Wateratlas binnenstedelijke Nieuwe Maas

Beleidsnota



Gemeente Rotterdam

Inhoud

Samenvatting 3

1. Naar ruimtelijke ordening op het water 6
   1.1 Wat willen we waar op het water en wat gaan we doen? 7
   1.2 Doorbouwen op Coalitieakkoord, Omgevingsvisie en meer 9
   1.3 Onderdeel Opgave Gebruik Water 11
   1.4 De scope 13
   1.5 Co-creatie met partijen 14

2. Urgentie: waarom ruimtelijke ordening op water? 15
   2.1 Meer 'stad' op het water 16
   2.2 Groei & nieuwe initiatieven 16
   2.3 Belang van het water als openbare ruimte neemt toe 16
   2.4 Conflict tussen gebruik water en land neemt toe 17
   2.5 Behouden en versterken onderscheidende karakteristiek 17
   2.6 Gelijk speelveld voor ondernemers 17

3. Ambitie, doelen en principes 18
   3.1 Ambitie: hoofdvaarweg én centraal park 19
   3.2 Doelen: voor iedereen, veilig, karakteristiek en duurzaam 20
   3.3 Principes voor het gebruik 21

4. Wateratlas: wat willen we waar? 27
   4.1 Huidige situatie als vertrekpunt 28
   4.2 Toekomstbeeld 31
   4.3 Themakaart: Cargo & safety first 32
   4.4 Themakaart: Gastvrije havens 35
   4.5 Themakaart: Buurthavens 39
   4.6 Themakaart: Verbonden groen 42
   4.7 Zoneringskaart 46
   4.8 Haven- en kadepaspoorten 53

5. Hoe nu verder: Agenda Wateratlas 63

Colofon 65

Samenvatting



Wat is de Wateratlas & waarom een Wateratlas?

Rotterdam ontdekt steeds meer de kansen die het water van de Nieuwe Maas biedt voor recreatie, toerisme, personenvervoer, groen en drijvend wonen. Tegelijkertijd is de Nieuwe Maas één van de drukst bevaren rivieren van Europa en de levensader van de stad. Veilige en efficiënte doorvaart van beroepsvaart staat hier centraal en dat blijft zo. Met deze Beleidsnota Wateratlas binnenstedelijke Nieuwe Maas geven we invulling aan de behoefte om ruimtelijke ordening op het water vorm te geven. We willen immers steeds meer verschillende functies en vormen van gebruik op het water en dus moeten we zorgvuldig kijken hoe deze complexe puzzel het best kan worden gelegd.

In deze Beleidsnota Wateratlas geven we aan welk gebruik we waar op het water willen (en waarom). We nemen de huidige situatie als vertrekpunt, behouden wat goed is en goed werkt en stellen op andere plekken een nieuwe koers voor. De Wateratlas is een stip op de horizon waar we de komende 15 jaar naartoe werken. Tegelijkertijd is het een toetsingskader voor initiatieven en een leidraad voor ontwikkelingen in het hier en nu. Naast de Beleidsnota is er ook een Agenda. In de Agenda Wateratlas binnenstedelijke Nieuwe Maas beschrijven we hoe we de ambities gaan realiseren.

Ambitie: hoofdvaarweg én centraal park

Het water van de Nieuwe Maas heeft vele functies, maar het belang van het water als openbare ruimte neemt steeds meer toe nu de stad verder verdicht. De binnenstedelijke Nieuwe Maas kan uitgroeien tot dé centrale en meest karakteristieke openbare ruimte van waterstad Rotterdam: ons central park! In deze Wateratlas geven we aan hoe die ambitie goed samen kan gaan met de functie van hoofdvaarweg.



Doelen en principes

De ambitie van 'hoofdvaarweg & centraal park' is vertaald naar vier doelen:

1. De binnenstedelijke Nieuwe Maas is voor iedereen
2. Het gebruik op het water is veilig
3. Het gebruik versterkt het DNA van de rivier, stad en haven
4. Het gebruik is duurzaam

Deze 4 doelen zijn op hun beurt vertaald naar principes of algemene spelregels die richting geven aan het toekomstige gebruik. Voorbeelden van principes zijn: 'Al het gebruik is tijdelijk', 'Havenbekkens benutten voor recreatief gebruik', 'Cultureel erfgoed van de plek als vertrekpunt', 'Vergroenen waar het kan' en 'Impact op de wal zo klein mogelijk'.

Wateratlas: wat willen we waar?

Op de zoneringskaart heeft al het gebruik een plek: van riviercruises tot partyschepen en van rivierparken tot drijvende woningen. De logica en de keuzes hierachter zijn uitgelegd in de 4 thematische kaarten.

Met de thematische kaart Cargo & safety first is aangegeven welke ruimte de functie van hoofdvaarweg verlangt, en wat de spelregels zijn als het gaat om veiligheid. In het binnenstedelijk deel van de Nieuwe Maas is er, naast ruimte voor de veilige en efficiënte doorvaart, ook ruimte nodig voor ligplekken (wachtplekken) voor zee- en binnenvaartschepen. Het behouden van havenfuncties op het water van de binnenstedelijke Nieuwe Maas is niet alleen vanuit economische optiek wenselijk, ook vanuit de beleving van Rotterdam als havenstad willen we deze functies een zichtbare plek in de stad blijven bieden. Walstroom is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.



Met de kaart Gastvrije havens laten we zien dat Rotterdam een veel aantrekkelijker bestemming aan en vanaf het water kan zijn. Dat betekent dat de meest attractieve plekken aan het water, nabij bestemmingen, iconen of metrohaltes, altijd over een openbare kade beschikken. Passagiersvaart (partyschepen, rondvaartboten, hop on hop off) en personenvervoer over water kan hier altijd terecht om passagiers op te pikken of af te zetten. Deze gastvrije havens kunnen worden ingericht met een aantrekkelijk vormgegeven 'gastvrije steiger' die tegelijk betekenis heeft als openbare ruimte dichtbij het water. Vaste ligplaatsen voor partyvaart en ligplekken voor riviercruises organiseren we op andere plekken in de stad.

Daarnaast benoemt de Wateratlas een aantal havenbekkens dat geschikt is om meer betekenis te krijgen als Buurthaven: een openbare ruimte midden in de buurt met een gebruik dat aansluit bij het karakter en de behoeften van de omliggende wijk(en). Om veiligheidsredenen kan er in de havenbekkens méér dan aan de kades langs de vaarweg. Buurthavens zijn daarom bij uitstek geschikt voor varende/drijvende publiek toegankelijke voorzieningen , watersport, groen, wonen en langzaamverkeersbruggen. De Schiehaven en Spoorweghaven zijn voorbeelden van buurthavens. De tijdelijke duwbakken in de Maashaven, die in 2023 het festivalhart van de Rotterdam Architectuur Maand waren, gaven een indruk van het type vernieuwende drijvende publiek toegankelijke voorzieningen waar we als stad ruimte aan willen bieden.

Met de vierde themakaart Verbonden groen onderschrijft deze Wateratlas de reeds ingezette koers om de Nieuwe Maas te ontwikkelen tot één groot netwerk van groene plekken, parken en lijnen waar de stedeling op adem kan komen en waar stadsnatuur een plek heeft. Ook zijn op deze kaart plekken aangewezen waar we géén gebruik op het water willen, zodat het vrije zicht op de rivier hier alle ruime krijgt.

Tot slot maken we met deze Wateratlas een aantal stedelijke keuzes:

- Het Rondje Bruggen Erasmusbrug-Willemsbrug kan uitgroeien tot het hart van het centrale park, waarbij een bijzondere rol is weggelegd voor de Boompjeskade.
- Voor de riviercruises zien we een toekomstbestendige plek aan de Maasboulevard/ Rhijnspoorkade, gelegen tussen stadshart en uitvalswegen in de karakteristieke buitenbocht van de binnenstedelijke Nieuwe Maas. Ook ligt hier een vergroeningsopgave.
- Voor wonen op het water zien we vooral ruimte in de Merwehavens en daarnaast in enkele andere buurthavens.
- We onderzoeken waar we zwemmen in de (havenbekkens van de) rivier mogelijk kunnen maken. De eerste nieuwe zwemlocatie is de Rijnhaven.

Deze Wateratlas gaat daarnaast uit van de stedelijke keuze voor een stadsbrug tussen Feijenoord en de Esch, in combinatie met de (nader uit te werken) verruiming van de rivier bij Polder de Esch en de realisatie van een Rivierpark Noord.

De Wateratlas bevat tot slot een reeks van haven- en kadepaspoorten waarin het gewenste toekomstige gebruik meer precies is uitgewerkt.

De Agenda Wateratlas is een separaat document waarin we aangeven hoe we de komende jaren gaan toewerken naar het realiseren van deze fantastische ambitie: de binnenstedelijke Nieuwe Maas als hoofdvaarweg en centraal park, voor iedereen, veilig, karakteristiek en duurzaam!

1. Naar ruimtelijke ordening op het water



1.1 Wat willen we waar op het water en wat gaan we doen?

Rotterdam dankt haar ontstaan, ontwikkeling en identiteit aan het water. Water is een essentieel onderdeel van Rotterdam als havenstad. De Rotterdamse rivieren stromen dwars door het hart van Rotterdam. De Nieuwe Maas is één van de drukst bevaren rivieren van Europa en de levensader van de stad. Veilige en efficiënte doorvaart van beroepsvaart op de hoofdvaarweg staat centraal. En dat blijft zo. Tegelijkertijd ontdekt Rotterdam steeds meer de kansen die het water biedt voor recreatie, toerisme, personenvervoer, groen en drijvend wonen. Daarom investeert Rotterdam al enige tijd in levendige rivieroevers. Levendig heeft daarbij twee betekenissen: vol menselijke activiteit en vol met natuurlijk leven (groen).

Nu is er vaak binnen de context van een gebiedsontwikkeling of naar aanleiding van een concreet marktinitiatief aandacht voor de kansen die het water biedt. Het ontbreekt echter nog aan stedelijk ruimtelijk beleid voor het water. Dat is wel nodig, want lokale kwesties hangen vaak samen met stedelijke vraagstukken. Ook óp het water wordt de ruimte in de stad steeds schaarser. Het is daarom belangrijk dat we bewust kiezen waar we ruimte aan geven en waaraan niet en wat het juiste gebruik op de juiste plek is. Ook is het noodzakelijk om aandacht te hebben voor de condities die daarbij horen, zoals het voorkomen van hinder, ongelukken en/of ongewenst gedrag. Het uiteindelijke doel is dat het potentieel van de rivier maximaal wordt benut voor een aantrekkelijke, levendige, duurzame en economisch sterke stad.

Met de Beleidsnota Wateratlas binnenstedelijke Nieuwe Maas geven we voor het eerst vorm aan ruimtelijke ordening op het stedelijke water.

De Wateratlas beschrijft en verbeeldt de stip op de horizon waar we de komende 15 jaar naartoe werken. Tegelijkertijd is het een toetsingskader voor initiatieven in het hier en nu. De Wateratlas geeft duidelijkheid aan ondernemers en Rotterdammers over wat ze kunnen verwachten op het water. Wat mag waar op het water en waarom? Wat is het perspectief voor de verschillende kades en havenbekkens? Wat functioneert goed en blijft zoals het is en waar is nieuw of ander gebruik op het water gewenst? Hoe houden we daarbij rekening met de eisen en wensen van de gebruikers van het water, de bewoners van de omliggende wijken, de identiteit en maat & schaal van het water en de toekomstige ontwikkelingen van de stad? De Wateratlas geeft een eerste antwoord op deze vragen in de vorm van een zorgvuldig afgewogen, stedelijk totaalbeeld.

Bij deze Beleidsnota hoort ook een Agenda. In de Agenda Wateratlas binnenstedelijke Nieuwe Maas beschrijven we hoe we de ambities gaan realiseren. De Agenda geeft aan welke prioriteiten er de komende jaren, deze collegeperiode, zijn en welke projecten we voor de periode daarna willen agenderen. In de Agenda is ook aandacht voor niet fysieke maatregelen. Ruimtelijke ordening gaat naast “wat willen we waar op welk moment” ook over “wat moeten we daarvoor doen op het gebied van mandaat, beheer, toezicht en handhaving, voorzieningen, vergunningverlening en dergelijke”. De Agenda maakt daarom ook inzichtelijk aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan om bepaalde fysieke ontwikkelingen op of aan het water mogelijk te maken.



Havenstad in ontwikkeling

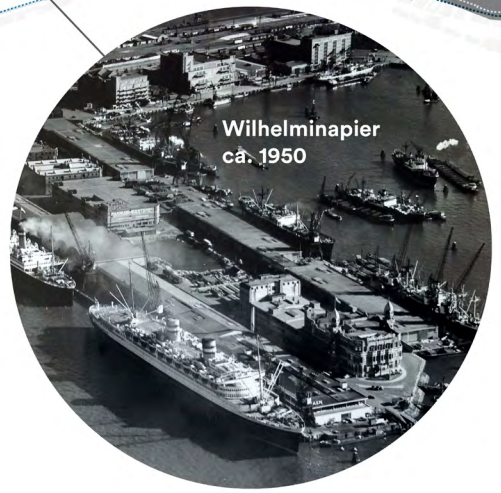








Merwehaven
Keilehaven (1914)
Lekhaven (1916)
IJsselhaven (1915)
Sint Jobshaven (1908)
Schiehaven (1909)
Parkhaven (1908)
Zalmhaven (1693)
Veerhaven (1880)
Koningshaven (1880)
Binnenhaven (1878)
Spoorweghaven (1879)
Rijnhaven (1895)
Maashaven (1905)
Ruige Plaat
Waalhaven (1895)
Waalhaven (1925)
Waalhaven (1910)
Waalhaven (1940)
Eemhaven (1960)
Kreeksehaven (?)







Nieuwe Maas 1850
1880
2020
Huidige bebouwing

1.2 Doorbouwen op Coalitieakkoord, Omgevingsvisie en meer

De Wateratlas bouwt voort op en geeft uitwerking aan de ambities voor de binnenstedelijke Nieuwe Maas zoals vastgelegd in verschillende vastgestelde kaders en programma's. De volgende vier documenten kaderen specifiek de opgave in voor het werken aan de rivier de Nieuwe Maas:

In het *Coalitieakkoord 2022-2026* Eén Stad – Rotterdam is expliciet het "stimuleren van de levendigheid van onze rivieroevers" (blz. 13) opgenomen. Hiermee bouwt het huidige college door op de ambities van het Programma Rivieroevers van de vorige twee colleges. De ambities voor "Levendige Rivieroevers" dragen tevens bij aan andere ambities van dit college zoals "een groenere stad", het realiseren van "een fijne, aantrekkelijke, groene en veilige buitenruimte", het geven van "een stevige impuls" aan "de biodiversiteit van de stad", "het transformeren van Rotterdam van een grijze naar een groene stad" en "het verbeteren van de luchtkwaliteit door de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen te verminderen" door uitbreiding van walstroomvoorzieningen en verschoning van de scheepvaart.



In de *Omgevingsvisie Rotterdam* worden de Rotterdamse rivieren als eerste van de vijf hoofdkeuzen genoemd: Prettig leven in de Delta. Onder deze hoofdkeuze worden de rivieren beschreven als de landschappelijke slagaders van de stad. De Wateratlas biedt een verdieping op de thema's verbinden, vergroenen, verblijven, verdichten en verbijzonderen van de Omgevingsvisie Rotterdam. Hoe kan het gebruik van de binnenstedelijke Nieuwe Maas en de havenbekkens een bijdrage leveren aan een compacte, gezonde, inclusieve, duurzame en productieve stad?

Een andere belangrijke bouwsteen is de *Uitwerking Omgevingsvisie gebied Binnenstad*. Hierin is één van de gebiedsbeslissingen "De Nieuwe Maas en haar oevers als centraal rivierpark". "De Nieuwe Maas is hét beeldmerk van Rotterdam. De moderne, internationale stad aan de rivier manifesteert zich centraal in de binnenstad. Het is de plek waar stad, haven en rivier samenkomen. Om de groei van de stad verder te faciliteren, ontwikkelen we de rivier en haar oevers verder tot een rivierpark in hartje binnenstad. Natuurlijk met behoud van haar functie voor de scheepvaart, maar ook met ruimte voor nieuwe activiteiten. Een aantrekkelijke bestemming voor steeds meer Rotterdammers en bezoekers aan de stad. Langs de rivier zien we mogelijkheden voor verdichting waarmee we de relatie tussen de rivier en de stad verder versterken. Om het rivierpark optimaal te benutten, verbeteren we routes vanuit de wijken met duidelijke entrees naar de rivier en versterken we de routes langs het rivierpark, zodat ze een aaneengesloten netwerk van openbare kades, parken en bruggen vormen. We vergroenen de kades, leggen nieuwe parken aan (Rijnhavenpark, Nelson Mandelapark) en verbinden bestaande parken beter met de rivier (Het Park).

Dit alles op klimaatrobuuste wijze. Tot slot zetten we in het rivierpark in op attractieve programmering van het water en de kades op stedelijke én lokale schaal, aansluitend bij de identiteit van de wijken. We stimuleren het openbaar vervoer over water, zodat we de potentie van de rivier maximaal benutten."



Ook sluit de Wateratlas aan bij het *Toekomstperspectief binnenstedelijke Nieuwe Maas*. Hierin is de vierde pijler "Het inzetten op het verbeteren van het gebruik op het water met onder andere een samenhangend water- en landnetwerk". In dit toekomstperspectief is beschreven dat "de functie als achterlandcorridor voor de haven, met een veilige en vlotte doorstroming van het binnenvaartverkeer, harmonieus samengaat met versterking van de oeververbindingen (beter benutten van bestaande oeververbindingen en inzetten op nieuwe oeververbindingen) en een dicht netwerk van verbindingen en aanlegplekken voor personenvervoer en recreatieve vaart. Ook is er – daar waar het kan en de meerwaarde voor de stad aantoonbaar is – ruimte voor niet-watergebonden activiteiten dichtbij of op het water."

De Wateratlas bouwt tot slot voort op ambities of kaders die een relatie hebben met het gebruik op het water zoals het afgelopen Programma Rivieroevers, het Uitvoeringsplan Horeca, de Strategie Walstroom Rotterdamse haven, de Koersnota Schone Lucht 2019-2022 en het Rotterdams Weerwoord.



1.3 Onderdeel Opgave Gebruik Water

Het werken aan een Wateratlas voor het gebruik op de binnenstedelijke Nieuwe Maas staat niet op zichzelf. Het is onderdeel van het werken aan de Opgave Gebruik Water. Binnen de Opgave Gebruik Water wordt gewerkt aan drie samenhangende sporen:

1. Het vormgeven van ruimtelijke ordening op het water, te beginnen bij de binnenstedelijke Nieuwe Maas (deze Wateratlas).
2. Het ontwikkelen van nautisch beleid en de uitwerking daarvan in functioneel en technisch vaarwegbeheer en nautisch beheer (toezicht en handhaving).
3. Het actualiseren van watergerelateerde wet- en regelgeving en het beter organiseren van de nautische verantwoordelijkheid van de gemeente Rotterdam.

Het ontwikkelen van nautisch beleid

Met de Wateratlas wordt invulling gegeven aan de behoefte aan een sterkere ruimtelijke ordening van het gebruik op het water. Om dit gebruik in goede banen te kunnen leiden is ook nautische ordening noodzakelijk. Door nautisch beleid te ontwikkelen, en dat te vertalen naar nautisch beheer, kunnen we sturen op gedragingen op het water, zowel door het stimuleren en faciliteren van wenselijk en veilig gedrag als het voorkomen van of handhaven op onwenselijk en/of onveilig gedrag. Op de binnenstedelijke Nieuwe Maas is het nautisch beheer belegd bij de Divisie Havenmeester Rotterdam (DHMR). Spoor 2 is dan ook met name een opgave voor alle andere Rotterdamse wateren waar de DHMR niet het nautisch beheer uitvoert. Toch is er ook voor de binnenstedelijke Nieuwe Maas nog het nodige te regelen qua nautisch beleid/beheer. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) heeft in haar rapportage “Aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot“ van januari 2024 bijvoorbeeld aangegeven dat “de veiligheid op de Nieuwe Maas verbeterd kan worden, met name ten aanzien van vaargedrag en wet- en regelgeving.” Naast het toenemende gebruik van het water door ondernemers is de recreatievaart ook een groeiende groep gebruikers die invloed heeft op de openbare orde en veiligheid op en in het water. Zeker tijdens het recreatieve vaarseizoen is meer aandacht nodig voor waterrecreanten. Dit kan door te informeren, toezicht te houden en te handhaven, en hierbij samen te werken



met ketenpartners als de DHMR en bijvoorbeeld initiatieven als Varen doe je Samen. Zo zetten we preventief in op het voorkomen van overlast en incidenten op de steeds drukker wordende vaarwegen van Rotterdam.

Nautisch beleid geeft ook richting en kaders voor vaarwegbeheer: het bevaarbaar maken en houden van onze vaarwegen. Vaarwegbeheer is daarbij onder te verdelen in functioneel vaarwegbeheer (het bepalen welke functies en eisen aan vaarwegen worden gesteld) en technisch vaarwegbeheer (het fysiek beheren en onderhouden van de vaarweg en de assets die bij de vaarweg horen).

Actualiseren wet- en regelgeving en organiseren van de nautische verantwoordelijkheid

De ambities met en op het water kunnen alleen maar gerealiseerd worden, als daarvoor een wettelijke grondslag bestaat. Het ontwikkelen van nautisch beleid heeft als consequentie dat watergerelateerde wet- en regelgeving moet worden aangepast. Ook de komst van de Omgevingswet, de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplannen) zijn aanleiding om de wet- en regelgeving te actualiseren.

De ambities met en op het water moeten ook georganiseerd en aangestuurd worden. De nautische verantwoordelijkheid van de gemeente Rotterdam worden versterkt. Nautische taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn nu te veel versnipperd, worden soms maar beperkt of onvoldoende uitgevoerd en worden niet vanuit coherent beleid uitgevoerd en toegepast. De organisatie van de uitvoering van nautische verantwoordelijkheden moet daarom versterkt worden. Onderdeel van het aanpassen van wet- en regelgeving en het versterken van de nautische verantwoordelijkheid is het aanpassen van de gemeentelijke mandaatstructuur voor het uitvoeren en toepassen van de nautische taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden.



1.4 De scope

De Wateratlas heeft een afgebakende scope voor wat betreft het gebied, de planhorizon en het type functies.

Ruimtelijke afbakening

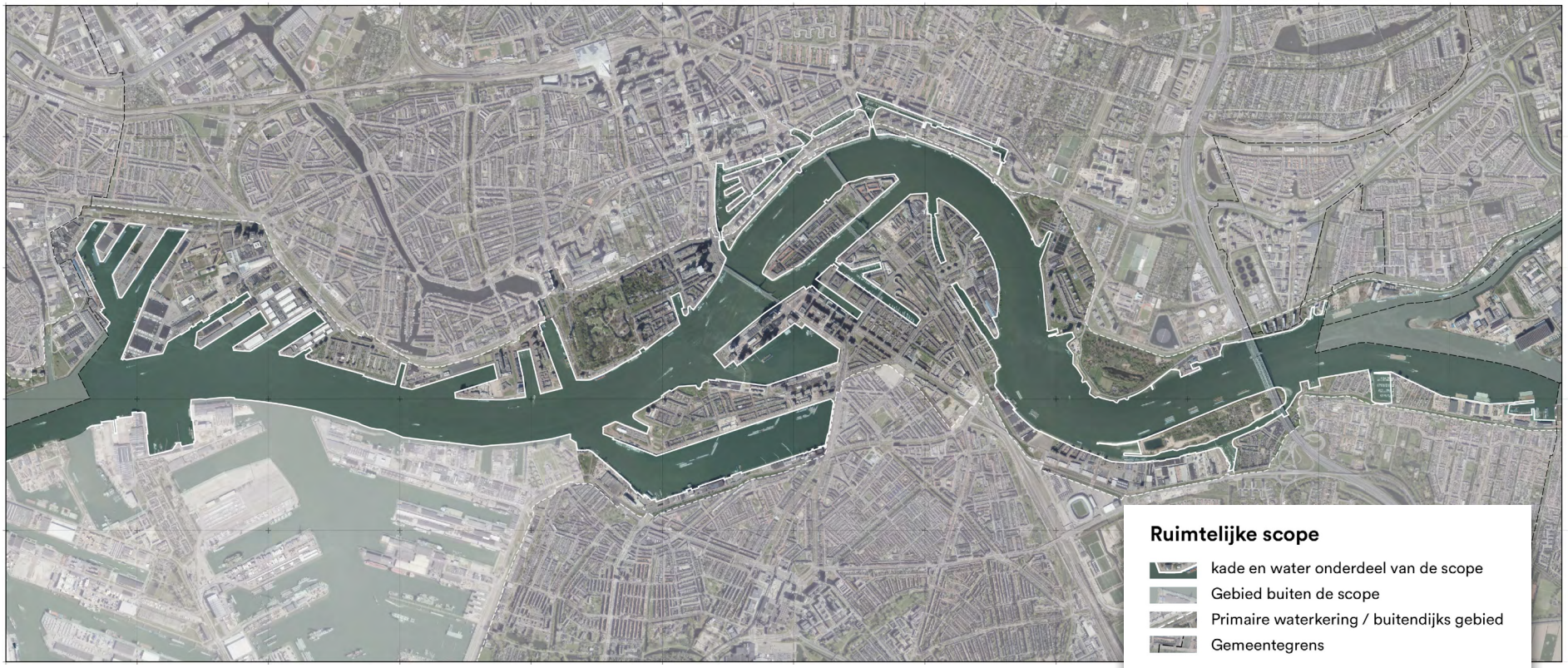
De Wateratlas heeft betrekking op het binnenstedelijke deel van de Nieuwe Maas, die strekt zich uit van Kralingse Veer en Beverwaard in het oosten tot en met Merwe-Vierhavens in het westen. Het gaat zowel om de (kades aan de) vaarweg als de havenbekkens voor de sluizen.

Planhorizon tot 2040

De termijn waarop de Wateratlas betrekking heeft is de middellange termijn, de komende 10 tot 15 jaar (2040). Juist om Rotterdammers en overige partijen duidelijkheid te verschaffen over wat waar kan en wat niet, is een tijdsperiode die te overzien is noodzakelijk. Om deze reden doet de Wateratlas geen uitspraken over de Waal- en Eemhaven. De discussies over de toekomstige ontwikkelingen in dit gebied gaan over een veel langere periode.

Focus op functies op het water

De Wateratlas richt zich op het gebruik van / de functies op het water: alles wat vaart en drijft. Denk hierbij aan verschillende soorten schepen, zoals zee- en binnenvaartschepen, zee- en riviercruises, watertaxi's en -bussen, partyschepen, recreatievaart en ook gebruik zoals zwemmen en (drijvend) groen. Alleen (tijdelijke) activiteiten of evenementen op het water zijn niet meegenomen, omdat daarvoor reeds beleid bestaat. In de Wateratlas houden we ook rekening



met de relaties tussen het gebruik op het water en de consequenties en ruimtebeslag hiervan op het land. De Wateratlas gaat niet over de functies van het water, zoals het waterbergend vermogen of de zoetwatervoorziening. Daarvoor lopen reeds andere trajecten en kaders vanuit onder andere Rijkswaterstaat en het nationaal Deltaprogramma.

Reikwijdte Wateratlas

De Beleidsnota Wateratlas beschrijft een koers voor de middellange termijn: welk gebruik op de binnenstedelijke Nieuwe Maas en de havenbekkens draagt bij aan een levendige, veilige, toekomstbestendige en economisch sterke stad? Tegelijkertijd kan het in het hier en nu al fungeren als toetsingskader voor initiatieven en aanvragen. De Wateratlas beschrijft in zijn algemeenheid principes voor gebruik op het water en daarnaast per gebied (een haven of een kade) een richting voor de toekomstige ontwikkeling. De Wateratlas is beleid en een toetsingskader voor ontwikkelingen, maar geen juridisch bindend document voor burgers, bedrijven en overheid zoals het Omgevingsplan dat is.
Na vaststelling van dit product zullen nog vele stappen volgen voordat tot daadwerkelijke uitvoering kan worden overgegaan. Denk hierbij aan input voor uitwerkingen van de Omgevingsvisie, masterplannen, inrichtingsplannen, wijkvisies en/of noodzakelijke aanpassingen aan het Omgevingsplan.

De Agenda Wateratlas beschrijft waar we de komende jaren aan gaan werken, en welke projecten we alvast agenderen voor de volgende collegeperiode(s).

1.5 Co-creatie met partijen

De Wateratlas binnenstedelijke Nieuwe Maas is gemaakt in co-creatie met vele partijen. Voorafgaand aan dit product is eerst, samen met externe partijen, een analyse van het huidige gebruik, de belangrijkste wet- en regelgeving en de toekomstige ontwikkelingen gemaakt. In een volgende fase hebben we deze samenwerking met externe partijen voortgezet en verbreed. In workshops, gebiedssessies en bilaterale overleggen is input opgehaald bij onder andere:

- Gebruikers: vertegenwoordigers van gebruikers op het water zoals riviercruises, partyschepen, Watersportverbond, Stichting Erfgoedhavens, Rotterdamse Watermakers, Watertaxi, BlueAmigo.
- Beheerders en eigenaren zoals Havenbedrijf, Divisie Havenmeester, DCMR, Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.
- Wijkraden langs de binnenstedelijke Nieuwe Maas.



2. Urgentie: waarom ruimtelijke ordening op water?



Er is nog nooit sprake geweest van stedelijk beleid voor het gebruik op het water. Waarom is dat nu dan zo noodzakelijk?

2.1 Meer ‘stad’ op het water

Een aantal decennia geleden was de haven nog dominant op het water van de binnenstedelijke Nieuwe Maas, nu is er steeds meer water in gebruik door toerisme, recreatie, personenvervoer, groen en wonen. Als het aan de stad ligt, neemt die ruimteclaim nog verder toe: we willen méér stad aan en op het water. Tegelijkertijd is de Nieuwe Maas nog altijd een belangrijke vaarroute voor binnenvaartschepen, waaronder ook transport van gevaarlijke stoffen. Een veilige en efficiënte afwikkeling van deze beroepsvaart gaat voor alles.

Daarbij willen we ook het erfgoed van de haven koesteren: de ruimtelijke structuur van historische gebouwen, oevers, kademuren en havenbekkens. Het is, met andere woorden, steeds belangrijker om te kijken hoe al deze functies en kwaliteiten goed samen kunnen gaan. De puzzel wordt complexer.

2.2 Groei & nieuwe initiatieven

Voor de meeste functies en sectoren die nu al actief zijn op de binnenstedelijke Nieuwe Maas geldt dat ze floreren, met andere woorden dat er sprake is van groei en behoefte aan meer ruimte.

De markt van riviercruises bijvoorbeeld, zit in de lift en de afzonderlijke schepen worden steeds groter en



vervoeren meer passagiers. Ook voor vervoer over water wordt een flinke groei voorzien: de watertaxi verwacht te groeien van 719.000 passagiers in 2023 naar 800.000 passagiers in 2024. Tegelijkertijd komen er meer nieuwe initiatieven op de stad af. Innovatieve, drijvende of varende concepten van ondernemers die de kracht van het water zien. Ook de opvangschepen voor statushouders en vluchtelingen zijn een voorbeeld van een nieuwe, specifieke ruimtevraag.

Dit is een tweede reden waarom de puzzel complexer wordt. De ruimte op het water is niet oneindig, dus we moeten bewuster kiezen. Aan welke functies geven we ruimte, hoeveel en waar? Dat is een stedelijke afweging pur sang.

2.3 Belang van het water als openbare ruimte neemt toe

Het water heeft vele functies: het is een verbinding (binnenvaart, watertaxi), een prachtig decor en bron van inkomsten (voor rondvaartboten en partyvaart), een natuurlijk systeem (de delta!), waardevol cultureel erfgoed en een gewilde plek om te wonen (woonschepen, drijvende woningen), maar het is ook – last but not least – een schat aan openbare ruimte in de stad. Het belang van het water als openbare ruimte, en letterlijk ‘open ruimte’ in de stad, neemt steeds meer toe nu de stad zo verdicht. De functie van het water als openbare ruimte vraagt om bescherming én activering. Dus niet aan alle kades (meer) steigers en ligplaatsen en wel: functies toevoegen waardoor het water als openbare ruimte (sterker) beleefd en gebruikt kan worden.



2.4 Conflict tussen gebruik water en land neemt toe

Een ander thema in de verdichtende stad is overlast. Ook van functies op het water wordt overlast ervaren door bewoners. Nu we steeds meer woningen op de kade bouwen, zal die overlast alleen maar toenemen. Dat vraagt om een zorgvuldige afweging van belangen, goede sturing ten aanzien van de juiste functie op de juiste plek en inzet op maatregelen ter vermindering van de overlast (waar mogelijk).

2.5 Behouden en versterken onderscheidende karakteristiek

De Nieuwe Maas is de trots van Rotterdam. Hier komen de historie van Rotterdam als havenstad en de geestdrift van het moderne Rotterdam samen. Het gebruik op het water is bepalend voor de karakteristiek van de Nieuwe Maas. Dat is dus een belangrijk aspect om aandacht voor te hebben.

2.6 Gelijk speelveld voor ondernemers

Momenteel is er veel onduidelijkheid voor ondernemers en initiatiefnemers: wat kan waar, wie gaat waar over? Mede daardoor zijn er in de openbare buitenruimte veel (semi-)illegale situaties ontstaan. Met de Wateratlas kan veel onduidelijkheid worden weggenomen en kan een krachtige uitnodiging aan de markt worden geformuleerd.

3. Ambitie, doelen en principes

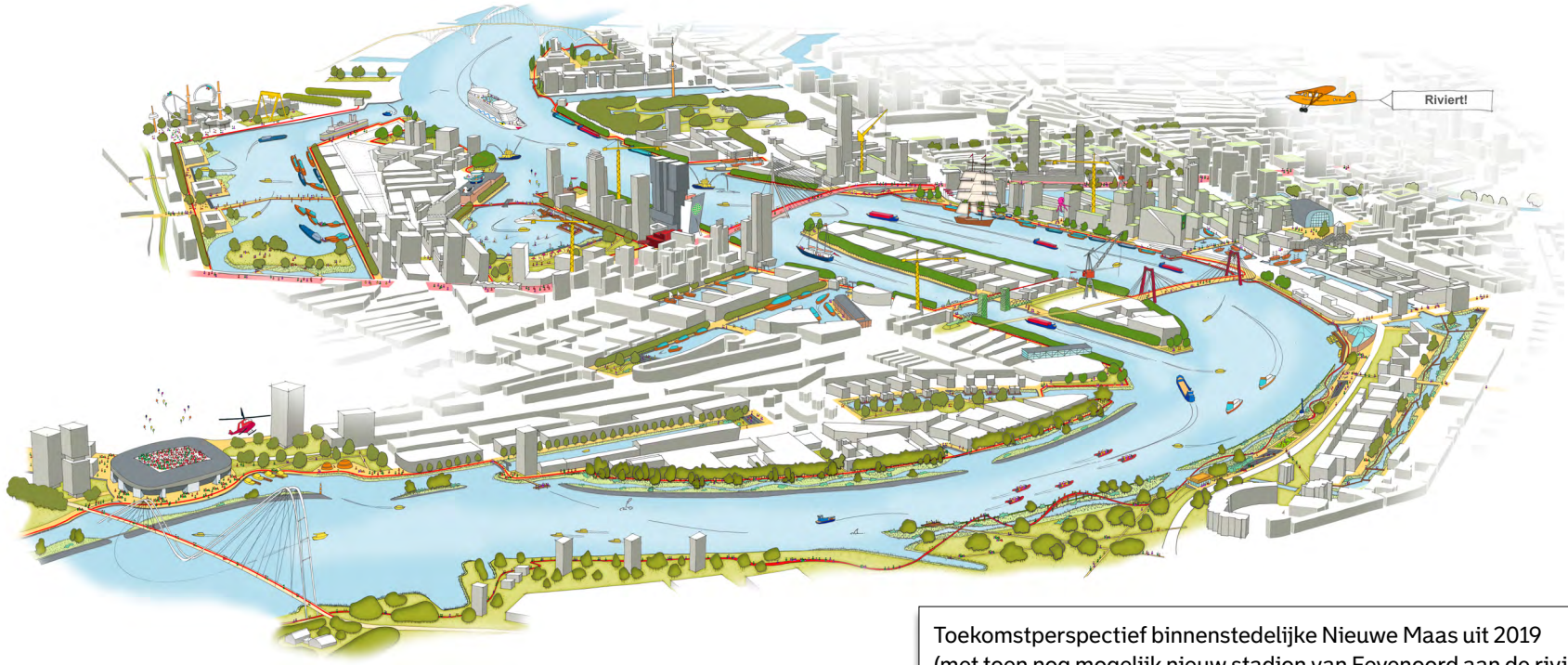


3.1 Ambitie: hoofdvaarweg én centraal park

Wat is de betekenis van de Nieuwe Maas voor Rotterdam en de regio?
Uitgangspunt voor het gebruik op de binnenstedelijke Nieuwe Maas is dat de economische functie van de rivier voor zee-en binnenvaart behouden blijft, nu en in de toekomst. En tegelijkertijd is er behoefte aan meer ruimte voor stedelijke en publiek toegankelijke functies op het water. Want de Nieuwe Maas, de rivier en de havenbekkens bieden kansen voor een duurzame, goede groei van Rotterdam. Juist hier ligt nog ruimte. In het hart van Rotterdam.

De levensader voor scheepvaart en hét centrale park van Rotterdam
De binnenstedelijke Nieuwe Maas kan uitgroeien tot dé centrale openbare ruimte van waterstad Rotterdam, waarin het gebruik van de rivier als essentiële levensader voor de scheepvaart, een goed functionerende haven, een podium voor de moderne metropolitane stad, de beleving van de natuurlijke dynamiek én de grootsheid van de rivier samengaan.

Waarom gebruiken we de metafoor van een park?
Waarom noemen we de binnenstedelijke Nieuwe Maas naast hoofdvaarweg een centraal park? In een park kun je alles doen wat het leven mooi maakt. In een park kun je luieren, flaneren, spelen, sporten, mensen ontmoeten en (soms) naar festiviteiten of activiteiten gaan. Dit alles kan ook aan en op de binnenstedelijke Nieuwe Maas. Zeker als je dit deel van de Nieuwe Maas, de havenbekkens en de kades als een geheel beschouwt en bekijkt welke ontwikkelingen zich hier al afspelen.



Toekomstperspectief binnenstedelijke Nieuwe Maas uit 2019
(met toen nog mogelijk nieuw stadion van Feyenoord aan de rivier)



Als je zo naar de Nieuwe Maas, de havenbekkens en de oevers kijkt dan kun je de Nieuwe Maas dus ook als het begin van een park zien.

- Er zijn steeds meer aantrekkelijke routes langs de rivier waar het aangenaam wandelen, fietsen en hardlopen is.
- Er zijn routes door 'het park' denk hierbij aan alle verschillende vormen van vervoer over water, zoals de Watertaxi, de Waterbus en de partyvaart.
- Er zijn allerlei activiteiten en bestemmingen, zoals de Pannenkoekenboot, de Wereldhavendagen, de RHIB-tochten, Hotel New York etc.
- En er is altijd dat machtige uitzicht en de dynamiek van het water.
- Er wonen veel mensen en dus potentiële gebruikers rondom het centrale deel van de Nieuwe Maas.
- En de identiteit van het park: die ligt voor het oprapen. De Nieuwe Maas is bij uitstek een karakteristiek en herkenbaar gebied en kun je eigenlijk al zien als een centraal gelegen park in het centrum van Rotterdam.

De Nieuwe Maas heeft met andere woorden alles in huis om zich te ontwikkelen tot het centrale park van Rotterdam. En dat kan goed samengaan met de functie van hoofdvaarweg.

3.2 Doelen: voor iedereen, veilig, karakteristiek en duurzaam

De hoofdambitie van de Wateratlas – hoofdvaarweg en centraal park – laat zich vertalen naar vier doelen:

1. De binnenstedelijke Nieuwe Maas is voor iedereen.
2. Het gebruik is veilig.
3. Het gebruikt versterkt het DNA van rivier, stad en haven.
4. Het gebruik is duurzaam.

3.3 Principes voor het gebruik

Deze 4 doelstellingen zijn op hun beurt vertaald naar principes of algemene spelregels die helpen richting te geven aan het toekomstige gebruik.

1. Het gebruik van de binnenstedelijke Nieuwe Maas is voor iedereen.

De binnenstedelijke Nieuwe Maas is in beginsel een vaarweg maar is óók, daar waar mogelijk, een belangrijke openbare ruimte voor de (verdichtende) stad en regio. "Voor iedereen" impliceert dat het water op verschillende manieren gebruikt kan worden, mits dat veilig kan. Uitgangspunt is dat het gebruik op het water zoveel mogelijk publiek toegankelijk is of publiekswaarde heeft, zodat het centrale rivierpark door 'iedereen' beleefd kan worden.

→ Al het gebruik is tijdelijk

- De functies op het water zijn – anders dan op het land – altijd tijdelijk van aard.
- Daarmee benutten we de bijzondere kwaliteit van het water (verplaatsbaarheid van varende en drijvende functies), bieden we ruimte aan tijdelijke maatschappelijke behoeften en borgen we dat de Nieuwe Maas van iedereen is en blijft.
- Wonen op het water laat zich lastiger verenigen met tijdelijkheid. Daarom maken we voor die categorie waar nodig een uitzondering. Maar het betekent ook dat we niet op teveel plekken 'wonen in het central park' willen toestaan.

→ Afwisseling rust en reuring

- De Nieuwe Maas is dynamisch en levendig en biedt tegelijkertijd voldoende ruimte voor rust en contemplatie.
- Rust & reuring wisselen elkaar af langs de kades van de binnenstedelijke Nieuwe Maas.
- Rust vraagt om openheid (zicht op het water), groen en openbare ruimte.
- Reuring vraagt om recreatief gebruik, bedrijvigheid, vaarbewegingen en bezoekers.

→ Het water dichtbij

- De functies op het water dragen bij aan het beleefbaar maken van het water voor iedereen.
- Dit betekent dat er altijd een zekere mate van openheid, zicht op het water of publieke toegankelijkheid van functies op het water (boten, steigers, vlonders of andere drijvende objecten) nodig is.



2. Het gebruik op de binnenstedelijke Nieuwe Maas is veilig.

Veilige en efficiënte doorvaart van beroepsvaart op de hoofdvaarweg staat centraal. Recreatieve en andere functies mogen deze doorvaart niet belemmeren of onverantwoorde veiligheidsrisico's met zich meebrengen.

→ *Beroepsvaart en recreatievaart beter scheiden*

- Door middel van zonering op het water kan onderscheid worden gemaakt tussen vaarwegen voor beroepsvaart en vaarwegen voor recreatievaart.

→ *Havenbekkens benutten voor recreatief gebruik*

- Op en aan de hoofdvaarweg zijn meer veiligheidsrisico's dan in de stedelijke havenbekkens. Om die reden benutten we de havenbekkens zoveel mogelijk voor recreatief, kwetsbaar en/of kleinschalig gebruik.
- Aan de randen van de vaarweg, buiten het vaarwegprofiel, zijn zeker ook mogelijkheden, maar die vereisen toetsing op nautische veiligheid door de Divisie Havenmeester en toetsing op fysieke veiligheid door de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

→ *Toezicht en handhaving op orde*

- De Nieuwe Maas is voor iedereen, mits iedereen zich aan de regels houdt. De (Rijks-)Havenmeester van Rotterdam is verantwoordelijk voor een veilige, vlotte, duurzame en beveiligde afwikkeling van de scheepvaart in de haven van Rotterdam. Daarnaast zal intensief met ketenpartners worden samengewerkt aan een veilig gebruik en vlotte doorvaart van de Nieuwe Maas.

→ *Het gebruik van de kades is veilig*

- Kades zijn (verkeers-)veilig ingericht, passend bij het gebruik op het water. Dit geldt zowel voor de verkeersveiligheid, als voor (externe en interne) veiligheidseisen.



3. Het gebruik van de Nieuwe Maas versterkt het DNA

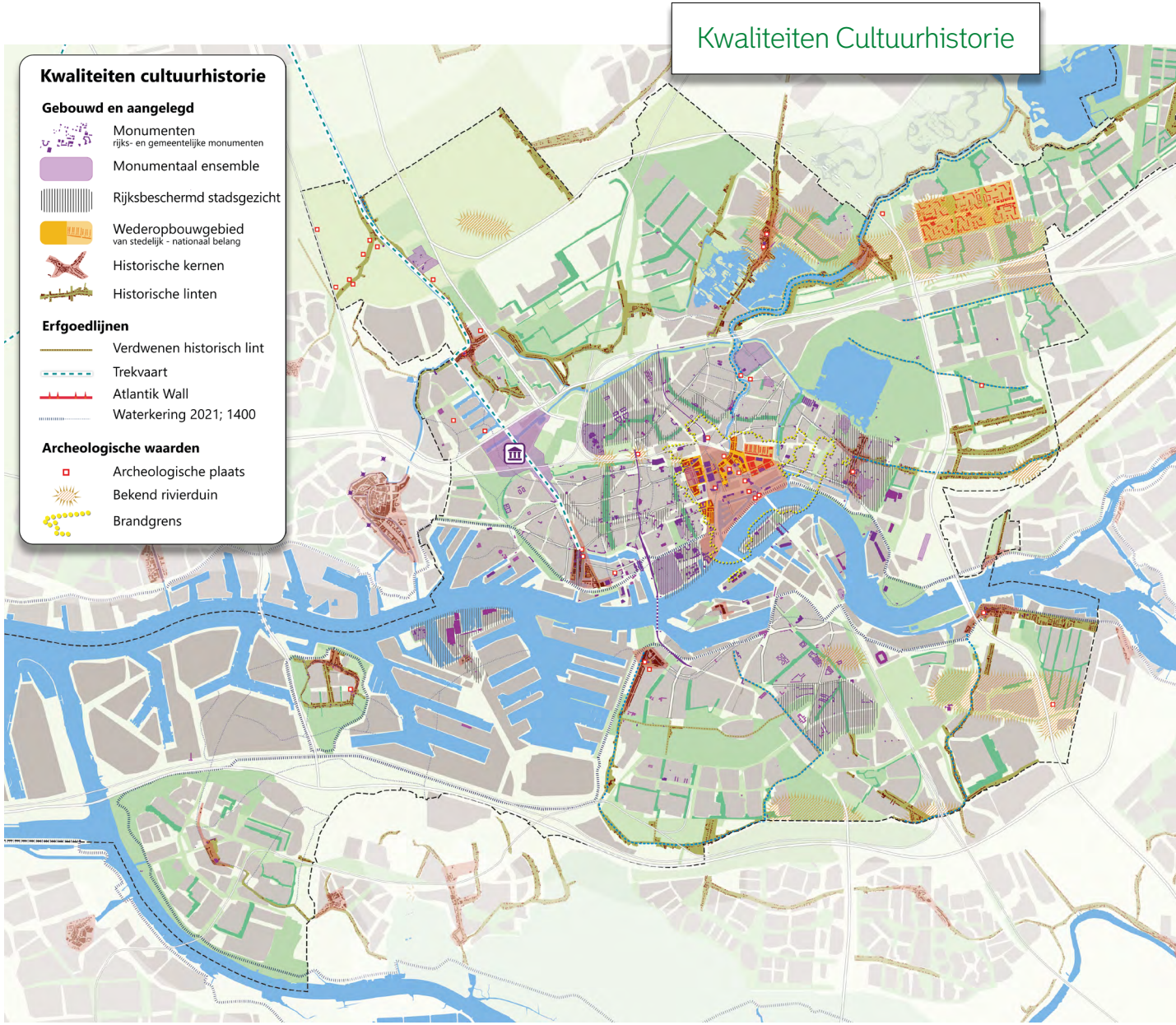
Juist hier komen de drie belangrijkste identiteiten van Rotterdam samen: de rivier, de stad en de haven. Het gebruik op de Nieuwe Maas moet dit specifieke karakter versterken.

→ *Podium voor nautische activiteiten*

- De Nieuwe Maas biedt primair ruimte aan 'alles wat vaart', daarmee vieren we het nautische karakter van havenstad Rotterdam.
- De beweging, het komen en gaan van schepen, geeft door de dagen en seizoenen heen altijd dynamiek op het water.
- Drijvende objecten en parken kunnen wel, maar daarvoor geldt: wat op het land kan, doen we niet op het water.
- Dat betekent dat drijvende objecten altijd 'waterspecifiek' zijn: esthetisch en/of functioneel gaan ze een duidelijke relatie met het water aan (naast het feit dat ze drijvend zijn).

→ *Cultureel erfgoed van de plek als vertrekpunt*

- De identiteit van deze regio wordt voor een belangrijk deel gevormd door de rivier, de haven en de stad. Het verhaal van deze drie identiteiten willen we levend houden en tegelijkertijd van een nieuwe laag voorzien.
- Bij ontwikkelingen op en aan het water vormt het cultureel erfgoed van de plek altijd het vertrekpunt. Denk hierbij aan de ruimtelijke structuur van de havenbekkens, de kades/oevers en de historische (haven)gebouwen.
- Dat betekent niet dat er niks kan, het betekent wel dat bij (structuur)wijzigingen de historische kwaliteiten in hun kracht worden gezet.



'Ontwikkelen vanuit eigen identiteit en bestaande kwaliteiten', bron: Omgevingsvisie Rotterdam, De Veranderstad

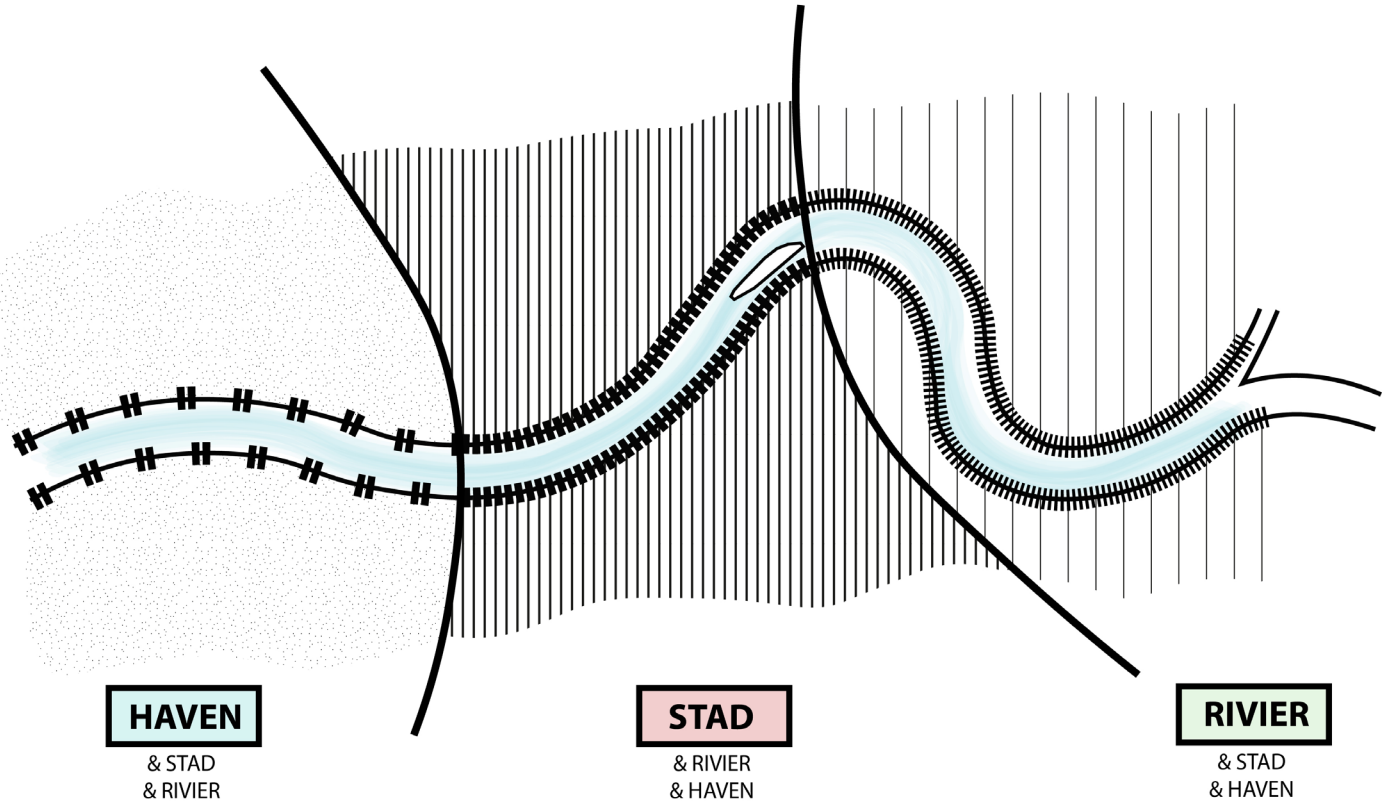
- Bij aanpassing van de oevers / kademuren en bijvoorbeeld gedeeltelijke demping geldt dat oude ruimtelijke structuren zoveel mogelijk herkenbaar moeten blijven. Koppen van havenpieren accentueren we door deze vrij te houden van gebruik op het water.

→ *Mix van haven, stad en rivier*

- Kenmerkend voor de binnenstedelijke Nieuwe Maas is de ontmoeting tussen haven, stad en rivier. De functies op het water weerspiegelen deze mix: binnenvaartschepen, horecavoorzieningen en getijdenoevers wisselen elkaar af.
- Op stedelijke schaal streven we naar onderscheid tussen drie karakteristieke landschappen:
  - het havenlandschap, met relatief veel havenactiviteiten op het water in het westelijk deel;
  - het hoogstedelijk landschap, met relatief veel stedelijke watergerelateerde activiteiten in het centrum en zoveel mogelijk rechte kademuren;
  - het rivierenlandschap, met relatief veel natuurlijke functies in het oosten.
- Het gaat daarbij om een accentverschil, wat waar de boventoon voert. Want overal is een zekere mix aanwezig. In het rivierenlandschap zijn óók havenfuncties mogelijk en in het havenlandschap is óók natuur mogelijk, hetzij in beperktere mate.

→ *Passende maat en schaal*

- De maat en schaal van het gebruik op het water zijn passend bij de maat en schaal van het water en de functies op het land.
- In beginsel hoort grootschalig gebruik aan de hoofdvaarweg en kleinschalig gebruik in de (kleinere) havens.









4. Het gebruik op de binnenstedelijke Nieuwe Maas is duurzaam

Het gebruik op de binnenstedelijke Nieuwe Maas zorgt voor zo min mogelijk overlast op alle fronten voor bewoners en gebruikers en het legt zo min mogelijk een claim neer voor de behoeften van volgende generaties.

→ *Vergroenen waar het kan*

- De oevers van de Nieuwe Maas en de havenbekkens zijn groen waar het passend is.
- De verschijningsvorm van het groen varieert - in afstemming met het gebruik van de kade, het water en de identiteit, cultuurhistorische waarden en behoeften van het omliggende gebied - van groen op de kade tot bijvoorbeeld beplanting in drijvende bakken of getijdennatuur op een geleidelijke oever. Het vergroenen draagt bij aan het vergroten van biodiversiteit, klimaatadaptiviteit, verminderen van hittestress en uitlokken van meer bewegen.
- In het hoogstedelijk landschap zal het accent liggen op rechte kademuren en vergroening op de kade en op enkele plekken drijvend groen, in het rivierenlandschap is de meeste ruimte voor natuurlijke (voor)oevers.

→ *Impact op de wal zo klein mogelijk*

- De impact op de wal van functies op het water is zo klein mogelijk. De wal heeft een belangrijke functie als continue, openbare en groene looproute langs de rivier en de leesbaarheid van de ruimtelijke structuur van de vroegere haven is van belang.
- De impact van verkeer, parkeren, nuts- en afvalvoorzieningen, opslag, ticketverkoop en dergelijke op de kade is zo klein mogelijk.
- Wat goed vanaf of op het water kan (bevoorrading over water, integreren stroomkasten in steigers, integreren opslag in vlonders) vindt bij voorkeur niet plaats op de wal.
- Noodzakelijke functies worden zorgvuldig ingepast met behoud van voldoende openbare ruimte en continue looproutes en krijgen de nodige welstandsaandacht.
- Bij terrassen op de kade moet aandacht zijn voor voldoende openbare ruimte, bij voorkeur zoveel mogelijk langs het water.

→ *Optimale bereikbaarheid*

- Vervoer over water wordt ingezet om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Rotterdam en de regio te verbeteren. Waar mogelijk wordt een koppeling tussen het vervoersnetwerk op land en het vervoersnetwerk op het water gemaakt.
- Sommige locaties aan de Nieuwe Maas zijn beter bereikbaar met OV en/of auto dan andere. Deze verschillen worden zo goed mogelijk benut.
- Dat wil bijvoorbeeld zeggen: publieke functies voor bezoekers zo veel mogelijk op goed bereikbare locaties.
- Minder goed bereikbare locaties kunnen bijvoorbeeld beter worden benut voor zee- en binnenvaart, voor wonen, vergroening of openheid.

→ *Minder overlast van het gebruik*

- Bij het verdelen van het gebruik of de verschillende functies over de binnenstedelijke Nieuwe Maas is het minimaliseren van overlast door het gebruik op de omgeving uitgangspunt.
- Alle schepen in het binnenstedelijke deel van de Nieuwe Maas gebruiken walstroom als er een walstroomvoorziening aanwezig is.

→ *Nieuwe initiatieven zijn emissieloos*

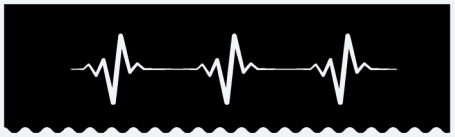
- Nieuwe initiatieven zijn per 2035 in principe emissieloos en leveren daardoor geen overlast en vervuiling op voor bewoners en overige gebruikers.

Het gebruik van de binnenstedelijke Nieuwe Maas is:

Voor iedereen



Al het gebruik is tijdelijk



Afwisseling rust en reuring



Het water dichtbij

Veilig



Beroepsvaart en recreatievaart beter scheiden



Havenbekkens benutten voor recreatief gebruik



Toezicht en handhaving op orde



Het gebruik van de kades is veilig

Versterkt het DNA



Podium voor nautische activiteiten



Cultureel erfgoed van de plek als vertrekpunt

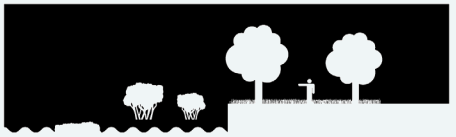


Mix van haven, stad en rivier

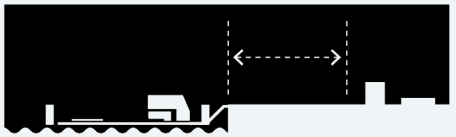


Passende maat en schaal

Duurzaam



Vergroenen waar het kan



Impact op de wal zo klein mogelijk



Optimale bereikbaarheid



Minder overlast van het gebruik



Nieuwe initiatieven zijn emisieloos

4. Wateratlas: wat willen we waar?



4.1 Huidige situatie als vertrekpunt

De binnenstedelijke Nieuwe Maas is door allerlei functies, bewoners en ondernemers in gebruik. Het is een bonte mix van cruiseschepen, watertaxi's, waterbussen, rondvaarten, partyschepen, watersporters, woonschepen en drijvende hotels. Ook de haven is nog steeds zichtbaar aanwezig, met binnenvaartschepen die dwars door het centrum varen en zeeschepen die aan de Park- en Lloykade wachten op een nieuwe lading. Het water wordt ook steeds meer ontdekt als woonplek, en als plek voor iconische drijvende gebouwen en parken.

Het water van de binnenstedelijke Nieuwe Maas kent met andere woorden een verscheidenheid aan bloeiende functies die we als stad koesteren. Voor een groot deel onderschrijft deze Wateratlas het huidige gebruik op het water. Maar er zijn ook plekken waar aanleiding is om een nieuwe koers voor te stellen of scherpere keuzes te maken.

In dit hoofdstuk schetsen we het gewenste toekomstige gebruik op het water van de binnenstedelijke Nieuwe Maas voor de komende 15 jaar. De ambitie, doelen en principes in het vorige hoofdstuk zijn in de basis het toetsingskader. In dit hoofdstuk is, met de kennis van nu (van trends en ontwikkelingen en behoeften van bewoners en ondernemers), een uitwerking gemaakt van de juiste functie op de juiste plek. Dit toekomstbeeld is niet in steen gehouwen, het zal onder invloed van trends en ontwikkelingen op onderdelen veranderen. In dat geval kan, voor de juiste stedelijke afweging, altijd worden teruggegrepen op het voorgaande hoofdstuk.



Overzicht van alle typen gebruik:



Cargo

- Zeeschepen
- Duwbakken
- Binnenvaart
- Overig watergebonden (werkschepen, zee-havenpolitie, loodswezen, bunkerstation etc.)



Wonen

- Varende (historische) woonschepen
- Drijvende woningen
- Tijdelijke opvangschepen (bijv. statushouders, vluchtelingen)



Personenvervoer over water

- Watertaxi (op afroep)
- Watertaxi (veerdiensten)
- Waterbus (regionale lijndienst)

Overzicht van alle typen gebruik:



Toerisme / leisure

- Zeecruises
- Riviercruises
- Passagiersvaart (vanaf 12 personen), waaronder:
  - Partyvaart (evenement op een schip)
  - Rondvaart (vaart meestal volgens tijdschema, bijv. Spido, Pannenkoekenboot en Splash)
  - Hop on hop off (toeristische lijndienst)
  - Bruine vloot / chartervaart
- Overig, bijv. RHIB-motorboten



Recreatie en watersport

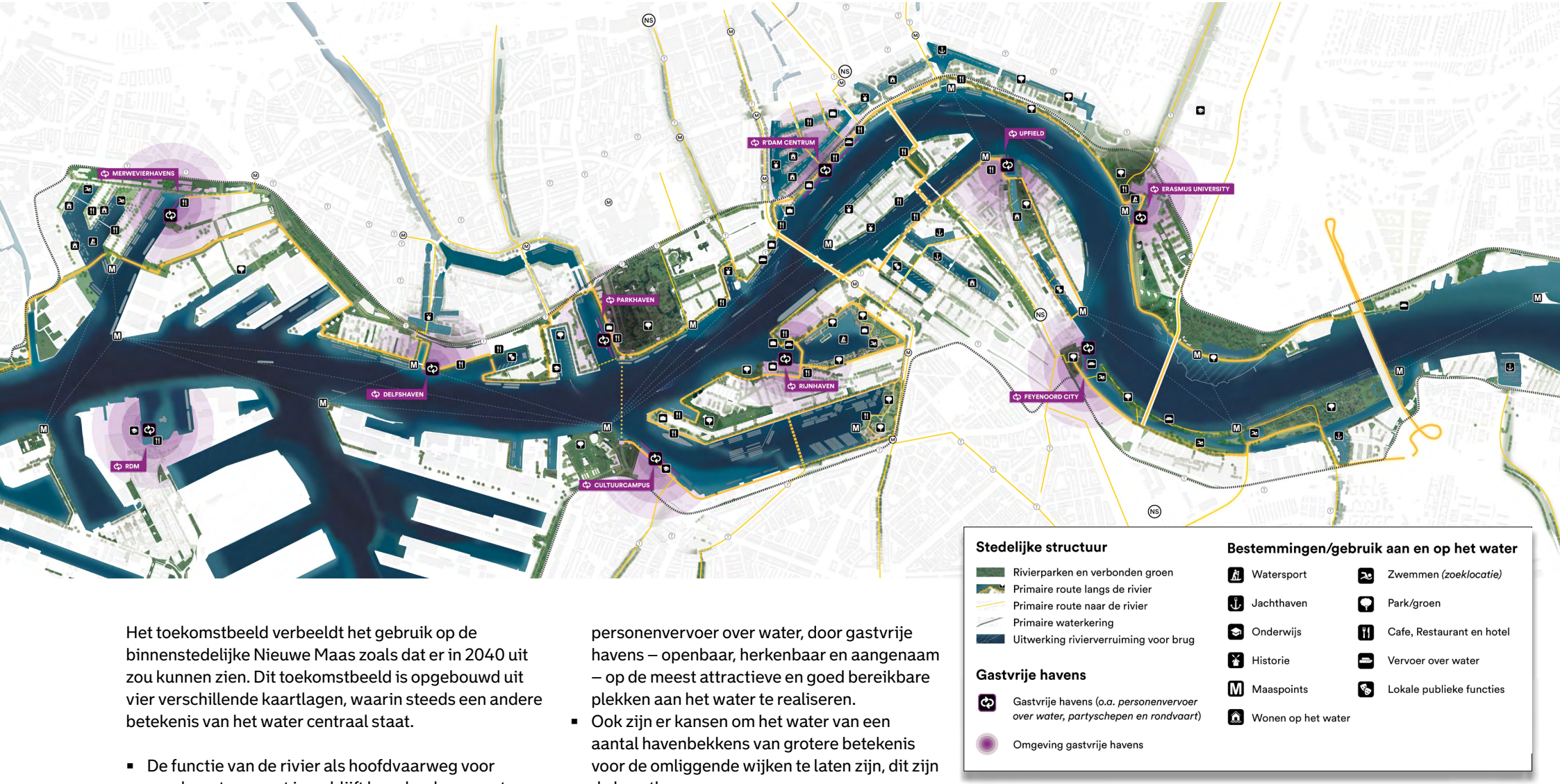
- Pleziervaart (zeiljachten, motorboten, sloepen)
- Jachthavens
- Watersport (roeien, kanoën, kleine zeilboten, suppen)
- Zwemmen



Overig

- Varende publiek toegankelijke functies: bijv. museumschip, theaterboot, zwembadboot
- Drijvende publiek toegankelijke functies: bijv. SS Rotterdam, Chinese Boot, Drijvende Bollen, duwbak met recreatieve invulling (bijv. boulder hal)
- Drijvende functies, niet publiek toegankelijk: Floating Office Rotterdam (kantoren)
- Varende functies, niet publiek toegankelijk: bijv. tot atelier verbouwd binnenvaartschip
- Museumschepen en kranen (Maritiem District)
- Drijvende openbare ruimte (steigerpark Rijnhaven, drijvende trappen Leuvehaven)
- Groen in/aan/op/onder water

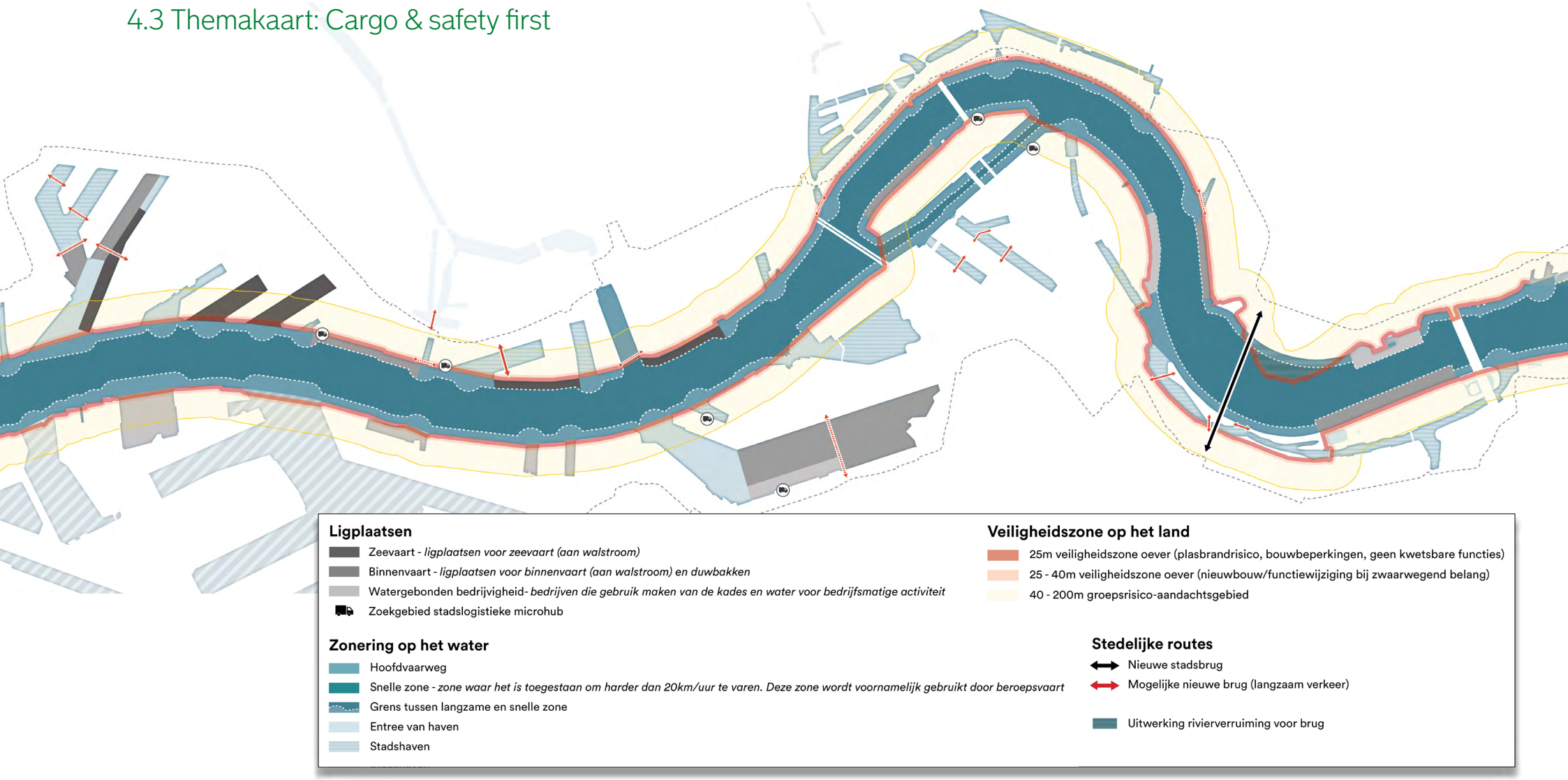
4.2 Toekomstbeeld



Het toekomstbeeld verbeeldt het gebruik op de binnenstedelijke Nieuwe Maas zoals dat er in 2040 uit zou kunnen zien. Dit toekomstbeeld is opgebouwd uit vier verschillende kaartlagen, waarin steeds een andere betekenis van het water centraal staat.

- De functie van de rivier als hoofdvaarweg voor goederentransport is en blijft bepalend voor wat er kan en mag op het water: cargo & safety first.
- Daarnaast liggen er kansen om als rivierstad gastvrijer te zijn voor recreatieve functies en personenvervoer over water, door gastvrije havens – openbaar, herkenbaar en aangenaam – op de meest attractieve en goed bereikbare plekken aan het water te realiseren.
- Ook zijn er kansen om het water van een aantal havenbekkens van grotere betekenis voor de omliggende wijken te laten zijn, dit zijn de buurthavens.
- Tot slot onderschrijft deze Wateratlas de ingezette koers om de Nieuwe Maas te ontwikkelen tot groot netwerk van groene plekken, parken en lijnen waar de stedeling op adem kan komen en waar stadsnatuur een plek heeft: verbonden groen.

4.3 Themakaart: Cargo & safety first



De rivier is een belangrijke transportroute voor de zee- en binnenvaart, het is één van de drukste vaarroutes van Europa. Op de hoofdvaarweg staat de veilige en efficiënte afwikkeling van scheepvaart altijd centraal.

Zonering hoofdvaarweg

Op de binnenstedelijke Nieuwe Maas gaat beroepsvaart gerelateerd aan de haven steeds meer samen met recreatieve beroepsvaart (cruises, partyschepen etc.), vervoer over water (ook een vorm van beroepsvaart) en pleziervaart en watersport. De Divisie Havenmeester Rotterdam (DHMR) ziet het liefst zo min mogelijk kleinschalige en/of particuliere recreatieve vaart en watersport op de Nieuwe Maas, omdat interactie van deze groepen met beroepsvaart kan leiden tot onveilige situaties. De afgelopen jaren zijn er ook enkele incidenten geweest. DHMR is daarom met het

Rijk in overleg om te komen tot een betere zonering op de vaarweg. Concreet gaat het om aanpassing van de 'regeling snelle motorboten'. Nu is de regel dat een (snelle) motorboot binnen 20 meter van de kant niet harder mag dan 20 km/uur. DHMR wil deze regeling oprekken zodat er een bredere veilige zone ontstaat voor de recreatievaart. Inzet is om een zone van 50 meter van de kade en 100 meter vanaf havenmondingen in te stellen waar een maximumsnelheid geldt van 20 km/uur. Voorwaarde is wel dat dit goed gehandhaafd wordt. Vanuit de Wateratlas onderschrijven we deze inzet.

Wat mag er varen op de hoofdvaarweg?

Uitgaande van wet- en regelgeving mag er op de hoofdvaarweg heel veel. Alleen zwemmen en zeilen (zonder motor) is verboden, maar bijvoorbeeld roeien en kanoën ("door spierkracht voortbewogen schepen") en jetskiën mag. Gemotoriseerd verkeer moet minimaal 6km/u varen. Al het verkeer moet zoveel mogelijk stuurboordwal houden. Er geldt geen maximale snelheid[1], behalve in de eerste 20 meter vanaf de kade. Volgens de DHMR brengt kleinschalige en particuliere vaart de meeste risico's met zich mee, waarbij risicofactoren zijn: slechte zichtbaarheid, geen vaarbewijs, veel kruisende bewegingen, geen marifoon.



Wat mag er aan de hoofdvaarweg?

Aan de kade aan de hoofdvaarweg (op het water) geldt in principe een ligplaatsverbod voor niet watergebonden activiteiten[2], tenzij een functie in aanmerking komt voor ontheffing. Kwetsbare functies, zoals wonen, onderwijs en zorg, komen hier niet voor in aanmerking en dat geldt ook voor functies met een lengte kleiner dan 20 meter. Voor overige functies geldt dat in overleg met de DHMR en de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) per situatie moet worden bekeken wat mogelijk is.
Op de kade gelden beperkingen voor nieuwe bebouwing vanwege het risico van plasbranden. In de eerste 25 meter worden vanuit de provinciale verordening alleen incidenteel nieuwe kleinschalige voorzieningen 'ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever, waaronder restaurants, cafés en kiosken, alsmede voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg of de haven' toegestaan, mits aan een aantal veiligheidsvoorwaarden wordt voldaan.



Ligplaatsen zeevaart en binnenvaart en watergebonden bedrijvigheid

In het binnenstedelijk deel van de Nieuwe Maas is er, naast ruimte voor de veilige en efficiënte doorvaart, ook ruimte nodig voor ligplekken (wachtplekken) voor zee- en binnenvaartschepen. Het behouden van havenfuncties op het water van de binnenstedelijke Nieuwe Maas is niet alleen vanuit economische optiek wenselijk, ook vanuit de beleving van Rotterdam als havenstad willen we deze functies een zichtbare plek in de stad blijven bieden. Walstroom is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Het Havenbedrijf Rotterdam wil de wachtplaatsen voor de zeevaart aan de Lloyd- en Parkkade behouden. Voor de binnenvaart zet het Havenbedrijf in op clustering van ligplaatsen in de Maashaven en een aantal kleinere concentraties aan de Maaskade (Noordereiland), Bartel Wiltonkade (Schiemond), DWL 1, 2 en 3 aan de Buitenbassinweg en in Merwe-Vierhavens. Voor de Buitenbassinweg wil de gemeente onderzoeken of hier een ecologische getijdenparkzone als onderdeel van Rivierpark Noord kan worden gerealiseerd (ter compensatie van het groen van polder de Esch, dat deels verdwijnt als gevolg van de rivierverruiming ten behoeve van de stadsbrug), en samen met het Havenbedrijf Rotterdam bekijken wat dit betekent voor de binnenvaartligplaatsen.

In het binnenstedelijk deel van de Nieuwe Maas is daarnaast nog een aantal watergebonden bedrijven actief, deze watergebonden bedrijvigheid is weergegeven op de kaart Cargo & Safety First.

[1] M.u.v. de Nieuwe Maas ter hoogte van het Noordereiland, over een lengte van 4 km (km-raai 998 tot km-raai 1002) geldt voor binnenvaartschepen een dynamische maximale snelheid van 13 kilometer per uur. Dit is een tijdelijke mitigerende maatregel i.h.k.v. de aanleg van de Tweede Maasvlakte (t.b.v. de luchtkwaliteit). De uiterste einddatum van de snelheidsbeperking is 1 januari 2025.
[2] Een activiteit die ter uitoefening van het beroep of bedrijf noodzakelijkerwijs op het water plaatsvindt en met het water een aanwijsbare en vanzelfsprekende binding heeft.

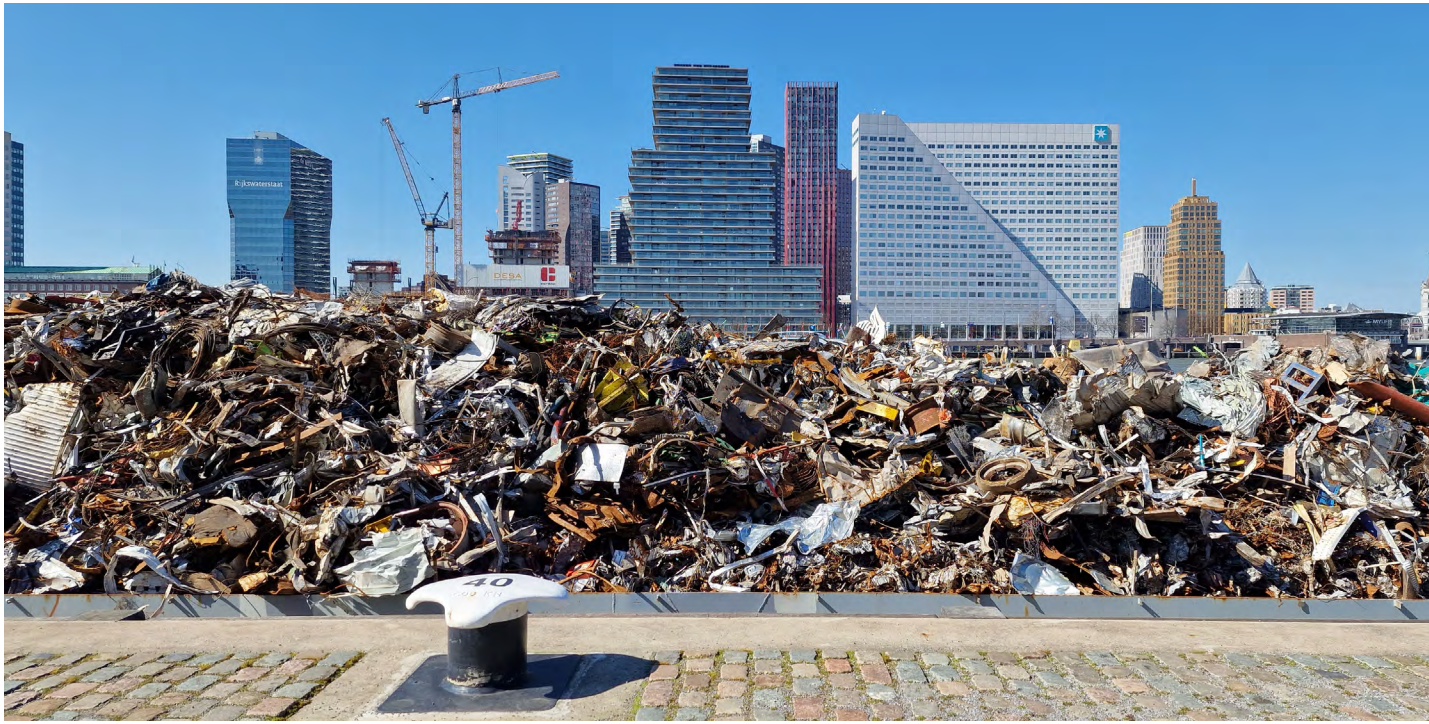


Stadslogistiek over water

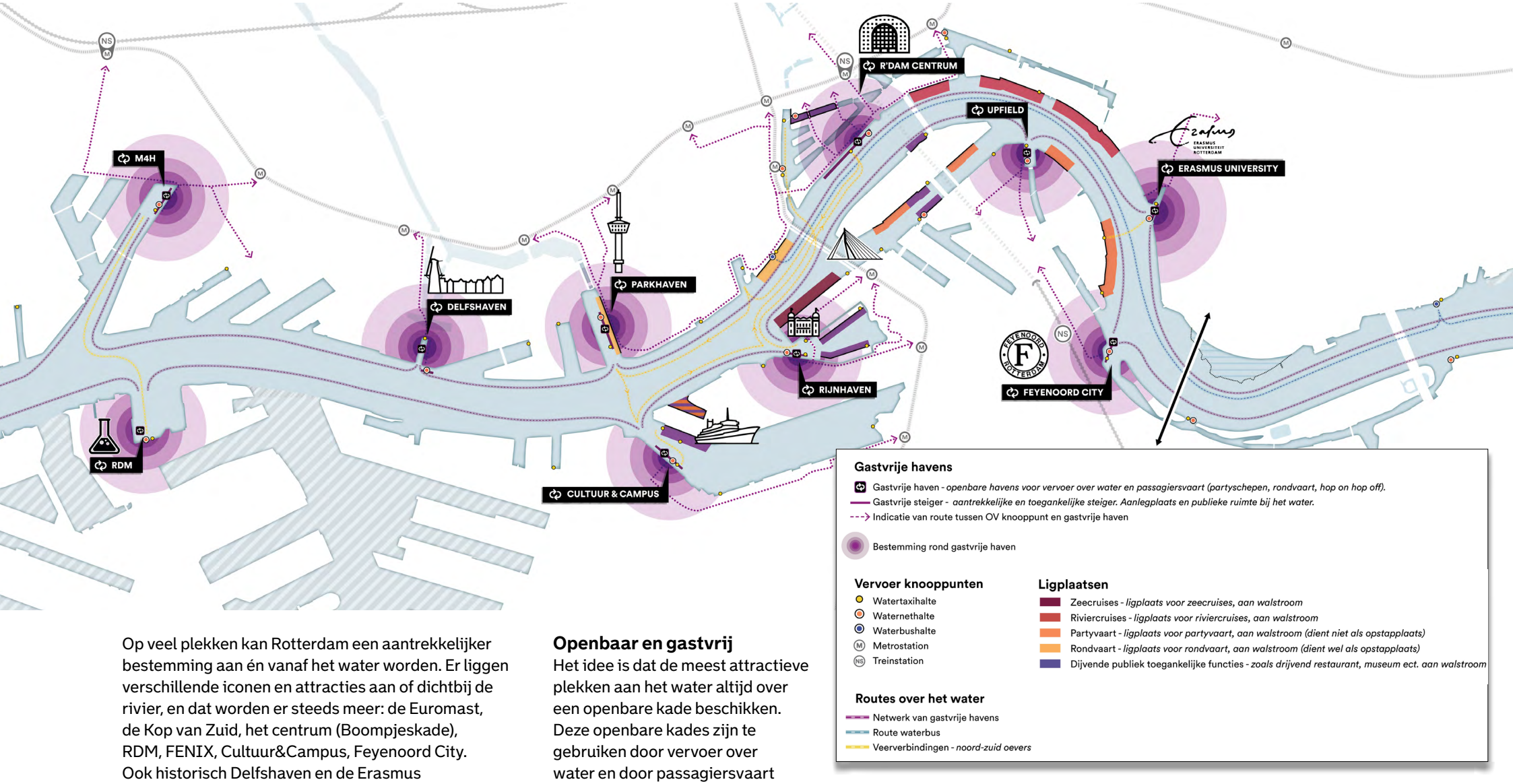
Daarnaast dient zich mogelijk een nieuwe watergebonden activiteit aan: stadslogistiek over het water. Om de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren en de CO2-uitstoot te verminderen werkt de gemeente Rotterdam samen met het bedrijfsleven aan slimme en schone stadslogistiek. Transport over water biedt daarbij kansen, bijvoorbeeld door microhubs in de stad te realiseren: kleinschalige logistieke overslagpunten voor de last mile delivery, waarbij overslag vanaf een schip op kleine elektrische voertuigen en (bak)fietsen plaatsvindt. Het gaat dan bijvoorbeeld om bezorging van pakketten, bevoorrading van winkels en horeca, maar ook om retourstromen met afval. Het aantal ritten met een bestel- of vrachtauto in de stad wordt hierdoor gereduceerd.

Aandachtspunten bij inpassing van de microhubs zijn onder andere: verkeersveiligheid en verkeershinder, geluidhinder voor omwonenden en ruimtelijke inpassing en kwaliteit van voorzieningen op de kade (zoals parkeerplaats voor vrachtfietsen of klein magazijn). Op de kaart Safety First is een voorzet gedaan voor een aantal zoekgebieden voor microhubs. Dit zijn locaties aan het water binnen de Ring Rotterdam met een bedrijfsbestemming, aangevuld met locaties waar mogelijk ruimte is om een microhub in te passen. De locaties in en nabij het stadscentrum zijn vanuit logistiek oogpunt het meest interessant. Verder onderzoek naar deze locaties en de potentie van stadslogistiek over water is nodig.

Daarnaast liggen er kansen voor bouwlogistiek over water. Bouwmaterialen kunnen bij bouwprojecten die in directe omgeving van de Nieuwe Maas gelegen zijn vanaf het water bevoorraad worden. Het gaat dan vaak over grote volumes waardoor veel zwaar vrachtverkeer over de weg vermeden wordt. Daarvoor wordt tijdelijk (maar vaak intensief) gebruik gemaakt van de kade gedurende het bouwproject. Bij bouwlogistiek over water moet per bouwproject een afweging gemaakt worden van het positieve effect ten opzichte van de impact op andere watergebruikers en de omgeving.



4.4 Themakaart: Gastvrije havens



Op veel plekken kan Rotterdam een aantrekkelijker bestemming aan én vanaf het water worden. Er liggen verschillende iconen en attracties aan of dichtbij de rivier, en dat worden er steeds meer: de Euromast, de Kop van Zuid, het centrum (Boompjeskade), RDM, FENIX, Cultuur&Campus, Feyenoord City. Ook historisch Delfshaven en de Erasmus Universiteit Rotterdam zouden een adres aan de rivier kunnen krijgen.

Openbaar en gastvrij

Het idee is dat de meest attractieve plekken aan het water altijd over een openbare kade beschikken. Deze openbare kades zijn te gebruiken door vervoer over water en door passagiersvaart (partyschepen, rondvaart, hop on hop off). De openbare kades zijn vooral bedoeld om kortdurend aan te meren: voor het oppikken en afzetten van passagiers. Vaste ligplekken of exclusief gebruik door één type vaart is hier niet aan de orde, deze kades zijn 'voor iedereen'.



Mogelijk kan in een aantal gastvrije havens een uitzondering worden gemaakt voor één of twee rondvaartboten die op schema varen en een vast begin en eindpunt nodig hebben. De gastvrije haven kan voor hen een herkenbaar en representatief adres worden. De gastvrije havens passen bij het streven om toerisme in de stad meer te spreiden en zijn ook bedoeld als uitnodiging aan de markt om nieuwe concepten te ontwikkelen.

De grotere schepen, de rivier- en zeecruises, horen niet in de gastvrije haven, zij hebben hun eigen vaste plek.

Pleziervaart, watersport en zwemmen horen vanuit veiligheidsoverwegingen ook niet in de gastvrije havens en kades, die veelal aan de hoofdvaarweg liggen: pleziervaart is aangewezen op jachthavens, voor watersport en zwemmen wordt ruimte gezocht in andere havens.

Openbare ruimte dichtbij het water

Gastvrije havens kunnen bijvoorbeeld worden ingericht met een aantrekkelijk vormgegeven steiger, die geschikt is voor het aanmeren van de verschillende typen schepen, en die tegelijk betekenis heeft als openbare ruimte. Door de steiger ruim en aantrekkelijk vorm te geven, voor iedereen toegankelijk (Rotterdam Onbeperkt), ingericht met bankjes en met zo min mogelijk hekken en gebouwtjes (opslag bijvoorbeeld onderin de steiger) wordt dit een aantrekkelijke plek waar vandaan het komen en gaan van schepen en mensen is te aanschouwen. De steigers brengen het water dichterbij en maken de dynamiek van het getij beleefbaar. Daarmee worden ook de steigers een bestemming op zich! Aandachtspunt in de uitwerking is de aan- en afvoer van grote groepen passagiers en het beperken van overlast voor omwonenden.

Vervoer over water en land

De gastvrije havens zijn herkenbare haltes voor vervoer over water. Voldoende ruimte voor fietsparkeren, deelmobiliteit, goede wandelroutes van/naar de bestemming en nabijgelegen (H)OV-haltes zijn onderdeel van het totaalconcept. Het bereikbaarheidsprofiel van de verschillende steigers verschilt: soms kan een goede koppeling met het HOV-netwerk op land worden gemaakt (Boompjeskade-Blaak), soms zijn de gastvrije steigers een warm onthaal via het water van het locaties die niet goed op HOV zijn aangesloten (bijvoorbeeld Cultuur&Campus en FENIX).

Waternetpontons

De gastvrije steigers zijn een aanvulling op het huidige (regionale en stedelijke) netwerk van waternetpontons. Waternetpontons zijn in 2000 in het leven geroepen om rondvaartboten, partyschepen en ander groepsvervoer locaties te bieden waar passagiers af- en op kunnen stappen. Tot eind 2022 waren de waternetpontons eigendom van het Havenbedrijf Rotterdam, inmiddels zijn ze in eigendom en beheer van de gemeente Rotterdam. Op een aantal plekken waar deze Wateratlas gastvrije steigers voorstelt, zijn reeds waternetpontons en vaak ook watertaxisteigers aanwezig of in de buurt.



Met de gastvrije steiger stellen we feitelijk een flinke upgrade van het waternetponton voor en een combinatie met de watertaxisteiger.

Kenmerk van de gastvrije steigers is:

- ze liggen op de meest prominente plekken aan de rivier en zoveel mogelijk in de buurt van (H)OV-haltes,
- ze zijn geschikt voor verschillende typen gebruikers (partyvaart, rondvaart, vervoer, hop-on-hop-off),
- ze hebben ruimtelijke kwaliteit en zijn tevens verblijfsplek aan het water,
- ze zijn van een zekere omvang, zodat ze verschillende gebruikers tegelijk kunnen bedienen én een verblijfsplek kunnen zijn,
- ze zijn herkenbaar (en al dan niet uniform in ontwerp en/of uitstraling),
- ze zijn goed vindbaar: vanaf de gastvrije steiger is een aantrekkelijke wandelroute naar bestemming/ attractie of OV-halte].

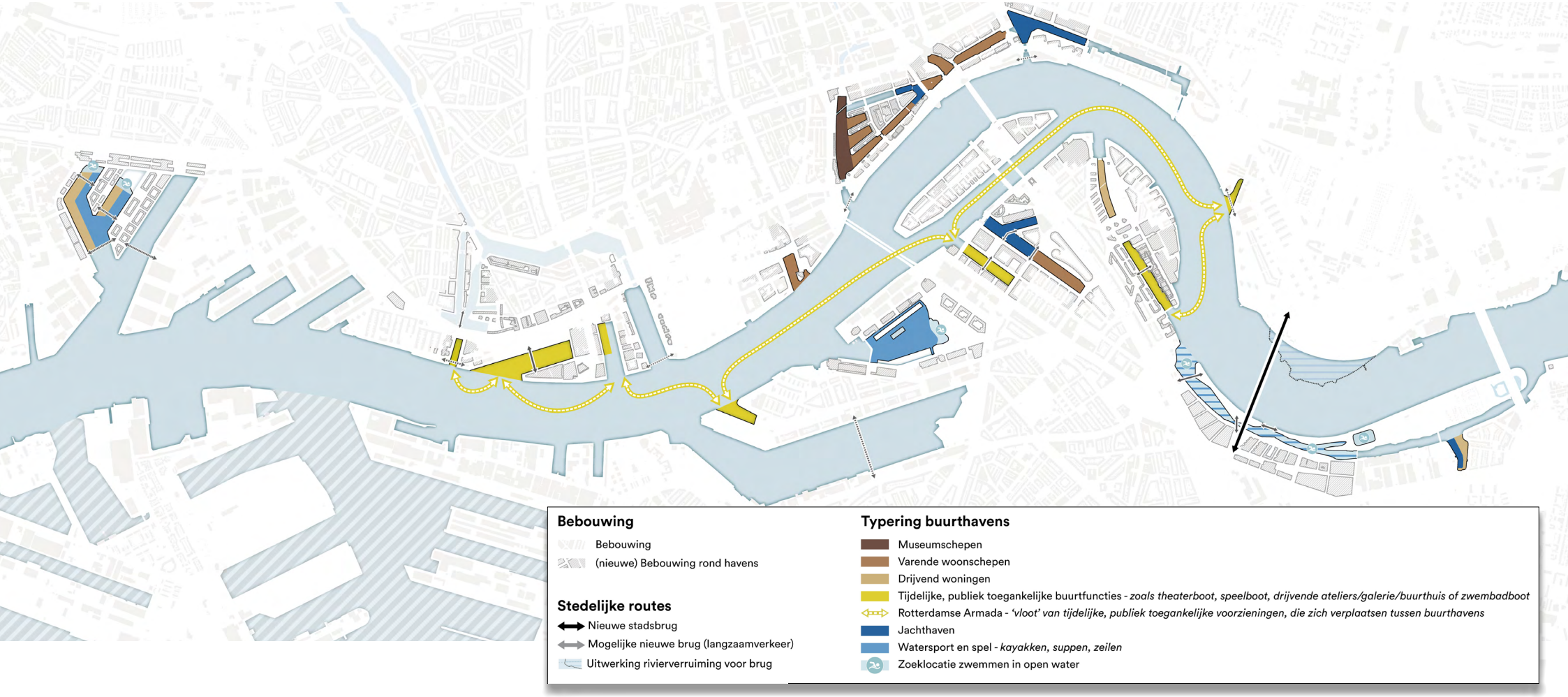
Vaste ligplaatsen partyvaart

De vaste ligplaatsen van de schepen die de gastvrije havens gebruiken, organiseren we op andere locaties in de stad. Voor een groot deel gebeurt dit nu al, en waar nodig kunnen meer vaste ligplekken worden gecreëerd aan de Prins Hendrikkade, Feijenoordkade en/of in de 2e Katendrechtse Haven. Deze vaste ligplekken zijn geen op- en afstapplekken voor passagiers en walstroomgebruik is een voorwaarde.

Cruises een eigen toekomstbestendige plek
De Boompjeskade is één van de beoogde 'gastvrije havens'. Wanneer de Boompjeskade betekenis krijgt als gastvrije haven, betekent dit dat voor de riviercruises een andere, toekomstbestendige plek moet worden gevonden. De Rhijnspoorkade (bocht Maasboulevard) lijkt een passende plek voor clustering van alle riviercruises. Voor de zeecruises is besloten dat zij in ieder geval tot 2044 aan de Wilhelminakade kunnen blijven en naar verwachting kunnen hier in 2024 walstroomvoorzieningen in gebruik worden genomen.



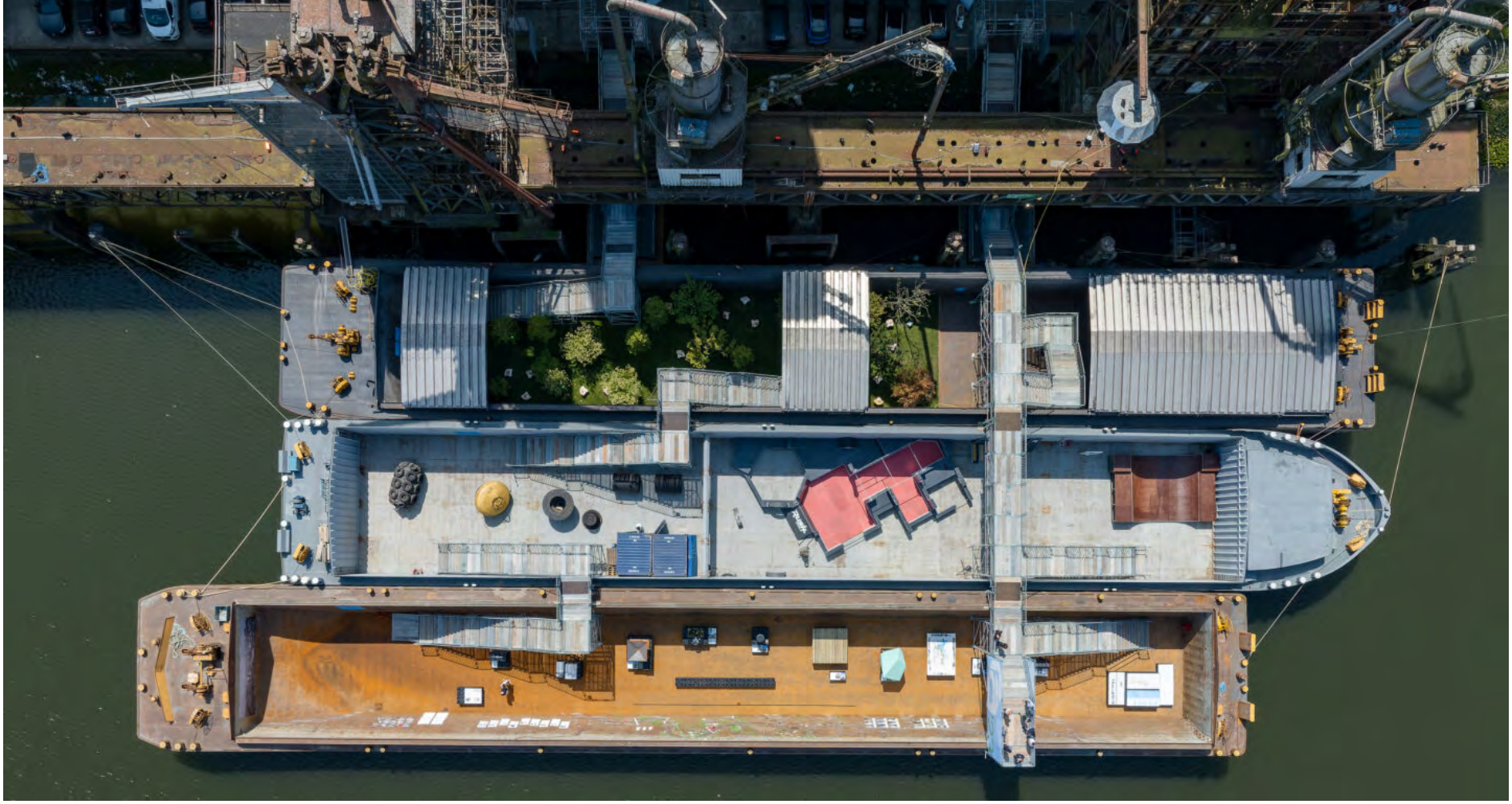
4.5 Themakaart: Buurthavens



Een aantal havenbekkens van de Nieuwe Maas is bij uitstek geschikt om meer betekenis te krijgen als buurthaven: een openbare ruimte midden in de buurt met een gebruik dat aansluit bij het karakter van de omliggende wijk(en). Dit betekent een minder stedelijk karakter, maar een karakter met lokale betekenis voor de bewoners van de omliggende wijken of buurten.

Veel buurthavens functioneren al op die manier, maar een aantal buurthavens, met name in het Lloydkwartier en in de Kop van Feijenoord, is nog bijzonder leeg.

Om veiligheidsredenen kan er in havenbekkens méér dan langs de vaarweg. Zeker wanneer de passagiersvaart (de watertaxi daargelaten) hier niets te zoeken heeft. In die zin zijn gastvrije havens en buurthavens mooi complementair aan elkaar. In buurthavens is bij uitstek ruimte voor recreatie, publiek toegankelijke voorzieningen, watersport, zwemmen, groen en wonen én voor bruggen.



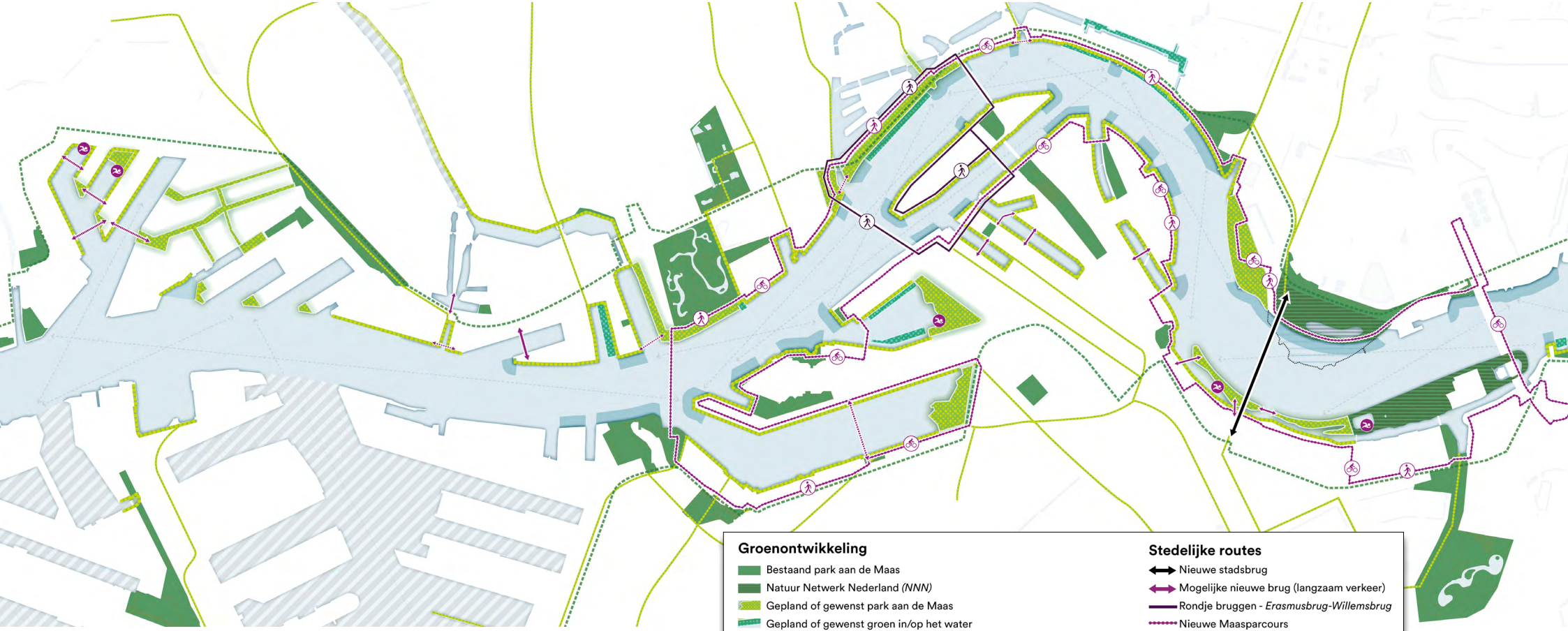
Tijdelijke) publiek toegankelijke voorzieningen
In een aantal buurthavens – de Sint Jobshaven, Schiehaven, Schiemondse Haven, Spoorweghaven en Persoonshaven - is er aanleiding om ruimte te bieden aan publiek toegankelijke voorzieningen op het water, varend of drijvend. Dit kan bijvoorbeeld een theaterboot, speelboot, buurthuis, ateliers/ werkplekken/galerie en op sommige locaties een zwembadboot zijn. Publiek toegankelijke voorzieningen die zich goed laten verenigen met rustige woonmilieus, maar waarvoor op het land vaak geen plek meer te vinden is, en die een mooie 'activering/toe-eigening' van het water zouden kunnen zijn. Nog interessanter zou het zijn als deze buurtvoorzieningen zich verplaatsen door de stad. Met andere woorden: dat de theaterboot of zwembadboot de ene keer in de Schiehaven ligt, en een volgende keer in de Persoonshaven. Dit kan zelfs een originele en typisch Rotterdamse attractie worden: een vloot van schepen met verschillende wijkondersteunende functies die op verschillende tijdstippen verschillende buurthavens aandoen: een 'Rotterdamse Armada'.

Bruggen
In veel buurthavens kan een langzaamverkeersverbinding over het water bijdragen aan de verbinding tussen buurten en soms is het een ontbrekende schakel in het Nieuwe Maasparcours: een aantrekkelijke, continue wandel- en fietsroute die zoveel mogelijk de rivier volgt. Bij bruggen over het water moet altijd aandacht zijn voor nautische veiligheid en de bereikbaarheid (en daarmee bruikbaarheid) van het water achter de brug, maar juist in buurthavens is dit vaak kansrijk. Veel ingewikkelder zijn de bruggen die we willen op plekken waar nog wel veel scheepvaart doorheen moet, zoals de Parkhaven, de ingang van de Leuvehaven en de Maashaven.





4.6 Themakaart: Verbonden groen



Een aantal havenbekkens van de Nieuwe Maas is bij uitstek geschikt om meer betekenis te krijgen als buurthaven: een openbare ruimte midden in de buurt met een gebruik dat aansluit bij het karakter van de omliggende wijk(en).

Dit betekent een minder stedelijk karakter, maar een karakter met lokale betekenis voor de bewoners van de omliggende wijken of buurten. Veel buurthavens functioneren al op die manier, maar een aantal buurthavens, met name in het Lloydkwartier en in de Kop van Feijenoord, is nog bijzonder leeg.

Om veiligheidsredenen kan er in havenbekkens méér dan langs de vaarweg. Zeker wanneer de passagiersvaart (de watertaxi daargelaten) hier niets te zoeken heeft. In die zin zijn gastvrije havens en buurthavens mooi complementair aan elkaar.

In buurthavens is bij uitstek ruimte voor recreatie, publiek toegankelijke voorzieningen, watersport, zwemmen, groen en wonen én voor bruggen.

Van incident naar samenhangend netwerk

De oevers van de binnenstedelijke Nieuwe Maas zijn nog behoorlijk stenig, maar worden elk jaar groener. Op steeds meer plekken realiseren we als stad groene wandelpromenades en parken, groot en klein, aan of op het water. Het streven is om van al die 'incidenten' één groot samenhangend groen-blauw netwerk te maken. Met óveral aan de rivier groene en openbare kades van ten minste 15 meter breed waar de voetganger in de hoofdrol is. Op een aantal plekken liggen er kansen om de primaire waterkering als verbindende groene lijn in te zetten.

Niet alleen groene routes langs, ook groene routes naar de rivier zijn van belang. Met de kaartlaag Verbonden Groen laten we zien hoe we verder kunnen bouwen aan een aaneengesloten samenhangende groenstructuur naar, langs en soms ook deels in het water als onderdeel van de rivier als bijzondere openbare ruimte. We gaan uit van een gevarieerd samenspel van groene plekken, parken en verbindingen op de kade, op de oever, op het water en onder water. De precieze uitwerking per locatie is een afgewogen keuze, waarbij (cultuur) historische kwaliteiten een belangrijk vertrekpunt zijn en daarnaast onder meer ecologie, nautische en waterkundige aspecten en gebruiksbehoeften worden betrokken. In het hoogstedelijk landschap zal het accent liggen op rechte kademuren en vergroening op de kade en op enkele plekken drijvend groen, in het rivierenlandschap is de meeste ruimte voor natuurlijke (voor)oevers.



Klimaatadaptatie

Het toevoegen van groen bij de rivier levert niet alleen ruimte voor ontmoeting, beweging en verblijf op, het levert ook een bijdrage aan de klimaatadaptieve stad (Rotterdams WeerWoord). De Nieuwe Maas kan op hete zomerdagen voor heel veel Rotterdammers die koele verblijfsplek op loopafstand zijn. Het toevoegen van groen levert ook een extra bijdrage aan het verminderen van hittestress in de stad, met name in de stadwijken. Het Nelson Mandelapark levert een verlaging van de gevoelstemperatuur van meer dan 2 graden Celsius op. Op sommige plekken kan groen in/aan de rivier ook bijdragen aan de waterveiligheid, doordat het als een vooroever functioneert die de primaire waterkering versterkt. Denk hierbij aan het Nelson Mandelapark. Met de getijdenparken maken we tevens de bewustwording van de dagelijkse dynamiek van het de rivier en de kwetsbaarheid van het buitendijkse gebied groter. Voor een aantal laaggelegen plekken en kaden werken we aan een waterveiligheidsstrategie (bijvoorbeeld door het ophogen van de kades) om de waterveiligheid te vergroten.

De rivier als ecologisch systeem

De Nieuwe Maas ligt op de overgang van de zee en de rivieren. Door de geleidelijke overgang van zout naar zoet en het getij tweemaal daags is de Nieuwe Maas een gebied waar zich unieke natuurwaarden kunnen ontwikkelen; waar planten en dieren leven die met deze verschillende overgangen om kunnen gaan. Het versterken van de natuurlijke dynamiek van het riviersysteem en het vergroten van de ecologische kwaliteiten is een belangrijke pijler van het rijksbeleid. In het kader van de Programmatische Aanpak Grote Wateren wordt een verkenning uitgevoerd naar de manier waarop de ecologische kwaliteiten van het systeem kunnen worden vergroot . Daarnaast wordt er vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water al jaren gewerkt aan het realiseren van natuurvriendelijke oevers en een dynamische (onder-)waternatuur. Denk hierbij aan de natuurvriendelijke oevers in gerealiseerde projecten zoals de Nassauhaven en het Eiland van Brienenoord, maar ook aan de natuurvriendelijke oevers die in het getijdenpark Feyenoord en het Nelson Mandelapark worden gerealiseerd. In deze Wateratlas agenderen we een volgende generatie van ecologische oevers en/of (getijden)parken. Vanuit de Ontwikkelvisie Oostflank is de ambitie om een ecologisch park te maken aan de noordoever van de Maas, dat zich uitstrekt van de Oude Plantage tot de Van Brienenoordbrug.

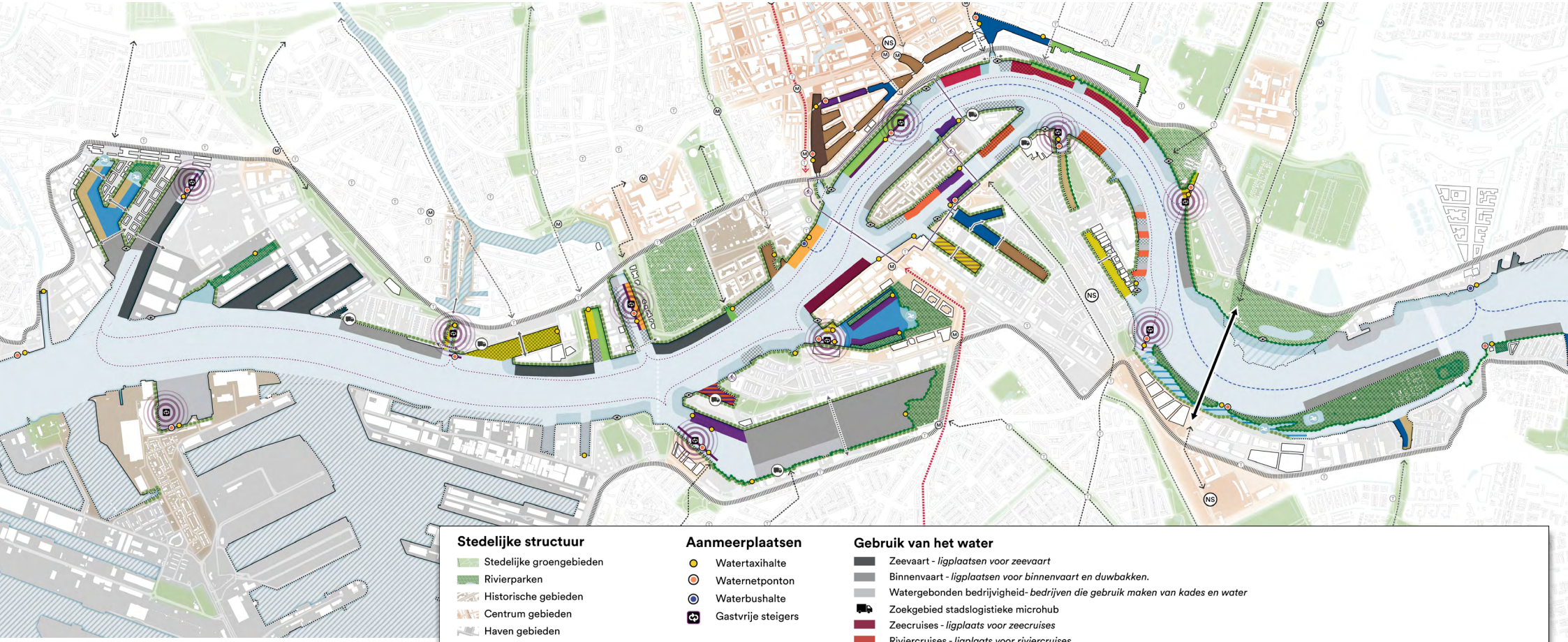




Rust en reuring

Met deze beleidsnota voor functies op het water voegen we nog een specifiek element toe: het bewust níet benutten van het water voor varende of drijvende functies, maar het leeg (open) laten. We kiezen bewust voor een aantal plekken waar de rivier in al haar grootsheid te ervaren is. Hier liggen dus geen schepen aan de kade. Voorbeelden zijn de Eva Cohen-Hartogkade bij het Joods monument, de Oude Plantage en Polder de Esch. Ook de koppen van de havenpieren, het Noordereiland en het eiland van Feijenoord laten we vrij. Door op sommige plaatsen expliciet te kiezen voor de ervaring van rust en uitzicht ontstaat er een mooi contrast met de gewenste drukte en reuring van bijvoorbeeld de gastvrije steigers.

4.7 Zoneringskaart



De Zoneringskaart geeft een totaalbeeld van welk gebruik we waar op het water willen als stad.

Behouden wat goed is en wat goed werkt
Op veel plekken van de binnenstedelijke Nieuwe Maas is het huidige gebruik passend, in die zin dat het aansluit bij wensen van bewoners / ondernemers, er geen aanleiding is voor verandering of dit – alles voors en tegens in overweging nemend – de beste plek voor de betreffende functie is. Hier kan het huidige gebruik (nagenoeg) gehandhaafd blijven.

Voorbeelden hiervan zijn:
- De hoofdvaarroute voor zee- en binnenvaart.
- De ligplaatsen voor binnenvaart, zoals aan de Maaskade en in de Maashaven.
- De ligplaatsen voor zeecruises aan de Wilhelminakade.
- De jachthavens zoals in de Veerhaven, Boerengat en IJsselmonde.
- De drijvende woningen in de Nassauhaven.



Nieuwe koers voor gebruik op water

Op een aantal locaties wordt een verandering van het gebruik voorgesteld. De aanleiding hiervoor verschilt. Soms heeft het te maken met de veranderende context op het land, zoals bij de gebiedsontwikkelingen van Merwehavens en Feyenoord City. Soms is de overdracht van kades van het Havenbedrijf naar de gemeente Rotterdam een kans om opnieuw te kijken naar passend gebruik op het water in relatie tot de omliggende wijken. Voorbeelden hiervan zijn de Prins Hendrikkade en de Feijenoordkade.

En soms heeft het te maken met het huidige functioneren van de plek en de (onbenutte) kansen om de stad Rotterdam zowel economisch bestendiger, duurzamer en attractiever te maken. Voorbeelden hiervan zijn de Boompjeskade en de Maasboulevard.

Ruimte voor onverwachte ontwikkelingen

Tot slot hebben we in de zoneringskaart ruimte opgenomen voor onverwachte ontwikkelingen en tijdelijke ruimtevragen en initiatieven die niet in de buurthavens of aan de gastvrije steigers passen. Dat kan van alles zijn, bijvoorbeeld een verzoek van een tall ship om een aantal dagen aan te meren of een museumschip dat een deel van het jaar in de stad wil liggen. Ook de opvangschepen voor statushouders, asielzoekers en andere vluchtelingen zijn een voorbeeld van een onverwachte ruimtevraag. Daarnaast zijn deze kades voor 'tijdelijk gebruik' bedoeld als schuifruimte, bijvoorbeeld voor het geval er werkzaamheden aan de kades plaatsvinden en schepen tijdelijk op een andere plek moeten liggen.

Het is met andere woorden belangrijk om enige overmaat in de Wateratlas te reserveren, voor allerlei tijdelijke of onvoorziene ruimtevragen.

Onverwachte ruimtevraag: Opvang en tijdelijke huisvesting vluchtelingen

Rotterdam vangt al lange tijd vluchtelingen op, onder andere in samenwerking met het COA. Door het gebrek aan passende huisvesting wordt regelmatig gekozen voor (tijdelijke) opvang op het water. Het gaat hierbij om riviercruiseschepen die op verschillende plekken in de stad aangemeerd liggen en opvang bieden aan vluchtelingen. Daarnaast is ook gekozen voor een tijdelijke grootschalige doorstroomlocatie voor statushouders, in de vorm van een cruiseferry. Met de komst van de Spreidingswet, per 1 februari 2024 blijft Rotterdam vooralsnog gehouden aan het duurzaam beschikbaar maken van locaties voor de opvang van vluchtelingen. Naast de asielopgave heeft Rotterdam ook aanzienlijke taken voor het huisvesten van statushouders en de opvang van Oekraïense ontheemden. Vanwege de optelsom van deze opgaven en een alsmaar stijgend aantal vluchtelingen lijkt de gemeente genoodzaakt om de komende jaren gebruik te blijven maken van opvangschepen naast meer duurzame vasteland-locaties.

De beoogde locaties voor tijdelijk gebruik - in brede zin - zijn:

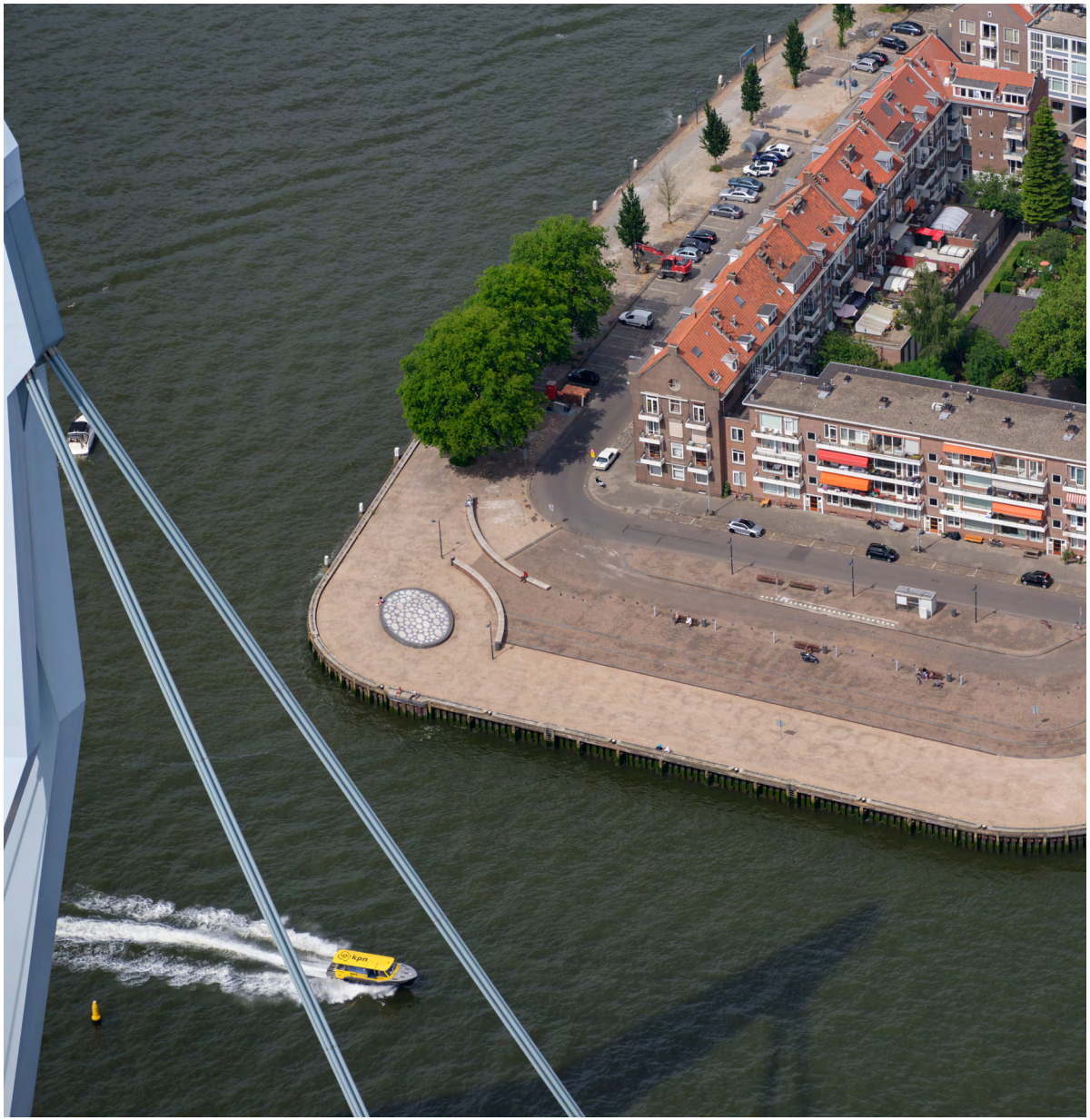
- Feijenoordkade (gedeeltelijk)
- 1e Katendrechtse Hoofd
- Maaskade ten oosten van de Willemsbrug
- Mullerkade
- Sint Jobshavenkade (gedeeltelijk)
- Nassaukade
- Parkhaven zuidelijk deel
- Prins Hendrikkade (gedeeltelijk)
- Rhijnspoorkade (beoogde locatie voor concentratie van ligplaats voor riviercruises) buiten het riviercruise-seizoen
- Schiehaven
- Westerkade

Een deel van deze locaties komt in aanmerking voor het accommoderen van opvangschepen. Daarnaast zijn er mogelijk kansen voor tijdelijk gebruik 'in de tussentijd' aan kades die wachten op toekomstige ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de Merwehavens en de kop van de Maashaven.

Per locatie moeten de randvoorwaarden voor het tijdelijke gebruik nader worden bekeken. De aanwezigheid van walstroom is daarbij een bepalende factor.

Bij het benutten van het water voor opvangschepen of vergelijkbare functies is het belangrijk om goed te kijken naar de belastbaarheid van de locatie (hoeveel, hoe lang) en kritisch te zijn op de noodzaak van gebruik van het water voor bepaalde functies. Belangrijke vragen zijn: hoe lang is tijdelijk, hoe voorkom je dat tijdelijk permanent wordt, hoe voorkom je dat het water voor teveel urgente kwesties als relatief makkelijke oplossing wordt gezien?





Plekken waar we geen gebruik op het water (langs) willen

Tot slot is er ook een aantal plekken waar we bewust geen gebruik (meer) willen toestaan, waar vrij zicht op het water belangrijk is en waar leegte wenselijk is voor een goede balans tussen rust en reuring.
Het gaat bijvoorbeeld om:

- De koppen van pieren en de koppen van het Noordereiland en eiland van Feijenoord.
- Parken: het Leuvehoofd, de Oude Plantage, de Esch.
- Bij het monument op de Eva Cohen-Hartogkade.

In de haven- en kadepaspoorten in de volgende paragraaf wordt voor de hierboven genoemde en andere locaties precies beschreven wat het gewenste toekomstige gebruik is.

Stedelijke keuzes

Daarnaast maken we met deze Wateratlas een aantal stedelijke keuzes die we hieronder motiveren:

- De potentie van het Rondje Bruggen Erasmusbrug-Willemsbrug en, als onderdeel daarvan, transformatie van de Boompjeskade.
- Het realiseren van een toekomstbestendige plek voor de riviercruises aan de Maasboulevard/ Rhijnspoorkade.
- Het bieden van ruimte aan drijvende woningen.
- Het voorzien in de behoefte aan zwemmen in de rivier en/of de terugkeer van een drijvend zwembad.

Daarnaast gaat deze Wateratlas uit van de stedelijke keuze voor een stadsbrug tussen Feijenoord en de Esch, in combinatie met (de nader uit te werken) verruiming van de rivier bij Polder de Esch en de realisatie van een Rivierpark Noord.

Rondje Bruggen Erasmusbrug-Willemsbrug en Boompjeskade

Het hart van het park dat de binnenstedelijke Nieuwe Maas kan zijn, is het Rondje Bruggen Erasmusbrug-Willemsbrug. Hier komt alles samen: de iconische Erasmusbrug, de voorbij varende schepen, het centrum op twee oevers, Noord en Zuid, de skyline van Rotterdam, het beschermde stadsgezicht van het Noordereiland, de iconische Hef, de binnenvaartschepen aan de Maaskade, zeecruises aan de Wilhelminakade.

Het Rondje Bruggen is een geliefd hardlooprondje, maar kan veel meer zijn. Door hier te investeren in een aantrekkelijke, continue en groene wandelroute met veel verblijfsplekken, horeca, cultuur, sport en spel, kan dit het bruisende en karakteristieke hart van het park worden.

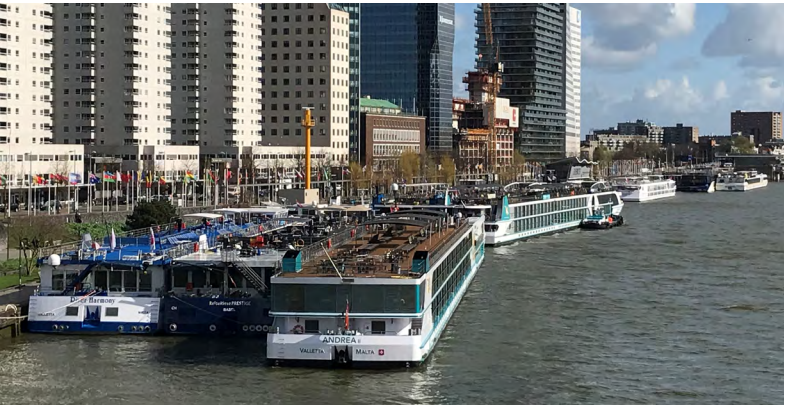
Ook op het water is er nog veel te winnen. Aan de Boompjeskade manifesteert de oude binnenstad van Rotterdam zich aan de rivier. Daar hoort meer reuring bij, het hele jaar door. Op het land is de ruimte voor het toevoegen van programma of openbare ruimte beperkt, vanwege de waterkering en de verkeersfunctie van de Boompjes. Op het water is nog wel ruimte, bovendien is de behoefte van mensen om dichter bij het water te komen groot. In een zone van circa 35 meter vanaf de kade is ruimte voor gebruik op het water, met behoud van veilige en efficiënte afwikkeling van de scheepvaart. Een 'balkon aan de Maas'.



Deze ambitie voor de Boompjeskade vraagt nadere uitwerking (en onderzoek naar haalbaarheid, draagvlak en kosten), maar de belangrijkste ingrediënten zijn:

- 'Gastvrije haven' voor passagiersvaart en vervoer over water.
- Bijzondere openbare ruimte, bijvoorbeeld een steigerpark, geïnspireerd op geliefde voorbeelden zoals in Kopenhagen, maar dan naar Rotterdamse snit.
- Beleefbaar getij.
- Sport & spel als belangrijke thematische dragers.
- Meer horeca: aan het water en waar mogelijk op het water.
- Meer groen en schaduw.
- Geen touringcars op de Boompjeskade.

Daarnaast liggen er kansen aan de Prins Hendrikkade en een gedeelte van de Maaskade (tussen het oude bruggenhoofd op het Noordereiland en de Willemsbrug). Deze kades zijn eind 2022 teruggekomen van het Havenbedrijf naar de gemeente Rotterdam. Hier kan ruimte worden geboden aan enkele horeca- en cultuurschepen ter verlevendiging van het tracé Stieltjesstraat- Koninginnebrug- Van de Takstraat-Willemsbrug.





Maasboulevard: vergroening en riviercruises

De Maasboulevard is een karakteristieke buitenbocht in de Nieuwe Maas met prachtige zichtlijnen over de rivier. Hier ligt Kralingen aan de Nieuwe Maas. Maar het is hier ook relatief leeg en kaal. De hoofdwegstructuur en de primaire waterkering vormen een barrière tussen Kralingen en het water. De ambitie voor de Maasboulevard is het toevoegen van een langgerekt getijdenpark, mogelijk gekoppeld aan de versterking van de primaire waterkering en het groot onderhoud aan en (op de langere termijn) een herprofilering van de Maasboulevard. De Maasboulevard/Rhijnspoorkade heeft tegelijkertijd potentie als toekomstbestendige locatie voor de riviercruisesector. De riviercruisesector heeft behoefte aan goede aan- en afmeerlocaties met voldoende ruimte voor bussen om te parkeren en een aansluiting op het (landelijke) wegennet. De ligging van de Maasboulevard, gelegen tussen het centrum van Rotterdam en de Oude Plantage / Kralingen-Oost, met goede ontsluitingsroutes naar de regio, en de enorme maat en schaal van de bocht maakt deze locatie ook aantrekkelijk als aan- en afmeerlocatie voor riviercruises.

Een combinatie van het vergroenen en aantrekkelijker maken van de Maasboulevard en het toevoegen van levendigheid en economische meerwaarde met de riviercruises is hier kansrijk. Het voorstel is om de haalbaarheid en wenselijkheid in de komende periode verder te onderzoeken. Van de Oosterkade tot aan de Oude Plantage zijn ongeveer 11 ligplaatsen voor riviercruises mogelijk. Op een paar plekken kunnen de schepen dubbel liggen. Ook is het mogelijk hier goede faciliteiten voor de riviercruises te realiseren, zoals walstroom, ruimte voor bussen en taxi's om passagiers op het halen/af te zetten en toeleveranciers. Om het gebruik van deze ligplaatsen optimaal te laten verlopen, is het invoeren van een goed reserveringssysteem een randvoorwaarde.



Wonen op het water

Iedereen wil wel wonen aan het 'central park'. En dat kan ook op steeds meer plekken: de voormalige haventerreinen worden geleidelijk aan getransformeerd tot nieuwe woonmilieus. Ook wonen op het water is geliefd, zo blijkt uit de wachtlijst voor ligplaatsen voor woonschepen en uit de vele marktinitiatieven voor drijvende woningen. Met deze Wateratlas wijzen we bewust een paar plekken aan voor het toevoegen van woningen op het water. Bewust, omdat we zuinig zijn op het publieke, nautische en tijdelijke karakter van het water. Teveel of teveel verspreide woningen op het water staat op gespannen voet met die ambitie.
In de periode tot 2040 zien we één grote locatie met potentie voor drijvend bouwen: de Merwehavens. In de 2e Merwehaven en (na 2032) de 3e Merwehaven en de Van Udenkade kunnen drijvende woonbuurten van enig formaat gerealiseerd worden. Op die manier kunnen we een substantieel aantal woningen toevoegen en is er ruimte voor inclusiviteit en publieke toegankelijkheid, waardoor de toegevoegde waarde van wonen op het water groter is.

Daarnaast is het voorstel om de woonschepen in de Binnenhaven te legaliseren, om in de Spoorweghaven een aantal ligplaatsen voor woonschepen toe te staan en om in de Persoonshaven eventueel ruimte te bieden aan tijdelijke, experimentele woonvormen als onderdeel van een grotere placemaking-strategie.

Zwemmen

In Rotterdam is zwemmen in de rivier en havens verboden en alléén toegestaan op door de provincie Zuid-Holland aangewezen zwemwaterlocaties. Tot voor kort had Rotterdam geen officiële zwemwaterlocaties in het binnenstedelijke deel van de Nieuwe Maas. Toch zagen we op veel plekken bij mooi weer mensen het water in gaan. De behoefte aan (open) zwemwater is groot en mensen laten zich moeilijk tegenhouden. Met de opening van de zwemlocatie in de Rijnhaven in het zomerseizoen van 2024 heeft Rotterdam haar eerste kandidaat zwemwaterlocatie in de Nieuwe Maas.
Ook na realisatie van de gebiedsontwikkeling moet zwemmen een blijvende plek krijgen in de Rijnhaven, zo is de bedoeling.

We gaan op meer plekken onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor een officiële zwemlocatie. Zwemmen in open water kent risico's. Scheepvaart, stromingen en objecten in het water vormen de grootste bedreigingen. Daarnaast mag de waterkwaliteit geen gezondheidsrisico's opleveren voor zwemmers. Naast de Rijnhaven biedt mogelijk ook Getijdenpark Feijenoord kansen voor het realiseren van een officiële zwemwaterlocatie en op termijn kunnen de kansen in de 2e of 3e Merwehavens worden onderzocht. Daarnaast liggen er in de buurthavens kansen om de Rotterdamse traditie van drijvende zwembaden weer nieuw leven in te blazen. Idealiter zet Rotterdam in op de komst van een zwembadboot, die verschillende buurthavens aan kan doen en zo 'van iedereen' is.



4.8 Haven- en kadepaspoorten

In de vorige paragraaf is beschreven dat op veel plekken het huidige gebruik van het water kan worden voortgezet. Voor de kades en havenbekkens waar op termijn wel een verandering van het gebruik gewenst is, zijn paspoorten opgesteld. In deze paragraaf is kort en bondig het toekomstige gewenste gebruik beschreven en het ook 'waarom' hiervan. Een voorstel voor verandering van gebruik is altijd gebaseerd op de kenmerken van een locatie en haar context, het huidige gebruik, ontwikkelingen in het gebied, wensen van omwonenden, wensen van ondernemers en stedelijke ruimtevragen.

Merwe-Vierhavens

De Merwe-Vierhavens (M4H) ondergaan de komende decennia een transformatie van haven- en industriegebied naar een gemende, levendige stadswijk en milieu voor innovatieve maakbedrijven. Een aantal havenbekkens zal voorlopig in gebruik blijven voor beroepsvaart: de IJsselhaven, Lekhaven, de 1e Merwehaven en (tot 2032) de 3e Merwehaven. Daarnaast is er ook ruimte voor meer 'stad' op het water. In de Keilehaven wordt een getijdenpark gerealiseerd. In de 1e Merwehaven kunnen de ligplaatsen voor binnenvaart goed samengaan met een gastvrije steiger ter hoogte van de Stadshaven Brouwerij: daarmee wordt M4H een echte bestemming aan het water. De veerdienst naar RDM vertrekt ook vanaf hier. De 2e Merwehaven en (na 2032) de 3e Merwehaven zijn bij uitstek de plekken waar Rotterdam een innovatieve drijvende woonwijk kan realiseren. Hier is substantieel ruimte om een stedelijke, inclusieve en publiek toegankelijke drijvende wijk te realiseren, in samenhang met de ontwikkelingen op land en goed verbonden met de omliggende wijken.

Schiemondse Haven

In de Schiemondse Haven en aan het Schiehoofd komen een aantal behoeften samen. Om te beginnen ligt hier de kans om het adres van de historische Delfshaven aan de Nieuwe Maas te maken. Dat kan met een gastvrije steiger, waarin de al aanwezige watertaxihalte en waternetponton dan kunnen worden geïntegreerd, bijvoorbeeld aan het Schiehoofd of op de kop van het havenbekken. Daarnaast is er de wens om Schiemond en Schiehaven te verbinden met een langzaamverkeersbrug over de Schiemondse Haven, die ook bijdraagt aan de lange lijnen langs de rivier voor wandelen en fietsen. Achter de brug, in het havenbekken, is dan ruimte voor groen aan/in/op het water (en in dat geval kan de gastvrije steiger aan het Schiehoofd worden gerealiseerd). Daarnaast is dit gebied aangewezen als zoeklocatie voor een stadslogistieke microhub aan het water. Ook zou de Schiemondse Haven in aanmerking kunnen komen voor drijvende publieke buurtvoorzieningen. Nader onderzoek is nodig om te kijken of alle behoeften opportuun zijn en hoe de puzzel het best kan worden gelegd, ook in relatie tot de gebiedsontwikkeling van Schiehaven Noord en de tijdelijke invulling van de Kroon-locatie die gereserveerd is voor de eventuele aanlanding van de westelijke stadsbrug op termijn.



Schiehaven en Sint Jobshaven
In het stenige Lloydkwartier is behoefte aan meer (groene) openbare ruimte en publiek toegankelijke voorzieningen, en die behoefte zal met de geplande woningbouw alleen maar toenemen. Het water kan in deze behoefte voorzien, maar dat vraagt wel om activering. In de Schiehaven kan dat door ruimte te bieden aan bijzondere (tijdelijke) drijvende publiek toegankelijke voorzieningen (sport/recreatie/cultuur). Uiteraard in samenhang met de planontwikkeling voor Schiehaven Noord en met aandacht voor het beperken van mogelijke geluidsoverlast. Denk aan een boulder-hal in een voormalige duwbak of een drijvend zwembad. In de Sint Jobshaven zijn de condities beter (minder wind en golfslag) om groene ruimte op het water te maken.





Het zou interessant zijn om dit op een andere manier te doen dan elders in Rotterdam wordt gedaan (Keilehaven, Rijnhaven, getijdenpark Feijenoord): natuurlijk en drijvend. Het drijvende park kan hier samengaan met ligplaatsen voor 1 of 2 opleidingsschepen van het Scheepvaart- en Transportcollege en een halte voor personenvervoer over water. Ook de eventuele terugkeer van een lijndienst voor personenvervoer over water – indien hier aanleiding en mogelijkheid toe is – is in dit scenario denkbaar. Mogelijk vraagt dit extra aandacht voor een robuust ontwerp van het drijvende groen. Het zuidelijk deel van de westelijke Sint Jobshavenkade en de gehele Schiehaven wijzen we daarnaast aan als mogelijke locatie voor tijdelijk gebruik.



Parkhaven

In de Parkhaven bevindt zich een concentratie van varende en niet-varende toeristisch-recreatieve functies. De kade van de Parkhaven is verouderd en wordt in 2024 hersteld. Uitgangspunt is dat alle ondernemers een ligplaats in de Parkhaven behouden. Op termijn is het streven om het aantal vaste ligplaatsen hier iets terug te brengen zodat ruimte ontstaat voor een gastvrije steiger. Op die manier wordt de Parkhaven een meer gastvrije en herkenbare bestemming voor alle partyvaart, rondvaart en vervoer over water. Ook ontstaat er meer ruimtelijke kwaliteit. De Parkhaven heeft daarnaast een functie als vaarweg (verbinding Nieuwe Maas – Schie) en er zijn wachtplaatsen voor schepen die door de sluis moeten. Deze functies blijven behouden. De Müllerkade blijft vrij van vaste ligplaatsen, maar is onder voorwaarden beschikbaar voor incidenteel en tijdelijk gebruik. Dit geldt ook voor het meest zuidelijke perceel aan de Parkhavenkade. In de noordwestelijke hoek van de Parkhaven kan de Zeehavenpolitie haar locatie behouden.

Vanaf 'de wal' bezien is er de wens voor een brug over de Parkhaven die het Lloydkwartier met het Scheepvaartkwartier verbindt en bijdraagt aan de lange lijnen langs de rivier. Vanaf het water bezien is dit een ingewikkelde opgave, omdat een brug de doorvaart richting de Schie belemmert.

Westerkade

De Westerkade is één van de mooiste wandelpromenades aan de Nieuwe Maas met een spectaculair uitzicht op de Kop van Zuid. Dit is dan ook één van de plekken waar leegte op het water wenselijk is. De Westerkade is logisch als relatief rustige plek tussen de meer bedrijvige Parkkade (Euromast) en Willemskade (Spido en Blue Amigo). Dat betekent niet dat hier nooit een schip ligt. Onder voorwaarden kunnen hier incidenteel en tijdelijk schepen aanmeren, bij voorkeur karakteristieke historische schepen.

Boompjeskade

Zie stedelijke keuzes.

Oosterkade – Maasboulevard

Zie stedelijke keuzes.
Deze zone is de beoogde locatie voor clustering van alle ligplaatsen voor de riviercruise in combinatie met vergroening en een flinke kwaliteitsimpuls. Aan de Rhijnspoorkade kunnen mogelijk 7 ligplekken (van verschillende afmetingen) worden gerealiseerd met behoud van een veilige hoofdvaarweg (zie kaart Toekomstbeeld en kaart Gastvrije havens). Aan de Oosterkade blijft ruimte voor 4 schepen, schepen mogen hier dubbel liggen. Behoud van ligplaatsen aan de Oosterkade is onder de voorwaarde dat dit goed samengaat met de woonfunctie op de kade. Dit vereist nadere afspraken over het parkeren van touringcars, stankoverlast van horeca, geluidsoverlast van horeca aan boord en het maximeren van de bezettingsgraad aan het oostelijk deel van de Oosterkade waar schepen pal voor woonbebouwing liggen.

Aan de Rhijnspoorkade bevindt zich de vaste ligplaats van de Majesteit, een bijzondere radersalonboot uit 1926, aangedreven door een stoommachine. Uitgangspunt bij de beoogde clustering van de riviercruises aan de Rhijnspoorkade is dat een andere passende plek voor de Majesteit wordt gevonden, idealiter een plek waarbij het schip ook als publiek toegankelijke horecafunctie aan de kade kan functioneren (in aanvulling op de functie van het schip als varend partyschip).

De ligplaatsen voor riviercruises kunnen buiten het riviercruise-seizoen worden benut voor incidenteel / tijdelijk gebruik. Deze zone is tevens zoeklocatie voor een stadslogistieke microhub. Ter hoogte van Blue City is er de wens voor een langzaamverkeersbrug die de



Oosterkade met de Rhijnspoorkade verbindt, waardoor fietsers en voetgangers niet bovenlangs hoeven en de rivier goed kunnen blijven volgen. De kansrijkheid van deze brug moet bekeken worden in relatie tot de doorvaart onder de Boerengatbrug.

Oude Plantage – Watertorenhaven – De Esch

In de zone vanaf de Oude Plantage tot en met polder de Esch wordt een aaneengesloten Rivierpark Noord beoogd. De aanleg van de nieuwe stadsbrug vraagt om een aanpassing van de oever van Polder de Esch om een veilige doorvaart voor de scheepvaart te garanderen. Omdat dit de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied aantast, worden deze waarden zo veel mogelijk gecompenseerd, bijvoorbeeld met de aanleg van het nieuwe rivierpark. Op dit moment is nog onduidelijk welke gevolgen de stadsbrug en het Rivierpark Noord hebben voor de binnenvaartligplaatsen ter hoogte van de Buitenbassinweg. In de planning- en studiefase van de stadsbrug&ov zal de gemeente dit in overleg met het Havenbedrijf Rotterdam onderzoeken. Rivierpark Noord wordt via de stadsbrug verbonden met 'Rivierpark Zuid' (Eiland van Brienenoord en getijdenpark Feijenoord), de brug wordt daarom mede vanuit dat perspectief ontworpen.

Onderdeel van de ambitie voor dit gebied is daarnaast het activeren van het DWL-terrein en de Watertorenhaven en omgeving. Er liggen kansen voor het toevoegen van horeca, ontmoetingsplekken en kleinschalige cultuur. De Watertorenhaven heeft met de nabijheid van de Erasmus Universiteit Rotterdam en de aanwezigheid van roeivereniging Nautilus de potentie om uit te groeien tot hét adres van deze universiteit aan de Nieuwe Maas. Met een gastvrije steiger in of nabij

de Watertorenhaven, waar het Watertaxiveer met het eiland van Feijenoord, Watertaxihalte 21 en Waternetponton de Esch in geïntegreerd worden, kan daar invulling aan worden gegeven. De hoek van Nautilus kan geactiveerd worden tot bruisende, publieke ruimte rond het thema roeien. Daarnaast is er de wens om met een verbinding voor langzaamverkeer over de Watertorenhaven een aaneengesloten route over de rivieroever te maken. Nadere uitwerking is nodig om te kijken of en hoe alle wensen verenigd kunnen worden.

Oud IJsselmonde

Aan weerszijden van de Houtzagerijhaven krijgt Oud IJsselmonde een nieuw gezicht aan de rivier: hier komen twee nieuwe woongebouwen (Waterside II en III) en worden de kades vergroend. Omdat de Houtzagerijhaven in de binnenbocht van de Nieuwe Maas ligt en regelmatig dichtslibt is het minder geschikt voor scheepvaart (de watertaxi heeft om die reden haar halte naar het Oud IJsselmondsehoofd verplaatst). Een getijdenoever zou hier wél goed passen en kan een bijdrage leveren aan de betekenis van de haven als aantrekkelijke, groene verblijfsplek aan de rivier. De watertaxihalte en waternetponton op het Oud IJsselmondsehoofd kunnen hun plek behouden. Aandachtspunt is dat dit kades zijn die bij hoogwater overstromen.

Piet Smitkade – Mallegatpark

Als onderdeel van gebiedsontwikkeling Feijenoord City worden hier voorbereidingen getroffen voor een getijdenpark in de buitenbocht van de Nieuwe Maas. Uitgangspunt voor het getijdenpark Feyenoord is het realiseren van een dynamisch, ecologisch waardevol natuur- en recreatiegebied. Het park bestaat uit een doorlopende langsdam vanaf het Eiland van Brienenoord tot aan het Mallegat, een getijdenoever aan de binnenkant van de langsdam en aan een gedeelte van de Piet Smitkade. Mogelijkheden voor waterrecreatie en



voor het aanwijzen van een officiële zwemwaterlocatie worden onderzocht. Dit betekent dat er geen scheepvaart in het getijdenpark mogelijk is en dat huidige liggers (partyschepen en woonschepen) plaats moeten maken.

In het Getijdenpark Feyenoord zijn twee nieuwe aanlegplaatsen voor schepen mogelijk: 1) Een klein ponton halverwege de damwand aan de Nieuwe Maas voor personenvervoer over water. Het ponton is te bereiken via het pad langs de damwand en een brug naar de Jan Pettersonstraat en is ook bedoeld voor vervoer over water van voetbalsupporters. 2) Een gastvrije steiger in en rond het Mallegatpark. Deze steiger biedt een aantrekkelijke verblijfsplek aan het water en een aanlegplaatsen voor passagiersvaart (partyschepen) en personenvervoer over water. De gastvrije steiger vervangt daarmee het huidige waternetponton aan de Piet Smitkade. De mogelijkheden voor inpasssing van een gastvrije steiger worden onderzocht in relatie tot de herziening van de plannen voor Feijenoord City.

Persoonshaven

De Persoonshaven is een van de 'lege havens' waar regelmatig uiteenlopende marktinitiatieven op worden geprojecteerd. Momenteel hebben de Autarkhome en het Recycled Park hier tijdelijk hun plek. Voor dit gebied, dat aan de vooravond van een herontwikkeling staat, is het van belang dat gebruik op het water hier tijdelijk van aard is, bijdraagt aan de placemaking c.q. ontwikkeling van het gebied en een sociaal-maatschappelijke betekenis heeft voor huidige bewoners. De insteek is: innovatieve, experimentele concepten (schepen of drijvende gebouwen) in de categorie sport/spel, cultuur, (co)werkplekken, makers, buurthuis, kleinschalige horeca, groen e.d. Tijdelijke woonvormen kunnen ook, maar zijn ondergeschikt aan de andere functies.
Op termijn is een extra brugverbinding halverwege de haven wenselijk, zodat de loopafstand voor toekomstige bewoners en gebruikers van Piekstraat West en het Hunter Douglas terrein naar station Rotterdam Zuid korter wordt.

Feijenoordkade

De Feijenoordkade was lange tijd voor een groot deel in gebruik door de binnenvaart, maar is nu weer terug in handen van de gemeente en kan een nieuwe functie krijgen. Aandachtspunt is de staat van de kade, die mogelijk in de periode tussen 2030 en 2040 moet worden vervangen, en het feit dat dit een laaggelegen kade is die bij hoogwater overstroomt. Het eiland van Feijenoord heeft belang bij een aantrekkelijke doorlopende groene kade met verblijfswaarde, het is nu een zwakke schakel in het Nieuwe Maasparcours. Het lijkt logisch om kadeherstel en vergroening te combineren. De beide koppen van het eiland houden we vrij zodat hier ruim zicht is over de rivier. Ook de kades ter hoogte van de Simonsblokken laten we vrij van gebruik op het water, de bebouwing staat hier relatief dicht op de kade en de ruimte voor logistiek op de kade is beperkt.

De resterende delen van de (noordelijke en zuidelijke) Feijenoordkade zouden ruimte kunnen bieden aan tijdelijk gebruik (kortdurend aanmeren van grote schepen, tijdelijke recreatieve of maatschappelijke initiatieven, opvangschepen of schuifruimte bij kadeherstel) en één of enkele vaste ligplaatsen voor partyvaart. Aan de noordelijke Feijenoordkade is, rekening houdend met de hierboven benoemde vrije kades, ruimte voor bijvoorbeeld één opvangschip en één partyschip. Vaste ligplek voor de partyvaart betekent geen op- en afstapplek, maar thuisbasis voor schepen die niet aan het varen zijn. Bevoorrading hoort daar wel bij, maar dient in overleg met bewoners te worden georganiseerd om de overlast tot een minimum te beperken en ook walstroom is een vereiste.
Wat betreft de kade voor het Hunter Douglasterrein moet hier nog een keuze worden gemaakt of dit een watergebonden bedrijventerrein met bijbehorend gebruik van het water is. Die mogelijkheid houden we in deze Wateratlas open.

Daarnaast is het zuidelijke deel van de Feijenoordkade in beeld als mogelijke locatie voor wachtplekken voor de nieuwe stadsbrug. In de buurt van de zuidelijke Feijenoordkade moeten, over een lengte van circa 300 meter aan palen voor de kade, wachtplekken gerealiseerd worden voor grote afwijkende schepen die door de klep van de nieuwe stadsbrug moeten varen. De precieze locatie van deze wachtplekken is afhankelijk van de exacte positie van de klep.

Verder ligt aan de zuidpunt van de Feijenoordkade (Piekstraat) momenteel de aanlandingsplaats van de watertaxi / veerverbinding tussen Feijenoord en Kralingen. Op termijn, na realisatie van de 3e stadsbrug, zou een meer noordelijke aanlandingsplaats van het veer een kortere vaartijd / oversteek kunnen geven en een logischere positie zijn in het fijnmazig netwerk op land. Denkbaar is een halte bij de Feijenoordbrug en/of aan de noordkant van de Hunter Douglas-locatie.

De Kaai

Het voormalige Unilever-terrein is één van de vele plekken aan het water in Rotterdam waar een nieuwe stadswijk verrijst. Met ongeveer 1.000 huizen, ruimte voor horeca, culturele voorzieningen en creatieve maakindustrie wordt dit niet alleen een nieuwe woonwijk maar ook een nieuwe bestemming: de Kaai. Een gastvrije steiger zou daarom passend zijn op deze plek. De meest logische plek daarvoor is het gedeelte met kademuur in het havenbekken vóór de Nassaubrug. De huidige watertaxihalte aan de Nassaubrug (en eventueel die aan de Nassaukade) kan daarin geïntegreerd worden. Voor de glooiende kade aan de noordzijde bestaat de wens om deze te vergroenen (getijdenoever) en vrij te houden van ligplaatsen.



Koningshaven Zuidzijde (o.a. Stieltjesstraat)
De Stieltjesstraat is onderdeel van het Rondje Bruggen Erasmusbrug-Willemsbrug, dat een aantrekkelijke, stedelijke en groene wandelroute moet worden. Daar horen onder andere meer publiek toegankelijke functies bij (horeca, cultuur) en op een aantal plekken is het interessant om daar óp het water ruimte aan te bieden. De Stieltjeskade ter hoogte van Villa Zebra is zo'n plek. Indien Villa Zebra verhuist en een andere oplossing voor het parkeren op de kade wordt gevonden, kan op de kade alle ruimte aan voetgangers, groen en verblijf worden gegeven, terwijl horeca/cultuur zich op het water bevinden (met een goed ingepast terras op de kade). De Eva Hartog Cohenkade is daarentegen een plek waar leegte op het water wenselijk is, passend bij de sfeer van het Joodse herdenkingsmonument op de kade. Ook aan de Nassaukade is geen intensief of permanent gebruik voorzien, maar dit kan wel een geschikte plek zijn voor incidentele en tijdelijke initiatieven (onder voorwaarden) en is mogelijk geschikt voor een stadslogistieke microhub. Aandachtspunt is de staat van onderhoud van de kades aan weerszijden van de Koninginnebrug, waar in de komende jaren groot onderhoud of vervanging op de planning staat.

Koningshaven Noordzijde (Prins Hendrikkade)
Ook de noordzijde van de Koningshaven, de Prins Hendrikkade, is onderdeel van het Rondje Bruggen. De ligplaatsen aan deze kade zijn nog in erfpacht bij het Havenbedrijf Rotterdam, het voornemen is dat de erfpacht in de toekomst wellicht wordt beëindigd en dat de gemeente weer over deze ligplaatsen beschikt. Momenteel liggen er allerlei soorten schepen (permanent en tijdelijk) aan de Prins Hendrikkade, waaronder een aantal omgebouwde binnenvaartschepen, werkschepen en partyschepen. Op sommige schepen wordt gewoond, maar dat is in strijd met het Binnenvaartpolitieregelement dat hier van toepassing is, omdat de Koningshaven onderdeel van de vaarweg is.

Het perspectief voor de Prins Hendrikkade is: enkele horeca/cultuurschepen in het deel direct ten zuiden van de Koninginnebrug, vaste ligplaatsen voor enkele partyschepen en ligplaatsen voor omgebouwde binnenvaartschepen met een niet-woonfunctie (bijvoorbeeld atelier of werkplaats). Ambitie is om bij de toekomstige toewijzing van de ligplaatsen ten zuiden van de Koninginnebrug te sturen op een beeldkwaliteit die past bij het beschermde stadsgezicht. Dus de fraaiere, meer cultuurhistorische schepen op deze plek. Het meest zuidelijke perceel aan de Prins Hendrikkade reserveren we daarnaast voor tijdelijk gebruik.

Aandachtspunt is de staat van onderhoud van de kades aan weerszijden van de Koninginnebrug. Ook voor deze kades is de komende jaren vervanging of groot onderhoud nodig.

Maaskade

De Maaskade oostelijk van het oude bruggenhoofd is, net als de Prins Hendrik- en Feijenoordkade, sinds eind 2022 weer terug in handen van de gemeente omdat ze voor het Havenbedrijf Rotterdam niet langer interessant is als binnenvaartligplaats. Voor het eerste deel van de Maaskade, tussen het oude bruggenhoofd (met restaurant A la Plancha) en de Willemsbrug, geldt wat ook voor een deel van de Stieltjesstraat en Prins Hendrikkade geldt: het is interessant om hier één of enkele publiek toegankelijke functies op het water (horeca, cultuur) toe te staan zodat er 'loop' komt op het Rondje Bruggen Erasmusbrug-Willemsbrug, op de lijn Koninginnebrug-Van der Takstraat-Willemsbrug. De Maaskade ten oosten van de Willemsbrug kan ruimte bieden aan incidentele en tijdelijke initiatieven. Ook kan dit een zoekgebied zijn voor een stadslogistieke microhub.

Binnenhaven West

Binnenhaven West is onderdeel van de gebiedsverhuring Binnenhaven-Entrepothaven aan Rotterdam Marina ten behoeve van de exploitatie van een jachthaven. Binnenhaven Oost en de Entrepothaven zijn in gebruik als jachthaven, Binnenhaven West biedt plaats aan varende woonschepen. Er is veel vraag naar ligplaatsen voor varende woonschepen in Rotterdam, en de functie lijkt passend op deze plek, maar is nog niet in overeenstemming met de verhuring en het Omgevingsplan.



Spoorweghaven

De Spoorweghaven is verhuurd aan Rotterdam Marina ten behoeve van de uitbreiding van de jachthaven in de Binnenhaven-Entrepothaven. De realisatie van de jachthaven is niet van de grond gekomen. Gezien de positie van dit havenbekken, aan het Rondje Bruggen en naast de Kop van Zuid, is een meer onderscheidende en publieke functie wenselijk.

Voorkeursscenario is om hier ruimte te bieden aan bijzondere, karakteristieke schepen met een bescheiden publieksfunctie: atelier/galerie, oefenruimte/theater, kantoor/co-werkplekken, koffie/buurthuis. Een combinatie met (bijzondere) woonschepen is goed denkbaar. Bij voorkeur nemen de woonschepen niet meer dan een derde van de mogelijke ligplaatsen in en hebben ze een flexibele ligplek (recht op een ligplek in de Spoorweghaven, maar geen vaste plek), zodat er ruimte kan worden gemaakt voor bijzondere initiatieven die zich aandienen. Daarnaast is op termijn een langzaamverkeersbrug halverwege de haven wenselijk. Bij het uitgeven van ligplaatsen op het water moet hier rekening mee worden gehouden.



Rijnhaven

In het (toekomstige) Rijnhavenpark speelt recreatief gebruik van het water een centrale rol. Het toestaan van zwemmen in de Rijnhaven vanaf de zomer van 2024 is een eerste voorbode hiervan, en ook na realisatie van de gebiedsontwikkeling moet zwemmen een blijvende plek krijgen in de Rijnhaven. Daarnaast zal er op het water ruim baan worden gegeven aan (ongemotoriseerde) vormen van watersport (suppen, kajakken, kanoën en waterfietsen).

Naast het landpark vormen ook de drijvende parkdelen aan de Antoine Platekade – en in de toekomst ook aan de Katendrechtzijde – een belangrijke rol in het nieuwe gebruik van de Rijnhaven. Hiermee ontstaat een 'rondje Rijnhaven' door het groen en dichtbij het water en wordt dit water van alle kanten toegankelijk gemaakt.
Voor het goed en veilig functioneren van het verschillend (recreatief) gebruik van het water wordt onderzocht hoe dat mogelijk te combineren is met een (bescheiden) aanwezigheid van gemotoriseerd vaarverkeer (watertaxi, stadslogistiek/bevoorrading over water).

Het water biedt verder ruimte voor wisselend, drijvend programma en evenementen op het water en ook de 'Rotterdamse Armada' (de tussen verschillende buurthavens verplaatsbare tijdelijke publieksvoorzieningen) is welkom in de Rijnhaven. Verder is er ruimte voor één vaste nieuwe publiekstrekker op het water, mits passend van schaal. Ter hoogte van het nieuwe Landverhuizersmuseum, aan de westzijde van de Rijnhavenbrug, liggen kansen voor een gastvrije steiger of nieuw waternetponton. Daarmee kan worden voorzien in de behoefte van de passagiersvaart aan een aanmeervoorziening in de buurt van de Rijnhaven. Dit kan worden gecombineerd met een halte voor personenvervoer over water.



Kop van Katendrecht

De 2e Katendrechtse Haven kan intensiever worden gebruikt, in aanvulling op het huidige gebruik door de watertaxi en Splash Tours. Meerdere invullingen zijn denkbaar. Een daarvan is het uitgeven van vaste ligplaatsen aan de partyvaart. Ook is dit mogelijk een geschikte plek voor drijvende publieke voorzieningen (de 'Rotterdamse Armada'). Daarnaast kan worden onderzocht of dit een kansrijke locatie voor een stadslogistieke microhub is. Gebruik van de zuidelijke kade vraagt afstemming met de SS Rotterdam in verband met erfpacht van de grond en het gebruik van het parkeerterrein. Aandachtspunt is daarnaast de relatief snelle verzanding en het op diepte houden van deze haven en de slechte staat van onderhoud van de kades. Onderhoud van de kade is ergens in de periode tot 2030 voorzien.

Ook aan het 1e Katendrechtse Hoofd is ruimte voor nieuw gebruik. Deze voormalige ligplaats voor de binnenvaart is in 2022 teruggekomen van het Havenbedrijf Rotterdam naar de gemeente Rotterdam en vraagt ook onderhoud. Op dit moment is er geen concreet gebruik voor het 1e Katendrechtse Hoofd in beeld, deze kade houden we daarom achter de hand voor tijdelijk gebruik of onverwachte ontwikkelingen. Voor de overige kades aan de Kop van Katendrecht geldt dat deze bij voorkeur vrij van gebruik blijven, zodat hier royaal uitzicht over de rivier is vanaf de wandelpromenade.

Maashaven – Charloisse Hoofd

De Maashaven is de locatie waar zoveel mogelijk de ligplaatsen voor de binnenvaart zijn geconcentreerd. De schippers vormen met hun schepen een dynamische, drijvende woonwijk. Dankzij een herschikking van deze ligplaatsen is het mogelijk om op de kop het Nelson Mandelapark te realiseren. Het Nelson Mandelapark zal bereikbaar zijn met de watertaxi. De kade aan de Maashaven Zuidzijde is in 2022 voor een groot deel teruggekomen van het Havenbedrijf Rotterdam naar de gemeente Rotterdam. De Van Leeuwenlocatie is de beoogde locatie voor ontwikkeling van Cultuur&Campus. Deze nieuwe bestemming aan de rivier is mogelijk gebaat bij een gastvrije steiger voor passagiersvaart en vervoer over water en met kwaliteit als bijzondere openbare ruimte dichtbij het water.

Voor de lange termijn is de Maashaven Zuidzijde aangemerkt als kansrijke omgeving voor verdere verstedelijking (wonen, werken, voorzieningen, openbare ruimte) rondom een bestaand OV-knooppunt en metrolijn. Daarbij zullen ook de mogelijkheden op het water worden bekeken. Onderdeel van deze opgave is het realiseren van een of enkele langzaamverkeersbruggen over het water, die de Tarwewijk en Katendrecht verbinden.

5. Hoe nu verder: Agenda Wateratlas



Met de Beleidsnota Wateratlas binnenstedelijke Nieuwe Maas ligt er een duidelijke stip op de horizon waar we de komende 15 jaar naartoe willen werken én is er een toetsingskader voor concrete initiatieven en ontwikkelingen in het hier en nu.

Bij deze Beleidsnota hoort ook een Agenda Wateratlas. De Agenda Wateratlas laat zien wat we de komende jaren gaan dóen om onze ambities voor het gebruik op de binnenstedelijke Nieuwe Maas waar te maken. Het ‘wat willen we waar’ uit de Beleidsnota Wateratlas is in deze Agenda Wateratlas vertaald naar ‘hoe werken we daar naartoe?’ De Agenda maakt daarbij onderscheid tussen projecten waar in de collegeperiode tot 2026 aan gewerkt wordt, en welke projecten we agenderen voor de periodes daarna. De Agenda geeft overzicht, prioriteert en agendeert.



Colofon

Gemeente Rotterdam

Beleidsnota Wateratlas binnenstedelijke Nieuwe Maas
Vastgesteld door het college van B en W Rotterdam op 2 juli 2024

Vormgeving
Gemeente Rotterdam & Friends for Brands

Contact
Vera Bauman
programmamanager Opgave Gebruik Water
vb.bauman@rotterdam

Fotografie
Guido Pijper (p.3, 8, 29, 29, 30,47, 48,63), Iris van den Broek (3, 17, 18, 29, 30), Jan Bijl (5), Studio Marco Vermeulen (14, 15, 21, 25, 34, 43, 65), Gemeente Rotterdam (4,6,10,11,12,25,29,33,41,41,44,45,50), Hans van der Boor (20), Jan van der Ploeg (22,30,37,64), Jan Rotgans (25), Ossip van Duijvenbode (27,33,34,36,40,49,52), Hester Blankestijn (28), Adrienne wildeman (38)

De fotoverantwoording is met de grootste zorg samengesteld. Indien u meent bepaalde rechten te bezitten ten aanzien va de gebruikte foto's, neem dan contact met ons op.

Ontwerpend onderzoek, kaarten en tekeningen
Studio Marco Vermeulen

Afbeeldingen
Alle afbeeldingen zijn gemaakt door Studio Marco Vermeulen uitgezonderd de afbeeldingen op p. 9,10,19,23,24 (gemeente Rotterdam) en p. 61 MVVA.

Disclaimer
Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.



Gemeente
Rotterdam