetair component: je bent er met bepaald doel (werken) of voor een betaald bezoek (horeca, winkel). Dit past bij een trend van de laatste jaren, waarbij de toegang tot publieke voorzieningen verschaald, onder andere door een toenemende invloed van commerciële belangen en stijging van prijzen van maatschappelijk vastgoed (Desmet, Wielenga, & Koeman, 2020). Van belang is te zorgen dat er (ook) genoeg plekken zijn waar je niet hoeft te betalen om er te zijn.

Twee Amsterdamse voorbeelden laten zien dat juist deze gratis plekken aanjagend en betekenisgevend zijn bij de ontwikkeling van nieuwe stadswijken: Blijburg aan Zee en Skatepark Urban

Sport Zone. Blijburg aan Zee was een tijdelijk standsstrand in de nieuwe wijk IJburg en voor veel Amsterdammer de eerste kennismaking met de zo gewantrouwde Vinexwijk. Het stadsstrand fungeerde als snel als een succesvolle *placemaker* voor de wijk en maakte dat mensen ervoeren dat het misschien wel leuk wonen is op IJburg (Lupi, 2008). Tweede voorbeeld is Urban Sport Zone, het grootste skatepark van Nederland op het Zeeburgereiland. Een publiekstrekker tot over de landsgrenzen dat zorgt voor reuring in een nieuwbouwwijk die lange tijd als vrij monotoon en ‘dood’ werd gezien.

Twee voorbeelden van plekken waar mensen van zelf naar toe willen gaan. Gewoon, om er te zijn. In M4H zijn De Groene Huiskamer, een publiek toegankelijk buitengebied van Marconia - het voormalig rangeerterrein langs de Schiedamseweg, en de eerdergenoemde kunstinitiatieven hoopvolle voorbeelden. Volgens De Boer (2019) is het succes van het voorzieningenniveau van M4H afhankelijk van de opnieuw te zoeken symbiose tussen het gebied en de omliggende wijken. Een perspectief dat vraagt om een gezamenlijk verhaal vanuit gedeelde waarden.



26. Zicht op ooghoogte op M4H. Vanuit de Barkastraat in Oud-Mathenesse (L) en vanuit de Schippersstraat in Bospolder (R).

7 NIEUWE WAARDEN VOOR EEN NIEUWE STADSWIJK

Momenteel is M4H nog geen officiële stadswijk, maar een industrieterrein onder beheer van de centrale stad (Gemeente Rotterdam, 2013). De stadswijk die het wordt, vraagt een nieuw waardenkader. Juist ook met het oog op een gespannen woningmarkt, korte termijnplanning en het gevaar van eenmalige winstnemingen waardoor geld uit het gebied verdwijnt. De gekozen gebiedsontwikkeling biedt mogelijkheden en de vele initiatiefnemers en gebruikers in het gebied voegen een breed palet aan waarden aan het gebied toe. Om inzicht te krijgen en te houden op deze toegankelijk biedt de *capability approach* een interessant kader.

7.1 Waardengedreven stedelijke ontwikkeling

De populariteit en 'de triomf van de stad' (vgl. Glaeser, 2011) vanaf de jaren '90 lijkt de laatste jaren af te zwakken. De successen van steden met al hun innovatiekracht en aantrekkingsvermogen was, zo laat Buitelaar (2020) in zijn essay zien, vooral gebaseerd op de economische welvaartstheorie. Terwijl

we welvaart, zo pleit Buitelaar (2020), niet meer gelijk moeten stellen aan de gemiddelde woningprijs en vastgoedwaarden, maar de kwaliteit van leven centraal moeten stellen. Dit uitgangspunt, samen met coronapandemie en een toenemende complexe sociale ongelijkheid (vgl. Raad voor Volksgezondheid & Samenleving, 2020) vragen om stil te staan bij waarden. Vanuit welke waarden ontwikkelen M4H en welke waarden streven we na op de lange termijn?

Binnen de gebiedsontwikkeling zien we hoopvolle ontwikkelingen zoals ontwerpers wiens traditionele taak overgaat in een bredere, meer maatschappelijke opdracht (Aureli, 2013), aandacht voor de donuteconomie van Raworth (2017), aandacht voor het begrip brede welvaart (vgl. Rijpma, Moatsos, Badir, & Stegeman, 2017) en een opkomend idealistisch verlangen binnen de markt (Alkemade, 2020). Geen grondexploitatie gestuurde ontwikkelingen met eenmalige winstnemingen waardoor geld uit het gebied verdwijnt, maar naar waardeontwikkeling op de lange termijn (Peek, 2015).



27. Het stratenpatroon van M4H vormt een groot contrast met die van de omliggende wijken.

Met het oog hierop is het van belang M4H te ontwikkelen als stadswijk waar het brede palet aan waarden ruimte krijgt. Een stadswijk waar alle plekken, betrokkenen en belanghebbenden in de wijk samen een systeem vormen. Een systeem waarin iedere plek en actor op zijn of haar eigen manier waarde toevoegt aan het gebied. Een wijk waar werk mengbaar is met wonen, en wonen mengbaar is met werk (Borra & Urhahn, 2020). En waar, zoals Koreman (in AIR Rotterdam, 2020) voor het Schiekadeblok laat zien, een veelheid van verschillende eigenaren samen een stuk stad maken. Vanuit de gedachte: hoe meer eigenaren, hoe kleiner de kavels, hoe heterogener de wijk en toegankelijker de stedelijke ontwikkeling zelf (Peeters, 2020).

7.2 De *capability approach*

Een volgende stap is het belang van toegankelijkheid tot het gebied zelf en haar ontwikkeling. De *capability approach*, gebaseerd op het denken van Sen en Nussbaum, biedt handvatten en denkrichtingen om zicht te krijgen op de geleefde

stad en om te kunnen achterhalen aan welke voorwaarden moet worden voldaan om de toegang tot de stad beter te waarborgen (Desmet, Wielenga, & Koeman, 2020). Een invalshoek die kijkt naar wat bewoners wél kunnen doen, welke 'echte' kansen voor hen beschikbaar zijn en welke alternatieven zij hebben (Buitelaar, 2020). Waarbij vragen worden gesteld als: wat heb je nodig, wat beschouw jij als waardevol, in welke situatie zit jij en is dit rechtvaardig? (Jansen, 2020). Geen focus op de huisvestingstevredenheid, maar op de kans die iemand heeft óm er te wonen (Kimhur, 2020).

De *capability approach* vormt zodoende een kader om preciezer te kijken naar wat nodig is om te komen tot een meer sociaal gedreven gebiedsontwikkeling (Janssen, Daamen, & Verdaas, 2019). Een gebiedsontwikkeling die stuurt op ieders mogelijkheden, de *capabilities*, brengt onzekerheden met zich mee, maar kan op termijn meer passend om te komen tot die toegankelijke stad (Janssen, 2021).

Ten slotte is de *capability approach* ook een normatieve, evaluatieve benadering. (Kimhur, 2020). Het biedt ook de kans om antwoord te geven op vragen die overheden volgens de Raad voor leefomgeving en infrastructuur (2020) dienen te stellen: In hoeverre heeft het beleid invloed op de toegang tot de stedelijke samenleving? En hoe pakken maatregelen met impact op publieke voorzieningen uit voor bewoners?

Aandacht en beantwoording van deze en meer vragen, via monitoring en evaluatie, maken ook dat de gebiedsontwikkeling zich ontwikkelt tot een lerende gebiedsontwikkeling (Stam & Peek, 2020). Niet alleen om de gebiedsontwikkeling rechtvaardiger te maken, maar juist ook om rechtvaardigheid door middel van gebiedsontwikkeling te realiseren (Basta, 2016). De huidige M4H-monitor (vgl. Programmabureau M4H, 2020) is hierin een belangrijke eerste stap. De *capability approach* biedt aanvullende handvatten om te anticiperen en bij te sturen om M4H voor iedereen die toegankelijke stadswijk te laten zijn.



8 ACHT PRINCIPES VOOR EEN SOCIAAL RAAMWERK

- I Toegang tot M4H en haar ontwikkelingen
- II Veranker maatschappelijke waarden
- III Historisch bewustzijn voor een nieuw, gedeeld verhaal
- IV De *capability approach* als handvat
- V M4H als Rotterdamse stadswijk
- VI Toegang tot recreatief water
- VII Onderwijs als drager
- VIII Kunst maken

M4H staat voor meer dan alleen haar eigen opgaven en thema's. De transformatie van het gebied staat voor de opgave om zowel de stad een nieuwe economie als ook een nieuwe identiteit te geven (Lepore, Sgobbo, & Vingelli, 2017). Deze opgave is als een balanceract: voldoende gedefinieerd om structuur te geven voor het dagelijks gebruik, maar zonder dat het beperkend of exclusief wordt (Van Boxel & Koreman, 2019). De acht geformuleerde principes uit het Ruimtelijk Raamwerk geven de eigen ontwikkeling richting, maar vragen een bredere scope. Uiteindelijk wordt M4H als stadswijk onderdeel van het stedelijk weefsel. Dit essay sluit af met acht principes voor een Sociaal Raamwerk voor M4H.

I Toegang tot M4H en haar ontwikkelingen

De ontwikkelingen in M4H blijven voor veel wijkbewoners ver weg, aan de andere kant van de dijk of het Dakpark. Toegang tot de stad gaat soms over kleine acties van grote betekenis. Een belangrijke stap is het zo toegankelijk mogelijk maken van informatie (Pancholi, Yigitcanlar & Guaralda, 2014). Deze informatie kan gaan over de transitieplannen of in de vorm van kennis die in het gebied zelf gegenereerd wordt. Een mooi voorbeeld hiervan is de keuze van het Programmabureau M4H om juist verhalen van makers en initiatiefnemers in het gebied te delen. De toegang tot informatie kan bijvoorbeeld online (Pancholi, Yigitcanlar & Guaralda, 2014), door beeldmateriaal en visualisaties om de kennisdeling te versoepelen en eventuele taalbarrières te doorbreken (Riemeijer, 2020) en door een informatiebord te plaatsen op de plek waar iets staat te gebeuren (Soeterbroek, 2020).

Naast de informatievoorziening blijft het betrekken van bewoners lastig, met of zonder Omge-

vingswet, maar essentieel voor het creëren van gemeenschappen en het verkrijgen van draagvlak voor ontwikkelingen (Yigitcanlar & Velibeyoglu, 2008; Heath, Rabinoch, & Barreto, 2017). In De Binckhorst in Den Haag bijvoorbeeld, worden door platform I'M BINCK verhalen van zowel bewoners als ondernemers opgehaald om de dynamiek van het gebied te laten zien. Een volgende stap kan zijn om specifiek ruimte te creëren voor initiatieven van bewoners die de toegang tot het gebied verbeteren (Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 2020) en zorg dat betrokken bewoners uit de buurt ook aan de vergadertafel zitten. Het communityplatform Inside zou bijvoorbeeld ook voor hen toegankelijk kunnen worden.

II Veranker maatschappelijke waarden

Formuleer met de omliggende wijken de gewenste maatschappelijke waarden van M4H. En houdt deze vol bij de operationalisatie er van. Het benoemen van maatschappelijke waarden is eenvoudig, bij uitstek in visiestukken, maar sneuvelen dikwijls gedurende het proces (Kemper, 2020). Dan verschuift de focus naar de korte termijn en het sluitend krijgen van de business case. Net als bedrijven die in hun jaarverslagen steeds meer aandacht hebben voor hun sociaal-maatschappelijke invloed en impact, is dit ook nodig om bij ruimtelijk beleid en gebiedsontwikkeling. Fysieke ontwikkelingen horen dienend te zijn aan de sociaaleconomische ontwikkelingen, en niet andersom. Maatschappelijke waarden zijn idealiter verankerd in tenders, gunningen, huurovereenkomsten en bestemmingsplannen.

III Historisch bewustzijn voor een nieuw, gedeeld verhaal

De tentoonstelling 'Past Futures of M4H' heeft het bijzondere verleden van het gebied zichtbaar gemaakt en voedt het historisch bewustzijn over het gebied. Maar laten we, zoals Sennett (2018) waar-

schuwt, waken voor het overdreven verheerlijken van het verleden, want verhalen uit het verleden kunnen tot een karikatuur worden gemaakt. Juist daarom verdient deze tentoonstelling het om permanent beschikbaar te zijn voor de stad. Dit maakt dat het verleden voor iedereen een bron van inspiratie kan zijn en we gezamenlijk kunnen komen tot een nieuw, gedeeld verhaal.

IV De *capability approach* als handvat

De *capability approach* biedt handvatten om gebiedsontwikkeling af te stemmen op de *capabilities* in een gebied. Inzicht in de kansen en (on)mogelijkheden van bewoners maakt het mogelijk om samen met hen te werken aan betekenisvolle interventies om de toegang tot de stad te verbeteren (Desmet, Wielenga, & Koeman, 2020). Bij deze benadering passen kwalitatieve onderzoeksmethoden, met een zeer lokaal karakter (Janssen, 2020). Met het oog op de omliggende wijken van M4H nodigt deze benadering uit tot vervolgonderzoek.

V M4H als Rotterdamse stadswijk

In de stad zijn zorgen over voldoende betaalbare woningen en enclaves in de stad voor de *happy few*. De momenteel geldende 20/30/30/20-woonverdeling helpt ongetwijfeld om het stedelijk gemiddelde meer 'in balans' te krijgen, maar zorgt op wijkniveau eerder voor contrasten tussen wijken. Overweeg hierdoor de woningverdeling meer te aansluiten op deze in de omliggende wijken. Daarnaast is, zoals Peeters (2020) het noemt, de 'ongeduide ruimte' van waarde. De rauwe randjes van het gebied zouden juist niet moeten worden aangepakt (vgl. Vries in Monster, 2020), maar in stand worden gehouden. Een stadswijk in wording is gebaat bij plekken die, zoals Sennett (2018) schrijft, 'nog niet af zijn'. Bijvoorbeeld door een zeker percentage of 'witte vlekken' (vgl. De Klerk, 2017) in een bestemmingsplan op te nemen: plekken die gereserveerd staat voor andere manieren van ontwikkelen en die buiten de markteconomie staan.

VI Toegang tot recreatief water

Water heeft in M4H, zoals in veel wijken langs de Maas, een louter functionele functie. Niet onlogisch gezien de havenactiviteiten, maar, zo laten vele onderzoeken zien, het bieden van toegang tot het water kan van grote betekenis zijn voor de binding met een gebied. In het bijzonder wanneer

deze toegang vrijblijvend is. Naast het toegankelijk maken van de kades is recreatief water een belangrijke volgende stap. Naast het ideaal van een stadsstrand bieden ook innovatieve tussenoplossingen, zoals zwembadboten, perspectief. Essentieel om als stad, en vooral als wijkbewoners, weer echt verbinding te krijgen met het water.

VII Onderwijs als drager

Kennisinstellingen zijn een belangrijke pijler onder het succes van een innovatiemilieu. De toekomstige opgaven waaraan in M4H aan wordt gewerkt, waaronder energie, mobiliteit, circulariteit en duurzaamheid, maar ook agrifood, bouwmaterialen en textiel (Team 1010, 2019), vragen nauwe samenwerking van kennis- en onderzoeksinstituten. Hogeschool Rotterdam is voornemens zich met een satellietlocatie in het gebied te vestigen om de professionals van morgen een contextrijke leeromgeving te bieden en van grotere waarde te zijn voor het gebied. Gerichte profielscholen (vo) en ambachtsscholen (mbo) kunnen eveneens van specifieke waarde zijn voor de (economische) dynamiek in het gebied.

VIII Kunst maken

De eerste pioniers van het huidige M4H zijn kunstenaars. Al in de jaren '80 trokken zij het gebied in en gaven ze het een nieuwe betekenis. Dat de gebiedsontwikkeling op kleine schaal toch van de grond is gekomen, is deels aan deze pioniers te danken (Stam, 2016). Laten we dit vasthouden en consolideren in het gebied, want de herontwikkeling van rafelranden zal maken dat zij ateliers, expositieruimtes en broedplaatsen kwijt raken (Lengkeek & Specht, 2021).

Daarnaast speelt kunst een belangrijke rol speelt in het betrekken van bewoners, als ook voor het creëren van een imago en identiteit hen (Pancholi, Yigitcanlar, Guaralda & Australia, 2015). De beelden van Van Lieshout, de *street art* van Rewriters Rotterdam en de werken van RE-/place zijn enkele voorbeelden in M4H. Daarnaast heeft recent onderzoek laten zien dat het niet alleen maatschappelijk, cultuur maar ook economisch loont om ateliers te behouden, ze zelfs uit te bouwen en ze niet om te bouwen tot woningen (Rebel, 2020). M4H blijft zodoende een gebied waar kunst niet alleen te zien is, maar waar je kunst ook kan blijven maken.

EINDNOTEN

- 1 Bekende bedrijfsdorpen of company towns zijn het HEVEA-dorp in Doorwerth, Agnetapark in Delft, Batadorp in Best en ook Heijplaat aan de overkant van de Nieuwe Maas.
- 2 De omliggende wijken zijn Oud-Mathenesse-Witte Dorp, Spangen, Bospolder-Tussendijken en Schiemond in Rotterdam, en Schiedam Oost in Schiedam.
- 3 Francine Houben's keynote 'Perspectief op Zuid' is terug te kijken via <https://www.youtube.com/watch?v=0p658g2zlbU>.
- 4 Zoals verteld op het Verhalencafé Merwe-Vierhavens op 24 september 2020, georganiseerd door Museum Rotterdam en Veldacademie.
- 5 De andere vier Stadshavens zijn Maashaven, Rijnhaven, Waalhaven en Eemhaven.
- 6 Vanaf 1 januari 2022 komt een elektrische waterbusverbinding met de RDM, aan de overkant van de Nieuwe Maas.
- 7 Uiteindelijk vestigt het World Food Center zich in 2022 in de Food Valley, nabij station Ede-Wageningen.
- 8 Bijzondere vermelding verdienen de afstudeerscripties van studenten van de opleiding Ruimtelijke ontwikkeling van Hogeschool Rotterdam. Zoals het onderzoek van Kees Stam (2016) naar de relatie tussen M4H en RDM, welke een vervolg heeft gekregen met onderzoeken naar de synergiekansen tussen beide gebieden, het faciliteren van de maakindustrie en de relatie met de Schiedamse haven.
- 9 Wereldwijd zien we begin 20ste eeuw innovatiedistricten opkomen. Boston Seaport en 22@Barcelona vormen inspirerende praktijkvoorbeelden (vgl. Katz & Wagner, 2014).
- 10 Net als de komst van innovatiedistricten past de komst van het Makers District ook in een tijd waar op verschillende plekken in de wereld makersdistricten opkomen, zoals de Brooklyn Navy Yard in New York en het Advanced Manufacturing Innovation District in Sheffield.
- 11 De vijf creatieve zones die de gemeente in de stad ziet zijn Rotterdam Makers District, Delfshaven, Rotterdam Central District en ZoHo, Hoogkwartier en Maashaven/Rijnhaven/Waalhaven/Katendrecht.
- 12 Woorden met innovatie, zoals innovatiemilieu, innovatieversnellers, innovatiehart en innovatieveld, komen maar liefst 51x voor in het Ruimtelijk Raamwerk.
- 13 Deze rode draad wordt letterlijk in beeld gebracht in de tentoonstelling 'Past futures of M4H' van Sven Schouten, Group A en het Keilecollectief.
- 14 Deze afkorting verschijnt voor het eerst in de Ontwerp Structuurvisie Stadshaven Rotterdam (Stadshavens Rotterdam, 2011).
- 15 Ik gebruik de afkorting M4H zelf ook met grote regelmaat.
- 16 In 2018 werd M4H bekroond met de Rotterdamse Marketing Award Aanstormend Talent.
- 17 ZoHo staat voor het Zomerhofkwartier. BoTu voor Bospolder-Tussendijken.
- 18 Waaronder de moties 'Geef zelfregiehuus een kans', 'De wijkplanner voor maatschappelijk initiatief', 'Ruimte voor maatschappelijk initiatief in Feyenoord City' en 'Een (maat-) schappelijke verdeling van ruimte in de wijken', ingediend tussen juli en december 2020.
- 19 Zoals recentelijk de komst van Stadshaven Brouwerij Rotterdam in een oude fruitloods aan de Galileistraat.
- 20 STACK kent diverse appartementen en penthouses met een vraagprijs van boven één miljoen euro.
- 21 Volgens de website van STACK. Terwijl een icoon een sociaal construct is: mensen maken iets tot een icoon - niet de projectontwikkelaar of architect.
- 22 De vijf plangebieden zijn Merwehaven, Marconikwartier, Gustoweg, Galileipark en het Keilekwartier.
- 23 Zie onder andere de aangenomen moties 'Wederzijds profijt omliggende wijken', 'Verbind Feyenoord City met Zuid' en 'Veranda', allen van 11 mei 2017.
- 24 Veldacademie doet tot voorjaar 2021 actieonderzoek naar de kansen die de gebiedsontwikkeling in M4H brengt voor Bospolder-Tussendijken.
- 25 De Binck Praktijkacademie is een van de speerpunten van stichting I'M BINCK, zie <https://imbinck.nl/speerpunt-praktijkacademie/>.
- 26 Dit zijn Marconiplein, Citrusveiling, Ferro, Katoenveem en de kop van de grote Merwepier.
- 27 Deze constatering was onderwerp van discussie tijdens de editie van Aankeilen over voedsel als basis voor ontmoeting, op 6 februari 2020, zie https://www.youtube.com/watch?v=FB3oF3Y_Hrk.
- 28 Zie voor meer informatie de website van CityLab010: <https://citylab010.nl/initiatieven/the-poolclub>.
- 29 Tijdens de editie van Aankeilen op 31 oktober 2019 over water kwamen verschillende referenties langs, zie <https://www.youtube.com/watch?v=scJEBIEQC1c>.

BRONNENLIJST

- Aarts, M., Daamen, T. A., Huijs, M., & De Vries, W. (2012). Port-city development in Rotterdam: a true love story. *Urban-e*, 2 (3).
- AIR Rotterdam (2020, 19 november). *ON AIR: Schiekadeblok door Kees van Oorschot, Kristian Koreman en Annuska Pronkhorst* [Video bestand]. Opgehaald op 25 november 2021, via <https://www.youtube.com/watch?v=90Odn1XfV6A>.
- Alkemade, F. (2020). *De toekomst van Nederland. De kunst van richting te veranderen*. Bussum: Uitgeverij THOTH.
- Aukes, E. J. (2017). *Framing coastal squeeze: Understanding the integration of Mega-nourishment schemes into the Dutch coastal management solutions repertoire: An interpretive analysis of coastal management processes* (Proefschrift). Enschede: Universiteit Twente.
- Aukes, E., Lulofs, K., & Bressers, H. (2018). Framing mechanisms: the interpretive policy entrepreneur's toolbox. *Critical policy studies*, 12(4), 406-427.
- Aureli, P. V. (2013) Means to an end: the rise and fall of the architectural project of the city. In: *The city as a project* (pp. 14-38). Aureli, P. V. (red.) Berlijn: Ruby Press.
- AVL Mundo, Atelier van Lieshout, Powerhouse Company & RED Company (2021). *Kunst en commercie creëren samen cultuurcluster in Rotterdam*. Persbericht. Opgehaald op 17 maart 2021, via https://drive.google.com/file/d/1C0udZCI_4dzj3r642-h3f3ajgE0n6bWB/view?usp=sharing.
- Bakker, R. (2016). *'Mijn Rotterdam, over plichten en privileges van het stadsbestuur'*. D.G. van Beuningen lezing 2016. Gebiedsontwikkeling.nu. Opgehaald op 29 december 2020, via https://www.gebiedsontwikkeling.nu/documents/282/Definitieve_lezing_Riek_Bakker_-_Maart_2016.pdf.
- Basta, C. (2016). From justice in planning toward planning for justice: A capability approach. *Planning Theory*, 15(2), 190-212.
- BenW Rotterdam (2019). *19bb20168 Collegebrief over startnotitie bestemmingsplan en Notitie Reikwijdte en Detailniveau Merwe-Vierhavens*.
- BenW Rotterdam (2020). *20bb8463 Beantwoording vragen Zeegers en Kockelkoren over maatschappelijk vastgoed voor de buurt!*.
- BenW Schiedam (2016). *Vaststelling profielen bedrijventerreinen*.
- Bijman, K. (2017). *Contact through making A research on the contacts and activities in the makerspace Bouwkeet, Rotterdam and their influence on a sense of community and its social effects* (scriptie). Nijmegen: Radboud Universiteit.
- Team 1010 (2019) *Wat heb je nodig? Circulaire gebiedsontwikkeling in M4H*. Rotterdam: IABR
- Boram Kimhur (2020) How to Apply the Capability Approach to Housing Policy? Concepts, Theories and Challenges, Housing, *Theory and Society*, 37(3), 257-277
- Borra, B. & Urhahn, G. (2020). *Ecosystemen van werk in de stad. Veiligstellen van ruimte voor werk in stedelijke milieus*. SPcitl/Hogeschool Rotterdam/Gemeente Rotterdam.
- Brugmans, G., & Sanson, A. (2016). *The productive city*. Rotterdam: IABR/UP.
- Buitelaar, E. (2020). *Maximaal, gelijk, voldoende, vrij. Vier perspectieven op de rechtvaardige stad*. Trancity/Planbureau voor de Leefomgeving.
- Cartiere, C. (2012). Charting public art—a quantitative and qualitative approach to understanding sustainable social influences of art in the public realm. *Art & the Public Sphere*, 2(1-3), 9-16.
- CBS (2021). *Kerncijfers wijken en buurten 2020*. Opgehaald op 7 februari 2021, via <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84799NED/table?searchKeywords=nieuw-mathenesse>.
- Clark, G., Moonen, T., & Peek, G. J. (2016). *Building the Innovation Economy. City-Level Strategies for Planning, Placemaking and Promotion*. Londen: Urban Land Institute.
- Clark, J. H. (2010). A typology of 'innovation districts': what it means for regional resilience. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 3(1), 121-137.
- College van Rijksadviseurs (2019) *Guiding Principles Metro Mix. Hoe gemengde hoogstedelijke milieus met meerwaarde voor Nederland te ontwikkelen*.
- College van Rijksadviseurs (2020). *Rijk als rentmeester. Sturen op maatschappelijke meerwaarde*. CRa-advies.
- Cosgrave, E., Arbuthnot, K., & Tryfonas, T. (2013). Living labs, innovation districts and information marketplaces: A systems approach for smart cities. *Procedia Computer Science*, 16, 668-677.
- Costa, J. P. (2002). The new waterfront: segregated space or urban integration? Levels of urban integration and factors of integration in some operations of renewal of harbour areas. *On the W@terfront*, (3), 27-64.
- Daamen, T. (2010). *Strategy as Force. Towards Effective Strategies for Urban Development Projects: The Case of Rotterdam CityPorts* (proefschrift). Delft: TU Delft.
- Daamen, T. A., & Vries, I. (2013). Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4-13.

- Daamen, T., Franzen, A., & Van der Vegt, J. (2012). *Sturen op waarde in Rotterdam. Afwegen en verbinden in de nieuwe realiteit van stedelijke gebiedsontwikkeling*. Delft: TU Delft.
- Dane, G., Borgers, A., & Tilma, F. (2019). Lifestyles, new uses, and the redevelopment of industrial heritage sites: a case study of Strijp-S, Eindhoven. In *REAL CORP 2019-IS THIS THE REAL WORLD? Perfect Smart Cities vs. Real Emotional Cities. Proceedings of 24th International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society* (pp. 483-492). CORP-Competence Center of Urban and Regional Planning.
- De Boer, M. (2019). *M4H: met de M van MARCONIPLEIN*. Blog. De Architect. Opgehaald op 27 september 2020, via <https://www.dearchitect.nl/stedenbouw/blog/2019/07/blog-m4h-met-de-m-van-marconiplein-101214419>.
- De Klerk, E. (2017). *Make your city. De stad als casco*. Amsterdam: TrancityxValiz.
- De Langen, P. W. (2007). Stakeholders, conflicting interests and governance in port clusters. In M. R. Brooks & K. Cullinane (red.), *Devolution, port governance and port performance* (pp 457-477). JAI Press.
- De Lange, P. (2002, 23 januari). Sluiproute langs Fruitport doorgeknipt. Havenbedrijf claimt Marconistraat helemaal voor vrachtverkeer Merwehaven. *Algemeen Dagblad*.
- De Urbanisten (z.d.). *M4H Clean Tech Delta*. Geraadpleegd op 4 februari 2021, via <http://www.urbanisten.nl/wp/?portfolio=m4h>.
- De Vrieze, R. (2017). *Next Economy, next Education, Next Society*. Opgehaald op 23 september 2020, via <https://static1.squarespace.com/static/595fac9a6b4998c7e2aee03d/t/59f18547edaed8d1d3d19e62/1509000524380/WP+artikel+sociaal+domein.pdf>.
- Dembski, S. & Salet, W. (2010). The transformative potential of institutions: how symbolic markers can institute new social meaning in changing cities. *Environment and Planning A*, 42, 611-625.
- Desmet, E. A. K., Wielenga, D. K., & Koeman, N. S. J. (2020). *Stad voor steeds minder mensen toegankelijk*. Rooilijn. Opgehaald op 3 januari 2021, via <https://www.rooilijn.nl/artikelen/stad-voor-steeds-minder-mensen-toegankelijk/>.
- Dewulf, A., & Bouwen, R. (2012). Issue framing in conversations for change: Discursive interaction strategies for "doing differences". *The Journal of Applied Behavioral Science*, 48(2), 168-193.
- Doucet, B. M. (2010). *Rich cities with poor people: waterfront regeneration in the Netherlands and Scotland* (proefschrift). Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Ernst, L., De Graaf-Van Dinther, R. E., Peek, G. J., & Loorbach, D. A. (2016). Sustainable urban transformation and sustainability transitions; conceptual framework and case study. *Journal of Cleaner Production*, 112, 2988-2999.
- Flexus AWC (2018). *Bouwhistorische verkenning Citrusveiling Rotterdam*.
- Franke, S., Niemans, J., & Soeterbroek, F. (2015). *Het nieuwe stadmaken: van gedreven pionieren naar gelijk speelveld*. Haarlem: trancityxvaliz.
- Geevers, K. (2014). *Stedenbouwkundige waardestelling van industrieel erfgoed* (Proefschrift). Delft: TU Delft.
- Geluk, M. (2020). *Hoe de steenrijke familie Van der Vorm macht en invloed koopt in Rotterdam*. Vers Beton. Opgehaald op 20 december 2021, via <https://versbeton.nl/2020/11/hoe-de-steenrijke-familie-van-der-vorm-macht-en-invloed-koopt-in-rotterdam/>.
- Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam (2015). *Een studie naar toekomstige cruiselocaties. Concept eindrapportage zeevaart 2030*. Interne rapportage gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam (2019a). *Notitie Reikwijdte en Detailniveau M4H Rotterdam*.
- Gemeente Rotterdam & Havenbedrijf Rotterdam (2019b). *Ruimtelijk Raamwerk Merwe-Vierhavens Rotterdam. Toekomst in de maak*.
- Gemeente Rotterdam (2004). *Havenplan 2020. Ruimte voor kwaliteit*.
- Gemeente Rotterdam (2010). *Collegewerkprogramma Rotterdam 2010 - 2014. Werken aan talenten en ondernemen*.
- Gemeente Rotterdam (2013). *Handels- en Industrierterreinen Merwehavens-Vierhavens*. Beheersverordening.
- Gemeente Rotterdam (2016). *Woonvisie Rotterdam. Koers naar 2030, agenda tot 2020*.
- Gemeente Rotterdam (2019). *Beleidsvisie Creatieve Industrie*.
- Gemeente Rotterdam (2020a). *Delfshaven (gebied)*. OBI. Wijkprofiel 2014-2016-2018-2020. Opgehaald op 27 december 2020, via <https://wijkprofiel.rotterdam.nl/nl/2020/rotterdam/delfshaven/delfshaven>.
- Gemeente Rotterdam (2020b). *Kantorenkoersen Rotterdam. Gebiedsgerichte uitwerking van de Nota Kantoren 2030*.
- Gemeente Schiedam & K.A.S. (2021). *Concept Ruimtelijk Raamwerk Nieuw-Mathenesse (samenvatting)*.
- Glaeser, E. L. (2011). *The Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier*. Pan Macmillan.
- Gordon, D. L. (1999). Implementing urban waterfront redevelopment in an historic context: a case study of the The Boston Naval Shipyard. *Ocean & Coastal Management*, 42(10-11), 909-931.
- Havenbedrijf Rotterdam (2005). *Fruitport. Een haven in-de-groei*.

- Heath, S. C., Rabinovich, A., & Barreto, M. (2017). Putting identity into the community: exploring the social dynamics of urban regeneration. *European Journal of Social Psychology*, 47(7), 855-866.
- Heebels, B. (2020). *'Het belang van ruimte voor maakbedrijven wordt onderschat'*. Gebiedsontwikkeling.nu. Opgehaald op 27 september 2020, via <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/maakindustrie-als-essentieel-onderdeel-van-de-stad/>.
- Hein, C., & van de Laar, P. T. (2020). The Separation of Ports from Cities: The Case of Rotterdam. In A. Carpenter & L. Rodrigo (red.), *European Port Cities in Transition* (pp. 265-286). Springer International Publishing.
- Helmer, N. (2019). *Making and City development. A case study of makerspace the Keilewerf in Rotterdam, the Netherlands* (scriptie). Rotterdam: Erasmus Universiteit.
- Het Vrije volk (1945, 13 juni). Badpakken blijven opgeborgen. *Het Vrije Volk*.
- Het Vrije Volk (1947, 2 september). Wel een zwembad afbreken. *Het Vrije Volk*, p. 2.
- Hill, A. V. (red.). (2020). *Foundries of the Future: a Guide to 21st Century Cities of Making*. Delft: TU Delft Open
- Hirshberg, P., Dougherty, D., & Kadanoff, M. (2016). *Maker City: A Practical Guide for Reinventing American Cities* (1st edition). Maker Media, Inc.
- Hoorntje, R. (2019, 20 februari). Woede omdat gemeente plan voor club in haven schrap. *NRC*. Opgehaald op 27 september 2020, via <https://www.nrc.nl/nieuws/2019/02/20/woede-omdat-gemeente-plan-voor-club-in-haven-schrapt-a3654793>.
- Hurley, A. (2006). Narrating the urban waterfront: The role of public history in community revitalization. *The Public Historian*, 28(4), 19-50.
- In BoTu (2019). *Veerkrachtig BoTu 2028. In tien jaar naar het stedelijk sociaal gemiddelde*.
- Jansen, E. (2020). *Inleiding in de capability approach* [PowerPoint slides]. Platform Stad en Wijk. Opgehaald op 13 januari 2020, via <https://platformstadenwijk.files.wordpress.com/2020/12/inleiding-ca-erik-jansen-han-masterclass-platform-stad-en-wijk.pdf>.
- Janssen, C. (2020). *Zo meet je de waarde van sociale investeringen*. Gebiedsontwikkeling.nu. Opgehaald op 30 augustus 2020, via <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/zo-meet-je-de-waarde-van-sociale-investeringen/>.
- Janssen, C. (2021). *Sturen op onvastheid: het dilemma van de inclusieve stad*. Gebiedsontwikkeling.nu. Opgehaald op 25 februari 2021, via <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/sturen-op-onvastheid-het-dilemma-van-de-inclusieve-stad/>.
- Janssen, C., Daamen, T. A. & Verdaas, C. (2019). *Implementing social sustainability in area development projects in the Netherlands*. Conference paper AESOP Young Academics Conference Darmstadt 2019. Delft: University of Technology.
- Karré, P. M. (2017). Innovatie op het snijvlak van overheid, markt en civil society. In P. M. Karré, T. Rahimy, D. ter Avest, & G. Walraven, *Sociale innovatie in de stad: Perspectieven uit de bestuurskunde, filosofie en stadsgeografie* (pp. 15-31). Rotterdam: Hogeschool Inholland.
- Katz, B., & Wagner, J. (2014). *The Rise of Innovation Districts: A New Geography of Innovation in America*. Brookings: Metropolitan Policy Program at Brookings.
- Kemper, A. (2020). *Maatschappelijke meerwaarde bij gebiedsontwikkeling* [PowerPoint slides]. Webinar Maatschappelijke waarden bij gebiedstransformaties. Opgehaald op 4 december 2020, via https://www.stedelijketransformatie.nl/uploads/media_item/media_item/149/92/Antoinette_Kemper_Rebel_-_Maatschappelijke_meerwaarde_bij_gebiedsontwikkeling_-_23-11-2020-1607078726.pdf.
- Kermani, A. A., Van der Toorn Vrijthoff, W., & Salek, A. (2020). The Impact of Planning Reform on Water-Related Heritage Values and on Recalling Collective Maritime Identity of Port Cities: The Case of Rotterdam. *Adaptive Strategies for Water Heritage*, 345-361.
- Keunen, Y. (2014, 9 oktober). Ferro Dome wordt Rotterdamse variant op HMH. *Algemeen Dagblad*. Opgehaald op 16 september 2020, via <https://www.ad.nl/rotterdam/ferro-dome-wordt-rotterdamse-variant-op-hmh~ad396376/>.
- Kimhur, B. (2020). How to apply the capability approach to housing policy? Concepts, theories and challenges. *Housing, Theory and Society*, 37(3), 257-277.
- Koekebakker, O. (2003). *Cultuurpark Westergasfabriek. Transformatie van een industrieterrein*. Rotterdam: NAI uitgevers.
- Kuipers, B., Streng, M., & Van Haaren, J. (2018). *Schiedam: maritieme hotspot met potentie*. Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics
- Lavanga, M. (2013). Artists in urban regeneration processes: use and abuse?. *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement. Journal of geography and planning*, (17-18), 6-19.
- Lengkeek, A. & Specht, M. (2021). *Woekerruimte. Maatschappelijk vastgoed en het recht op de stad*. LSA.

- Lepore, D., Sgobbo, A., & Vingelli, F. (2017). The strategic approach in urban regeneration: the Hamburg model. *UPLanD-Journal of Urban Planning, Landscape & environmental Design*, 2(3), 185-218.
- Limani, B. (2019). *Creative Industries and City Image: The Case of Eindhoven* (scriptie). Nijmegen: Radboud Universiteit.
- Loeper, N. & Ott, M. (2017). Water City Rotterdam 2035. *WIT Transactions on The Built Environment*, 170, 55-62.
- Lupi, T. (2008). *Buiten wonen in de stad: de place making van IJburg* (proefschrift). Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Majoer, S. J. H. (2008). *Disconnected innovations : new urbanity in large-scale development projects: Zuidas Amsterdam, Ørestad Copenhagen and Forum Barcelona* (proefschrift). Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Mathenisse aan de Maas (2020). *Verbeterplan Mathenisse aan de Maas*.
- Mathenisse aan de Maas (z.d.). *Interview met historicus Han van der Horst over de wortels van Oud en Nieuw Mathenisse*. Opgehaald op 8 september 2020, via <https://www.mathenisseaandemaas.nl/blog-1/project-one-grjsg>.
- Meijer, M. & Peek, G. J. (2015). Iconic end-users in M4H's organic area development. *Paper 51st ISOCARP Congress 2015, Rotterdam*.
- Meskel, L. (2019). Heritage, gentrification, participation: Remaking urban landscapes in the name of culture and historic preservation. *International Journal of Heritage Studies*, 25(9), 996-998.
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag. (2016). *Roadmap Next Economy*. Zuid-Holland: Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- Minatoazi, Y., Drain, C., & Wouter, A. S. (2020). *Connect Botu. An exploration of the opportunities that connect the residents of BoTu to labour in Merwe-Vierhavens and Spaanse Polder*.
- Monster, J. (2020). *Isabelle Vries over Merwe-Vierhavens: "Belangen gemeente en Havenbedrijf op één lijn brengen"*. Gebiedsontwikkeling.nu. Opgehaald op 7 februari 2021, via <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/isabelle-vries-over-merwe-vierhavens-belangen-gemeente-en-havenbedrijf-op-%C3%A9nC3%A9n-lijn-brengen/>.
- Morisson, A. (2015). *Innovation Districts: A Toolkit for Urban Leaders*.
- Muro, M., & Hirshberg, P. (2017). *Five ways the maker movement can help catalyze a manufacturing renaissance*. Opgehaald op 20 september 2021, via <https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2017/01/04/the-maker-movement-can-catalyze-a-manufacturing-renaissance/>.
- Museum Rotterdam (2020). *Wijkcollectie Bospolder Tussendijken. Verhalen uit de wijk*.
- NRC (2020). Verkoop bij opbod maakt de stad kapot. *NRC*. Opgehaald op 9 september 2020, via <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/06/25/verkoop-bij-opbod-maakt-de-stad-kapot>.
- Oakley, S. (2007). The role of urban governance in re-constructing place, economic function and social relations in urban waterfront regeneration: the case of Port Adelaide, South Australia. *Space and Polity*, 11(3), 279-295.
- Oosterling, H. (2013). *ECO3: doen denken*. Heijningen: Jap Sam Books.
- OPEN Rotterdam (2021, 21 januari). *Delfshaven: Ruimte voor creativiteit? Aflevering 3: M4H* [Video bestand]. Opgehaald op 6 februari 2021, via <https://www.youtube.com/watch?v=ajseNMq932Q>.
- Páges Sánchez, J. M. (2016). Port-City governance. A comparative analysis in the European context. *AESOP YA Conference*.
- Pancholi, S., Yigitcanlar, T., & Guaralda, M. (2014). Urban knowledge and innovation spaces: concepts, conditions and contexts. *Asia Pacific Journal of Innovation and Entrepreneurship*, 8(1), 15-38.
- Pancholi, S., Yigitcanlar, T., Guaralda, M., & Australia, E. (2015). Public space design of knowledge and innovation spaces: learnings from Kelvin Grove Urban Village, Brisbane. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 1(1), 13.
- Peek, G. J. (2015). *Veranderstad. Stedelijke gebiedsontwikkeling in transitie*. Rotterdam: Hogeschool Rotterdam Uitgeverij.
- Peek, G. J. (2020). Veranderwijs in Rotterdam. In D. Gijsbertse, A. van Klink, K. Machielse, & J. Timmerman (red.), *Hoger beroepsonderwijs in 2030. Toekomstverkenningen en scenario's vanuit Hogeschool Rotterdam* (pp. 97-127). Rotterdam: Hogeschool Rotterdam Uitgeverij.
- Peek, G. J. & Stam, C. (2016). *Building the Innovation Economy. City-Level Strategies for Planning, Placemaking and Promotion. Case study: Rotterdam*. Londen: Urban Land Institute.
- Peeters, T. (2019). *Joep van Lieshout en de afgrond die vastgoedontwikkeling heet*. VersBeton. Opgehaald op 7 februari 2021, via <https://versbeton.nl/2019/07/joep-van-lieshout-en-de-afgrond-die-vastgoedontwikkeling-heet/>.
- Peeters, T. (2020). *Pulp Friction*. Opgehaald op 7 februari 2021, via <https://www.archined.nl/2020/03/pulp-friction/>.

- Plein 06, ERA Contour, & Vestia (2012). *Voorlopig ontwerp Skill City. Keilehaven – Rotterdam*.
- Programmabureau M4H (2020). *Monitor 2019. M4H in cijfers*.
- Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2020). *Toegang tot de stad. Hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*. Digitale uitgave
- Raad voor Volksgezondheid & Samenleving (2020). *Gezondheidsverschillen voorbij. Complexe ongelijkheid is een zaak van ons allemaal*.
- Raworth, K. (2017). *Donuteconomie: in zeven stappen naar een economie voor de 21e eeuw*. Amsterdam: Nieuw Amsterdam.
- Rebel (2020). *Meerwaarde creatieve bedrijfshuisvesting. Onderbouwen & benutten*. Opgehaald op 29 december 2020, van <https://www.skar-ateliers.nl/app/uploads/2020/06/Meerwaarde-creatieve-bedrijfshuisvesting.pdf>.
- Recht op de stad (2021). *Het betere plan voor wonen in Rotterdam*.
- Reijndorp, A. (2010). Ruimte voor plaats. Beelden en betekenissen. In A. Reijndorp, & L. Reijnders (red.), *De alledaagse en de geplande stad: over identiteit, plek en thuis* (pp. 9-25). Amsterdam: SUN Trancity.
- Rekenkamer Rotterdam (2020) *Burgers op de Bres. Onderzoek naar gemeentelijke ondersteuning van burgerinitiatieven*.
- Rijpma, A., Moatsos, M., Badir, M., & Stegeman, H. (2017). *Netherlands beyond GDP: A Wellbeing Index*. Institutions for Open Societies, Utrecht University, Institutions for Open Societies, Utrecht University, Rabobank Economic Research, Rabobank Economic Research. Utrecht: Utrecht University Repository.
- Riemeijer, R. (2020). *Stedelijke Synergie. Hoe stedelijke synergie ontstaat tussen een innovatief district en de achterliggende woonwijk* (scriptie). Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Rotterdamsch nieuwsblad (1940, 27 augustus). Zwembad koushaven tijdelijk gesloten. *Rotterdamsch nieuwsblad*.
- Rotterdamsch nieuwsblad (1940, 27 augustus). Zwembad Koushaven. *Rotterdamsch nieuwsblad*.
- Sairinen, R., & Kumpulainen, S. (2006). Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. *Environmental impact assessment review*, 26(1), 120-135.
- Savini, F., & Dembski, S. (2016). Manufacturing the creative city: Symbols and politics of Amsterdam North. *Cities*, 55, 139-147.
- Sennett, R. (2018). *Stadsleven. Een visie op de metropool van de toekomst*. Amsterdam: Meulenhoff.
- Soeterbroek, F. (2020). *Toegang voor de burger tot de besluitvorming over de stad*. Ruimtemakerblog. Opgehaald op 11 oktober 2020, via <https://deruimtemaker.nl/2020/10/05/toegang-voor-de-burger-tot-de-besluitvorming-over-de-stad/#more-1247>.
- Stadshavens Rotterdam (2014). *Ontwikkel mee in M4H. Samenvatting ontwikkelstrategie Merwe-Vierhavens. Van havenindustrie naar maakstad*.
- Stadshavens Rotterdam (2015). *Ontwikkel mee in M4H. Ontwikkelstrategie Merwe-Vierhavens. Van havenindustrie naar maakstad*.
- Stadshavens Rotterdam (2009). *Stadshavens Rotterdam, 1600 ha creating on the edge*.
- Stadshavens Rotterdam (2011). *Structuurvisie Stadshavens Rotterdam*.
- Stadshavens Rotterdam (2012). *Rotterdam World Food Center*.
- Stadshavens Rotterdam (2017). *Rotterdam Makers District. Visie en strategie*.
- Stam, C. & Peek, G. J. (2019). Gebiedsontwikkeling anders organiseren. De Voedseltuin, Rotterdam. In G. Helleman, S. Majoor, V. Smit, & G. Walraven (red.), *Plekken van Hoop en verandering. Samenwerkingsverbanden die lokaal verschil maken* (pp. 115-22). Utrecht: Eburon.
- Stam, C. & Peek, G. J. (2020). *Lerende gebiedsontwikkeling voor veerkrachtige steden*. Rooilijn. Opgehaald op 3 december 2020, via <https://www.rooilijn.nl/artikelen/lerende-gebiedsontwikkeling-voor-veerkrachtige-steden>.
- Stam, C. (2016). *RID. De optimale relatie tussen RDM en M4H* (scriptie). Rotterdam: Hogeschool Rotterdam.
- Steenhuis & Urban Fabric (2009). *Bospolder Tussendijken. Cultuurhistorische verkenning en analyse*.
- Sterk, E. (2018). *Aan onze kant is het groener. Sociaal ondernemen voor een nieuwe economie, oogst van acht jaar Voedseltuin Rotterdam*. Rotterdam: Bureau Erik Sterk.
- Stoele, M. (2017). *David, een maker in de maak*. Blog. Opgehaald op 10 september 2020, via <http://madelonstoele.nl/?p=1383>.
- Stoele, M. (2018). *Aan de slag in je wijk: Angela's route*. Westpractice. Blog. Opgehaald op 10 september 2020, via <https://westpractice.squarespace.com/blog/2018/2/28/aan-de-slag-in-je-wijk-angelas-route>.
- Taylor, N., Hurley, U., & Connolly, P. (2016). Making community: the wider role of makerspaces in public life. In *Proceedings of the 2016 CHI Conference on Human Factors in Computing Systems* (pp. 1415-1425).
- Ter Avest, D. (2017). Het nieuwe stadmaken als sociale innovatie. Naar een meer socially-driven gemaakte stad. In P. M. Karré, T. Rahimy, D. ter Avest, & G. Walraven, *Sociale innovatie in de stad: Perspectieven uit de bestuurskunde, filosofie en stadsgeografie* (pp. 58-77). Rotterdam: Hogeschool Inholland.

- TIR Consulting Group & MRDH (2016). *Final TIR Roadmap Next Economy. The Third Industrial Revolution*. Roadmap Next Economy for The Metropolitan Region of Rotterdam and The Hague.
- UIA-Delfshaven Coöperatie (2015). *West practice. Entrepreneurship connects Social Innovation with the Next Economy in the Maker District of Rotterdam-Delfshaven*.
- Van Boxel, E., & Koreman, K. (2019). *City of Permanent Temporality: Incomplete & Unfinished*. Rotterdam: nai010 uitgevers.
- Van de Kamp, L. (2018). Stedelijke regeneratie in Amsterdam-Noord: over de politiek van erfgoed en creativiteit. *Sociologos*, 39(3), 263-286.
- Van der Veer (2017). *Innovation District Development in Dutch practice. An exploration on the role of the built environment with recommendations on role-taking by local public authorities in innovation district development: the Case of the Merwe-Vierhavens & RDM – as part of the CityPorts project* (scriptie). Delft: TU Delft.
- Van der Zandt, B. (2018). *Attraction and retention of users in Urban Innovation Districts: An advice for the Merwe-Vierhavens based on the lessons learned at Strijp-S* (scriptie). Delft: TU Delft.
- Van Heel, L. (2019). Stedin heeft hét wapen tegen personeelstekort: een eigen bedrijfsschool. *Algemeen Dagblad*. Verkregen van: <https://www.ad.nl/rotterdam/stedin-heeft-het-wapentegen-personeelstekort-een-eigen-bedrijfsschool~ab072a88/>.
- Van Twist, M., Van der Steen, M., & Karré, P. M. (2009). Als burgers het heft in eigen handen nemen: van representatieve naar doe-het-zelf democratie. *Res Publica*, 51(4), 521-535.
- Veldacademie (2018). *Gesprek met de stad. Een onderzoek naar het toekomstbeeld van Rotterdammers*.
- Verloo, N. (2015). *Negotiating urban conflict. Conflicts as opportunity for urban democracy* (proefschrift). Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Vries, I. (2017). *"In RDM & Merwe-Vierhavens gaat het om de makers, niet om innovatiemarketing"*. Vers Beton. Opgehaald op 4 februari 2021, via <https://versbeton.nl/2017/10/in-rdm-merwe-vierhavens-gaat-het-om-de-makers-niet-om-innovatiemarketing/>.
- VVD, D66, GroenLinks, PvdA, CDA, & ChristenUnie-SGP (2018). *Nieuwe energie voor Rotterdam. Coalitieakkoord 2018-2022*.
- Weeda, F. (2021). *Zo werken ontwerpers en ondernemers aan de ontwikkeling van hun Delfshaven*. Vers Beton. Opgehaald op 7 februari 2021, via <https://versbeton.nl/2021/01/zo-werken-ontwerpers-en-ondernemers-aan-de-ontwikkeling-van-hun-delfshaven/>.
- Wijngaarden, Y., Hitters, E., & Bhansing, P. V. (2020). Cultivating fertile learning grounds: Collegiality, tacit knowledge and innovation in creative co-working spaces. *Geoforum*, 109, 86-94.
- Witteman, J. (2015, Januari 3). Tegenwoordig maak je dingen gewoon zelf. *Volkskrant*. Opgehaald op 7 september 2020, via <http://www.volkskrant.nl/economie/tegenwoordig-maak-je-de-dingen-gewoon-zelf~a3821982/>.
- Yigitcanlar, T., & Velibeyoglu, K. (2008). Knowledge-based urban development: The local economic development path of Brisbane, Australia. *Local Economy*, 23(3), 195-207.
- Zebracki, M., & Smulders, L. (2012). Artists Accompanied Urban Regeneration: Insights and Lessons from Utrecht and Rotterdam. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 103(5), 615-623.
- Zukin, S. (2010). *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*. Oxford: Oxford University Press.

ILLUSTRATIES

- 1 Collectie Stadsarchief Rotterdam
- 2 Collectie Stadsarchief Rotterdam
- 3 Collectie Stadsarchief Rotterdam
- 4 Collectie Stadsarchief Rotterdam
- 5 Michaël Meijer
- 6 Hogeschool Rotterdam
- 7 Michaël Meijer
- 8 Programmabureau M4H
- 9 KeileCollectief © Frank Hanswijk
- 10 Menno Leutscher †
- 11 Gert Jan van Rooij
- 12 KeileCollectief © Frank Hanswijk
- 13 Martine Kiers / POW! WOW! Rotterdam
- 14 DELVA Landscape Architecture | Urbanism, KettingHuls en A2 Studio
- 15 DELVA Landscape Architecture | Urbanism, KettingHuls en A2 Studio
- 16 Laisa Maria / Mathenesse aan de Maas
- 17 Laisa Maria / Mathenesse aan de Maas
- 18 GustoMSC
- 19 Menno Leutscher †
- 20 KeileCollectief © Frank Hanswijk
- 21 Hogeschool Rotterdam
- 22 Michaël Meijer
- 23 Michaël Meijer
- 24 Collectie Stadsarchief Rotterdam
- 25 Martine Kiers / POW! WOW! Rotterdam
- 26 Google Maps
- 27 Shutterstock

VERANTWOORDING

Hogeschool Rotterdam is al jaren actief betrokken bij de gebiedsontwikkeling van M4H. Vanuit het Kenniscentrum Duurzame HavenStad en vanuit het onderwijs; het Instituut voor de Gebouwde Omgeving voorop. Eerst bij de strategie- en planvorming, nu bij de volgende fase van uitwerking en uitvoering. Hogeschool Rotterdam wil de komende jaren haar betrokkenheid intensiveren, haar scope verbreden en van grotere waarde zijn voor het gebied. Een belangrijk onderdeel hierbij zijn de sociaal-maatschappelijke opgaven. Deze verbreding sluit aan bij de vernieuwde visie op techniek van Hogeschool Rotterdam met de focus op 'de haven, de stad en de mensen die daar wonen en werken'.

Dit onderzoek verkent nieuwe ontwikkelingen, perspectieven en kansen voor de toekomst. In het bijzonder wordt stilgestaan bij onderwerpen als de toegankelijkheid van wonen en publieke voorzieningen en een toenemende complexe ongelijkheid. Onderwerpen die recentelijk aandacht krijgen in het maatschappelijke debat en een aanvulling vormen op de huidige gebiedsontwikkeling van M4H. De keuze voor een essay als vorm past bij het verkennende karakter van dit onderzoek.

In dit onderzoek zijn verschillende manieren van dataverzameling gecombineerd, passend bij de brede reikwijdte van de onderwerpen. Allereerst zijn twaalf verkennende gesprekken gevoerd met direct betrokkenen. Dit essay was er niet geweest zonder de inspirerende gesprekken en inzichten over M4H en omliggende wijken met Bas van den Berg, Elkse Geelhoed, Jesse Kleijwegt, Judith Dunsbergen, Madelon Stoele, Matthijs de Boer, Mieke de Leeuw, Philip Troost, Robbert de Vrieze, Ursula Rutten, Walter de Vries en Wouter Bredemeijer.

Wetenschappelijke literatuur over *waterfront regeneration projects* vormde de theoretische verkenning van de sociale aspecten bij een gebiedsontwikkeling als die van M4H. Naast deze wetenschappelijke literatuur, veelal vanuit de planologie en geografie afkomst, is veel grijze literatuur gebruikt voor de case study. Dit is waardevol gebleken om de lokale context en historie te kunnen vangen. Deze grijze literatuur varieert van krantenartikelen, opiniestukken, ontwerpvoorstellen, onderzoeksrapporten en raadsinformatie tot aan de vele beleidsdocumenten van tientallen jaren veranderend beleid over en rondom M4H.

Daarnaast gaat mijn dank uit naar Sven Schouten en zijn tentoonstelling Past futures of M4H voor alle historische verhalen en inzichten, naar Anne Marike Lokhorst voor het nauwkeurige tegenlezen, en naar een ieder die geraadpleegd is ter voorbereiding van dit essay.

Ten slotte bedank ik in het bijzonder Gert-Joost Peek en Kees Stam voor alle suggesties, feedback en onmisbare bijdragen.

OVER DE AUTEUR

David ter Avest is stadsgeograaf en als docentonderzoeker verbonden aan het Kenniscentrum Duurzame HavenStad en de opleiding Ruimtelijke ontwikkeling van Hogeschool Rotterdam. Voor Hogeschool Rotterdam verbindt hij praktijk, beleid, onderzoek en onderwijs in het gebied Merwe-Vierhavens. Daarnaast is hij op verschillende manieren actief in het sociaal domein. De rode draad in zijn werk is het continu zoeken naar raakvlakken tussen het ruimtelijk domein en het sociaal domein.

Het Rotterdamse voormalig havengebied Merwe-Vierhavens (M4H) spreekt tot de verbeelding. Het gebied ademt ruimte en mogelijkheden. Nu nog een bedrijventerrein, maar in vele plannen een energiek en innovatief woonwerkgebied. Een gebied waar, zoals vaak wordt gezegd, stad en haven elkaar ontmoeten. Maar hoe ziet die ontmoeting eruit, en vooral wie ontmoet wie? En hoe doe je mee aan deze ontmoeting? En met de geplande woningbouw op komst rijst de vraag: voor wie zijn de huidige en op termijn beschikbare plekken in het gebied? Wat voor stadswijk wil en kan M4H zijn?

Dit essay verkent vanuit een historisch bewustzijn de sociaal-maatschappelijke opgaven en 'zachte' verbindingen tussen M4H en de omliggende wijken. Verbindingen die van oudsher zeer sterk zijn. Dit essay verkent de kansen en knelpunten en staat uitgebreid stil bij onderwerpen als framing, toegang, wonen, werken en recreatie. Daarnaast bieden relevante ontwikkelingen en parallellen in binnen- en buitenland handvatten voor toekomstige ontwikkeling.

Het essay wordt afgesloten met acht principes om te komen tot een Sociaal Raamwerk voor een gebied dat zich op natuurlijke en passende wijze kan ontwikkelen tot een Rotterdamse stadswijk.