

A rectangular block with a vibrant orange background featuring a complex, marbled texture of white and darker orange veins.

fruit-

A rectangular block with a deep blue background featuring a complex, marbled texture of white and darker blue veins, matching the style of the top block.

port

een haven in-de-groei







fruit- port

een haven in-de-groei





Uitontwikkeld maar nooit klaar

‘De enige geschiedenis die echt bestaat, is de geschiedenis die ligt opgetast in het geheugen van levende mensen.’

MICHAEL IGNATIEFF

‘Sommige Rotterdammers hebben herinneringen aan de geur van teer, die in hun neus kriebelde tijdens het spelen tussen de klaprozen en boterbloemen bij de spoorbielzen in de haven. Anderen aan uit het water opgeviste trossen groene bananen die van de bananenboten in de Maashaven waren gevallen. Als ze terugdenken aan het rausjen van sinaasappelen in de Merwehaven voelen ze nog hoe spannend dat was en proeven ze weer hoe lekker ze waren. Ze weten nog hoe de boot van de parlevinker eruit zag. Het zijn herinneringen die de moeite van het koesteren waard zijn maar die, als ze niet op de een of andere manier aan het nageslacht worden doorgegeven, over één of twee generaties zijn uitgewist.

Bedrijven hebben geen herinneringen. Dat hoeft ook niet want alles wat van belang is, wordt keurig opgeslagen in archieven. Daarin vinden we alle beleidsstukken terug die hebben geleid tot projecten. Alle correspondentie, contracten en procesbeschrijvingen hebben er hun plek. Maar daarmee houdt het op. Hoe moeilijk het was om iets voor elkaar te krijgen, welke hindernissen genomen moesten worden, hoe creatief en inventief men moest zijn, is nauwelijks in archieven terug te vinden. Soms is een project echter zozeer de moeite waard, dat je ervoor moet zorgen dat het niet wordt vergeten. De ontwikkeling van het Vierhavens-/Merwehangebied tot Fruitport® is zo’n project.

Het begon allemaal in 1986 tijdens een werkconferentie met projectontwikkelaars, financiers, het bedrijfsleven, gemeentelijke diensten, wetenschappers en belangstellende Rotterdammers. De conferentie had een belangrijke aanbeveling voor de gemeente: ontwikkel een toekomstvisie voor het Vierhavens-/Merwehangebied en bekrachtig die visie met een structuurschets. De gemeente reageerde positief op de aanbeveling en droeg de dienst Ruimtelijke Ordening en Stadsontwikkeling (de voorloper van de huidige dS+V) op een dergelijke structuurschets vorm te geven. De eind 1987 gepresenteerde schets was voorzien van twee interessante conclusies. De eerste was dat de Vierhavensstraat als onderdeel van de economische as tussen Rotterdam-West en Schiedam verbeterd en verbreed zou moeten worden. De bedoeling daarvan was de bereikbaarheid van onder meer het Vierhavens-/Merwehangebied te verbeteren. De tweede was de Vierhavensstraat-Westzeedijk hiervoor om te toveren in een ‘parklane’: een toonaangevende ruime verbinding die het aanbod aan verkeer gegarandeerd aan zou kunnen. In 1988 kreeg het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, nu het Havenbedrijf Rotterdam N.V., van de gemeente de opdracht om samen met andere gemeentelijke diensten een plan te ontwikkelen voor herstructurering van het Vierhavens-/

Merwehangebied. In diezelfde periode besloot het Havenbedrijf Rotterdam N.V. alle activiteiten rond distributie in de havens voortaan te clusteren in zogenaemde distriparken. Voor het clusteren van fruit en sappen kwam al vrij snel het Vierhavens-/Merwehangebied in beeld. De toekomstschets voor het gebied die in 1991 werd aangeboden aan de gemeenteraad ging dan ook uit van een dedicated fruit- en sappenbestemming van het gebied. De gemeenteraad ging akkoord en een ‘Fruitportteam’ kreeg de opdracht het gebied te ontwerpen en ontwikkelen. Twee van de leden van dat Fruitportteam wil ik hier in elk geval noemen: projectleider Martien Zandee, inmiddels met de VUT, en marketingman Jim Liekens. Vanaf de eerste dag waren zij betrokken bij de ontwikkeling van de Fruitport. Niets ontsnapt aan de blik van deze twee op de praktijk gerichte ‘kenniswerkers’. De geschiedenis van de Fruitport, die u verderop in dit boekje kunt lezen, is opgetekend uit hun mond. Geschiedenis ‘uit het geheugen van levende mensen’ dus.

Om de Fruitport te realiseren en het gebied doelmatig in te richten, zijn veel bijzondere projecten uitgevoerd. Een aantal van de meest spectaculaire is beschreven in dit boekje, zowel vanuit het perspectief van degenen die verantwoordelijk waren voor de projecten als vanuit het perspectief van de klanten voor wie ze werden uitgevoerd. Het zijn persoonlijk getinte verhalen geworden van mensen die trots zijn op de resultaten van werk.

De Fruitport is een gebied waar uitersten elkaar raken. Waar haven en stad tegen elkaar schurken. Waar het ruikt naar sinaasappels vermengd met een vleugje kof.e, chocolade en teer. Waar geneesmiddelen worden geproduceerd en boormachines en matrassen te koop zijn. Waar schepen worden gelost en prostituees hun klanten ontvangen. Trossen bananen vind je er niet meer in het water en sinaasappelen rausjen zit er ook niet meer in. Maar er bloeien nog altijd klaprozen en boterbloemen tussen de spoorrails. De Fruitport is en blijft een echte stadshaven. In de toekomst zullen havenbedrijven wellicht verhuizen richting Maasvlakte waardoor het gebied meer een stadsfunctie dan een havenfunctie krijgt, maar er zal altijd een vleugje sinaasappel in de lucht blijven hangen.’

Teun Tuijtel, Hoofd Ontwikkeling Infrastructuur en Milieu
Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Rotterdam, juni 2005

Het ontstaan van de Fruitport is voor een groot deel te danken aan de kennis en kunde en het doorzettingsvermogen van het Fruitportteam. In wisselende samenstelling heeft het team consequent en met bijzonder veel inzet gewerkt aan de voltooiing van het project.

Toch zou de Fruitport nooit zijn huidige vorm hebben gekregen, als niet verschillende gemeentelijke diensten intensief hadden samengewerkt. Ze zorgden, ieder vanuit de eigen expertise, voor de totstandkoming van een voorbeeldproject. Zo ontwierp de dienst Ruimtelijke Ordening en Stadsontwikkeling (de huidige dS+V) het Masterplan voor het gebied en zorgde de dienst Gemeentewerken Rotterdam voor de inrichting van het gebied. Ingewikkelde technische problemen zijn daarbij vaak op bijzondere, innovatieve manieren opgelost.

Met het optimaliseren van de toegang naar de A20 zorgde de dS+V onder meer voor de doorstroming van het vrachtverkeer. Hierdoor sluiten haven, stad en regio nu goed op elkaar aan. Ook de verkeerstechnische inrichting van het gebied werd verzorgd door de dS+V.

en mogelijke verdere ontwikkeling van het gebied is ingebed in het plan voor de ‘Vierhavensstrip’. De plannen hiervoor zijn ontwikkeld door Havenbedrijf Rotterdam N.V., het Ontwikkelings Bedrijf Rotterdam (OBR) en dS+V en behelzen onder meer het bouwen van 50.000 vierkante meter bedrijfsruimte op het huidige railemplacement langs de Vierhavensstraat. Ook daar zullen haven en stad elkaar raken: op het dak van de bedrijfsruimte komt een drie hectaren groot wijkpark.



INHOUD

Hoofdstuk 1	
Demping Lekhaven en Keilehaven	10
De vruchten van de Fruitport	16
Hoofdstuk 2	
Dam Benjamin Franklinstraat	18
Hoofdstuk 3	
Sanering FTR-terrein	26
Hoofdstuk 4	
Hekkenplan	34
Hoofdstuk 5	
Rotonde	42
Hoofdstuk 6	
Kunst & bloemetjesbehang	50
Hoofdstuk 7	
Spooraansluiting	58
Hoofdstuk 8	
Rioolplan	66
Hoofdstuk 9	
Sloop Fruitbunker	74
Hoofdstuk 10	
Kademuren	82
Hoofdstuk 11	
Buitenruimte	90
Plattegrond Fruitport	100

1

Demping Lekhaven en Keilehaven

10

Het economische succes van de Fruitportbedrijven brengt een voortdurende vraag naar uitbreiding met zich mee. Hoe je daarvoor in de Fruitport vierkante meters kunt winnen, heeft de afgelopen jaren heel wat medewerkers van zowel het Havenbedrijf Rotterdam N.V. als Gemeentewerken Rotterdam behoorlijk beziggehouden. Met name de Merwehaven werd goed onder de loep genomen. Vele ideeën voor dempingen zijn aan het papier toevertrouwd. Uiteindelijk zijn ze geen van alle uitgevoerd omdat ze werden ingehaald door de plannen voor Stadshavens. Grappig is dat op een plattegrond van 2003 twee niet uitgevoerde dempingen in de Merwehaven zijn ingetekend. De havenbekkens zijn er even diep als voorheen. Wel werd er door de jaren heen behoorlijk gedempt in het Vierhavensgebied: de oude Vliethaven op het terrein van Fruit Terminal Rotterdam, de Lekhaven waar HIWA zit en een deel van de Keilehaven.



11

CEES MUILWIJK, GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM

Driehonderdduizend kuub koopgootzand



Cees Muilwijk over nieuwe grond in oude havens

Hij houdt zich bezig met baggeren en opspuiten. Of het nu gaat om het graven van de Zevenhuizerplas, het opspuiten van Nesselande of het dempen van de Lekhaven, Cees Muilwijk van Gemeentewerken draait er zijn hand niet voor om. De techniek blijft immers hetzelfde. Hij was nauw betrokken bij de dempingen in het Fruitportgebied, deed zelf de Keilehaven en nam het laatste stadium van de Lekhaven over van zijn pensionerende collega Jo Romeinse.

Hoppertje aan wal Over het uitzicht heeft Cees Muilwijk niets te klagen. Vanaf de achtste verdieping van de derde Marconitoren kan hij het hele Vierhavensgebied overzien. Loodsen, kranen, de radarpost van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Hij kan het panorama wel dromen, maar houdt goed in de gaten wat er gebeurt. 'Kijk, daar in de Lekhaven zie je een hoppertje voor de wal liggen. Met die blauwe schoorsteen.' Veel is er van de hopperzuiger niet te zien vanaf die afstand, maar als we er na het gesprek langs fietsen, blijkt het een enorm schip te zijn. Een indrukwekkend gevaarte met al die buizen maar vooral ook indrukwekkend vies door al het zand dat erop vastgekoekt zit. Niet zo gek, want zo'n 'hopper' zuigt zand op van de bodem van de zee en vaart er mee naar de plaats van bestemming om het daar op te spuiten. Bijvoorbeeld in een haven die gedempt moet worden.

Rainbowen met zeezand De uitbreiding van HIWA Rotterdam Port Cold Stores was in 1996 de reden voor het dempen van de Lekhaven. Het toeval wilde dat juist op dat moment in het centrum van Rotterdam een enorm stuk bodem werd afgegraven en wat daar uit kwam, moest ergens naar toe. Het was de grond van de Beurstraverse – ofwel de Koopgoot in de volksmond. 'Er kwam zo'n driehonderdduizend kuub zanderige grond uit. Die konden wij héél goed gebruiken voor de demping van de Lekhaven, want anders had al het zand uit zee moeten komen.' Het Koopgootzand werd per vrachtwagen aangevoerd en vanaf de kop van de haven in het water gegooid. Omdat zelfs 300.000 kuub zand niet genoeg was, werd het verder aangevuld met zand uit zee. 'Daarvoor voer een hopper de haven in en spoot het zand vanaf de boeg met een grote straal op de juiste plek het water in. Rainbowen heet dat. Op die manier werd de Lekhaven dus gedempt.'

Aspirientjes te water Meer dan over de Lekhaven weet Cees Muilwijk te vertellen over de Keilehaven. Dat was echt een project waarbij hij vanaf

het begin betrokken was. Hij was niet alleen projectleider van de dam maar deed ook de demping. Of, beter gezegd, een deel van de demping, want de Keilehaven is niet op volledige hoogte gedempt. 'Aan de rand van de haven staat het pand van Chefaro, de fabrikant van onder andere Chefarine 4, een soort aspirientjes, en Azaron. Het is een prachtig oud gebouwtje maar het staat wel met zijn fundering in het water. Onze jongens van grondmechanica hadden gewaarschuwd dat de paalfundering ontoelaatbaar zou vervormen als er gedempt zou worden. Het Havenbedrijf heeft ervoor gekozen het toch te proberen, dus zijn we heel voorzichtig te werk gegaan. In ongeveer een half jaar tijd hebben we steeds een dun laagje zand opgesproeid. Dat was overigens zand uit de Eemshaven. Continu hielden we de kromming van de fundering in de gaten. Uiteindelijk moesten we halverwege stoppen omdat anders de aspirientjes in het water zouden rollen. We zitten dus wel boven water maar niet op de gewenste hoogte van drie meter vijftig.'

Opgespoten weiland De gedempte Keilehaven in het Fruitportgebied is een plek die er spannend uitziet. Er staat een hek omheen met bordjes die waarschuwen voor drijfzand en dan staat er ook nog dat monumentale pand van Chefaro, dat zal instorten wanneer er meer zand wordt gestort. Het lijkt allemaal spannender dan het opspuiten van een gebied als Nesselande, maar Cees Muilwijk denkt daar anders over: 'Nesselande was een weiland en daar moeten 5000 huizen op worden gebouwd. We hebben er vierenhalf miljoen kuub op gespoten. Ter vergelijking: 400.000 kuub is een file vrachtwagens van Hilversum tot Parijs en dat dus pakweg tien keer... Het idee dat daar straks pakweg twintigduizend mensen bovenop wonen. Dat is heel wat anders dan het havengebeuren. Bijna net zo spannend.'





De wereld achter de vrieshuizen

De meeste sapjes in de supermarkt zijn ervaren reizigers. Dikke kans ook dat de inhoud van het pak sap op de ontbijttafel als diepgevroren concentraat in een stalen vat heeft gezeten bij HIWA Rotterdam Port Cold Stores aan de IJsselhaven. Daar worden namelijk alle mogelijke vruchtensappen en vruchtensapconcentraten op- en overgeslagen voor producenten of bottelarijen: al meer dan 25 jaar de core business van het bedrijf. Sinds 1985 zit HIWA aan de IJsselhaven en sinds 1996 bovenop de gedempte Lekhaven. Managing director Dan Zeddeman over de snelle groei van het bedrijf in de Fruitport.

14



Litchi

De Litchi, in het Engels Lychee, behoort tot de familie van de zeepboomachtigen. Van de niet-eetbare soorten wordt de alkalische stof saponine tot zeep verwerkt.

Halveer 5 gepelde lichi's en verwijder de pit. Vul de helften met wat chocolademousse. Schep een bolletje chocolademousse op een bordje en zet er de lichi's en wat mandarinienpartjes omheen.

15

Computerspelletje Zodra een schip bij HIWA aanmeert, is er aan de kade leven en volop beweging. Dan is het alsof je in de onwezenlijke wereld van een computerspelletje terechtkomt: uit de mistige damp die af en toe uit de vrieshuizen opstijgt, komen de vorkheftrucks van alle kanten aangereden. Ze draaien om hun assen met hun pallets kleurige vaten en sjezen weer door – een vrieshuis in. Door het wandvullende venster van zijn kantoor aan de voet van het havenbekken kan Dan Zeddeman de activiteiten prima volgen. Achter zijn bureau hangen twee enorme havenfoto's en aan de andere wanden in een doorlopende lijn kleine litho's van verschillende soorten fruit – de verbeelding van zijn passie. Hij praat enthousiast over zijn bedrijf en de vestiging ervan in de Fruitport. 'Het is niet zo dat wij hier naar toe zijn gekomen vanwege de plannen voor de Fruitport. Die zijn pas ontstaan toen wij hier al zaten. Onze verhuizing van de Waalhaven naar de IJsselhaven had deels te maken met de European Juice Terminal (EJT), die hier op de kop van de haven zijn terminal bouwde. EJT is één van de twee grootste sinaasappelsapconcentraatproducenten ter

wereld en een klant van ons. Maar de belangrijkste reden voor ons was het direct kunnen lossen van de Cubaanse en Braziliaanse schepen aan een kade waar ook het vrieshuis is. En natuurlijk is hier met al dat fruit een geweldige synergie tussen de bedrijven, met name met Seabrex, omdat veel boten zowel sappen als fruit bij zich hebben.'

Blenden op de gedempte Lekhaven Onder het kantoor van Zeddeman bevindt zich een ruimte waar sappen en concentraten worden verwerkt. Het is de plek waar de vaten worden leeggemaakt. De inhoud van de vaten wordt gemengd in de blend(meng)tank of rechtstreeks uit het vat in een tankwagen gepompt. Drie jaar na de bouw in 1997 was de ruimte al te klein en moest er een grotere verwerkingsruimte worden gebouwd op de inmiddels gedempte Lekhaven. Het zegt veel over de snelle groei die het bedrijf meemaakte. 'We hebben constant behoefte gehad aan vierkante meters. In 1985 zijn we de eerste loodsen gaan bouwen. Langzaam maar zeker hebben we de Waalhavenloodsen vervangen door de loodsen hier.



MARTIEN ZANDEE (L) & JIM LIEKENS

De vruchten van de Fruitport

Martien Zandee en Jim Liekens stonden samen aan de wieg van de Fruitport. Martien als projectleider en verantwoordelijke voor de infrastructuur, Jim als marketingman. Ze begeleidden het groeiproces van hun ‘kind’ en trokken zich terug toen het volwassen was. Ze registreerden het merk als Fruitport® maar echte Rotterdammers noemen het Vierhavens-/Merhavigebied consequent ‘de Fruitport’. De geschiedenis van Fruitport®, die dwars door dit boekje heenloopt, is opgetekend uit hun mond.

De geur van sinaasappels Aan het eind van de negentiende eeuw kwam de ontwikkeling van Rotterdam goed op gang. Waren in 1880 de Rijnhaven en de Maashaven nog de modernste havens van de stad, vanaf het begin van de twintigste eeuw kwam er pakweg elke tien jaar een moderne haven bij. Tussen 1910 en 1916 werden vier havens aangelegd in het gebied dat we tegenwoordig kennen als de Fruitport: de Keilehaven, de Koushaven, de IJselhaven en de Lekhaven.

Er gingen veel bedrijven weg en de Lekhaven werd gedempt waardoor we snel konden uitbreiden. Begin 2004 hebben we de laatste loodsen “op Zuid” verkocht en hebben we onze laatste uitbreiding hier gedaan. Zoals het er nu naar uitziet waren het de laatste beschikbare vierkante meters, al bekijken we nog steeds de mogelijkheden voor eventuele toekomstige uitbreiding.’

Over twintig jaar Over de samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. is Zeddeman zeer te spreken. Er werd steeds goed ingespeeld op de vraag van het bedrijf. De Lekhaven werd gedempt en toen EJT twee loodsen overnam van HIWA, waardoor de beschikbare kade korter werd, werd de IJselhaven uitgediept. Regelmatig worden de dukdallen vervangen en verschijnt er een hopper om de haven op diepte te houden. Ook over de ontwikkelingen rond Stadshavens wordt Zeddeman goed geïnformeerd. ‘Voor mij is het vooral belangrijk te weten wanneer wij aan de beurt zijn en dat is zeker niet tussen nu en twintig jaar. Ik heb nu al moeite mijn beleid vijf jaar vooruit te bepalen, laat staan twintig. We stoppen niet met ondernemen en blijven hier zitten, al is dat in de wetenschap dat we misschien in de toekomst moeten verkassen naar de Maasvlakte.’



2

Dam Benjamin Franklinstraat

18

Van alle innovatieve projecten die de afgelopen twintig jaar in de Fruitport plaatsvonden, is de bouw van de dam aan de Keilehaven toch wel de meest opmerkelijke. De Keilehaven moest voor een deel worden gedempt – niet om bouwgrond te creëren maar om de Benjamin Franklinstraat te kunnen doortrekken. Er waren verschillende redenen om de constructie van de dam licht te houden en hem snel te leggen. Een lichte constructie was nodig omdat de ingenieur zeker wist dat anders de omringende gebouwen zouden instorten, het traject moest kort zijn omdat de projectmanager er zeker van was dat de subsidiepot anders leeg zou zijn en omdat het Fruitportteam vond dat de bedrijven zo kort mogelijk hinder moesten ondervinden van de aanleg van de dam. De belangen stonden elkaar niet in de weg. In tegendeel, ze versterkten elkaar, met als resultaat een bijzondere demping met een al even bijzondere dam waarvan de onderdelen in recordtempo werden afgezonken.



19

*Een bedje van
houtsnipppers en EPS*

CAREL ANDRIESEN, GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM



Carel Andriessen over een demping van (licht)gewicht

Om de Benjamin Franklinstraat van de Schiedamseweg tot aan de Lekstraat te kunnen doortrekken, moest na de Lekhaven ook een deel van de Keilehaven worden gedempt. Droogpompen, zand erin, klaar, zou je denken. Maar niet in dit geval. Ten eerste zou het proces te lang duren maar daarnaast was er een praktisch probleem. Omdat de ondergrond slap was, zou voor de demping een grote hoeveelheid zand nodig zijn en dat zou zeker problemen opleveren voor het gebouw van Chefaro, dat met de fundering in het water staat. Carel Andriessen, Projectmanager Fruitport, vertelt over de niet alledaagse oplossing waarvoor werd gekozen: een lichtgewicht dam van houtsnippers en piepschuim die ook nog eens heel snel kon worden geplaatst.

Kippengaasmandjes met piepschuim Druk-druk-druk lijkt door Carel te zijn uitgevonden. Voor dit interview had hij eigenlijk ook geen tijd en eenmaal aan de praat blijkt dat bij Carel alles snel gaat. In vliegende vaart wordt de koffie gehaald en met dezelfde snelheid ligt de tafel vol met kaarten en tekeningen. Vervolgens vertelt hij in rap tempo het relaas van dé dam. Op de achtergrond pruttelt de computer en een paar keer gaat de telefoon, maar Carel praat door en door. 'Tot eind '98 zat er vijftig procent subsidie van het rijk op het doortrekken van de Benjamin Franklinstraat, dus voor die tijd moesten we de kosten maken. De Lekhaven was in '92 al gedempt, we zaten alleen nog met het laatste stukje bij de Keilehaven, dat was nog open. Daar konden we pas medio '97 echt mee beginnen omdat we nogal lang bezig waren geweest met het uitkopen en verplaatsen van de bedrijven daar. Met zand consolideren zou in dit complexe geval minstens anderhalf jaar duren en dan zouden we over eind '98 heen zitten. Dus toen hebben Cees Muilwijk (zie bladzijde 13) en ik gekeken naar een andere oplossing.'

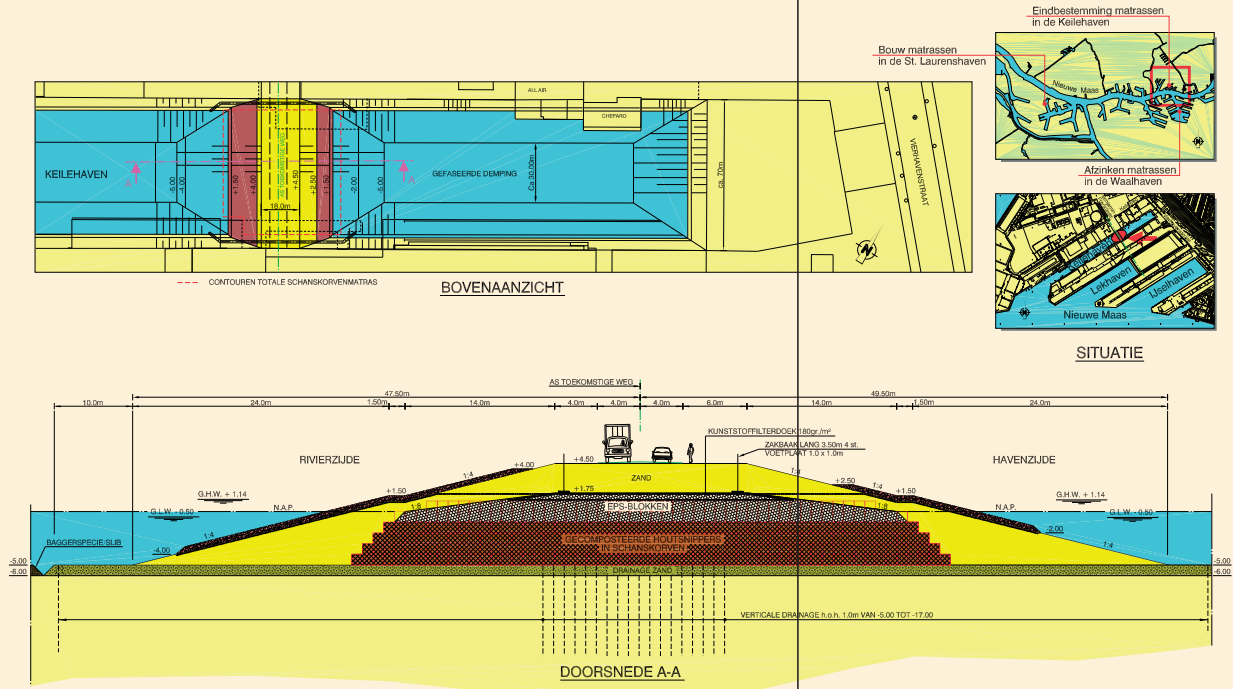
Drie matrassen van 60 bij 20 bij 6 meter Carel en Cees waren eerder samen betrokken bij de ontwikkeling van Prinsenland waar veel gebruik werd gemaakt van lichte ophoogmaterialen. Zo ontstond het idee om die materialen ook voor de dam te gebruiken. De geotechnici Johan Kraeima en Arjan Hoefnagels werden aan het werk gezet om het idee te bestuderen en berekenen. 'Het bleek te kunnen als we de dam zouden maken met een laag gecomponeerde houtsnippers en daarbovenop een laag EPS (piepschuim). Om het bij

elkaar te houden, zou alles worden verpakt in schanskorven van een soort stevig kippengaas, die met krammetjes aan elkaar werden gezet.'

Om het idee uit te voeren, moesten drie matrassen worden gemaakt van zestig bij twintig meter en zes meter hoog: vier meter houtsnippers en twee meter EPS. Vervaardigen op de plaats van bestemming was onmogelijk, daarom werd ervoor gekozen de matrassen op een ponton in de Botlek te fabriceren. Recyclingbedrijf Kruiswijk BV stelde de houtsnippers gratis ter beschikking aan de aannemer, M.N.O. Vervat. 'Eerst hebben we in de Keilehaven damwanden in het talud gezet. Daarna is het eerste matras op het ponton van de Botlek naar de Waalhaven gevaren. Daar werd het ponton afgezonken in een stortput, een plek waar de haven een stuk dieper is, zodat het matras ging drijven. Met hoog water en rustig weer is het gevaarte toen met een sleepboot naar de overkant gebracht, zo de Keilehaven in. Dat was nog best spannend want er was bij hoog water maar één meter speling tussen de bodem van de haven en het matras en alles hangt met krammetjes aan elkaar. Voor hetzelfde geld hadden er losse schanskorven door de hele haven gedreven.'

Exact zoals berekend Na zo'n drie maanden lag ook het derde matras in de Keilehaven. Duikers vulden de sleuven tussen de matrassen met bigbags met houtsnippers. Om opdrijven te voorkomen, werd de dam afgedekt met een laag zand waar ook de benodigde kabels en leidingen doorheen konden. Weer drie maanden later werd de weg geasfalteerd en was de Benjamin

Franklinstraat definitief klaar. En de dam doet het goed. ‘We konden geen drijvende evenwichtconstructie maken omdat we hier te maken hebben met eb en vloed. De dam moest dus wel op de bodem blijven staan. De constructie is echter zo precies uitgerekend dat hij, ook bij extreem hoog water, goed blijft staan. We hebben de zetting van de dam een paar jaar gevolgd door de hoogte van de weg steeds weer te meten en het gaat exact zoals het berekend is.’



Uitdaging zonder referenties

M.N.O. Vervat GWW B.V. is gespecialiseerd in grond-, weg- en waterwerken. Volgens directeur Bas Kleinjan een echt Rotterdams bedrijf. Met zo’n honderd man in vaste dienst is Vervat een relatief kleine aannemer maar dat zou je niet zeggen als je de lijst met werken ziet die het familiebedrijf op zijn naam heeft staan. De dam was één van de projecten waar Vervat de afgelopen jaren voor de Fruitport aan heeft gewerkt. Een niet alledaagse, spannende klus.

Al 85 jaar Bij Vervat houden ze de geschiedenis in ere. In de hal is bijvoorbeeld een kleine vrachtauto uit de jaren twintig te bewonderen. Het gesprek met Bas Kleinjan vindt plaats aan een oude vergadertafel, bekleed met rood leer. In het midden van de tafel zijn een messing inktpotje en asbakje en een houten pennenbakje verzonken. Waarschijnlijk is de tafel zo oud als het bedrijf zelf, 85 jaar in 2005. Kleinjan is niet het type directeur dat alleen op kantoor te vinden is. Hij staat regelmatig met zijn neus bovenop de uitvoering van een werk. Zeker bij innovatieve projecten als de dam is hij vaak op de werkvloer te vinden. ‘Dat heb je sneller met een kleinere organisatie zoals M.N.O. Vervat, de lijnen zijn hier kort en ik ben heel erg betrokken bij het werk. En zo moet het ook.’

Best wel enorm Het idee was om voor de bouw van de dam uit te gaan van een lichte constructie die snel kon worden geproduceerd en geen instortingsgevaar voor de omringende gebouwen zou opleveren. Gemeentewerken kwam met het plan de dam op te

bouwen uit drie matrassen van houtsnippers en EPS-blokken in schanskorven. Bas Kleinjan hield de bouw nauwlettend in de gaten. ‘Zo zijn we op een ponton in de Sint Laurens haven in de Botlek de matrassen gaan bouwen. Per stuk 7200 kubieke meter en dat drie keer. De schanskorven werden aan elkaar geniet met een miljoen nietjes.’ Na deze opsomming lijkt het alsof Kleinjan zich ineens realiseert hoe groots dat eigenlijk was. Peinzend voegt hij er aan toe: ‘Ja, dat is best wel enorm...’ Ook herinnert hij zich de spannende momenten van het project, zoals bij het afzinken in de Waalhaven: ‘Zo’n matras kwam als een ijsberg voor ongeveer 7/8 onder water te liggen. Er hoefde maar iets te gebeuren en het zou breken.’ Eenmaal op hun plek in de Keilehaven was de klus nog niet geklaard: ‘Met de laag zand die erop werd gestort, waren we er nog niet want er moest een weg overheen. In de zandlaag werden het rioleringssysteem en de nodige kabels aangelegd. Daar bovenop kwam een laag puingranulaat. Ten slotte werden de trottoirbanden gesteld, de putten geplaatst en het asfalt aanbracht.’ De zijanten van de matrassen zijn



Nashipeer

De *Pyrus pyrifolia* komt van oorsprong uit Noord-China, Korea en Japan. Een overrijpe nashipeer kan door gisting zomaar uit elkaar spatten. *Snij twee nashiperen in parten. Zachtjes garen in een laagje zoete witte wijn met wat honing. Na afkoelen serveren met geslagen zure room en honing.*

De vruchten van de Fruitport

De Merwehaven was in 1932 klaar voor gebruik. In deze havens aan de westkant van Rotterdam werd vooral stukgoed overgeslagen, waaronder ook toen al fruit, keurig verpakt in houten kratjes die met de hand werden gelost.

Grote delen van de nog relatief nieuwe havens werden tijdens de Tweede Wereldoorlog verwoest door een bombardement. Niet door de Duitsers, maar abusievelijk door de Engelsen. Met vereende krachten werd het gebied na de oorlog weer opgebouwd. Het enthousiasme voor vernieuwing was zelfs zo groot dat de gevestigde fruitimporteurs Jan van den Brink's Im- en Exporthandel, Velleman & Tas en Citronas besloten er een fruitveiling te bouwen. Tien jaar na het einde van de oorlog was de Rotterdamse Citrusveiling een feit. Het opvallende gebouw was ontworpen door Maaskant, die onder meer het Groothandelsgebouw in Rotterdam op zijn naam had staan. Vijftig jaar later, als het gebied bekend staat als de Fruitport, heeft het zijn diensten gedaan. Aan het begin van de 21ste eeuw wordt fruit telefonisch en elektronisch verhandeld. Als eerbetoon aan de fruitimporteurs en monument van de wederopbouw staat het, nog net als vijftig jaar geleden, mooi te zijn aan de rand van de Fruitport.

Lobby voor het fruit De Rotterdamse haven floreerde in de naoorlogse periode van groei en bloei. Rond 1950 werd de Eemhaven gebouwd, in de jaren zestig volgde de Botlek. Eind jaren zestig kwamen de eerste containers de haven binnen: stukgoed, maar dan verpakt in 'grote dozen'. De ontwikkelingen volgden elkaar in rap tempo op en de behoefte aan uitbreiding bleef. Nieuwe havens werden niet meer in de stad maar ten westen van Rotterdam gebouwd. In de jaren zeventig werd Europoort aangelegd, in de jaren tachtig volgde de Maasvlakte.

Begin jaren zeventig maakte de gemeente Rotterdam geld vrij voor de renovatie en reconstructie van oude wijken. Ook de oudere stadshavens ontkwamen niet aan de gemeentelijke herstructureringsplannen. De oudste havens (de gemid-

geconstrueerd zoals waterkeringen langs rivieren: een talud, bekleed met een traditioneel kraagstuk en steenbestorting.

Een goed team Dat de dam op een compleet nieuwe manier gebouwd zou worden, was voor M.N.O. Vervat geen belemmering het bestek te kopen, integendeel. 'Dit project was zeker een uitdaging, niet alleen voor ons, maar ook voor Gemeentewerken, zij hadden ook nog nooit zoiets gedaan.' Optimale samenwerking tussen Gemeentewerken en M.N.O. Vervat was dan ook onontbeerlijk. 'Er was dagelijks overleg, zeker in de periode dat de matrassen van de Laurens haven naar de Keilehaven werden gevaren. Dat hield toch wel wat in – iedereen keek er naar. Ik denk dat we daar als team goed geopereerd hebben. De ideeën zijn ontstaan op de tekentafel, dat is allemaal prachtig, maar ja, wie heeft ooit zo'n ding gebouwd? Prachtige ideeën, maar referenties heb je niet.'

De mannen van M.N.O. Vervat hebben naast de dam op heel wat meer plekken in het Fruitportgebied gewerkt. 'Wij hebben de infrastructuur van de dam én de infrastructuur eromheen aangebracht. Dat hield in: 2200 meter rioolbuis, 14.000 vierkante meter bestrating en 20.000 vierkante meter asfaltverharding. Eigenlijk hebben we zo'n beetje de hele Fruitport opgeknapt.'



3

Sanering FTR-terrein

26

Vluchtige aromaten en minerale olie, cyaniden en zware metalen. Het is slechts een greep uit de verontreinigende stoffen die werden aangetroffen in de grond van het Vierhavens-Merwehallengebied. Al in 1992, nog vroeg in de planontwikkeling, werd de verontreiniging van het hele gebied verkend en globaal in kaart gebracht. Door de jaren heen is op de verschillende plekken in het Fruitportgebied de bodem diepgaander onderzocht en zijn saneringen uitgevoerd. Een noodzakelijke maar dure aangelegenheid. Maar af en toe blijken de problemen mee te vallen. Zo wees alles er op dat onder het nieuwe tracé van de Benjamin Franklinstraat een aanzienlijke en diepe verontreiniging zat. Tijdens de sanering bleek het bodemonderzoek 'een schot in de roos': er was precies op de plek gemeten waar het vuil zat. Omdat er verder geen vervuiling zat, vielen de feitelijke saneringskosten bijna nog lager uit dan de onderzoekskosten. Een zeldzame meevaller en een eye-opener voor alle betrokkenen dat in bepaalde gevallen grondiger bodemonderzoek een dure sanering kan voorkomen.



HETTY VAN RHIJN, GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM

27

*Een paar meter
onder het maaiveld*



Hetty van Rhijn over de grote schoonmaak van het FTR-terrein

Meestal zie je het er niet van af of er bodemonderzoekers en -saneerders aan de slag zijn. Slechts in enkele gevallen komen bij het buitenwerk de witte pakken uit de kast. Ook wordt veel werk verzet achter de bureaus, in archieven en aan de overlegtafel. De gevarieerde inhoud van het werk vraagt om uitgebreide kennis en ervaring. Van een projectleider als Hetty van Rhijn bijvoorbeeld. Haar eerste klus bij Gemeentewerken Rotterdam, zo'n tien jaar geleden, was een locatie met bodemverontreiniging binnen de Fruitport.

Een actieve microspons 'Voor bodemonderzoekers is een foto als deze enorm belangrijk.' Hetty van Rhijn wijst naar een detailfoto van duidelijk verontreinigde grond en zichtbaar aangetaste funderingen: het rood, geel en blauw spat er bijna af. Je zou er zelf haast een bril en gasmasker bij opzetten. De restanten van gasfabricage als concreet resultaat in de grond. 'Op die foto zie je op een heel klein stukje wat een verontreiniging kan doen en dat helpt om duidelijk te maken waarom saneren soms nodig is. Heel nuttig, want normaal gesproken zie je daar niet zoveel van. Twee tegenstrijdige aspecten compliceren het werk. Aan de ene kant is maar weinig verontreiniging op één plek nodig om tot een saneringsbesluit te komen. Want als je een drupje olie op een vierkante meter aarde laat vallen en de onderzoeksboring toevallig dat stipje treft, is dat reden om te saneren. Aan de andere kant heb je heel veel kans net naast dat stipje te prikken, en is de kans groot dat je een verontreiniging mist. Bovendien is de bodem niet homogeen, er zijn allerlei onvoorspelbare voorkeursbanen en kanaaltjes, waar de verontreinigingen soms doorheen schieten en elders weer worden vastgelegd of zelfs afgebroken. Eigenlijk is het gewoon een soort actieve microspons waarin van alles gebeurt. Hoe het exact zit, ontdek je dus pas tijdens de sanering. Daardoor komt het ook zelden voor dat de sanering meevalt: de verontreinigingen die je hebt gemeten zitten er namelijk gewoon en de verontreinigingen die je in het onderzoek miste, komen bij het saneren te voorschijn. Saneringen worden dus zelden goedkoper dan begroot'.

Behoorlijk groen Toen Hetty van Rhijn in 1995 betrokken raakte bij de sanering van het Fruitportgebied, heeft ze eerst het onderzoek uit 1992 geactualiseerd. Dat resulteerde in een zogenoemde bodemkwaliteitskaart die per locatie de staat van de ondergrond weergeeft. De zes gradaties variëren van

groen voor gesaneerde locaties tot geel voor lichtverontreinigde grond en rood voor sterkverontreinigde locaties waar nader onderzoek of sanering nodig is. 'Met die kaart was iedereen toen heel tevreden. Dat was nog nooit eerder vertoond. In één oogopslag was duidelijk wat er al was gebeurd en wat er nog gedaan moest worden. Als je nu weer zo'n kaart van het gebied zou maken, zou die er weer veel groener uitzien. Het stuk naast het terrein van de Fruit Terminal Rotterdam (FTR) is nog niet gesaneerd. Daar heeft een gasfabriek gestaan waardoor de grond ernstig is verontreinigd met cyanide, teer en aromaten als benzeen.'

Nul-onderzoek Het FTR-terrein zelf is deels gesaneerd. De verschillende kleine oliemaatschappijen die er vroeger zaten, zorgden met elkaar voor een aanzienlijke verontreiniging. En de oude Vliethaven werd destijds waarschijnlijk met los materiaal gedempt waardoor een drainagekanaal voor verontreinigingen ontstond richting de Maas. In 1986, lang voordat Hetty van Rhijn aan het project begon, werd de bodem van het FTR-terrein gesaneerd tot een paar meter onder het maaiveld. Omdat niet duidelijk was wat er daaronder aan de hand was, heeft Fruit Terminal Rotterdam later, toen de grond al bebouwd was, gevraagd de verontreiniging in kaart te brengen. 'Daardoor konden we bijvoorbeeld zien dat bij die oude Vliethaven heel diep nog een restje benzeen zit. Op zich kan je je afvragen of dat erg is. Het is toen in elk geval vastgelegd waarmee het bedrijf kan aantonen dat zij die stof niet in de grond hebben gebracht en dat ze daarvoor dus niet hoeven te betalen als ze het terrein teruggeven aan het Havenbedrijf Rotterdam N.V.'

Urgentie versus risico Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zal de benzeen mogelijk moeten worden aangepakt. Nu is dat nog niet aan de orde. Gezien

de enorme vervuiling van het vroegere gasfabrieksterrein ernaast, zou verwijderen van de benzeen ook niet effectief zijn. ‘Gelukkig is Rotterdam zo slim daar ook niet over te piekeren. Maar vroeger was dat in Nederland wel anders. Toen werd bij een beetje verontreiniging gelijk volledig gesaneerd. Nu is de functie van een terrein een belangrijk criterium bij het bepalen van de urgentie om een gebied te saneren. Verder kijken we natuurlijk naar het ecologische systeem en naar verspreiding. Centraal staat de vraag of er risico bestaat voor mensen. Wanneer het gebied voor Stadhavens wordt ontwikkeld en een nieuwe functie krijgt, verandert ook het risicobeeld en wordt dus de urgentie van saneren hoger.’



Een miljard kilo fruit

Als er één bedrijf is dat de Fruitport domineert is dat wel Seabrex. Sterker nog, de Merwehaven = Seabrex. Op de gebouwen, op de kranen, op de hekken, op de overalls, overal zie je het blauw-rode beeldmerk. Sea in blauw, brex in rood, stammend van de fusie tussen Seaport Terminals en Ebrex in 1998. In loods en met duizelingwekkende afmetingen wordt vers fruit opgeslagen. Alle technische aspecten van de fruitopslag vallen onder de verantwoordelijkheid van Murat Matpanozer, technisch manager bij Seabrex, en zijn 28 koppen tellende vaste team.

Ideale temperatuur Seabrex beschikt over tachtig compartimenten waarin fruit op elke gewenste temperatuur wordt opgeslagen tot de klant de tijd rijp acht het op de markt te zetten. Want elke soort fruit kent een ideale bewaartemperatuur: peren gedijen het best op -0,5 °C terwijl mango's op -10 °C 'strak in het pak' blijven. Een hele organisatie voor Matpanozer, die aan het hoofd staat van het rollend materieel, het kranenpark, het vastgoed en alle technische installaties en daarnaast projecten ondersteunt als saneringen en de bouw van nieuwe loods en.

Vrij mobiel... De technische man van Seabrex heeft het altijd druk – hij heeft er dan ook zichtbaar moeite mee even stil te zitten om zijn verhaal te doen. Meestal is hij onderweg van de ene locatie naar de andere, van die andere naar een volgende met eventueel nog een uitstapje naar een Ebrex-locatie in Amsterdam en weer terug. 'Vrij mobiel', zo noemt hij dat zelf. En dat in vijf lange werkdagen met de zaterdagochtend erbij zodat hij langzaam aan de rust van het weekend kan wennen.

Zesduizend pallets De afkortingen van de namen van twee locaties in de Merwehaven herinneren aan de historie: RFP voor Rotterdam Fruit Pier en FTR voor Fruit Terminal Rotterdam. De andere hebben een meer praktische aanduiding: KVP en MP, ofwel Korte Vaart Pier en Middenpier. Het FTR-terrein is een van de grootste locaties, zo'n elf voetbalvelden groot. Het is niet zo dat elke locatie zijn eigen fruit behandelt. 'Op het moment dat er bijvoorbeeld een schip uit Chili komt met 6000 pallets steenfruit, bekijken we waar we de capaciteit hebben voor die vracht. We houden wel zoveel mogelijk rekening met de wens van klanten om op een bepaalde locatie te werken. Zo hebben we een loods voor producten uit Zuid Afrika. Maar als die loods vol zit, brengen we het schip naar een andere pier. In totaal verwerken we per jaar zo'n kleine miljoen pallets, dat is ongeveer een miljard kilo fruit. Daarnaast slaan we steeds meer containers over. Het stuk achter de FTR-loods is het containerterrein.'

Speciale laag Voordat de containers er hun plek kregen, werd het terrein deels gesaneerd. Bodemonder-



Mango

Boeddha schijnt slapend onder een mangoboom wijs te zijn geworden. Een gezonde keuze: een mango bevat twintig keer zoveel vitamine A dan een sinaasappel.

Pureer 2 ons rijpe mango met 50 g. rietsuiker, 1 el. honing, 1 el. limoensap, 80 cc slagroom, 200 cc volle melk en een eidooier. Goed roeren en laten bevriezen. Af en toe roeren.

De vruchten van de Fruitport

delde levensduur van een haven is 80 à 100 jaar) die geen ruimte konden bieden aan de almaar grotere schepen, waren het eerst aan de beurt. Ook de fruitimporteurs mengden zich in de discussies over de vraag voor welke havens een andere functie moest worden gezocht. Een stevige lobby door Dick van Aken, eigenaar van onder meer Velleman & Tas, legde in 1982 de basis voor het besluit om de Jobshaven en de Schiehaven op te heffen en een nieuwe impuls te geven aan het Vierhavens-/Merwehangebied (Keilehaven, Lekhaven, IJsselhaven en Koushaven).

Aanvoeren, verwerken, doorvoeren Begin jaren tachtig was duidelijk dat het vervoer per container geen hype was. Het teruglopen van de aanvoer van stukgoed zorgde echter voor een daling van de werkgelegenheid. Met als uitgangspunt het voor Rotterdam behouden van zowel de stukgoedsector als de werkgelegenheid, lanceerde het Havenbedrijf in 1984 het idee niet langer alleen te kijken naar groei door middel van doorvoer. Thematisch werken en toegevoegde waarde was de nieuwe gedachte. In korte tijd zagen drie distriparken het licht: Eemhaven, Botlek en Maasvlakte. De distriparken boden (en bieden) plaats aan de volledige keten van aanvoer, bewerking en handel.

Even was nog het idee geopperd woningen te bouwen in het oude stadshavensgebied in Rotterdam-West, maar dat idee belandde al snel in de prullenbak. De Gemeentelijke Gasfabriek die van 1913 tot 1967 in gebruik was aan de Keileweg had gezorgd voor ernstige bodemverontreiniging, daarnaast maakte de nieuwe Wet op de geluidshinder woningbouw onmogelijk.

Het gebied zou een functie krijgen als distripark met een helder thema: fruit en sappen. In 1985 gingen Havenbedrijf, dS+V en Gemeentewerken aan de slag met het plannen van de toekomst. Bedrijven werden gepolst en ideeën doorgerekend. Die exercitie mondde uit in een Toekomstschets, de blauwdruk van de Fruitport. De aandacht ging daarin niet alleen uit naar fruit en sappen maar ook naar het verster-

zoek wees namelijk uit dat bij een van de loodsen een redelijk diepe verontreiniging zat als gevolg van de gasfabriek die ooit op het terrein ernaast stond. Volledige sanering was niet haalbaar omdat de loods daarvoor gesloopt zou moeten worden. De loods bleef dus staan en er werd zelfs een stukje aan vastgebouwd. ‘Vervolgens is het containerterrein aangelegd. Omdat regenwater ervoor kan zorgen dat de vervuiling verder de grond intrekt, is een speciale laag op de grond aangebracht die dat voorkomt.’ Voor Seabrex blijft de grond een continu punt van aandacht: ‘Een aantal maanden terug hebben wij voor verschillende terreinen opnieuw om een nulmeting gevraagd. Ditmaal in verband met vervuiling door de spoorrails die nog onder de grond liggen. Er zijn metingen gedaan om te kijken hoe diep die vervuiling zit, zodat we later niet aansprakelijk worden gesteld.’

Derde-generatie-loods Toen Murat Matpanozer in 1992 bij Seabrex in dienst kwam, waren de eerste drie loodsen op het FTR-terrein al gebouwd. ‘Ons bedrijf is meegegroeid met de technische mogelijkheden. De eerste loodsen konden slechts één laag pallets herbergen, de nieuwste in de Merwehaven gaan tot drie lagen. Het was de bedoeling dat we na de verhuizing van Van Uden op de demping van het derde gat het nieuwste van het nieuwste zouden bouwen.’ De plannen wijzigden echter in verband met de ontwikkeling van Stadshavens. ‘We kijken nu naar mogelijkheden op de Maasvlakte. Als dat doorgaat, gaan we “derde-generatie-loodsen” bouwen. En dan praten we niet over drie, vier of vijf hoog maar moet je denken aan volledig geautomatiseerde loodsen van twintig hoog.’



4

Hekkenplan

34

Er zijn landen waar alle haventerreinen hermetisch zijn afgesloten. Bezoekers komen er alleen binnen na zorgvuldige screening. In Nederland is zo'n situatie haast ondenkbaar. Zeker in de regio Rijnmond houden de bewoners van het water. De haven zien ze als een stuk van hun leefomgeving waar je heen gaat om naar de schepen te kijken, om te vissen en op sommige plekken zelfs om te zwemmen of te zonnen. En dat kan allemaal. Alleen bedrijven hebben hun terreinen afgesloten – beschermd – met hekken, die vaak zijn voorzien van bewakingscamera's. Het Vierhavens-Merwehangebied is een van de weinige Nederlandse haventerreinen waar wél hekken staan. Toch zijn de gemiddelde fietser en visser er best welkom. Een discrepantie – maar waarom?



35

HARRIE HEIJNEN, HAVENBEDRIJF ROTTERDAM N.V.

Façades in blauw en geel



Harrie Heijnen over de afscherming van het gebied

Als er één onderwerp is waarover de afgelopen jaren intensief en vaak overleg is gevoerd, dan is dat wel het ‘hekkenplan’. Het terminalgebied is gevaarlijk terrein. Er zijn winkels, kantoren en er is Fruitportverkeer: verschillende verkeersstromen komen er dus samen. Bovendien trekt het terrein bezoekers met minder positieve bedoelingen. Het terrein alleen toegankelijk maken voor het doelgroepenverkeer zou de veiligheid bevorderen en het aantal inbraken en brandstichtingen minimaliseren maar een optie is dat niet. De Fruitport is en blijft openbaar gebied. Het ‘hekkenplan’, waarvan Harrie Heijnen van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. projectleider is, bood de beste oplossing.

Openbaar en afgeschermd Als er bij het Havenbedrijf iemand verstand heeft van de mogelijkheden en onmogelijkheden van het plaatsen van hekken en poorten is het Harrie Heijnen wel. Terwijl hij in de waarschijnlijk kleinste kamer van het immense World Port Centre zijn archiefmateriaal en kaarten met ingetekende hekken en poorten op de tafel uitspreidt, doet hij er wat achteloos over – het is per slot van rekening gewoon een stukje werk. Maar de Fruitport heeft met zijn zestig hectaren de afmetingen van een klein dorp – er moet dan ook heel wat water door de Maas zijn gestroomd voordat de eerste hekken er stonden. ‘Natuurlijk ging het niet vanzelf. In eerste instantie wil je zo’n havengebied openbaar houden. Een van de aardige aspecten van het ontwikkelen van de Fruitport was het samenbrengen van stad en haven. Maar met de komst van de tippelzone aan de Keileweg was het met de rust gedaan. Het aantal inbraken en brandstichtingen nam toe en mensen durfden er ’s avonds niet meer over straat. We moesten het terrein dus afschermen.’ Midden jaren negentig stonden de eerste gedachten over het al dan niet ‘omhekken’ van het Fruitportgebied op papier. Eind 1999 lag er een programma op tafel dat voldeed aan de eisen en met het plaatsen van de hekken en al dan niet afsluitbare poorten keerde vanaf 2002 de relatieve rust terug in ‘het dorp’.

Gezichtsbedrog Afsluiten – geheel of gedeeltelijk – van een openbaar terrein als de Fruitport mag niet van de wetgever. ‘Dat hebben we dan ook niet gedaan. Maar afschermen mag wel. De hekken zijn zo geplaatst dat ze het terrein niet echt afsluiten – dat lijkt alleen maar zo. Gezichtsbedrog zou je kunnen zeggen. Het zijn façades. Ze kunnen gesloten worden al naar gelang

dat gewenst is. Overdag is dus in principe elk stuk van de Fruitport toegankelijk – op de omheinde bedrijventerreinen na natuurlijk. ‘s Avonds en ’s nachts wordt het lastiger want dan zijn in principe alle hekken dicht. De zogenoemde Politiepoort aan het eind van de Keileweg gaat zelfs op slot. De bezoekers van de dames kunnen daar vandaan dus niet het terrein oprijden. Omrijden kan natuurlijk wel maar het beeld van al die hekken ontmoedigt dat.’ Het doelgroepenverkeer – de vrachtwagens met fruit – kan via de rotonde aan Marconistraat het terrein op en heeft dus geen hinder van de afscherming van het gebied.

Afsluiten en fietspaden Met het hekkenplan voldoet het Havenbedrijf nog niet helemaal aan de eisen die de Amerikaanse regering sinds ‘11 september’ stelt aan haventerreinen. ‘Dat is een lastig probleem: als het aan de Amerikanen ligt, is elk haventerrein hermetisch afgesloten en alleen toegankelijk voor de mensen die er werkelijk iets te zoeken hebben. Hier kruisen twee zaken. Enerzijds wil de gemeente Rotterdam een veilige haven in vele opzichten, anderzijds wil de gemeente de binding van de burgers met het water én de daarbij horende activiteiten bevorderen. Op haventerreinen is dit niet altijd mogelijk.’

Samenwerking Bij de uitvoering van het hekkenplan waren veel partijen betrokken. De deelgemeente Delfshaven en de gemeente Schiedam hadden een vinger in de pap, net als het Stadsbureau Veilig, het Wijk Overleg Beheer (WOB), de dS+V, de nutsbedrijven en, niet in de laatste plaats, de brandweer. Voor elk hek en elke poort aan de openbare weg van meer dan 1.80 meter



hoog moest een bouwvergunning worden aangevraagd. Maar de belangrijkste gesprekspartners van Harrie Heijnen en zijn projectgroep waren toch wel de bedrijven, waarvan sommige graag afgesloten poorten wilden en andere liever helemaal geen hekken. Het vele overleg daarover heeft echter heel wat meer opgeleverd dan de honderden meters hekwerk en tien poorten. Harrie Heijnen: ‘Het is een stimulans geweest voor samenwerking tussen de bedrijven, die veel verder voert dan de hekken. Inmiddels is de Vereniging Samenwerkende Bedrijven Fruitport opgericht, waar die onderlinge samenwerking verder wordt uitgewerkt. Denk bijvoorbeeld aan beveiliging, inkopen van energie en afvalverwerking en niet te vergeten onderlinge communicatie via het glasvezelnet dat langs de hekken is gelegd.’



Citroen

Rijpe citroenen hebben niet per se een knalgele schil. Hebben de citrusvruchten dat wél dan duidt dat op koude nachten.

Meng 1,5 dl. citroensap met twee el. honing, een el. sinaasappelsap en 1,25 dl water. Waterijsvormpjes vullen en laten bevriezen.

Zestig hectare microkosmos

Exotische en spannende namen als *Santas*, *Tropicalia* en *Wild Juice* sieren de deelnemerslijst van de Vereniging Samenwerkende Bedrijven Fruitport. Ze staan broederlijk naast meer prozaïsche, als de *Echte Bakker* en *Atelier Van Lieshout*. Pakweg 15 van de 22 leden tellende vereniging hebben op zakelijk gebied regelmatig met elkaar te maken. Ze ‘zitten in het fruit’. Herman de Knijf, directeur van *Seabrex*, is voorzitter van deze dynamische en gevarieerde club van bedrijven in het Fruitportgebied.

Uniek op wereldschaal De afronding van het hekkenplan markeert het einde van de ontwikkelingsfase van de Fruitport. Het gebied is klaar – het beheer is nu de gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de bedrijven in het gebied. Sinds een aantal daarvan zich rond 2002 verenigde in de Vereniging Samenwerkende Bedrijven Fruitport zijn niet alleen aardig wat plannen ontwikkeld, er zijn ook concrete successen geboekt. Herman de Knijf weet er alles van. Sinds de voorzitter van ‘de vereniging’ eind jaren tachtig afstudeerde, werkt hij ‘in de haven’: van trainee bij Furness tot, sinds een jaar of vijf, directeur van *Seabrex*. De Fruitport is zijn domein. Uit het raam van zijn kamer kijkend, toont hij met een weids gebaar waar destijds, in 1985 de eerste moderne fruitoverslaglocatie werd gebouwd. ‘Het idee was toen nog dat we die koelkast niet het hele jaar nodig zouden hebben. Hij moest dus ook geschikt zijn voor stukgoed, vandaar de lichtkoepels op het dak.’ Maar het liep anders. De koepels werden nooit gebruikt. ‘Vanaf de eerste dag liep het hier helemaal vol en na een paar jaar is besloten het gebied een de-

dicated bestemming te geven – het werd fruit en dus de Fruitport.’ Na dit besluit gingen de ontwikkelingen snel. ‘In pakweg tien jaar tijd is het terrein ontwikkeld tot een bedrijvenpark met vooral aan elkaar gelieerde bedrijven – een microkosmos. Daartussenin, en dat is ook hartstikke leuk, vind je een paar buitenbeentjes variërend van een koffiebranderij tot een kunstenaar-satelier. En ondanks die mix blijft de Fruitport een specifiek concept. Op wereldschaal is hier echt iets unieks gecreëerd. Dit is namelijk het grootste aaneengesloten havengebied ter wereld dat zich concentreert op die specifieke niche van fruit, juice en frozen products.’

Samen beheren Met het naderen van de voltooiing van het gebied, drong zich de noodzaak van het oprichten van een vereniging van bedrijven op. Het parkmanagement dat de vereniging gaat voeren, richt zich op algemene zaken als het hekkenplan maar ook het met elkaar delen van faciliteiten. ‘De vereniging kent eigenlijk twee doelstellingen. Aan de ene kant de afronding van het gebied en het overnemen van

De vruchten van de Fruitport

ken van bestaande, levensvatbare bedrijven in heel andere marktsegmenten. Chefaro, Ferro en chocoladefabriek De Heer zijn daarvan goede voorbeelden.

1-o voor Antwerpen Rotterdam bleef voor wat betreft de bananenhandel ver achter bij Antwerpen. Terwijl aan het eind van de tachtiger jaren in Rotterdam de bananendozen nog met de hand werden gelost, werkte Antwerpen al geautomatiseerd met spiral conveyors. Dozen werden daarbij op lopende banden gezet om vervolgens de terminal in te schuiven waar ze meteen op pallets terecht kwamen. In 1984 verloor de stuwa-door van de Chiquita bananen, Müller Thomson, de concurrentieslag met Antwerpen. Het bedrijf had niet op tijd kunnen investeren in geautomatiseerde verwerkingssystemen voor de gevoelige bananen. Met Chiquita verdwenen de bananen uit Rotterdam en twintig jaar later is die situatie niet veranderd.

De importeurs zaten echter niet bij de pakken neer maar spraken af om samen met het Havenbedrijf opnieuw in het gebied te investeren. Een aantal van de ‘fruitbedrijven’ richtten de Rotterdam Fruit Pier op om ‘samen sterk’ de rest van het fruit in Rotterdam te houden.

Van prik naar sap In dezelfde tijd dat de bananen naar Antwerpen verhuisden, groeide in Nederland de aandacht voor exotische producten en vooral ook voor verse vruchtensappen. Priklimonade was jarenlang lekker geweest, maar nu de welvaart zich in Nederland manifesteerde, gingen we ‘aan het sap’. Het Braziliaanse bedrijf Cutrale bracht in de tachtiger jaren als eerste geconcentreerd sap op de West-Europese markt. In 1984 vestigde zich het allereerste sappenbedrijf in Rotterdam. De European Juice Terminal (EJT) was een volle dochter van Cutrale, op dat moment het grootste sapbedrijf ter wereld. Er werd dan ook flink geïnvesteerd in het bedrijf op de kop van de pier aan de IJselstraat. De sappen kwamen als bulkladingen aan in de IJselhaven en werden vanuit het schip in de tanks op de vaste

een aantal taken die daarvoor door onder meer het Havenbedrijf en Gemeentewerken werden uitgevoerd: veiligheid en beveiliging, aan- en afvoercontrole. Aan de andere kant gaat het om het gezamenlijk inkopen van energie. Gezamenlijke vuilafvoer, gezamenlijk intern transport, want zeker als je hier op de haarvaten van de pieren zit, zit je een stief kwartiertje wandelen van het openbaar vervoer vandaan.’ Het hekkenplan past helemaal in de ideeën van de vereniging. ‘Met de hekken beperk je de omvang van het gebied én je kunt controle uitoefenen. Maar het gaat ook om de ontsluiting van de stad. Zonder hekkenplan zouden er behoorlijk wat wegen uitkomen op de Vierhavensstraat met alle problemen van dien. De ontwikkeling van het bedrijvenpark in combinatie met de complexe omgeving vol moeilijke ontsluitingswegen, zit heel logisch in elkaar.’

Van Truck Park naar In- en Outgate Op korte termijn is de aandacht van de vereniging gericht op de mogelijkheid het Truck Park aan de Marconistraat, dat plaats biedt aan zestig vrachtwagens, ook een functie te geven als In- en Outgate. Het Truck Park beschikt al over speciale communicatie- en veiligheidssystemen. ‘Het vrachtverkeer kan dan alleen nog binnenkomen via de In- en Outgate, waar het zich moet melden en na controle naar de juiste plek wordt geloodst. Zo voorkom je dwalende vrachtauto’s of personenauto’s in het gebied. Sinds “1 september” is de situatie hier sowieso wat complexer geworden. Het is weliswaar openbaar gebied, maar zowel havengebieden als bedrijven en schepen moeten meer doen aan beveiliging.’ Het In- en Outgate-systeem wordt getoetst aan het Merwehavengebied, de grootste ‘hartkamer’ van de Fruitport, omdat zich daar het meeste vrachtwagenverkeer concentreert. Bij succes volgt de andere hartkamer, het gebied rond de Keilehaven en de IJselhaven. ‘Met de In- en Outgate zijn we er natuurlijk niet. We nemen bijvoorbeeld ook de beveiligingsfunctie over van het Havenbedrijf, en het beheer over de parkeerplaatsen. Ook interessant is het glasvezelnet dat naast de hekken is neergelegd. Een aantal bedrijven werkt daar al mee, en in de nabije toekomst gaan we er, centraal aangestuurd, de toegangspoorten mee bedienen. Je zou kunnen zeggen dat het hekkenplan van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. daarmee echt is afgerond.’



5

Rotonde

42

De Fruitport is in veel opzichten een bijzonder stukje haven. Het ene deel ligt direct tegen de wijk Bospolder-Tussendijken geplakt, de andere kant schurkt tegen Schiedam aan. Ongeveer daar waar de delen elkaar raken, staat het gebouw van Fyffes BV. De mondiale fruithandel is vooral bekend van het blauwe merkje op de gele bananen en van de ananassen met extra veel sap en vitamine c. Maar wat lang niet iedereen weet is dat Fyffes ook de eigenaar is van een wel heel bijzonder gebouwtje: de Rotterdamse Citrusveiling. Tegenover dit monument aan de Marconistraat bevindt zich een andere bezienswaardigheid: dé rotonde – een uniek verschijnsel in een havengebied. Geen wonder want in de meeste havengebieden rijden vrachtauto's rond met de lengte van een kleine straat. Zelfs al zijn ze, zoals het dedicated Fruitportverkeer, niet langer dan pakweg achttien meter, dan nog blijven ze vanwege hun draaicirkel steken op een gemiddelde rotonde. De Fruitportrotonde is dan ook een verhaal apart. Er moest met heel wat factoren rekening worden gehouden en er was veel cijferwerk voor nodig, maar het was meer dan de moeite waard.



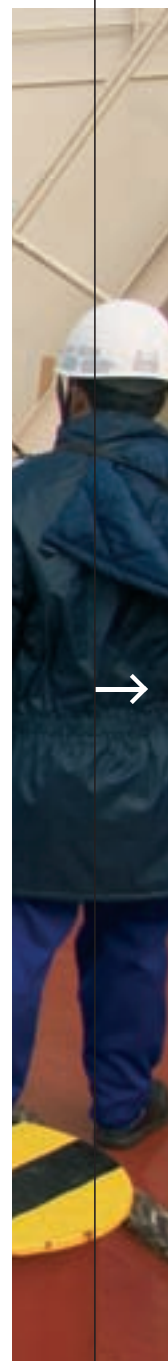
HENNY VAN DEN ENDEN, ds+v ROTTERDAM

43

Virtuositeit op de vierkante centimeter



44



Henny van den Enden en Peter de Graaf over een ronde oplossing

Op de tweede etage van Europoint II huist Verkeer en Vervoer, één van de afdelingen van de dS+V van de Gemeente Rotterdam. Zo'n 100 mensen werken er aan de verkeersstructuur van de stad – van beleidsplan- tot stoeptegelniveau. Ook het verkeersplan voor de Fruitport werd er bedacht en ontworpen. De toegang – in vaktermen ontsluiting – van de Fruitport werd opnieuw ontworpen en kreeg een rotonde. Henny van den Enden, verkeerskundige bij Verkeer en Vervoer, bedacht en ontwierp deze enige rotonde in het Rotterdamse havengebied, misschien wel de enige ter wereld in een haven.

Een cruciale rol op een cruciale plek Het gesprek over de rotonde vindt plaats in een soort glazen vergaderhokje dat uitkijkt op de Verkeer en Vervoer 'werkvloer'. Peter de Graaf, opdrachtgever bij Verkeer en Vervoer, schuift aan bij het gesprek. Samen met Henny van den Enden legt hij haarfijn uit waarom een rotonde in een havengebied eigenlijk geen optie is en waarom het in de Fruitport wel kon.

Door de rotonde kan het vrachtverkeer vlak na de hoofdtoegang alle richtingen op. Henny: 'De rotonde maakt het gebied maximaal toegankelijk. Eromheen liggen de overgangen van het openbare gebied naar afsluitbare weggedeelten en bedrijventerreinen, de rotonde speelt dus een cruciale rol. De toegankelijkheid naar de bedrijven is goed te regelen en als je verkeerd rijdt, kun je ook weer terug.'

De beste oplossing Dat er nog geen andere rotondes in de haven zijn gelegd, heeft vooral te maken met 'transportlengte', oftewel de lengte van de vrachtauto's. Henny: 'In de Fruitport hebben we verkeer met fruitbestemming. Dat zijn standaard vrachtauto's tussen de 12 en 18 meter lang. In andere gebieden zijn transportlengtes tot wel 36 meter geen uitzondering. Als zo'n vrachtauto driekwart rond moet, krijg je door de assen enorme sleeplijnen, zoals wij dat noemen, en is een rotonde niet aan de orde. Voor een bedrijventerrein is een rotonde dus best uitzonderlijk.' Een ander punt is snelheid. Peter: 'In Nederland maken we vaak rotondes om de snelheid uit het verkeer te halen. Een rotonde waar ook grote vrachtauto's overheen kunnen, wordt zó breed dat een personenauto er de bocht zou kunnen afsnijden en dan geen vaart mindert. Vanwege het programma van eisen, het kunnen keren, alle richtingen op kunnen, de flexibiliteit en vijf aansluitpunten, kwam voor Fruitport toch een rotonde in beeld. Het risico

van te hard rijden is hier ook veel minder. Een rotonde was zonder meer de beste oplossing.'

Gewoon een stukje maatwerk Het bepalen van de meest geschikte plek voor de rotonde was geen sinecure. Henny: 'In het voortraject ga ik altijd eerst bij Gemeentewerken Rotterdam kijken naar de infrastructuur van kabels en leidingen. Het zou miljoenen kunnen kosten om die aan te passen dus je moet de mogelijkheden en beperkingen goed verkennen. Ook belangrijk zijn de bedrijven rondom de rotonde. Die hebben interne verbindingen naar eigen terreinen, daar houden we ook rekening mee. Alle uitgangspunten en randvoorwaarden en specifieke zaken die bij een bedrijf spelen, worden opgenomen in het totaalplan. Gewoon een stukje maatwerk dat je voor elkaar moet krijgen en dat is wel fascinerend.'

Peter: 'Als je buiten gaat kijken, lijkt het of je heel veel ruimte hebt, maar als je al deze eigenschappen op elkaar stapelt, blijkt het virtuositeit op de vierkante centimeter.'

Kritisch beschouwen Eenmaal afgerond werkte Gemeentewerken het ontwerp voor de rotonde verder uit en zette het op tekening. Henny was regelmatig bij de bouw te zien: 'Als je een bepaalde oplossing verzint, wil je natuurlijk weten of het werkt zoals je in het basisontwerp bedacht hebt, dat hou je dus goed in de gaten.' En ook na de uitvoering wordt de situatie nauwkeurig bekeken. Peter: 'Je doet als ruimtelijk ordenaar dingen die nog niet eerder zijn gedaan. Je moet je eigen werk kritisch beschouwen; werkt het zoals ik verwacht had. Uiteindelijk kan op detailniveau een aanpassing wenselijk zijn.'

45



46



Pruim

Paarse pruimen danken hun kleur aan de antioxidanten in de schil. Wie pruimen eet krijgt in elk geval kalium, calcium, magnesium en ijzer binnen en afhankelijk van de soort ook koper. *Kluts 6 eieren met 75 g. suiker en 0,6 dl. room. Langzaam laten stollen in de koekenpan en 500 g. kleingesneden pruimen erover verdelen. Afbakken, bestrooien met poedersuiker en dubbelklappen.*

Van oudsher in het fruit

Velleman & Tas, importeur van fruit en bekend van de Turbana-bananen, is van oudsher gevestigd aan de Marconistraat. In 2000 werd het bedrijf overgenomen door het Ierse Fyffes, vooral bekend van de bananen-handel. Fyffes was het eerste bedrijf dat – in 1929 – een merk ging voeren voor fruit, het welbekende blauwe label op de bananen. Op dit moment is Fyffes de op één na grootste leverancier van bananen in Europa.

Geen bananen Het gesprek vindt plaats in een smaakvol ingerichte vergaderkamer met uitzicht op een van onze gespreksonderwerpen – de rotonde. Poortmanager Ben Osinga steekt van wal, over fruit, de oude citrusveiling, samenwerken en natuurlijk de rotonde. In Rotterdam verhandelt Fyffes voornamelijk citrusfruit maar onder andere ook druiven, ananassen, meloenen en perziken. Hoewel je bij Fyffes toch in eerste instantie aan bananen denkt, blijken die te ontbreken. Osinga: ‘Vroeger kwamen de bananenboten in Rotterdam aan. Tegenwoordig gaan ze bijna alleen nog naar Antwerpen, eigenlijk zien wij ze hier nooit.’ Andere fruitsoorten namen de plaats van de bananen in: ‘Citrusfruit krijgen we het jaar rond binnen. Vroeger zag je bijvoorbeeld mandarijnen alleen in december, maar nu is het zo dat als Spanje stopt met de export, Zuid-Amerika en Zuid-Afrika het stokje overnemen.’

Scheper met fruit voor Fyffes lossen aan de kades van Seabrex. De twee bedrijven concurreren elkaar niet, in tegendeel: ‘We transporteren het fruit zelf óf Seabrex brengt het naar onze loodsen. Als we te

weinig ruimte hebben, vragen we Seabrex onze portie te behandelen. Wat dat betreft werken we prima samen.’

De Rotterdamse Citrusveiling Het gebouw van de citrusveiling aan de Marconistraat dateert uit de periode 1951-1955. Het initiatief kwam van drie fruitimporteurs waaronder Velleman en Tas. Architect Hugh Aart Maaskant kreeg de opdracht de veiling te ontwerpen. Maaskant speelde een grote rol in de wederopbouw van Rotterdam en is bekend van onder andere het Groothandelsgebouw, de Lijnbaanflats, de Euromast en het Hilton Hotel.

In en om de Rotterdamse Citrusveiling proef je duidelijk de sfeer van de jaren vijftig. Het gebouw oogt strak, industrieel en heel functioneel. Sinds het werd opgeleverd is er weinig aan veranderd. Een markant gebouw, zoals Ben Osinga het noemt. ‘Twee keer per week werd daar geveild, dan zat er tussen de 150 en 250 man, voornamelijk uit Nederland maar ook uit België, Duitsland en Frankrijk. Het was een hele levendige handel. De kisten sinaasappels en al het an-

47

De vruchten van de Fruitport

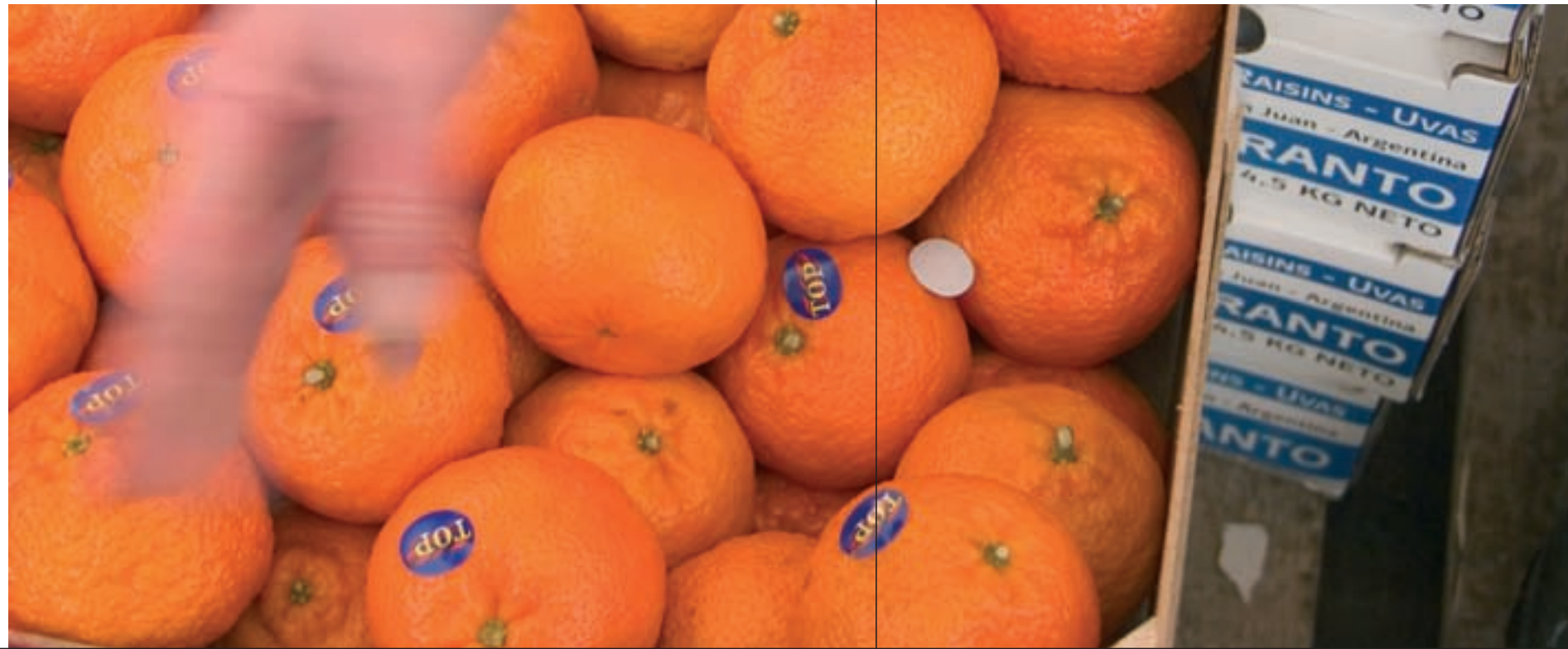
wal gepompt. Ook bij HIWA aan de Van Maasdijkweg in de Waalhaven werden inmiddels sappen overgeslagen – niet in bulk maar als stukgoed in vaten. Het moederbedrijf van HIWA, het Japanse voedingsmiddelbedrijf Nichirei, was op dat moment op wereldschaal een van de grootsten. De gemeentelijke aandacht wekte de verwachting dat er geld in de havens zou worden gestoken. EJT investeerde in 1984/85 als eerste in een nieuw gebouw aan de IJselstraat. In 1985 volgde HIWA met een kleine vriesloods en een houten bijkantoor. Tegelijkertijd investeerde Seaport aan de Merwehaven in twee fruitloodsen. Het waren de eerste stappen op weg naar de *dedicated*-bestemming van het Vierhavens-/Merhavegebied, zij het dat op dat moment nog meer werd gedacht aan een *Foodport* dan aan een *Fruitport*.

Een zak geld en onvoorwaardelijk vertrouwen Voor het begeleiden van de ontwikkeling van het Vierhavens-/Merwehavegebied koos de gemeente bewust voor een team ‘kennispecialisten’: Jim Liekens, Bert Angel, Jan Tol, Adje Vermeer, Paul van Eijk en Rini Schoutsen, deskundigen op het gebied van onder meer marketing, infrastructuur, contracten en milieu vormden het Fruitportteam. Toen het Havenbedrijf Martien Zandee in 1991 vroeg als projectleider van het team, werkte hij voor Gemeentewerken al aan de ontwikkeling van het gebied. Martien Zandee, Jim Liekens en Adje Vermeer bleven in de loop der jaren de constante factoren van het Fruitportteam. Hoewel het team flinke discussies nooit uit de weg ging, functioneerde het op basis van respect en gelijkwaardigheid.

Toen de Gemeenteraad in 1991 het krediet voor de ontwikkeling van de Fruitport goedkeurde, lag er slechts een toekomstschets op tafel – van een definitief ontwerp voor het gebied was nog geen sprake. De Gemeenteraad had echter onvoorwaardelijk vertrouwen in het Fruitportteam. Toen de strategie was bepaald, stond het Fruitportteam voor een lastige opgave. De strategie bood weliswaar houvast, maar werkte tegelijk als een keurslijf waar het ging om het inbouwen van voldoen-

dere fruit lagen op de begane grond, in de “monsterzaal”. Daar bekeken de kopers het fruit en kregen ze een catalogus van de importeurs. Daarna gingen ze dan naar de veiling om het fruit te kopen.’ Tegenwoordig wordt fruit alleen nog telefonisch verhandeld. Het oude gebouw van de citrusveiling wordt gebruikt voor vergaderingen en opent de deuren voor publiek tijdens de jaarlijkse Open Monumentendagen.

De rotonde Dan toch nog even over de rotonde – volgens Osinga een hele verbetering. ‘Bij het kruispunt stonden destijds wel voorrangsborden, maar er waren veel opstoppingen en de verkeerssituatie was bepaald niet altijd veilig.’ Osinga twijfelt of de vrachtautochauffeurs altijd wel zo blij zijn met de rotonde. ‘Vanuit de Fruit Terminal Rotterdam rijden ze er met nogal veel handel overheen. Als ze dan de bocht driekwart rond nemen, valt er weleens een palletje uit. Maar dat ligt misschien meer aan het rijgedrag.’ Een puntje van kritiek heeft Osinga ook, zij het dat die niet alleen de rotonde betreft: ‘Je hebt hier ontzettend veel vrachtwagenbewegingen. In de periode dat we hier de piek hebben uit Chili en Argentinië, van januari tot eind maart, begin april, kan de rotonde het af en toe niet aan. Daarnaast is het zo dat ze, als de aansluiting op de A20 vol staat, het stoplicht op de Tjalklaan bij het benzinestation langer op rood laten staan. Op een gegeven moment is er dan nauwelijks meer doorstroom, maar dat is iets van de overheid.’



6

Kunst & bloemetjesbehang

50

Het havengebied heeft altijd al aantrekkingskracht uitgeoefend op kunstenaars. Het decor van de haven met zijn enorme loodsen, de rauwe uitstraling en de prachtige materialen hebben een positieve uitwerking op alle mogelijke creatieve processen. Het Fruitportgebied is bovendien extra aantrekkelijk omdat het de laatst overgebleven echte stadshaven van Rotterdam is: de plek waar stad, haven, industrie en kunst een symbiose aangaan. Met Atelier van Lieshout, Kunst & Complex en Richard Hutten is de kunst aardig vertegenwoordigd in het gebied. Voor de één zijn het vreemde eenden in de bijt, de ander ziet de kunstenaars als een prima aanvulling op het aanbod van bedrijven. Maar de kunstenaars zijn niet de enige 'vreemdgangers' in het gebied. De tippelzone zie zich sinds 1985 aan de Keileweg bevindt, trok in de hoogtijdagen zo'n 3000 auto's per avond. Overlast dus voor de bedrijven. De tippelzone verdwijnt binnenkort maar dat geldt niet voor de kunstenaars – die blijven vooralsnog de Fruitport bevolken.



51

Vrijstaat in de Fruitport

Zelfs al zou de naam er niet op staan dan nog kan het niet missen: achter een groene polyester poort werkt Atelier van Lieshout (AVL). Helder gekleurd polyester is immers het handelsmerk van het kunstbedrijf. Met beeldhouwwerken en ‘mobil homes’, een soort functionele kunstwerken, heeft het internationaal naam gemaakt. AVL is een echt bedrijf, compleet met bedrijfswagens en twintig man in dienst. Een bedrijf in kunst, design en architectuur. AVL-directeur Joep van Lieshout vertelt over AVL-Ville en over de plek in de Fruitport.

Scheepscontainers Achter de poort staan links en rechts opeengestapelde kunstwerken: een knalrode alcoholtank met een voorraad voor elke dag, containers waarachter een ziekenhuis en een wapenatelier schuil gaan, een douche... AVL en de haven horen bij elkaar. Niet in de laatste plaats door de enorme scheepscontainers waarvan de AVL-kunstenaars gebouwen maken. Zoals de kantine, die is bekleed met okerkleurig polyester, een oranje keuken en enorme groene tafels, natuurlijk allemaal van polyester. Aan de waterkant is in een uitstulping boven het water een zithoek gemaakt. ‘Ik ben nog steeds bezig met de bouwvergunning. We hebben dit als kunstwerk gebouwd en zo zie ik het nog steeds maar de gemeente wil toch een bouwvergunning zien.’ Een buitentrapp leidt naar het kantoor, een soort chalet dat bovenop de kantine is gebouwd. Op tafel staat een model van het espressokopje dat AVL onlangs ontwierp voor Illy. Een product uit de serie ‘Internal organs’ met een gestileerde tekening van de mannelijke urinewegen en genitaliën. Overal, zeker vanuit het hoge kantoor, is er zicht op de haven, want AVL zit op de kop van de pier. Een prachtige plek in de Fruitport.

Fantastische loods In 1995 richtte Van Lieshout AVL op. Het atelier dat hij bij Kunst & Complex aan de Keileweg had, werd al snel te klein waardoor hij besloot er een aantal loods en in het gebied bij te huren. ‘Op een gegeven moment huurden we een loods van specerijenfabrikant Sterba en toen ook die te klein werd, stelden zij ons voor naar het katoenveem te komen. Echt een fantastische grote loods, daarom zitten we er nog steeds.

Sterba was ons destijds behoorlijk ter wille. Om de loods gebruiksklaar te maken, moesten we dingen doen als ramen plaatsen en elektriciteit aanleggen. Als tegenprestatie hoefden we voor een bepaalde periode geen huur te betalen.’ Inmiddels heeft AVL een opslagloods afgestoten omdat die te duur werd. Maar de fantastische loods van Sterba is er nog steeds. Een enorm hoge ruimte met een houtwerkplaats, een metaalwerkplaats, een piepschuimwerkplaats en een polyesterwerkplaats. Bovenin zijn twee kantoren gemaakt voor de opslag van tekeningen en voor overleg. Een warme plek in een koude loods, want koud is het er, ondanks de zelf ontworpen en gebouwde verwarmingsketel die op afvalhout uit de haven wordt gestookt.

Een paard en twee varkens Met AVL-Ville, een bijzonder project voor Rotterdam Culturele Hoofdstad 2001, lukte het AVL zich internationaal op de kaart te zetten: ‘We hebben altijd kunstwerken gemaakt die een functie hadden. Containers omgebouwd tot een soort alcoholstokerij en een ziekenhuis en een rioolzuiverings- en verwarmingssysteem. Bij elkaar een heel dorp. Een vrijstaat. Het idee was eigenlijk om dat voor altijd te doen, te beginnen in 2001. We wilden een plek creëren waar meer mogelijkheden zouden zijn, meer ruimte, tijd en geld voor bijzondere projecten. En een van de dingen die wij als voorwaarde zagen, was dat we er de dingen min of meer zonder gehannes konden doen, dus bijvoorbeeld zonder bouwvergunning.’ En zo werd het dorp AVL-Ville opgetrokken op de Keilestraat en de Vierhavensstraat. Maar de medewerking waarop AVL rekende, bleef

uit en het leek wel of alle regels die er maar waren op het dorp werden toegepast. ‘We hadden bijvoorbeeld een boerderij met een paard, twee varkens en een paar kippen en daar moest per se een betonnen vloer onder komen. Voor het verwarmingssysteem dat was gemaakt vanuit een recycle-gedachte moesten we een rookgasfilter van 60.000 euro kopen en we hadden een horecavergunning nodig voor het restaurant. Door al die dingen en meer werd het ons schier onmogelijk gemaakt iets te doen. We waren alleen maar bezig oplossingen te verzinnen voor problemen die ons in de schoot werden geworpen. Dat was en bleef dus een droom.’

Artifarti’s én vrachtwagenchauffeurs AVL-Ville werkte niet zoals het bedrijf had verwacht, maar het werkte wél. In de negen maanden dat de vrijstaat open was, kwamen er zo’n 12.000 bezoekers uit de hele wereld. ‘Je moet het niet vergelijken met een voetbalwedstrijd maar voor een cultureel evenement is dat veel. En het waren echt niet alleen artifarti’s – kunstliefhebbers – maar ook vrachtwagenchauffeurs en bejaarden. Ook hadden we een soort managementopleiding opgericht. We hebben een paar keer een cursus gegeven, voor een groep uitvinders, voor de honderd snelst groeiende bedrijven en voor de recherche Rotterdam. Dat hadden we graag willen uitbreiden.’ Van Lieshout heeft uiteindelijk de handdoek in de ring gegooit – beu van alle rompslomp. Maar hij betreurt het nog steeds: ‘Ik denk echt dat



AVL-Ville voor Rotterdam West had kunnen zijn wat Hotel New York voor de Kop van Zuid heeft betekend.’ Hij ziet de toekomstige ontwikkelingen van Stadshavens dan ook met plezier tegemoet. ‘Het moet een soort menggebied worden tussen wonen, werken en cultuur en de gemeente denkt dat wij daar een grote rol in kunnen spelen. Daar ben ik natuurlijk erg blij mee.’



Uitzicht op het circus

De Benjamin Franklinstraat loopt op de hoek van de Keileweg min of meer rakelings langs een oud gebouw. Het is het pand waar ateliergemeenschap Kunst & Complex inmiddels alweer zestien jaar huist. De kunstenaars kregen destijds van het OBR de sleutel zodat ze de oude verpakkingsfabriek konden gebruiken tot de Bordeelwet zou zijn afgeschaft. Daarna zou er immers een stadsbordeel in het pand komen. Het liep anders. Er kwam geen bordeel maar een tippelzone en de kunstenaars mochten het gebouw blijven gebruiken. Zo werden de beoogde vier jaar er zestien. Ludo Hoes, Kunst & Complex-lid van het eerste uur, over het initiatief en de plek naast de tippelzone.

Zee van licht Bovenop een container staat een auto die uit twee aan elkaar gelaste voorkanten bestaat. Verderop langs het hek dat het terrein scheidt van de tippelzone, is de ingang van Kunst & Complex: een oude portiersloge en een rij bellen. De gang en het trappenhuis doen koud en kil aan, maar eenmaal door de deur van het atelier van Ludo Hoes bevangt een zee van licht de argeloze bezoeker. Hoewel ook deze ruimten door de kapotte ruiten en raamspinningen moeilijk te verwarmen zijn, doet het er niet kil aan. We zitten in de voormalige woonkamer van Hoes: 'Afgelopen jaar werden de veiligheidsnormen ongelooflijk aangescherpt. De beheerder van het pand, het OBR, heeft altijd gedoogd dat wij hier wonen, maar nu mag dat dus niet meer. Voor een aantal van ons hier is dat hard aangekomen. We hebben hier al die jaren met een wisselende groep gewoond. Los nog van het financiële, de meesten van ons zijn hier een gezin begonnen, de kinderen groeiden met elkaar op. Bovendien hadden we altijd een aantal gastateliers voor buitenlandse kunstenaars. Die mensen werden hier opgevangen. Nu we hier niet meer mogen wonen, is die sociale context ook verdwenen.'

Gasbeton Kunst & Complex is een van de oudste ateliergemeenschappen van Rotterdam. De kern van de groep kunstenaars bestaat uit één

generatie academiestudenten die in 1981 een loods kraakten aan de Sint Jobsweg – ook toen trok de haven. In de acht jaar dat ze er zaten, ontstond een hecht en behoorlijk productief kunstenaarsinitiatief. De kunstprojecten die ze op allerlei plekken in de stad organiseerden, bleven niet onopgemerkt. Daarom kregen ze dan ook veel medewerking toen ze bij de ontwikkeling van de Müllerpier op zoek moesten naar een nieuwe ruimte. Het werd de Fruitport. Met een lening van Kunstzaken werd het gebouw opgeknapt. 'We zijn een jaar bezig geweest en het was een behoorlijke investering voor ons. Zeker gezien het feit dat het eigenlijk bedoeld was voor vier jaar. Maar achteraf hebben we er natuurlijk geen spijt van dat we de wanden hebben opgetrokken uit gasbeton en niet uit board.'

Pistache en vanille Na vier jaar kwamen de nieuwe burens – de tippelzone. 'Binnen drie jaar was het feest. Het liep vreselijk uit de hand, te bizar om te omschrijven. Ons is in zeer duidelijke bewoordingen te verstaan gegeven dat wij ons niet mochten bemoeien met dat gebeuren. We mochten dus geen kamers verhuren of iets dergelijks.' De leden van Kunst & Complex hielden zich ver van het hele circus naast hun deur. Maar na een paar jaar ging het toch jeuken en ontwikkelden ze, geheel op eigen initiatief, een project voor de tippelzone. 'We zagen wel in dat er weerstand zou zijn,

dus we kwamen met een heel mild voorstel, verre van aanstootgevend. Zeg maar een licht-ironisch commentaar voor weinig geld, want daar zijn we inmiddels heel bedreven in geworden. Een van de kunstenaars wilde bijvoorbeeld de schuttingen van de afwerkplekken elk een naam en kleur geven van een smaak ijs, pistache, vanille...' De ideeën werden toch als aanstootgevend gezien en het project ging niet door.

Feestje Bekende Rotterdamse namen als Olaf Mooij, Ronald Glasbergen, Joep van Lieshout hadden ooit of hebben nog steeds een band met Kunst & Complex. Inmiddels is de gemeenschap minder hecht dan voorheen. Een aantal individuele praktijken groeide waardoor er minder werd sa-

mengewerkt. Er werden bedrijven opgericht, zoals Atelier van Lieshout, of initiatieven neergezet, zoals Bühne en Bovenluchten. Een aantal jaren geleden zijn er meer ateliers gecreëerd omdat de behoefte bestond de groep uit te breiden. Daardoor zijn ook jongere kunstenaars als Charlotte Schleiffert bij de groep gekomen. Goede ontwikkelingen dus. Na alle verhuizingen en veranderingen het afgelopen jaar en het naderende verdwijnen van de tippelzone eind 2005 is het binnenkort dan ook weer tijd voor een feestje. Dan viert de stichting zijn 25-jarig jubileum in het pand aan de Keileweg.



Bloemetjesbehang en meer

‘De zone op de Keileweg krijgt een opknapbeurt. De zone wordt gekleurd. De zone wordt versierd. Heb je een idee? Schrijf het op. Denk en doe mee!’ Met deze tekst werd de prostituees van de tippelzone gevraagd een bijdrage te leveren aan het creëren van een aangename werkomgeving. De reacties varieerden van ‘een zandbak en een vijver met visjes’ tot ‘ballonnen’ of ‘een stevige bank en tafel voor de luie wijven’.

Een samenwerking tussen de dS+V en Gemeentewerken zorgde er in 2001 voor dat de tippelzone werd aangepakt en kleur kreeg. De met algen begroeide stelconplaten werden vervangen door nieuwe stoeptegels en de containers, hekken en gebouwen kregen een flinke laag verf. Met de kleuren rood en geel werd het eens zo troosteloze terrein al aardig opgevrolijkt. Een rode neonlijn langs het hek, een schildering van Lydia Schouten op de muur van het Boumanhuis en een weideveld met bloeiende klaprozen op de panelen achter de zogenoemde afwerkplekken maakten het feest compleet. In alles kregen de dames inspraak. Van de ontwerpen die

ze kregen voorgelegd, kozen ze eerder de gezellige dan de abstracte. Zo was het oorspronkelijke idee voor de panelen nog een gestileerde rozenwand zoals bij de Maastunnel maar de dames wilden ‘bloemetjesbehang’ – als verbloeming van hun troosteloze leven. De stoeltjes die als rondgestrooide bloemen op het terrein een plek zouden krijgen, kwamen er uiteindelijk niet. Met het aan de macht komen van de LPF viel namelijk het besluit de zone per 31 december 2005 te sluiten. En daarmee valt ook het doek voor de prostitutie in de Fruitport.



7

Spoor aansluiting

58

Zolang als het Vierhavens-Merwehvengebied bestaat, is goederenvervoer per spoor mogelijk. Met het hoofdemplacement aan de Vierhavensstraat en het westelijk emplacement aan de Marconistraat was de laatste jaren een tiental bedrijven aangesloten op het spoor van de Rechter Maasoever – in de hoogtijdagen van het spoor waren dat er nog vijftig. Maar de tijden zijn veranderd. Andere en goedkopere manieren van goederenvervoer kwamen beschikbaar waardoor bedrijven hun spoorverbindingen opzegden. Ook de mogelijkheid het spoor te leggen volgens de ‘stabiele tramwegmethode’ mocht niet baten. De voornemens voor de ontwikkeling van Stadshavens nemen het laatste restje hoop voor behoud van de spoorwegverbindingen weg. De grootse plannen die ooit voor het spoorwegverkeer in het gebied werden gemaakt, zijn ergens op de onderste plank terecht gekomen en daar zullen ze waarschijnlijk niet meer vandaan komen.



CEES HORVERS, NS SPOORAANSLUITING

59

De tramwegmethode



Cees Horvers over spoor in beton

De vraag of goederenvervoer per spoor goedkoper is dan over de weg kan en wil Cees Horvers als railprovider niet eenduidig beantwoorden. Volgens hem ligt het vooral aan de hoeveelheden. Wat zeker níet kan, is voor één enkele wagon een locomotief en machinist laten opdraven. Dan is de keuze voor het wegvervoer zo gemaakt. Maar goederenvervoer met pakweg twintig wagons heeft naar zijn idee nog nooit zo gefloreerd als op dit moment. Een gesprek met een man die voor het spoor pleit maar moet toezien dat de Fruitport zijn spoor kwijtraakt.

Handjeklap Jarenlang heeft hij zich vastgebeten in de rails van de Fruitport. Nu blijkt dat de plannen achterhaald zijn, is hij duidelijk teleurgesteld. 'In Amerika zie je een trek naar het westen en dat is hier ook een beetje aan de gang. De industrie wordt verdrongen door stadsontwikkelingen en alle spoorgebonden bedrijven worden langzaam naar de andere kant van de Beneluxtunnel geduwd. Ik denk dat het handjeklap is met de aanleg van de Tweede Maasvlakte maar dat is mijn persoonlijke mening.' Als railprovider onderhield Cees Horvers sinds 1998 met veel plezier de leasecontracten voor de spooraansluiting van onder andere Van Uden, Seabrex, Citronas, European Juice Terminal (EJT) en Velleman & Tas in het Fruitportgebied.

Klinkeren Toen Horvers in de Fruitport begon, was er nog geen spade de grond in gestoken. Plannen waren er genoeg. Een daarvan was bijvoorbeeld de overkapping van het hoofdemplacement aan de Vierhavensstraat waar bovenop een dakpark gemaakt kan worden. Maar door het successievelijk opzeggen van de contracten zal het spoor uiteindelijk helemaal uit het gebied verdwijnen. Het laatste spoorplan dat werd uitgevoerd, is de nieuwe spooraansluiting voor Van Uden aan de Gustoweg. Het vorige spoor was volledig kapotgereden door de grote belasting van de ladingen, vorkheftrucks en zware objecten die er worden overgeslagen. Om het onderhoud aan het nieuwe spoor te beperken, werd gekozen voor de tramwegmethode: het hele spoor werd in beton gelegd. 'Op zich passen we die methode vaker toe in havengebieden omdat het spoor op die manier beter bestand is tegen de belasting op de kade. Anders blijf je klinkeren. Wel was het de eerste keer dat we 600 meter spoor op die manier aanlegden, meestal gaat het om veel kleinere stukken. Het ligt er nu ruim twee jaar en het werkt prima. We hebben geen onderhoud.'

Afgekapt Hoe goed de tramwegmethode ook werkt – Horvers heeft inmiddels ook van Van Uden de vraag gekregen wat de consequenties zijn van het opdoeken van de spoorverbinding. Het ziet er dus naar uit dat binnen afzienbare tijd alle verbindingen die aansluiten op de Spaanse Polder worden afgekapt. Positief als Cees Horvers is, heeft hij zich inmiddels bij de ontwikkelingen neergelegd en richt hij zich met volle energie op projecten die wél spoorpotentie hebben.





62



Over-volle wegen

Als onderdeel van de Duitse Hartingergroep werd Tropicalia door het Havenbedrijf Rotterdam N.V. benaderd zich in de Fruitport te vestigen. Het bedrijf houdt zich in de breedste zin van het woord bezig met de productie van sap: de verkoop van kant-en-klaar sap buiten Duitsland en de inkoop en handel van grondstoffen als geperst sap, vruchtenpuree, geconcentreerd sap en aroma's. In de toekomst wil Tropicalia deze grondstoffen ook voormengen op receptuur voor bedrijven en daarvoor hadden ze een plek in de Fruitport op het oog. Directeur René Bronsgeest vertelt hoe het anders liep.



Papaja

Papaja's groeien met de stelen rechtstreeks aan de stam van de boom. Vanwege die groeiwijze worden de vruchten ook wel boommeloenen genoemd.

Verdeel kort gebakken zeevruchten over een mengsel van sla, stukjes papaja en mango. Met dressing van een rode peper, azijn, knoflook, wat gember, wat vissaus en poedersuiker.

Grond met alle opties Zo'n veertig jaar geleden raapte René Bronsgeest in de Merwehaven sinaasappels op uit de kapotgefallen Jaffakistjes. De herinnering eraan hangt in de vorm van twee houten Jaffapaneeltjes aan een muur van zijn kantoor. Dat kantoor ligt als een soort kas aan de rand van een kantoor-tuin waar een zoete fruitlucht hangt. Die lucht komt van een soort sapbar en heeft niets te maken met de Fruitport, want Tropicalia huist in het oude Termeulen-pand in de Spaanse Polder. Eigenlijk had het bedrijf al lang en breed aan de Lekstraat moeten zitten. 'In 2000 hebben we dat stuk grond aan de Lekstraat verworven met alle opties. Dat hield in dat wij aanspraak hadden op diep- en achterlandvaarwater, vervoer over de weg en via het spoor. Alles was rond in 2004. De bouwvergunning ligt klaar. Maar toen we vlak voor de eerste paal de grond in zou gaan nog eenmaal alles doorliepen, wilde het Havenbedrijf de spooroptie terug ten gunste van Stadshavens. Dat is ons rauw op het dak gevallen. Nu zijn we in gesprek over een plek waar wél spoor is. Want daar liep het uiteindelijk op stuk in de Fruitport.'

Tweede ring Anders dan je zou verwachten, maakt Tropicalia op dit moment nog geen gebruik van het spoor. 'Wij onderkennen het probleem van het wegtransport. Zeker door maatregelen als de tolheffing voor vrachtverkeer in Duitsland wordt het vervoer per spoor financieel een stuk aantrekkelijker. Bovendien stromen de wegen gewoon vol. Wij denken niet dat Rotterdam bij machte is een tweede ring aan te leggen, iets wat geen slecht idee zou zijn als de Tweede Maasvlakte in gebruik is. Ik ben er dus van overtuigd dat we het spoor gaan gebruiken al kan ik dat niet kwantificeren of op een tijdpad zetten.' Met die overtuiging viel een plek in de Fruitport af en moest Bronsgeest uitwijken naar de Linker Maasoever. 'Wij willen een alternatieve locatie en inmiddels ook een groter stuk grond. Dus zijn we met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. in gesprek gegaan. We zijn nu in onderhandeling over de randvoorwaarden van een plek op het distripark Maasvlakte.'

Vaten kiepen In het licht van de steeds groeiende problemen met het wegtransport, vindt Bronsgeest

63

De vruchten van de Fruitport

de flexibiliteit en duurzaamheid. En dat laatste was nodig omdat de Fruitport gebouwd werd met het oog op de toekomst. Ook het budget van 100 miljoen gulden was krap. Omgerekend kon per vierkante meter 100 gulden worden besteed aan de (her)ontwikkeling van het gebied. Nieuwbouw kostte begin negentiger jaren zo'n 200 tot 400 gulden per vierkante meter (op de Maasvlakte zelfs 600 tot 800 gulden per vierkante meter).

Door slim en creatief te werk te gaan, was het Fruitportteam in staat om binnen het gestelde budget het volledige programma uit te werken. De teamleden zaten dan ook met hun neus bovenop de ontwikkelingen. Vaak letterlijk want het Havenbedrijf was tot 2001 gevestigd in het Europoint-III-gebouw aan de rand van de Fruitport. Regelmatig belden de teamleden elkaar om met elkaar te overleggen over gebeurtenissen die ze, turend uit het raam op de voet konden volgen. Er gebeurde dan ook niets in het gebied zonder dat het team daarvan op hoogte was.

Getippel in de haven Het Fruitportteam had van de gemeente niet alleen de opdracht meegekregen een logistiek centrum van Europese omvang voor food en fruit te bouwen, maar moest er ook voor zorgen dat de tippelzone daarin zou passen. In 1994 verhuisde de 'tippelzone' van de G.J. de Jonghweg naar de Keileweg, midden in de Fruitport. Een jaar eerder had de Stichting Keileweg, een samenwerkingsverband van de bedrijven Ferro (Holland) BV, Chefaro en Binnenveld & Schellen, hiertegen met enig succes bezwaar gemaakt bij de Raad van State: de tippelzone kwam naar de Keileweg maar kreeg niet de omvang die de gemeente de dames had toegedacht. Bovendien besloot de Raad van State dat de zone gedurende een aantal uren per dag gesloten moest zijn. De verhuizing van de dames ging niet zonder slag of stoot. Samen met de bedrijven wezen ambtenaren van het Havenbedrijf op de neveneffecten van de komst van de vaak verslaafde prostituees naar hun havengebied. De bedrijven omdat de tippelzone bijna zeker criminaliteit met zich zou meebrengen; de gemeenteambtenaren omdat de

het onbegrijpelijk dat het spoor aan de noordkant wordt opgeheven. 'Ik begrijp heel goed dat woningbouw en bedrijvigheid elkaar opzoeken maar het is lastig niet in conflict te komen met de milieuregels. Kijk naar Dordrecht waar een heel stuk haven braak ligt omdat ze aan de grens van de geluidsnorm zitten. Maar als dat wél goed gaat heeft het zeker ook voordelen. Het mooie van de Fruitport is natuurlijk dat je een enorme hoeveelheid arbeidskrachten direct naast de deur hebt. Bij het kiepen van vaten en expeditiewerkzaamheden zijn gewoon handen nodig. Die laagbetaalde arbeid is in Rotterdam West relatief veel voor handen. Een groot voordeel ten opzichte van de Maasvlakte die veertig kilometer de verkeerde kant op ligt.' Hoewel Bronsgeest blij is dat hij in de toekomst van spoor gebruik kan gaan maken, betreurt hij het zeker dat een plek om die reden in de Fruitport niet mogelijk is. 'Het is toch van oudsher het gebied van het fruit. Ik rausjte er als kind de sinaasappels.'



8

Rioolplan

66

De ontwikkeling van de Fruitport is als een organisch proces. Het ene project heeft consequenties voor het andere, dat op zijn beurt weer een ander project op stapel zet. Zo waren bijvoorbeeld de plannen voor de dempingen direct van invloed op het rioleringsplan. Als een bedrijventerrein in oppervlakte aanzienlijk wordt uitgebreid, zal immers ook de hoeveelheid af te voeren water toenemen. Het gaat dan niet alleen om huishoudelijk en industrieel afvalwater van bedrijven. Ook het regenwater moet ergens kunnen heenvloeien. In de Fruitport is gekozen voor een systeem waarbij slechts een deel van het regenwater in het riool terechtkomt. Dat scheelt per jaar heel wat liters water die niet afgevoerd en dus ook niet gezuiverd hoeven te worden. De consequentie was wel een wezenlijke en kostbare aanpassing van het rioleringsstelsel.



RIK VERHOEF, GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM

67

De prins doet het ook



Rik Verhoef over integraal waterbeheer

‘Maak een rioleringsplan dat voldoet aan de op dat moment geldende eisen met daarbij aangegeven de plannen voor de Fruitport, de dempingen en de nieuw te vestigen bedrijven.’ Dat was de vraag die Rik Verhoef in 1989 kreeg als adviseur Waterhuishouding van het Ingenieursbureau Gemeentewerken. Voor hem een mooie gelegenheid om het bestaande rioleringsstelsel eens grondig aan te pakken. Een gesprek over rioleringsstelsels, rioolgemaal, rioleringsoverstorten en buizen onder afschot.

Papier en lijnen We zijn nog maar net binnen of Rik Verhoef gaat in gevecht met een enorme kaart, groter dan de tafel waar we aan zitten. Het is het rioolplan voor het Vierhavens-Merwehangebied. Zijn eindproduct, want als dat wat op de kaart staat eenmaal is goedgekeurd, houdt voor Verhoef het werk op. Hij weet dan ook niet precies wat er van zijn ideeën wel en wat er niet is uitgevoerd maar dat vindt hij geen probleem: ‘Kijk jongens, ik maak papier. Hier komen de grote lijnen vandaan. Als mijn werk klaar is, worden de bestekken gemaakt, wordt precies bepaald waar de riolering in de weg ligt, hoeveel putten er moeten komen en waar de kolken zitten. Wat ik doe, zijn de dikke lijnen. Die geven het systeem aan. Daarnaast bepaalt dit plan de eisen voor nieuw te vestigen bedrijven en in die zin is het eigenlijk een plaatje voor de verre toekomst.’

Straatvuil en hondenpoep Verhoef begint zijn verhaal over het rioolsysteem in het Vierhavens-Merwehangebied met een les-rioolkunde-in-vogelvlucht: ‘We kennen diverse soorten riolering. De oudste en meest bekende vorm is die waarbij het huishoudelijk of industrieel afvalwater samen met het regenwater in een buis komt. Met zo’n gemengd rioleringsstelsel ligt heel Nederland vol. De consequentie van het stelsel is dat al het regenwater naar de zuivering gaat en dat is niet altijd even handig. Je moet weten dat de hoeveelheid regenwater bij een wolkbreuk zeker een factor 100 zo groot is als de hoeveelheid afvalwater. Dat is een gigantisch groot verschil, vandaar ook dat de riolering snel overbelast raakt. Daarom is het verstandig regenwater van de riolering af te halen en te lozen op het open water. Het gescheiden stelsel. Maar toen bleek weer dat straatvuil en hondenpoep in dat opgevangen regenwater terecht kwamen en het open water vervuilden. Daarna kwam het verbeterde gescheiden stelsel, waarbij het eerste meest vervuilde regenwater, de *first flush*, naar de zuivering ging. Dat stelsel heb ik hier ook voor een deel toegepast. Op andere plaatsen

heb ik schoon regenwater afgekoppeld en rechtstreeks op de havens laten lozen.’

Miezer- en stortbuien Slechts het regenwater dat op de daken van de bedrijven valt, wordt door Verhoef als schoon aangemerkt. Alleen al op de enorme daken van de Seabrexloodsen vallen dus aardig wat liters regenwater die niet naar de zuivering gaan maar direct in de havens worden geloosd. De rest van het regenwater wordt met het huishoudelijk en industrieel afvalwater via de riolering afgevoerd. ‘Maar een riolering is nooit groot genoeg om al dat regenwater op te vangen en een gemaal niet om het te verwerken. Dus worden in zo’n stelsel constructies opgenomen om dat teveel aan water te kunnen lozen. Dat zijn de beruchte rioleringsoverstorten. In de Fruitport zitten er ongeveer vijf. Die bij Citronas bijvoorbeeld is vier meter breed en heeft een drempelhoogte van twee meter zeventig boven N.A.P. Bij een stortbui dendert het water daar werkelijk overheen. Prachtig. Maar anders dan wij denken, regent het helemaal niet zo vaak in Nederland. Slechts zeven procent van de tijd en dan zijn het ook nog vaak miezerbuitjes! Die overstorten storten dus niet zo vaak over.’

Extra gemaal Omdat het rioleringswater zelf naar een gemaal moet stromen, liggen de buizen altijd schuin: ‘onder afschot’. Die schuinte maakt dat de afstand van het beginpunt tot aan het gemaal beperkt is. ‘In de Fruitport werd de afstand echt véél te groot, want het stuk tussen de Merwehaven en het gemaal aan de Pelgrimsstraat beslaat zo’n vier kilometer. En dus hebben we er een gemaal bij gemaakt aan de Marconistraat. Leuk hé? Het is zo’n mooi vak! Integraal waterbeheer, het heeft alles met waterhuishouding te maken. Onze eigen prins doet het ook.’





70



Limoen

De Citrus aurantifolia komt uit het Midden-Oosten. Ze worden gekweekt voor het sap en voor de productie van smaakstoffen en citroenolie.

Bak 10 rauwe garnalen 2 min. per kant, met 2 t. fijngesneden knoflook en een in ringen gesneden groene peper. Voeg 2 el. witte wijn en 1 el. limoensap toe en laat een minuutje inkoken. Serveren met zeezout, koriander en partjes limoen.

Een lastige exercitie

Meeuwen zijn dol op fruit, ze scharrelen dan ook graag rond op de daken van de loodsen. Ondanks de meeuwenpoep definieerde de DCMR Milieudienst Rijnmond alle dakoppervlakken in het Fruitportgebied als schoon. Het regenwater wordt dan ook apart opgevangen en rechtstreeks afgevoerd naar de haven. Bij Gemeentewerken Rotterdam was Wil Kovacs vanaf de eerste Fruitportplannen verantwoordelijk voor de aanpassingen aan en het onderhoud van de riolering. Hij beoordeelde de ingrepen die de bedrijven aan hun riolering moesten uitvoeren.

Grootschalige klus Hij houdt zich al jaren niet meer bezig met de waterhuishouding in het havengebied, maar praat over het rioleringsproject in de Fruitport alsof hij er nog dagelijks met zijn neus bovenop zit. ‘Op zich was het daar niet veel spannender dan de klus in het Witte Dorp, een wijk vlakbij de Fruitport. Die wijk, in de jaren twintig ontworpen door de bekende architect Oud, werd in 1990 platgegooid en opnieuw weer opgebouwd. Maar wat het werken in een havengebied vooral bijzonder maakt, is de enorme omvang. Daardoor is het duur en vraagt het de nodige afstemming. Bovendien bleef het Fruitportgebied permanent in gebruik. Het vrachtverkeer had altijd voorrang. Dus als er een boot aankwam – en daarmee vrachtverkeer – moesten we gewoon stoppen en de weg tijdelijk dichtmaken.’

Verschillende potjes Werd bij de start van het project nog gedacht dat de kosten voor de aanpassingen aan het rioleringssysteem wel meevielen, toen men ging rekenen bleek dat behoorlijk tegen te vallen. De ruim tien miljoen gulden kon onmogelijk worden bekostigd vanuit het onderhoudsbudget. ‘Er lag een fantastisch plan dat voldeed aan de nieuwe regelgeving en milieueisen en dat perfect aansloot bij de nieuwe inrichting van de buitenruimte maar er was financieel gezien geen rekening mee gehouden. Uiteindelijk is uit verschillende potjes geput: deels vanuit infrastructuurele aanpassingen en deels vanuit functionele verbeteringen en onderhoudswerkzaamheden. De aanpassingen aan bijvoorbeeld parkeerplaatsen en panden werden door de bedrijven zelf bekostigd. In sommige gevallen ging dat om fikse investeringen.’

Volgens plan Afhankelijk van de overlast en de aanpassingen werden informatiebijeenkomsten voor de bedrijven georganiseerd. Op termijn zou elk bedrijf verplicht zijn een gescheiden waterafvoersysteem aan te leggen: het afvalwater naar het gemaal en het regenwater van het dak naar de haven. ‘Dat is een nogal lastige exercitie. In bestaande panden moet je soms door immens dikke vloeren heen en ook in de kademuren moeten passages komen. Daarom is in die tijd met enkele bedrijven afgesproken dat ze de rioleringssysteem wel meevielen, toen men ging rekenen bleek dat behoorlijk tegen te vallen. De ruim tien miljoen gulden kon onmogelijk worden bekostigd vanuit het onderhoudsbudget. ‘Er lag een fantastisch plan dat voldeed aan de nieuwe regelgeving en milieueisen en dat perfect aansloot bij de nieuwe inrichting van de buitenruimte maar er was financieel gezien geen rekening mee gehouden. Uiteindelijk is uit verschillende potjes geput: deels vanuit infrastructuurele aanpassingen en deels vanuit functionele verbeteringen en onderhoudswerkzaamheden. De aanpassingen aan bijvoorbeeld parkeerplaatsen en panden werden door de bedrijven zelf bekostigd. In sommige gevallen ging dat om fikse investeringen.’

Volgens plan Afhankelijk van de overlast en de aanpassingen werden informatiebijeenkomsten voor de bedrijven georganiseerd. Op termijn zou elk bedrijf verplicht zijn een gescheiden waterafvoersysteem aan te leggen: het afvalwater naar het gemaal en het regenwater van het dak naar de haven. ‘Dat is een nogal lastige exercitie. In bestaande panden moet je soms door immens dikke vloeren heen en ook in de kademuren moeten passages komen. Daarom is in die tijd met enkele bedrijven afgesproken dat ze de rioleringssysteem wel meevielen, toen men ging rekenen bleek dat behoorlijk tegen te vallen. De ruim tien miljoen gulden kon onmogelijk worden bekostigd vanuit het onderhoudsbudget. ‘Er lag een fantastisch plan dat voldeed aan de nieuwe regelgeving en milieueisen en dat perfect aansloot bij de nieuwe inrichting van de buitenruimte maar er was financieel gezien geen rekening mee gehouden. Uiteindelijk is uit verschillende potjes geput: deels vanuit infrastructuurele aanpassingen en deels vanuit functionele verbeteringen en onderhoudswerkzaamheden. De aanpassingen aan bijvoorbeeld parkeerplaatsen en panden werden door de bedrijven zelf bekostigd. In sommige gevallen ging dat om fikse investeringen.’

71

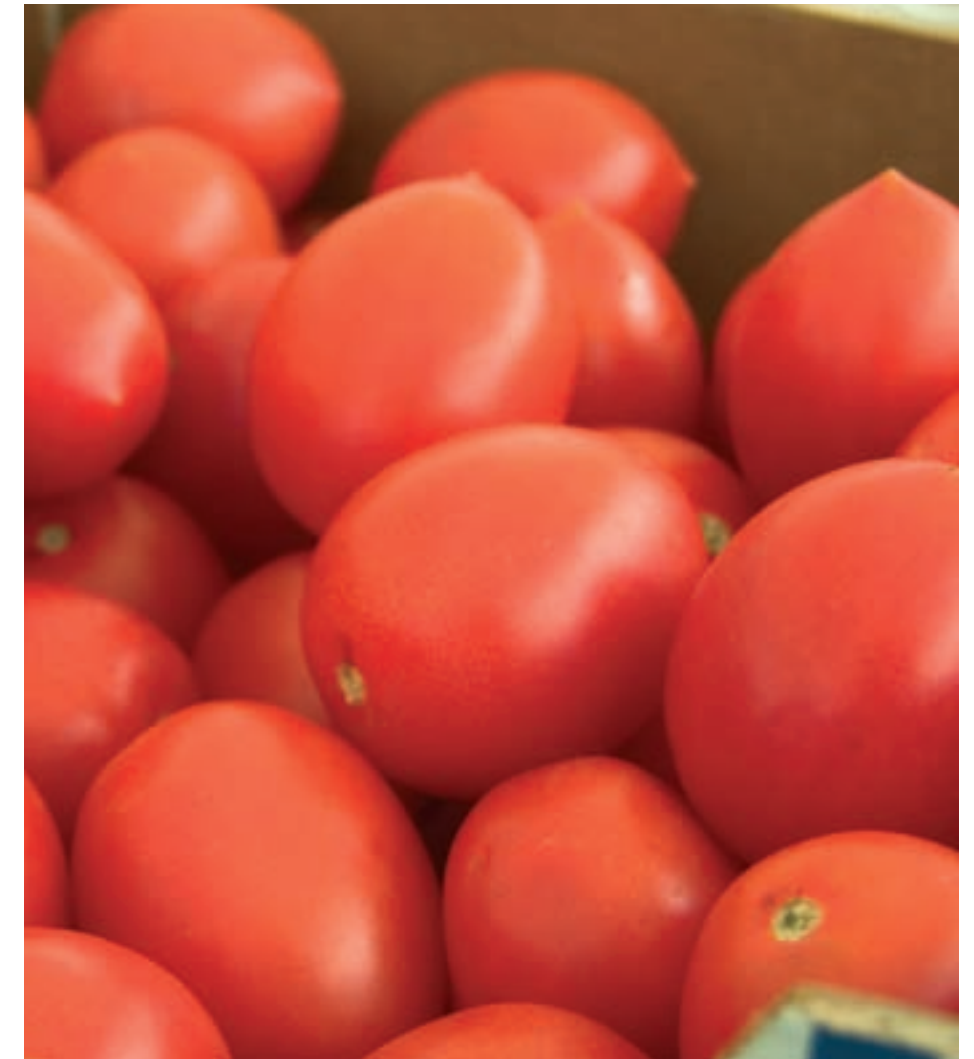
De vruchten van de Fruitport

tippelzone investeerders zou kunnen afschrikken en zou zorgen voor inflatie van het gebied. Als één man stonden ze schouder aan schouder ‘op de barricaden’ om op te komen voor hun belangen. Het mocht niet baten. In opdracht van burgemeester Peper werd de blokkade gebroken waarna de G.J. de Jonghweg symbolisch in een lijkkest naar de Keileweg werd gedragen.

Hekken en een kerstpakket De aandacht die de internationale pers besteedde aan het typisch Rotterdamse Keileweg-fenomeen maakte het werk van de ambtenaren die bedrijven en investeerders voor het gebied wierven er niet gemakkelijker op. Er moesten dus maatregelen worden genomen. Een daarvan was het met hekken afschermen van het Fruitportgebied. Voor een positief effect op de lange termijn zorgde vooral de samenwerking tussen allerlei belangenorganisaties in de ‘Groep Keileweg’. Samen met politie, justitie, zorginstellingen, maatschappelijk werk, bedrijven en buurtbewoners zochten de ambtenaren van het Havenbedrijf en Gemeentewerken manieren om op een acceptabele manier om te gaan met het feit dat de prostitutie niet op korte termijn uit het gebied zou verdwijnen. En die acceptatie kwam er. In 1999 kregen alle dames zelfs een kerstpakket van een van de Fruitportbedrijven. Wellicht krijgen ze er weer een in 2005 – dat zal dan het laatste zijn want op 31 december 2005 wordt de tippelzone definitief gesloten.

2000 banen voor west De werkgelegenheid kreeg met de ontwikkeling van de Fruitport een stevige impuls. In de laagstbetaalde banen liep in de tachtiger jaren vooral in Schiedam en Delfshaven de werkloosheid op tot wel 23%. De banen die de Fruitport moest gaan opleveren, waren dan ook meer dan welkom. Onder meer de voortschrijdende automatisering maakte dat het streefgetal van een werkgelegenheid van 2400 arbeidsplaatsen niet werd gehaald. Toch is het uiteindelijk resultaat van 1000 havengerelateerde banen en 1000 banen bij de overige bedrijven bijzonder goed te noemen.

oleringstechnische aanpassingen wel moesten uitvoeren maar dat ze beide afvoeren voorlopig nog op het riool konden aansluiten. Inmiddels zullen bijna alle bedrijven wel klaar zijn met de aanpassingen.’ En daarmee is het oorspronkelijke plan, zoals door Rik Verhoef bedacht, nagenoeg uitgevoerd. ‘Het plan heeft de tand des tijds goed doorstaan. Wel was er behoorlijk veel afstemming voor nodig. Bijvoorbeeld over de Benjamin Franklinstraat, waar grote lichtmasten op platen bevestigd zouden worden. De bedoeling was die platen boven op het riool te zetten maar daardoor was onderhoud aan het riool nauwelijks meer mogelijk. Bij dat soort zaken is het voor alle partijen geven en nemen. Maar uiteindelijk hebben we naar mijn idee een goed product afgeleverd.’



9

Sloop Fruitbunker

74

Om een gebied opnieuw te kunnen inrichten, is ruimte nodig. Ontwerpers moeten de ruimte krijgen om plannen te maken, maar er is vooral ook letterlijk ruimte – vierkante meters – nodig om te kunnen bouwen. Bedrijven willen uitbreiden en nieuwe bedrijven willen zich kunnen vestigen in de Fruitport. Daarvoor gingen de afgelopen jaren heel wat oude gebouwen tegen de vlakte. Eén daarvan was een kolossaal gebouw, midden in de Merwehaven. Het pand in de Radiostraat dateerde uit 1950 en stond bij Gemeentewerken Rotterdam bekend als 'de Fruitbunker'. Bij Seabrex werd het gebouw 'het Vrieshuis' genoemd. Bij de bouw van deze mammoet was heel optimistisch al rekening gehouden met uitbreiding. Daarvan is het nooit gekomen. Toen de Fruitbunker leeg kwam te staan, bleek het gebouw te ouderwets en kon het niet voldoen aan de huidige eisen die aan fruitopslag worden gesteld.



75

FRANS NAAKTGEBOREN, ONTWIKKELINGSBEDRIJF ROTTERDAM

De bal door het beton



Frans Naaktgeboren over de sloop van een kolos aan de Radiostraat

De Fruitbunker, dat was de doordeweekse naam van het Vrieshuis in de Radiostraat. Het kolossale pand moest in 1999 het veld ruimen. Seabrex had namelijk het plan twee enorme fruitloodsen te bouwen en een daarvan was gepland op de plek van de Fruitbunker. De Marconistraat, aan de kop van de Radiostraat, kreeg alvast een bocht om ruimte te maken voor de loods. Nu, in 2005, blijkt het allemaal voor niets te zijn geweest, de loods worden niet gebouwd. Frans Naaktgeboren, projectmanager Vastgoedbeheer bij het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam, was destijds projectleider bij de afdeling Sloopzaken van Gemeentewerken Rotterdam. Hij begeleidde de sloop van de Fruitbunker.

Slopen op papier Frans Naaktgeboren heeft helemaal niets weg van het beeld dat je hebt van een sloper. Dat hoeft ook niet – hij sloopt alleen op papier. Hij bedenkt de sloopplannen en geeft vervolgens aan hoe ze moeten worden uitgevoerd. Dat deed hij ook voor de sloop van het Vrieshuis. Een bescheiden man – Frans. Vindt zelf dat hij niet veel te vertellen heeft maar het tegendeel blijkt waar. Vanaf het prille begin maakte hij deel uit van het projectteam Fruitport. ‘Tijdens de bijeenkomsten van het projectteam stond alles wat er in het gebied gebeurde op de agenda. Dus ook de zaken die gesloopt moesten worden. Zodra duidelijk was dat iets met de grond moest worden gelijkgesteld, gingen wij aan de slag. Eerst de tekeningen opzoeken en bekijken, als die er tenminste waren. Zo ging dat ook met de Fruitbunker. We hebben het pand van binnen en buiten geschouwd. Bij het schouwen kijk je hoe een pand eruit ziet, wat de afmetingen zijn, welke materialen er zijn toegepast en of er asbest in zit. Meestal staan dat soort dingen niet op een tekening. Aan de hand van onze bevindingen is vervolgens een bestek gemaakt, het plan van aanpak.’

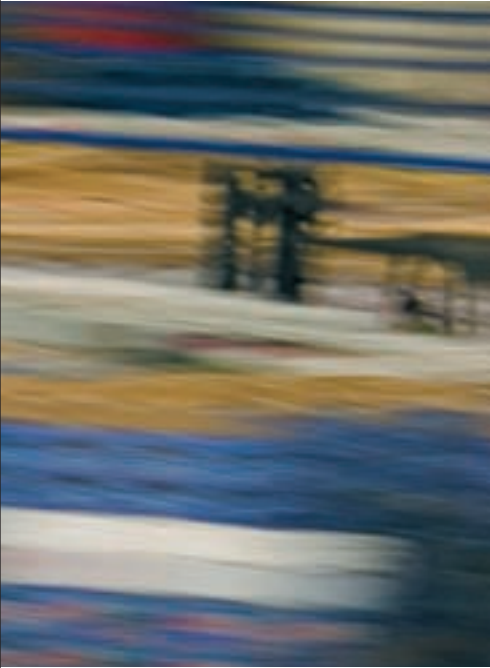
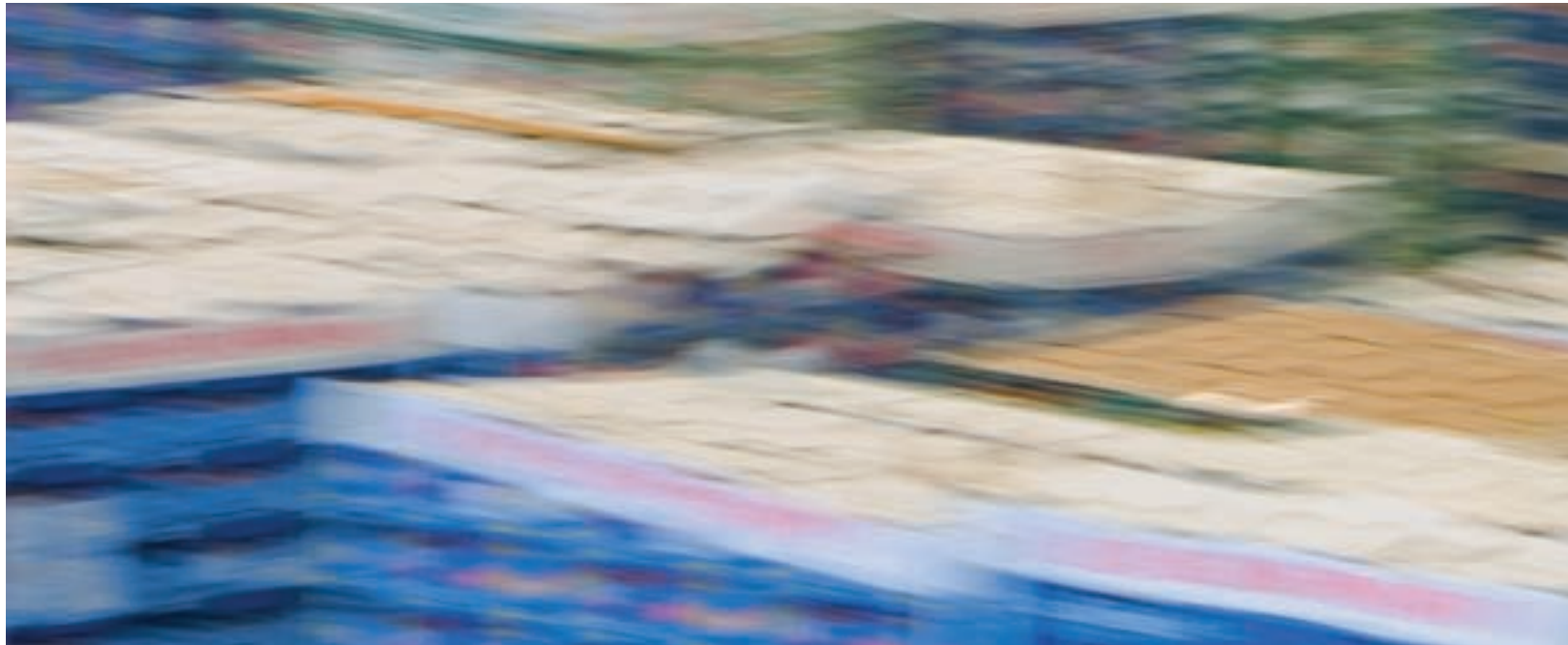
Van de muur in de weg Voordat het echte sloopwerk kon beginnen, moesten nog wat hobbels worden genomen. ‘Er was een discussie over de kelder – moest die er wel uit of niet. Dat hing af van de verdere ontwikkelingen van het gebied. En je kunt je voorstellen dat een kelder eruit slopen meer kost dan wanneer je die laat zitten. Uiteindelijk bleek die kelder de nieuwe plannen niet in de weg te zitten, dus hij bleef.’

Naast de discussie over de kelder werd er op milieutechnisch gebied nog heel wat werk verzet. ‘Het pand werd niet voor niets de Fruitbunker genoemd. Het was een fors en zwaar gebouw met behoorlijk dikke wanden en die waren ter isolatie ingesmeerd met bitumen. Het heeft nog heel wat voeten in de aarde gehad om dat puin schoon te maken. Om het later te kunnen hergebruiken, moest eerst het bitumen van de muren worden geschraapt. Ook het deel van het puin met bitumen is later hergebruikt. Het wordt in de wegenbouw onder meer toegepast bij de fundering van de weg, onder het asfalt.’

Samenwerking Bij het voorbereiden en uitvoeren van een sloop werken de verschillende professionals van Gemeentewerken intensief samen: ‘Als je bij een sloop de grond in gaat en onder het maaiveld komt, krijg je te maken met de bodemkwaliteit en met kabels en leidingen. Je mag niet zomaar grond weggraven en ergens anders neerleggen. Dan werk je dus samen met een expert op het gebied van milieu. Bij het openbreken van de weg krijg je te maken met de mensen die alles weten van wegen en leidingen en ga je bijvoorbeeld iets met de kademuur doen, dan werk je samen met een havenwerkenexpert.’ De Fruitbunker werd neergehaald met ‘de bal’. ‘Bij de meeste gebouwen wordt een knijper gebruikt, die is beter te sturen en het sloopaaval kan meteen worden gesorteerd. Maar zo’n pand van beton zoals de Fruitbunker, dat doe je gewoon met een bal. Er stond ook niks omheen dat kwaad kon of in de weg stond.’



78



Adviezen van een ‘rot-in-het-vak’

De meeste vierkante meters van de Merwehaven worden door Seabrex gebruikt. Het is dan ook het omvangrijkste bedrijf in de Fruitport. Logisch dat daar ook mensen werken die zich bezighouden met de ontwikkeling van de haven. Dick Visser van de afdeling Onroerendgoed Projecten bijvoorbeeld. Al meer dan twintig jaar maakt hij plannen voor Fruitport en bedenkt hij alle mogelijke oplossingen. Eigenlijk is hij al met pensioen maar omdat hij niet kan stoppen, is hij nog elke dinsdag op kantoor. Tijdens het gesprek duikt Visser regelmatig in de kast om met foto's, bouwtekeningen en plannen zijn woorden kracht bij te zetten.



Passievrucht

In de 17de eeuw zagen de Spaanse missionarissen de gelijkenis tussen de vorm van een passiebloem en het lijden van Jezus als een teken van hogerhand om de Indianen te bekeren.

‘Voeg aan de pitjes van vijf passievruchten een kg. geprakte bananen, 5 cl. citroenjenever en 500 g. geleisuiker toe. Breng aan de kook en laat het een minuut flink doorkoken tot jam.

Goede samenwerking Pakweg vijftien jaar geleden, rond eind jaren negentig, werden bij Seabrex – toen als Seaport nog onderdeel van de Pakhoed-holding – grootse plannen ontwikkeld voor de bouw van twee gigantische fruitloodsen. Een deel van het tweede Merwehavenbekken was dan niet meer nodig en zou gedempt kunnen worden. De loodsen werden zo groot dat één ervan bijna de complete Radiostraat zou ‘overlappen’. Om de plannen te kunnen realiseren, moest het Vrieshuis dat in de Radiostraat stond, worden gesloopt. Dick Visser begeleidde de sloop: ‘Zowel het Vrieshuis als de grond waren eigendom van Pakhoed Vastgoed: een unieke situatie in de haven die ons uiteindelijk goed van pas kwam. Toen het pand leeg was, bleken de kosten voor de sloop ervan namelijk behoorlijk hoog maar dat probleem werd opgelost: het Havenbedrijf Rotterdam N.V. werd eigenaar van de grond en nam als tegenprestatie de sloop- en opruimingskosten op zich.’

Van Pakhoed kreeg Dick Visser de opdracht het technische deel van de sloop te begeleiden en het contact met het Havenbedrijf te verzorgen: ‘Ik heb de sloop-

vergunning geregeld en uiteindelijk heeft Gemeentewerken Rotterdam het sloopbestek gemaakt en de daadwerkelijke sloop begeleid.’

Openluchtzwembad Overwogen werd de kelder van het Vrieshuis op te nemen in de plannen voor de nieuwe fruitloodsen: ‘In het kader van ondergronds bouwen, zijn voor het ontwikkelen van een kelder in de te dempen haven behoorlijk wat schetsen gemaakt. Die nieuwe kelder zou aan de kelder van het Vrieshuis grenzen die zodoende eventueel geschikt zou zijn voor hergebruik. Studenten van de Hogeschool Zeeland ontwikkelden er allerlei ideeën voor en studeerden af op het onderwerp. Ook het Centrum Ondergronds Bouwen (COB) heeft er een studie van gemaakt. Maar al die ideeën werden min of meer doorkruist toen de plannen voor de ontwikkeling van Stadshavens destijds het licht zagen. Vanaf dat moment speelde Seabrex bij de plannen voor de verdere ontwikkeling van Fruitport in op de nieuwe situatie.’ Inmiddels is duidelijk dat de twee fruitloodsen niet worden gebouwd. Wat nog rest is de kelder van het

79

De vruchten van de Fruitport

Zodra bekend was dat zich een nieuw bedrijf in het gebied ging vestigen, brachten de Fruitport-managers de arbeidsbureaus in Spangen, Delfshaven en Schiedam op de hoogte. Daar werden ze uiteraard hartelijk ontvangen: met hun arbeidsplaatsen hadden ze de wijken heel wat te bieden. De meeste banen gingen naar mensen uit de directe omgeving. Het was het begin van een positieve ontwikkeling. Doordat de werknemers nu werkten in het havengebied waar ze bij wijze van spreken nast woonden, nam de betrokkenheid bij de Fruitport toe. Het gevolg daarvan was onder meer dat de 'knoksfeer' die de prostitutie in het gebied met zich meebracht, uiteindelijk omhoog naar een kritisch maar positief klimaat waarin acceptatie geen vies woord meer was.

De concurrentenfamilie Het samenwerkingsconvenant tussen de verschillende bedrijven, overheden en de vakbonden dat in 1994 werd ondertekend, was vooral bedoeld om de neuzen van elkaar beconcurrerende bedrijven in dezelfde richting te krijgen én om een positief investeringsklimaat te scheppen. Het had heel wat voeten in de aarde om tot de ondertekening te komen. Drieënhalf jaar lang almaar praten met Fruitportbedrijven had echter zo z'n goede kanten: de verschillende spelers in het gebied leerden elkaar door-en-door kennen waardoor een soort 'familiegevoel' ontstond. Het convenant bevestigde wederzijdse afspraken over onder meer investeringen door bedrijven en gemeente en over vervoer per spoor. Ook over de prostitutie-overlast werden afspraken gemaakt. In de jaren na 1994 is hard gewerkt aan het tot stand brengen van een zekere synergie tussen de verschillende concurrerende bedrijven. En met succes want tien jaar na het convenant zien we dat de concurrenten concullega's zijn geworden. Ze ondersteunen elkaar en komen in de Vereniging Samenwerkende Bedrijven Fruitport op voor hun gezamenlijke belangen. Bijzonder is dat het inmiddels verzelfstandigde Havenbedrijf ook lid is van de vereniging. Het onderstreept de basis van het succes van de Fruitport: gelijk-

vrieshuis, een grote bak, een grijs openluchtzwembad met afbrokkelende randen, midden in de Merwehaven.

Minder van alles Visser zag de Merwehaven veranderen, de petrochemie verdwijnen en het fruit en de sappen ervoor in de plaats komen. Een veel schonere industrie met, volgens Visser, twee problemen waarvoor hij overigens ook oplossingen heeft: 'Ten eerste kun je niet om geluid heen. De schepen moeten worden gelost en dat maakt lawaai. Maar je kunt er wél rekening mee houden. Zo hebben we bij de bouw van de laatste loods een condensor met een laag toerental gebouwd, dat levert minder geluid. En een deel van die loods is zodanig geplaatst dat hij als geluidsscherm fungeert.' Ook voor het andere probleem, het verkeer, heeft Visser een oplossing: 'Zo'n tien, vijftien jaar geleden adviseerden we het Havenbedrijf al om de Tjalklaan opnieuw aan te pakken en daar een doelgroepenstrook voor vrachtwagens te maken. Maar toen riep iedereen dat zo'n doelgroepenstrook het fruit zou bevoordelen. Dat is natuurlijk ook zo, maar het is niet het enige. Wij denken ook aan de omwonenden. Als het kruisend verkeer voldoende ruimte heeft, hindert het elkaar minder en is de doorstroom veel beter. Het resultaat is minder lawaai van optrekkende vrachtwagens, want die hoeven niet steeds te stoppen, maar ook minder luchtverontreiniging door bandenstof. Bovendien gebruiken de vrachtwagens die van en naar de snelweg rijden hierdoor minder brandstof. Met een aparte verkeersstroom voor fruit en sap zou volgens ons het mes aan twee kanten snijden.'



10

Kademuren

82

Tegenwoordig kent elke kadesoort zijn eigen damwand. De constructies worden berekend aan de hand van het type schepen dat er aanlegt en het soort werk dat aan de kades wordt uitgevoerd. Zo zien de damwanden van kades waar containers worden overgeslagen er compleet anders uit dan die van kades waar pallets worden overgeslagen. Dat wil zeggen, onder water, want op de kade zelf is er geen verschil te zien. In het Fruitportgebied houdt Gemeentewerken Rotterdam de kadeconstructies nauwlettend in de gaten. Zeker de oude muren, uit de tijd dat de haven werd aangelegd, worden regelmatig geïnspecteerd. Soms is het mogelijk een oude muur te restaureren. Dat levert uitdagende klussen op waarvoor behoorlijk wat inventiviteit en creatief inzicht nodig is. Zeker als het gaat om pakweg vijfhonderd meter muur van zeventig jaar oud en ouderwets degelijke kwaliteit.



83

ADRI MOL, GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM

Gewoon nieuwe platen lassen



Adri Mol over restauratie van de kademuur bij Van Uden Stevedoring

Ze bestaan nog, kademuren van begin 1900. En op de meeste plaatsen functioneren ze goed. Maar soms wil de gebruiker het terrein op en achter de kademuur op een andere manier gaan gebruiken of krijgt de tand des tijds toch vat op de constructie. Zo'n situatie deed zich voor bij de kademuur aan het derde gat van de Merwehaven. Adri Mol en zijn team van Gemeentewerken Rotterdam kwamen met een oplossing om de damwand op te knappen. Het zorgde voor een bijzondere 'operatie'.

Namens de huisbaas Met hun welhaast onheilspellende afmetingen domineren twee grote witte woonarken het derde gat van de Merwehaven. Drie etages hoog, respectievelijk 100 en 93 meter lang en 12 en 26 meter breed, bieden de beide detentieboten plaats aan zo'n 660 mensen. Illegalen met onbekende identiteit of nationaliteit, wachtend op uitzetting. Via een brug waar een hek omheen is geplaatst, kunnen de gedetineerden naar de luchtplaatsen op de kade om te voetballen of basketballen. Niets wijst er op dat drie jaar geleden juist bij die kade een bijzonder staaltje techniek is uitgevoerd. Het is de plek waar Van Uden Stevedoring sinds jaar en dag zijn goederen heeft overgeslagen. De verhuizing van het bedrijf naar de punt van het havenbekken, enkele honderden meters verderop, was de directe aanleiding voor het vernieuwen van de kademuur – een gigantische uitdaging voor Adri Mol en zijn team. Het lukte hen de damwand voor het grootste deel te behouden: 'We hebben het project in twee fasen uitgevoerd. Eerst het stuk waar het nieuwe kantoor en de loodsen zouden komen, zodat het bedrijf kon verhuizen. Vervolgens zijn we verdergegaan met het stuk waar nu die witte boten liggen. Eigenlijk hadden we zes weken gepland tussen de twee fasen maar dat werden bijna zes maanden. Er is bij dit soort klussen altijd een spanningsveld tussen wat wij moeten doen en het bedrijf dat onbemmerd wil doordraaien. Wij komen, zeg maar, namens de huisbaas de boel verbouwen maar de winkel moet gewoon open blijven. Uiteindelijk waren we eind 2001 klaar.'

Kranen op palen Welke materialen worden er over- en opgeslagen, wat is de diepgang van de schepen die er aanleggen, hoe groot is de belasting van de kranen en hoe staan die op de kade? Vragen als deze werden verwerkt in een programma van eisen en resulteerden in een kademuur op maat voor Van Uden. 'Er zijn behoorlijk wat alternatieven de revue gepasseerd. Uitgangspunt was in ieder geval dat de kade zoals die er lag als constructie voldeed.

Simpel gezegd: stalen balken met daaroverheen een muur. Functioneel voor Van Uden, want er komt weinig gewicht op de kade. Er komt een schip, er wordt overgeslagen en er komt een nieuw schip. Natuurlijk komen er ook wel stenen te liggen maar die worden neergelegd op zo'n tien meter van de kant en dat belast de kade nauwelijks. Bovendien staan de kranen op palen en dat verdeelt het gewicht.'

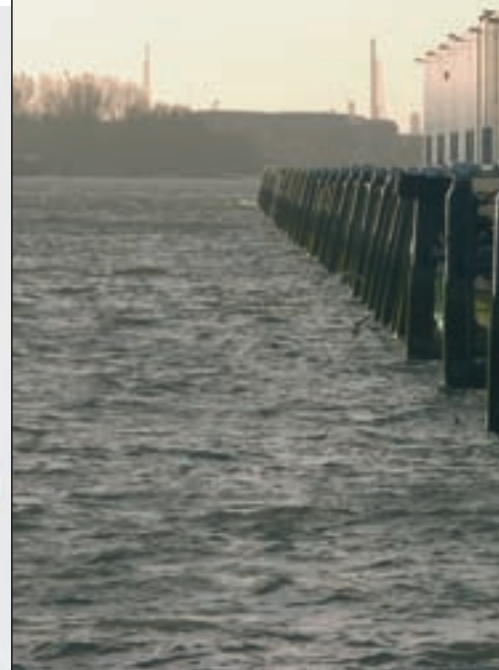
Het water spuit erin Eerst inventariseerde het team wat er beslist vervangen moest worden en wat er nog kon worden opgeknapt. De betonnen constructie werd gesloopt – die was echt te oud. Maar met de stalen damwand was het anders. 'Die was weliswaar oud en dun maar viel goed op te knappen. De vraag was alleen hoe? In België bleek een bedrijf te zitten dat in staat is een werkruimte onder water te creëren. Precies wat we nodig hadden en verreweg de beste oplossing, zowel in tijd als in geld.' Een bak van anderhalve meter breed, vier meter lang en zes meter diep werd voor de kade gehangen en drooggepompt. De lassers daalden er elke ochtend met een ladder in af en konden "gewoon" nieuwe platen op de wand lassen. Voor Adri Mol – een bescheiden man die dat wat goed is graag behoudt – is het zoeken naar dit soort oplossingen de gewoonste zaak van de wereld. Hij vertelt het hele damwandverhaal alsof het een fluitje van een cent was. Toch moet het een bijzondere en complexe klus geweest zijn. 'Een kadewand is natuurlijk niet mooi vlak, dus helemaal kurkdroog was die werkruimte niet. Door de druk onder water spuit het water bij een klein lek toch echt naar binnen. Maar ze konden er prima in lassen en daar ging het tenslotte om. Toen de damwand was opgeknapt, is er een nieuwe betonnen kop bovenop gezet met daarop een nieuwe kraanrail. Dat was het in feite.'



Kiwi

De Chinese kruisbes dankt zijn commerciële naam aan de kiwi-vogel, een Nieuw Zeelandse loopvogel met rond lichaam en bruine veren.

Pureer 2 kiwi's met 0,5 l. sinaasappelsap, 2 el. citroensap en een volle el. rietsuiker. Verdeel over 2 hoge glazen en serveer met stukjes kiwi en wat schaafijs.



Van kade naar kade

Per jaar wordt er 1,7 miljoen lading overgeslagen maar daar is geen enkel sinaasappeltje bij! Wat dat betreft is Van Uden Stevedoring een van de vreemde eenden in de Fruitportbij. Het terrein van Van Uden aan de Merwehaven telt 35.000 vierkante meters open en 15.000 vierkante meters overdekte opslagruimte. Er staan 10 bunkers met nog eens 5000 ton overdekte opslagruimte en 4 silo's voor opslag. De kranen dragen maar liefst 28 ton lading. Getallen die je lekenhoofd doen duizelen maar die voor Gerard de Jong, directeur van dit dynamische bedrijf, de normaalste zaak van de wereld zijn.

Ingegraven lashbakken Als gigantische spinnen staan kolossale kranen op hoge poten op de kade. Enorme grijpers zwaaien gecontroleerd heen en weer. Naast immense bergen bulkpartijen wachten per schip aangevoerde stapels keitjes gedwee op het moment dat vrachtwagens ze naar het achterland brengen. Links in de verte steekt een kolenberg zwart af tegen de witte detentieboten. Iets dichterbij zie je mannen met een kraan druk bezig op schijnbaar ingegraven bunkers. Het is het decor van Van Uden Stevedoring: 'Wij slaan allerlei soorten materialen over, voornamelijk stukgoed en bulkgoederen. De grotere ladingen zien de kade niet. Die worden vanuit het schip direct overgeslagen in lichter-coasters – kleinere boten die langs de kust varen.' De ondergrondse bunkers blijken 'lashbakken' te zijn – bakken waar 500 ton in kan, die normaal gesproken ook in de haven varen. Van Uden Stevedoring heeft ze echter een meter diep laten ingraven zodat ze als opslag kunnen worden gebruikt wanneer de schepen bij laagwater niet kunnen worden afgeladen en er lading overblijft: 'Een mooie oplossing, want de lading is tegen weer

en wind beschermd en ligt dicht bij de kant zodat de overslag kort is.'

Vijfhonderd meter muur Compleet met kranen, loodsen en kantoren nam Van Uden het terrein aan de kade van het derde gat van de Merwehaven in 1969 over van de Scheepvaart- en Steenkolen Maatschappij (SSM). Sinds juli 2003 zit het bedrijf een stuk verderop. Niet de detentieboten die nu aan de oude 'Van Udenkade' liggen maar de plannen voor de ontwikkeling van de Fruitport waren destijds de reden van de verhuizing: het havenbekken zou gedempt worden om er loodsen op te kunnen zetten. Uiteindelijk ging dat plan niet door maar er moest wel zo het een en ander opgeknapt worden: 'De kade was ruim zeventig jaar oud en moest dringend vernieuwd worden. De constructie was niet sterk genoeg voor het gewicht van onze nieuwe kranen. In twee fasen is er vijfhonderd meter kademuur deels vernieuwd, deels geres taureerd – de oude kademuur was zo sterk, dat aan de sloop dynamiet te pas moest komen.' Niet alleen de kade werd aangepakt. Ook de straat werd gesa-

De vruchten van de Fruitport

waardigheid – niet dirigeren maar faciliteren en meespelen.

Uitkopen en milieueisen In oude havens als de Merwehaven en het Vierhavensgebied zijn in de loop der eeuwen heel wat bedrijven gevestigd geweest. En lang niet altijd was daarbij oog voor de kwetsbaarheid van het milieu. Bij de transformatie van het havengebied naar Fruitportgebied werd direct rekening gehouden met de nieuwe milieueisen op het gebied van water, geluid, lucht en bodem. Een van de opdrachten van het team was namelijk een dusdanige sanering van het gebied dat het aan de geldende milieueisen zou voldoen. Aan die opdracht is voldaan. Tijdens de ingrijpende bodemsaneringen werkten de bedrijven door, soms zelfs in portocabins. Een aantal bedrijven uit het verloederde havengebied paste niet in de doelstellingen van de Fruitport of kon met geen mogelijkheid voldoen aan de milieuvoorwaarden. Van de 24 betreffende bedrijven zijn er vier verhuisd naar locaties buiten de haven, twee gingen er failliet. De achttien overige bedrijven kregen een plek in een ander deel van het Rotterdamse havengebied. Aan de begeleiding van de verhuizende bedrijven is veel aandacht besteed – en niet voor niets. Met zeker de helft van de achttien bedrijven die destijds verhuisden naar andere havengebieden gaat het meer dan uitstekend.

Het spoor – de kip of het ei? Het Fruitportgebied beschikt over een compleet sporennetwerk dat rechtstreeks is aangesloten op het Centraal Station in Rotterdam en dus op Kijfhoek en het achterland. Bij de ontwikkeling van het gebied is veel aandacht besteed aan het ‘spoorconcept’. Het idee was dat het alleen met vervoer per spoor mogelijk zou zijn in met name Rusland en Oost-Europa een belangrijke rol te spelen. Een aantal factoren maakte dat het spoor niet de belangrijke taken is gaan vervullen die de projectleiders in gedachten hadden. Investerings in het spoor bleven uit omdat de bedrijven er te weinig gebruik van maken. De Fruitportbedrijven zijn niet

neerd en er kwam een nieuwe kraanbaan en een spooraansluiting. De verhuizing van Van Uden verliep net zo gefaseerd als de restauratie van de kade. Na de opknabbeurt had Van Uden het oorspronkelijke terrein graag teruggekregen. Helaas was inmiddels het bestemmingsplan veranderd waardoor nu de detentieboten op de plek liggen waar de stuwadoors zich in 1969 vestigden. ‘Dat stuk kade zijn we kwijt. Maar we hebben er ook bij gewonnen – we hebben nu een veel groter, volledig gemoderniseerd stuk terrein.’

Onderhandelen De Jong heeft goede herinneringen aan de samenwerking met de mensen van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en Gemeentewerken Rotterdam. De onderhandelingen met het Havenbedrijf werden niet in één dag gevoerd, maar het ging dan ook om belangrijke onderwerpen als de hoogte van de verhuiskostenvergoeding. ‘Toen dat traject achter de rug was, ging alles perfect. Ik kan niets anders zeggen.’ Het ziet er naar uit dat Van Uden Stevedoring op termijn niet in de Fruitport blijft. Niet alleen ontbreken de uitbreidingsmogelijkheden, op termijn zit ook het project Stadshavens in de weg: ‘Het kan tien jaar duren, of twintig, maar uiteindelijk zullen we hier weg moeten. Samen met het Havenbedrijf onderzoeken we nu of er ergens in het havengebied een andere aantrekkelijke locatie is voor ons bedrijf.’



11

Buitenruimte

90

Er liggen behoorlijk wat ideeën en plannen ten grondslag aan de inrichting van de buitenruimte van de Fruitport. In 1993 gaf het toenmalige Gemeentelijke Havenbedrijf Rotterdam het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam de opdracht een structuurvisie op te stellen voor de complete buitenruimte van de Rotterdamse havens. Het was de eerste keer dat een plan werd ontwikkeld dat kon dienen als paraplu voor *alle* Rotterdamse havens. Vijf jaar later werden de ideeën voor de Fruitport getoetst aan de structuurvisie. Een ideeënboekje voor de inrichting volgde maar daar bleef het niet bij. Plannen en ideeën volgden elkaar op en inmiddels ligt – begin 2005 – het laatste ‘Rotterdam Fruitport Inrichtingsplan voor de buitenruimte’ klaar: een menukaart met verschillende ‘gerechten’ waaruit de opdrachtgever zelf zijn lievelings‘menu’ kan samenstellen.



91

Ideeën zat bij Gemeentewerken



Reny ten Ham - van Deutekom over het buitenruimteplan

Het buitenruimteplan is een van de langstlopende projecten van de Fruitport. Reny ten Ham - van Deutekom is er sinds het begin bij betrokken als – zoals ze het zelf noemt – de constante factor die als ‘een soort projectleider’ het hele traject begeleidt. Daarnaast werkte ze als senior landschapsarchitecte bij het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam ook steeds mee aan de ontwikkeling van de plannen voor de buitenruimte. Reny ten Ham - van Deutekom over ideeën, voorstellen, plannen en de uitwerking.

Menukaart Twee minuten op bezoek bij het Ingenieursbureau en het bewijs is geleverd: de computer heeft nog niet op alle terreinen gewonnen. Een t Kentafel met viltstiften in een duizelingwekkende hoeveelheid kleuren staat broederlijk naast bureaus met computers. De ideale symbiose tussen creativiteit en zakelijkheid, nodig voor het omzetten van denken in doen. Dat daarvoor soms veel tijd nodig is, bleek in 2001 toen het Project Buitenruimte van start ging. Drie jaar eerder verscheen het eerste ideeënboekje voor de buitenruimte van de Fruitport, gemaakt door Ronald Bakker en Marianne de Snoo: ‘Eigenlijk was die start in 2001 te vroeg. Het ideeënboekje dateerde weliswaar uit 1998 maar in 2001 was iedereen nog heel druk bezig met de verdere ontwikkelingen van de Fruitport. De buitenruimte was nog niet echt in beeld. Ja, enigszins natuurlijk wel, de kleur van de bestrating bijvoorbeeld wil je wel weten.’ Soms lag het project dan ook even stil maar in 2002 maakte Liliane Geerling van het Ingenieursbureau opnieuw een boekje, gevolgd door dit laatste inrichtingsplan waaraan onder andere Nico de Voogd werkte. ‘Dit plan is opgesteld als een soort menukaart. De opdrachtgever, het Havenbedrijf Rotterdam n.v. of de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam n.v., dat is nog even de vraag, kan uit de gerechten een menu samenstellen of het hele menu kiezen.’ Een van de projecten op de kaart is de begrenzing van het gebied met lichtbakken met het logo van de Fruitport. ‘Dat logo is hier ontworpen maar we weten nog niet of het wordt geaccepteerd door de bedrijvenvereniging. Bovendien moet de communicatieafdeling van het Havenbedrijf er ook naar kijken. Maar de planvorming is klaar, nu alleen de technische aanpak nog en de uitvoering natuurlijk.’

Een bijzondere plek ‘We wilden een buitenruimteplan maken dat de identiteit van het gebied zou versterken. De ligging van de Fruitport is heel bijzon-

der, het gebied wordt begrensd door woonwijken. Die relatie wilden we duidelijk maken door bijvoorbeeld zichtlijnen vanuit de woonwijken of balkons met zicht op de haven. Dat gebeurt nu bij het Vierhavenspark, het dakpark dat er komt. Daarnaast is het een kleinschalig gebied én in Rotterdam het laatste nog functionerende havengebied aan de rechter Maasoevers. Al met al is het dus een bijzondere plek.’

Een groot deel van de openbare ruimte in de Fruitport wordt in beslag genomen door kabels en leidingen. Weinig plek dus voor groen want een boom moet wel zijn wortels ergens kwijt kunnen. ‘We hebben wel het plan om sierfruitbomen te plaatsen bij de hoofdentree aan de kop van de Benjamin Franklinstraat. Van die zuilvormige boompjes die een knalroze bloei geven. Verder gaan we het aantrekkelijker maken door op verschillende plekken bloembollen te planten. En op die grijze loodsen waarvan je aan de buitenkant niet kunt zien wat zich binnen afspeelt, willen we panelen met kleurige fruitafbeeldingen plaatsen. Voor de herkenbaarheid vanaf het water hebben we het idee twee grote gaasdoeken op twee kanten van een gebouw te laten monteren met op de ene het Fruitportlogo en op de andere “Fruitport Rotterdam”. Daarmee vergroten we meteen de naamsbekendheid.’

Met elkaar Gemeentewerken Rotterdam en opdrachtgever Havenbedrijf Rotterdam n.v. werken voor het Buitenruimteplan natuurlijk veel samen – er worden ideeën uitgewisseld en er wordt vaak overlegd. Maar daaraan is binnen Gemeentewerken dan al een heel traject vooraf gegaan. Tijdens het genereren van de eerste ideeën werken de mensen van Gemeentewerken intensief samen. Dat geldt overigens ook voor de uitwerking van de plannen. Voor Reny ten Ham is die constante samenwerking één van de redenen waarom ze er graag werkt. ‘Iedereen die je nodig hebt om zoiets te maken



zit hier, ook de mensen die weten of iets technisch wel of niet kan. Je hoeft alleen maar naar boven te lopen om iemand bijvoorbeeld te vragen “hoe is het met de wind op die banieren, blijven ze staan of knakken ze gelijk om?” Dat is ook een groot voordeel voor de opdrachtgever. Alle voorstellen die wij doen zijn geraamd, we weten wat het kost en dat het uitvoerbaar is. Dat vind ik leuk, dat we dit echt met elkaar doen.’

Onderstaande afbeeldingen zijn afkomstig uit:
‘Rotterdam Fruitport. Inrichtingsplan voor de buitenruimte’ (oktober 2004)



Sinaasappel

In veel landen is de sinaasappel genoemd naar de kleur oranje. Ons woord sinaasappel is overgewaaid uit Frankrijk: China-appel (pomme de sine).

Meng 2 glazen gekoeld sinaasappelsap met 2 glazen passievruchtensap en 2 glazen abrikozennectar. Goed schudden met wat ijsblokjes en decoreren met een paar muntblaadjes.

Functionaliteit staat bovenaan

Op 1 januari 2004 veranderde de status van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. Daarmee veranderde niet alleen de naam; ook de relatie tussen het zelfstandige Havenbedrijf Rotterdam N.V. en Gemeentewerken Rotterdam werd anders. Nicolette Ammerlaan, adviseur Beheerzaken van de afdeling Beheer Droge Infrastructuur van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. vertelt over die veranderingen, maar ook over de problemen die komen kijken bij het plaatsen van bomen in een gebied waar kabels en leidingen de bodem hier en daar ondoordringbaar maken.

Zoeken naar een plek voor groen De draglines laat ze aan anderen over maar verstand van het verplaatsen van bomen heeft ze zeker. Dat moet ook wel als je adviseur bent bij de afdeling Beheer Droge Infrastructuur van het Havenbedrijf. Haar collega's zijn onder meer verantwoordelijk voor het beheer van wegen, leidingstroken, kademuren, kunstwerken en straatmeubilair. Het aandachtsgebied van Nicolette Ammerlaan is 'groen'. Ze raakte betrokken bij het Fruitport-project toen haar advies werd gevraagd over het verplaatsen van een aantal bomen. 'Bij een van de locaties van de European Container Terminals (ECT) stonden veel grote platanen die weg moesten omdat de NS het spoor ging verbreden. De Fruitport was een onaantrekkelijk gebied met weinig groen en de bomen konden daar de boel wat opfleuren. De andere helft werd overgeplant in een nieuwbouwwijk in Albrandswaard.'

De Fruitport lijkt weliswaar een heel open gebied met veel ruimte voor groen, maar onder de grond bevindt zich een dicht netwerk van kabels, buizen en leidingen. Die wirwar, afgewisseld met resten puin

van bijvoorbeeld het aanleggen van dammen maakte het verplaatsen van de platanen geen makkelijke opgave: 'Pas na heel veel overleg met Gemeentewerken vonden we voor elke boom een goede plek. Bovendien moest het allemaal snel gaan omdat de periode waarin je bomen kunt verplanten beperkt is.' Uiteindelijk werden de platanen verplaatst naar de Benjamin Franklinstraat en de entree van het Fruitportgebied. De bomen hadden het in het eerste jaar prima naar hun zin. In het tweede jaar deden de bomen bij de Lekhaven het echter een stuk minder goed. 'Platanen kunnen vrij veel hebben, in Zuid-Europa staan ze vaak op een pleintje in het asfalt. Dat de bomen het bij de Lekhaven niet zo goed doen, komt in eerste instantie door de "stress" van het verplanten maar kan ook te maken hebben met het puin dat daar onder de grond zit vanwege het aanleggen van de dam. We hopen natuurlijk dat ze volgend jaar allemaal weer gezond in het blad staan.'

Stukje bij beetje Voor wie niet weet wat er de afgelopen twintig jaar is gebeurd op en rond het haven-

De vruchten van de Fruitport

bereid massaal ‘aan het spoor’ te gaan omdat de kwaliteit van het spoorvervoer onvoldoende zou zijn waardoor er geen garantie is op just-in-time. Zo heeft het spoor zonder zich te verzetten de concurrentieslag met de vrachtwagens verloren.

Drie zones Onderdeel van de opdracht van het Fruitportteam was het opdelen van het havengebied in verschillende zones: haven, publiek en kantoren. Die scheiding was om een aantal redenen belangrijk. De Keileweg was van oudsher de aanvoeroute van het gebied. Bij de aanvang van het project zaten er al slopers, een emaillefabriek, er werden huiden overgeslagen, het was de plek waar Rotterdam zijn afval oversloeg, en daar kwamen, last but not least, de dames en hun tippelzone bij. De verdeling in zones was dan ook noodzakelijk om te kunnen voldoen aan veiligheidseisen maar ook aan de hygiëne-eisen die gepaard gaan aan de overslag en verwerking van voeding, in dit geval dus vers fruit en sappen. De zone-indeling was ook belangrijk voor de logistiek. Gekozen werd voor een concentratie van grote publiekswinkels en kantoren aan de rand van de Fruitport. De havengebonden activiteiten en de daarbij behorende kantoren zijn goed bereikbaar via de rotonde aan de Marconistraat waardoor de vrachtwagens het terrein niet langs de publiekswinkels bereiken.

Totaalconcept Fruitport De activiteiten van de verschillende bedrijven in het Fruitportgebied vormen met elkaar een productie-consumptieketen. De Fruitport is niet alleen de belangrijkste aanvoerhaven van tropische fruit in Nederland maar ook de spil van de distributie van groente en fruit uit de regio naar alle Europese bestemmingen. Ook kwaliteitscontroles door onder meer de Plantenziektkundige Dienst vinden plaats in de Fruitport – sinds de opheffing van de grenscontroles de buitengrens van Europa. Al die verschillende activiteiten bevorderen de samenwerking tussen de bedrijven in het gebied: een sterk element dat een belangrijke rol speelt in het succes van de Fruitport.

gebied, kan het Fruitportgebied wat rommelig aandoen: ‘Het gebied heeft verschillende beheerders en is nogal fragmentarisch ingevuld. Het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam beheert bijvoorbeeld het stuk waar onder meer Praxis is gevestigd. Dat stukje heeft ook een heel andere functie dan de rest van de Fruitport.’ Nicolette verwacht dat het gebied er op termijn, als de grotere eenheden zijn gerealiseerd en alle locaties zijn ingericht, er best redelijk zal uitzien. Over de inrichtingsplannen van het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam is ze enthousiast: ‘Er is op een creatieve manier gezocht naar andere aankledingselementen dan groen, anders dan het gebruikelijke, en dat kan heel goed in zo’n industriële omgeving. Maar uiteindelijk blijft de Fruitport toch een bedrijventerrein waar functionaliteit bovenaan staat. Aandacht voor de echte inrichting is er pas in de laatste fase. De plannen van Gemeentewerken laten zien dat je het dan nog heel aantrekkelijk kunt maken.’

Duidelijke afspraken De afgelopen jaren is besloten de samenwerking tussen het Havenbedrijf en Gemeentewerken op een aantal punten anders in te richten. De verzelfstandiging van het Havenbedrijf zorgde ervoor dat een aantal van deze veranderingen in een stroomversnelling raakte: ‘Vroeger waren wij collegiale diensten. Wij betaalden voor de diensten van Gemeentewerken – het dagelijks beheer – maar er was geen duidelijke opdrachtgever-opdrachtnemer-relatie. Beheer is een zeer grote kostenpost die geen winst oplevert. Nu we zelfstandig zijn moeten en willen we precies weten waar we elk jaar ons geld aan besteden. Dat onderzoeken we dus.’ In het nieuwe beheercontract met Gemeentewerken dat Nicolette ontwerpt, staan duidelijke afspraken over verantwoordelijkheden en verwachtingen: ‘Met dat contract kunnen wij op onze beurt de gemeente laten zien dat wij goed beheren. Wij hebben als Havenbedrijf Rotterdam N.V. een ander belang dan de gemeente Rotterdam, en ook dat blijkt duidelijk uit het beheercontract.’



De vruchten van de Fruitport

Bijzondere gebouwen Ook nu de Fruitport is ‘uitontwikkeld’ telt het gebied nog flink wat gebouwen met een bijzondere waarde. De bekendste daarvan is de eerder genoemde Rotterdamse Citrusveiling. Maar er zijn er meer, en net als altijd het geval was, zijn ze vooral in trek bij kunstenaars. Ook bedrijven met een bijzondere missie zijn vaak geïnteresseerd in de Fruitportmonumenten. Zo renoveerde Santos Koffie de voormalige aankomst- en vertrekhal van het oude gebouw van Müller Thomson aan de Keilestraat. Het complete bedrijf is erin gevestigd, inclusief de koffiebranderij en de handel. Santos Koffie doet met onder meer koffie uit de regio Kagera in Tanzania ‘goed en rechtvaardig zaken’. Het is een van de voorbeelden van bedrijven die meegaan in de nieuwste ontwikkelingen.

Het belangrijkste monument in de Fruitport is het HaKa-gebouw aan de Vierhavensstraat. Voor dit oude havenkantoor, dat inmiddels tot rijksmonument is verheven, is een passende bestemming gevonden. Zwaarbewaakt herbergt het de archieven van verschillende organisaties waaronder de medische faculteiten uit Rotterdam en Amsterdam.

De Fruitport in 2005 In 2005 zien we een nieuwe, onvoorziene ontwikkeling. De overslag van sapconcentraat groeit nog steeds maar daarnaast diende zich een nieuw product aan: de single strange. Aan dit sap wordt voor het verschepen geen vocht onttrokken. De sappen worden versgehouden bij een temperatuur van 0 °C. *Single strange* sappen hebben echter zesmaal zoveel plaats nodig als concentraten. In de plannen is rekening gehouden met opschaling van 200.000 ton naar 600.000 maar een groei naar 900.000 of wellicht zelfs 1,5 miljoen ton was niet echt verwacht.

In 2005 heeft de gemeente Rotterdam ongeveer 50 miljoen euro geïnvesteerd in het pakweg 100 hectare grote Fruitportgebied. Het bedrijfsleven investeerde in totaal vijf keer zoveel. Per etmaal rijden er zo’n 1000 vrachtwagens af en aan, per jaar varen rond de 500 zeeschepen de Fruitporthavens in of uit. 700 van de ongeveer 1000 werknemers die bij de havengerelateerde Fruitportbedrijven werken, wonen in de omringende wijken. Van de circa twee miljoen ton aan goederen die jaarlijks in de Fruitport worden verwerkt, bestond in 2004 1 miljoen ton uit vers

fruit en 650.000 ton uit geconcentreerde sappen. In 1991 was dat nog 250.000 ton fruit en 175.000 sappen.

Als we de investeringen en overige cijfers relateren aan het totale Rotterdamse havengebied, krijgen we een fascinerende uitkomst. Het totale havengebied verwerkt per hectare 32.600 lading per jaar. De Fruitport verwerkt 51.700 ton per hectare per jaar. Arbeid wordt in de haven gemeten in mensjaren per hectare. Voor het totale havengebied komen we uit op 5,7 mensjaren per hectare, voor de Fruitport op 12,5 hectare. Kijken we alleen naar het ‘natte’ gedeelte van de Fruitport, is de uitkomst 9,5 mensjaren per hectare. De inrichting van de Rotterdamse haven kost de gemeente gemiddeld € 200 per m². De kosten voor de herinrichting van het totale Fruitportgebied kwamen neer op € 50 per m² (waarvan 40% werd uitgegeven aan het verplaatsen van bedrijven).

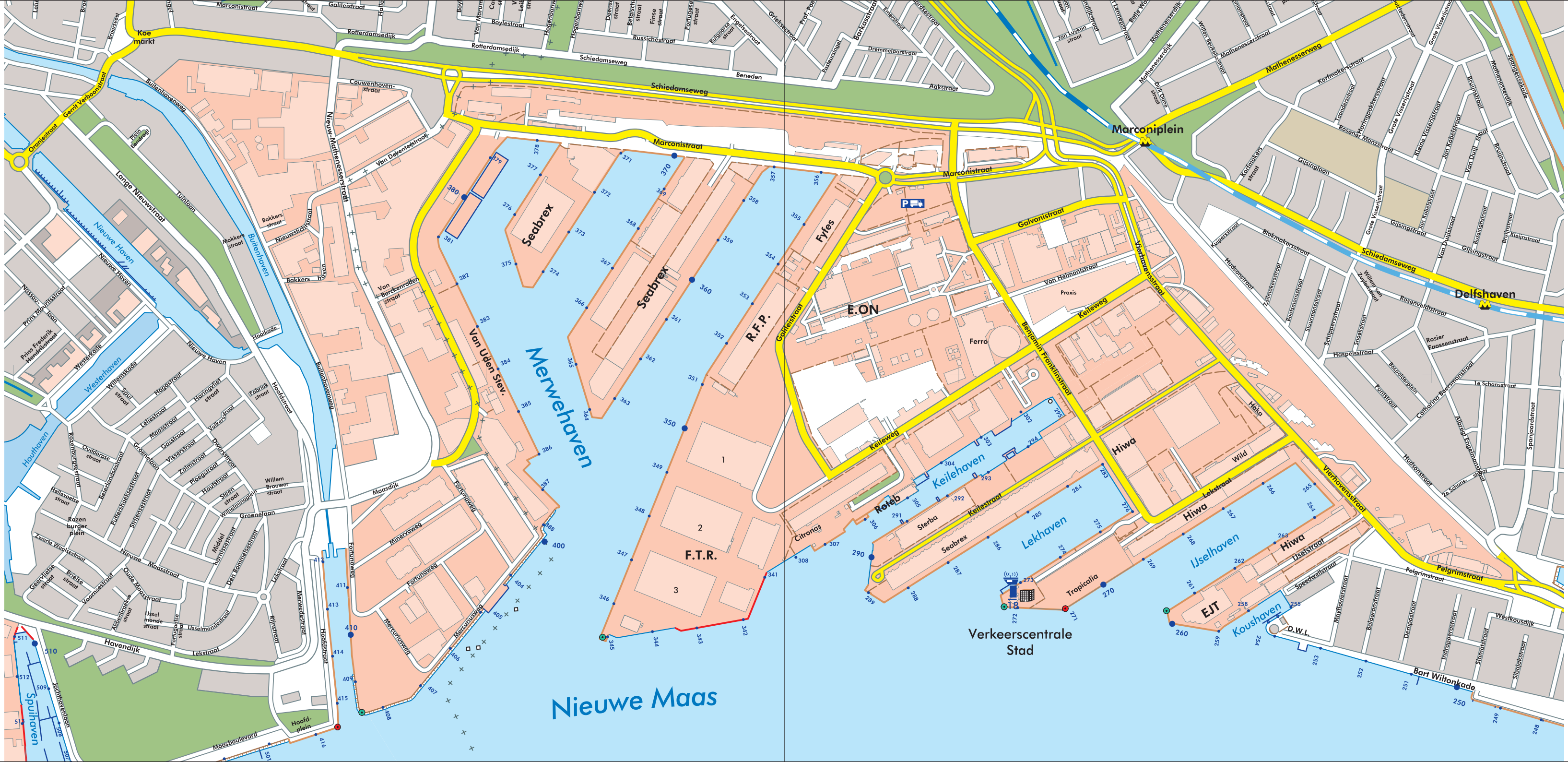
Al met al kunnen we stellen dat met de ontwikkeling van de Fruitport een bijzonder en duurzaam gebied is ontstaan waar Rotterdam met recht trots op is. Het team is erin geslaagd een ‘toekomstvast’ havengebied te ontwerpen en te vormen dat tevens geschikt is voor ‘door’ontwikkeling.

Op naar 2030! Toekomstvisies worden meestal ingehaald door de werkelijkheid en dat zal wellicht ook het geval zijn voor de visie van het Fruitportteam op 2030. Maar de tekeningen en ontwerpen liggen wel al klaar want de plannen zijn modulair, efficiënt en economisch haalbaar. Dat steden rond die tijd niet meer worden bevoorraadt over de weg maar via tunnels, zoals de toekomstvisie stelt, is inmiddels ruimschoots bevestigd in rapporten van VROM en via voorbeelden uit Japan en de Verenigde Staten. Vanuit volautomatische, veelal ondergrondse centra worden de steden voorzien van alles wat nodig is. Buizen voeren de waren naar de straat en vervolgens naar de huizen. De Fruitport zou daarmee het deels ondergrondse centrum van bevoorrading van steden en luchthavens kunnen worden. Naar een beeld van de toekomst over 25 jaar kunnen we slechts gissen. Wellicht is de Fruitport dan veranderd in een gebied waar het bij de Merwehaven plezierig wonen is aan de oever van de Maas, terwijl de sappen en het fruit ondergronds aan de kant van Vierhavens zijn geconcentreerd. De toekomst zal het leren.

Voor Martien Zandee was de ontwikkeling van de Fruitport het grootste en tevens laatste project dat hij uitvoerde voor het Havenbedrijf en Gemeentewerken. Jim Liekens zoekt samen met zijn collega’s bij het Havenbedrijf en Stadshavens naar meer en nieuwe kansen voor de bedrijven uit het gebied. Martien Zandee werkt aan de toekomst: samen met het Buisleiding en Industriegilde (BIG), de Universiteit van Gent en de Hogeschool Zeeland zoekt hij naar mogelijkheden om op termijn via een buizenstelsel tussen onder meer de havens van Rotterdam en Antwerpen andere steden te bevoorraden. De Fruitport is gebouwd op de toekomst: nieuwe concepten in logistiek en distributie kunnen de komende 25 jaar dan ook makkelijk worden toegepast in deze haven-in-de-groei.



OUDE KAARTEN ZOALS DEZE WERDEN GEBRUIKT VOOR DE EERSTE MILIEUKUNDIGE ONDERZOEKEN



Colofon

CONCEPT, TEKST EN EINDREDACTIE

Overbosch Communicatie – www.overbosch.nl

REDACTIETEAM

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

> Harrie Heijnen, Irene Dijkstra.

Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam

> Carel Andriessen, Reny ten Ham - van Deutekom, Almut Röwekamp, Marianne de Snoo.

FOTOGRAFIE

Jacco Huijssen Fotografie – www.jaccohuijssen.nl

LUCHTFOTOGRAFIE

Aerodata International Surveys – www.aerodata-surveys.com

> pagina 1-2, havengebied (2003)

> pagina 4-5, Fruitport (mei 2004)

Aeroview BV – www.aeroview.nl

> pagina 62, Fruitport (mei 1992)

CARTOGRAFIE

Havenbedrijf Rotterdam N.V., Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam

VORMGEVING

Emiel Efdée, uw ontwerper – www.uwontwerper.nl

PRODUCTIE

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

> Postbus 6622, 3002 AP Rotterdam – www.portofrotterdam.com

Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam

> Postbus 6633, 3002 AP Rotterdam – www.gw.rotterdam.nl

DRUKWERK

Drukkerij de Maasstad

OPLAGE

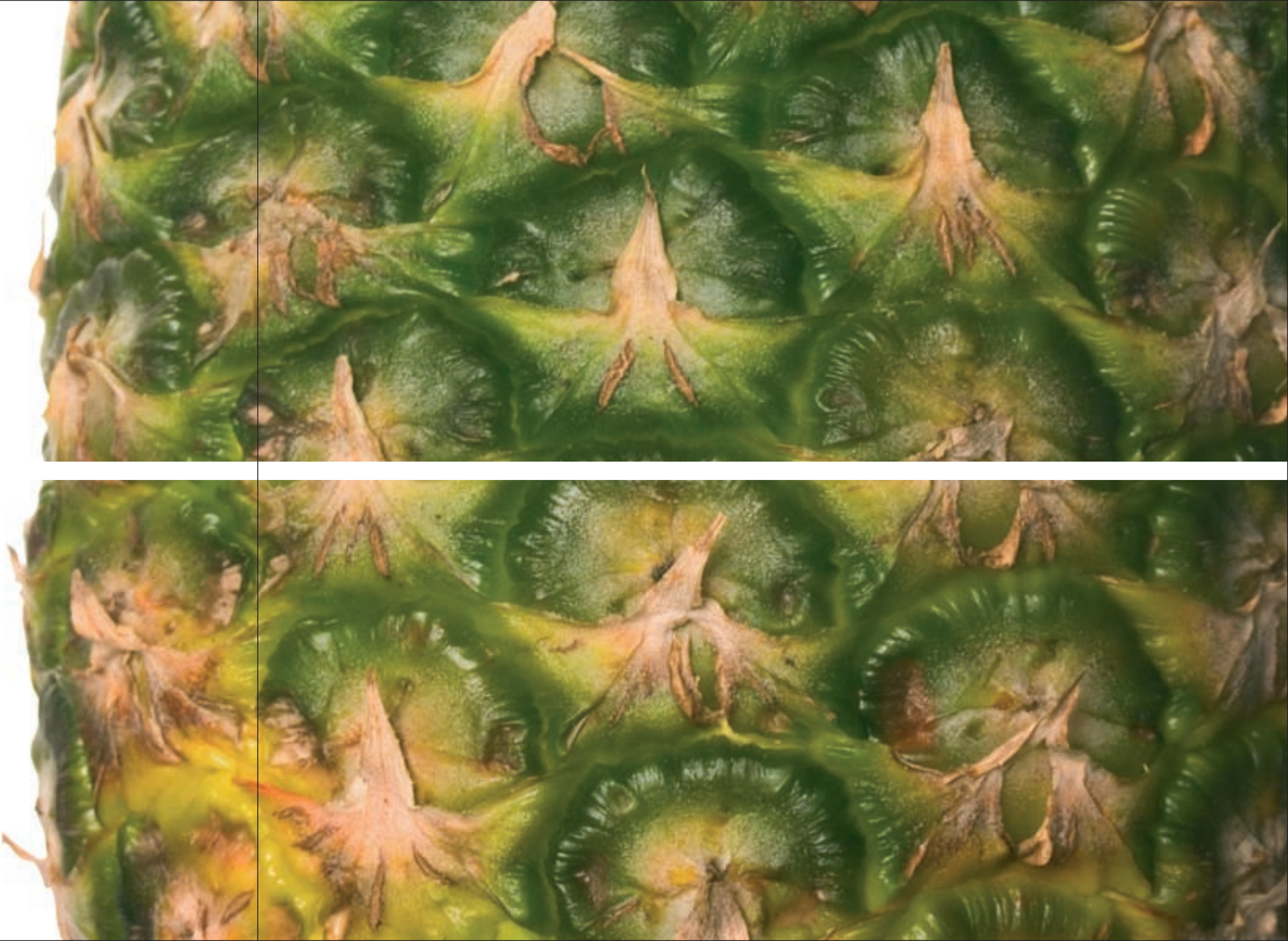
500 exemplaren

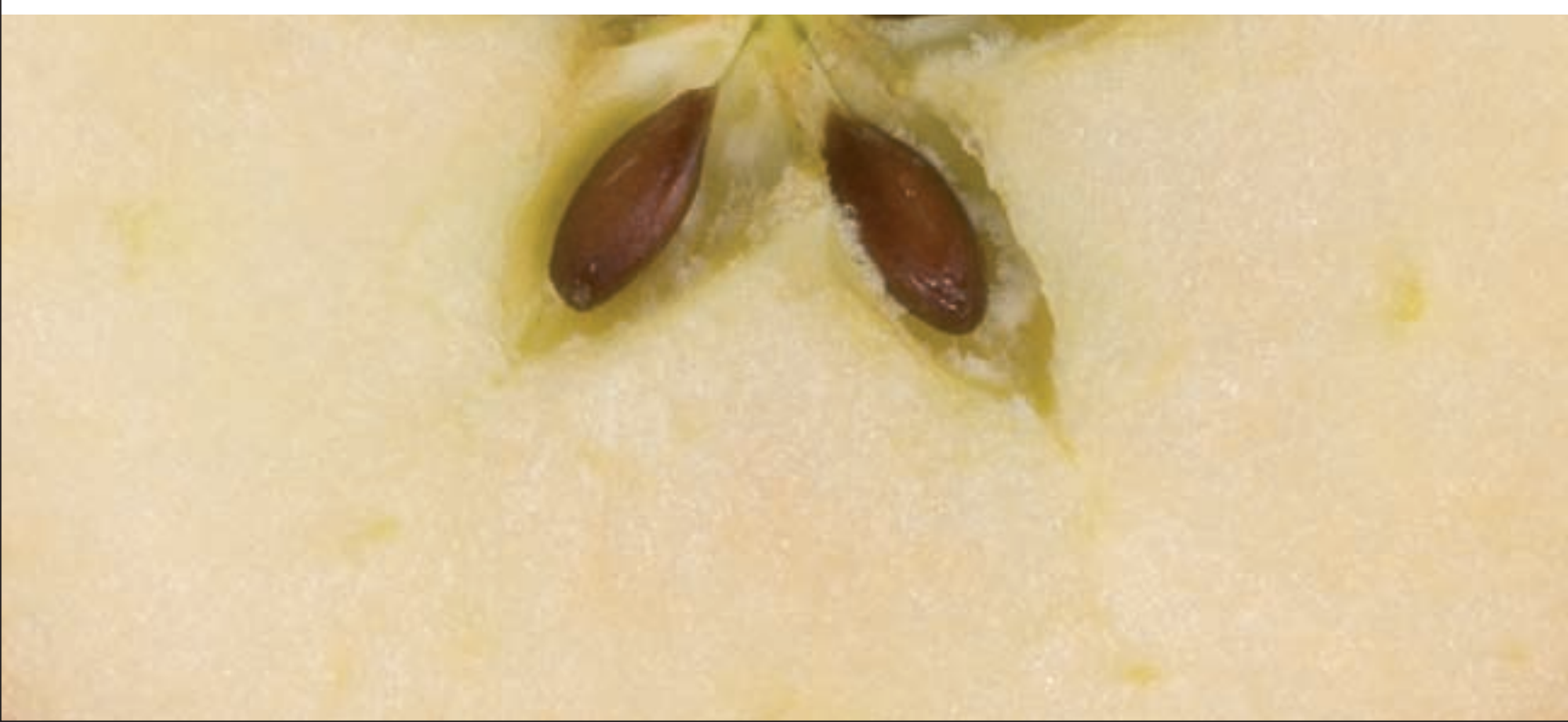
UITGAVE

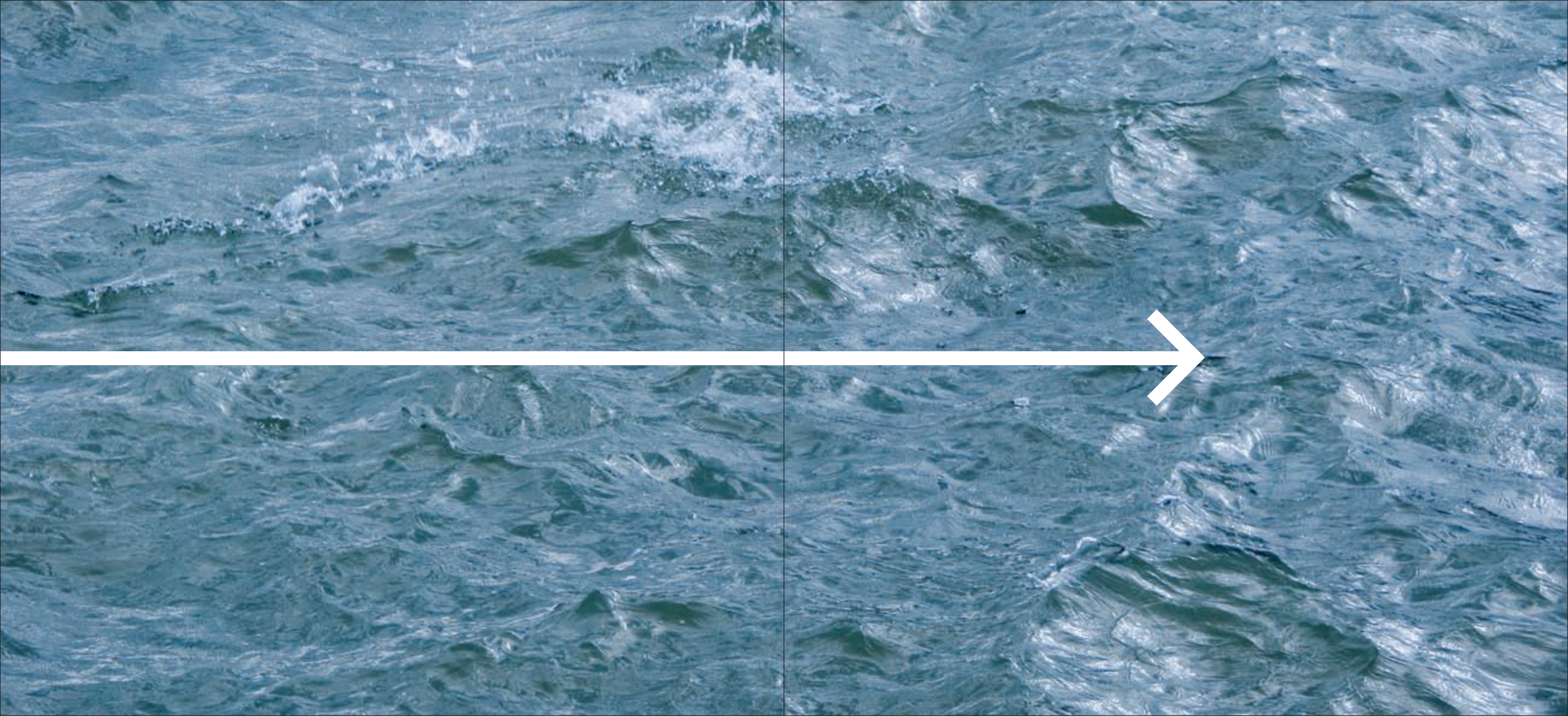
Juni 2005, Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Met dank aan alle mensen die hun ervaringen met ons wilden delen en aan Martien Zandee en Jim Liekens voor de tijd en aandacht die ze hebben besteed aan de input voor 'De vruchten van de Fruitport'.

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.









**Port of
Rotterdam**

Havenbedrijf
Rotterdam N.V.