

kenniscentrum **TRANSURBAN**



onderzoeksagenda
2007-2011

Inhoudsopgave

Het Kenniscentrum Transurban	3
Kenniscentrum Transurban en onderzoek	7
Kenniscentrum Transurban en onderwijs	9
Lectoraat Stedelijke Infrastructuur & Mobiliteit	11
Lectoraat Stedelijke Vernieuwing	17
Lectoraat Stad en Water	23
Lectoraat Haven en Stad	31
Lectoraat Logistics	39
Samenwerking tussen lectoraten van het Kenniscentrum Transurban	41
Kennis in beweging	43
Netwerk van het Kenniscentrum Transurban	44
Organisatie	47
Colofon	49

Het Kenniscentrum Transurban

Rotterdam is een stad van verandering en vernieuwing. In 2030 wil Rotterdam op het gebied van kennis en innovatie de belangrijkste havenstad van Europa zijn. De Hogeschool Rotterdam draagt hieraan bij door het:

- > opleiden van goed gekwalificeerde professionals die de komende decennia 'meebouwen' aan de Kennisstad Rotterdam.
- > samen met bedrijven/instellingen werken aan kennisontwikkeling en innovatie van de beroepspraktijk.

De Hogeschool Rotterdam is daarom niet alleen een opleidingsinstituut, maar ook een kennisinstelling voor strategische beroepsvraagstukken uit de Rotterdamse regio. Voor het Instituut voor Bouw en Bedrijfskunde is het Kenniscentrum Transurban hierbij de verbindende schakel.

Het kenniscentrum richt zich specifiek op de grootstedelijke vraagstukken van Rotterdam: de aanpak van de stedelijke vernieuwing, de kansen en bedreigingen die de wateropgave biedt, de transitie van haven en stad, de logistieke processen van producten en diensten en de ontwikkeling van stedelijke infrastructuur en mobiliteit.

Door zich op deze terreinen te profileren als regionaal kenniscentrum voor bedrijfsleven, overheid en 'not for profit' organisaties gaat het kenniscentrum en daarmee de Hogeschool Rotterdam een duurzame relatie aan met de maatschappij en de beroepspraktijk.

Aan het Kenniscentrum TransUrban zijn vijf lectoraten verbonden:

1. Stedelijke Infrastructuur en Mobiliteit (lector Marc Verheijen)

Dit lectoraat richt zich op de relaties tussen mobiliteit, stedelijke infrastructuur en stedelijke ontwikkeling op het gebied van personenverkeer in Rotterdam en (de Zuidvleugel van) de Randstad met een bijzondere aandacht voor knooppunten en infrastructuur in een stedelijke omgeving. In alle gevallen staat de mens hierbij centraal.

2. Stad en Water (lector Piet Dircke)

Centraal staat kennisontwikkeling op het gebied van wonen en werken in een stedelijke delta. Ingezet wordt op het vinden van innovatieve oplossingen voor de problemen met de waterhuishouding binnen het stedelijk gebied en op de kansen die de nabijheid van water aan stad en haven bieden.

3. Stedelijke Vernieuwing (lector Karin Schrederhof)

Dit lectoraat houdt zich bezig de transformatie van het stedelijk gebied in Rotterdam-Zuid. Het gaat hierbij niet enkel om de vernieuwing van de woonfunctie,

maar ook om de verbetering van voorzieningen, het stimuleren van bedrijvigheid en de koppeling van de fysieke, sociale en culturele aspecten.

4. Haven en Stad (lector Harry Mengers)

Vanuit de veronderstelde symbiotische relatie tussen haven en stad wil het lectoraat een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een visie op de duurzame transformatie van stad en haven in relatie tot elkaar en van ruimtelijk-programmatische interventiestrategieën waarmee het transformatiepotentieel maximaal uitgebuit kan worden.

5. Logistics (lector Frits Blessing)

Het lectoraat Logistics richt zich zowel op de logistieke sector als op logistieke functies. Er wordt twee onderzoekslijnen onderscheiden: (1) 'Business chain management', de ontwikkeling van mondiale bedrijfsketens op strategisch niveau en (2) 'Operationele ketens', de ontwikkeling van mondiale logistieke ketens op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

De eerste vier lectoraten zijn per 1 januari 2007 ingesteld. In deze brochure is van elk van deze lectoraten een compacte weergave van de onderzoeksagenda 2007-2011 opgenomen. Het lectoraat Logistics is al vier jaar actief. De activiteiten van dit lectoraat worden geïllustreerd aan de hand van een bewerking van een artikel dat eerder is verschenen in *Huig* (het tijdschrift van de Academie van Bouwkunst Rotterdam).

Het Kenniscentrum TransUrban is onderdeel van het Instituut voor Bouw en Bedrijfskunde van de Hogeschool Rotterdam. Onder dit instituut vallen de bacheloroopleidingen Bouwkunde, Civiele Techniek, Ruimtelijke Ordening en Planologie, Facility Management, Logistiek en Technische Vervoerskunde, Logistiek en Economie, Technische Bedrijfskunde en de masteropleidingen Architectuur en Stedenbouw (Academie van Bouwkunst Rotterdam).

Mission statement Kenniscentrum Transurban

In nauwe samenwerking met de beroepspraktijk nieuwe kennis ontwikkelen in onderzoeks- en onderwijsprojecten, deze kennis laten circuleren naar zowel het bedrijfsleven/overheid als naar het onderwijs en de deskundigheid bevorderen van personeel (van bedrijven en de onderwijsinstelling) en van studenten.

Het mission statement vertaalt zich in de volgende taken:

1. Ontwikkelen van innovatieve kennis

Het kenniscentrum vertaalt praktijkvraagstukken naar leer- en onderzoeksopgaven. De oplossing van deze vraagstukken levert innovatieve kennis op die toepasbaar is binnen de praktijk van gebouwde omgeving. Tegelijkertijd maken studenten zich competenties eigen die relevant zijn in hun toekomstig beroep.

2. Versterken van de kenniscirculatie

Versterken van de kenniscirculatie tussen het bedrijfsleven en het (hogere) onderwijs. Het kenniscentrum wil een marktplaats zijn voor onderwijs en bedrijfsleven. Een adequaat functionerende marktplaats is een plaats waar door vraag en aanbod kennis wordt ontwikkeld en uitgewisseld.

3. Geven van impulsen aan vernieuwing van het onderwijs

Door in te zetten op actuele praktijkvraagstukken en te anticiperen op de toekomstige arbeidsvraag vindt vernieuwing plaats binnen het onderwijs.

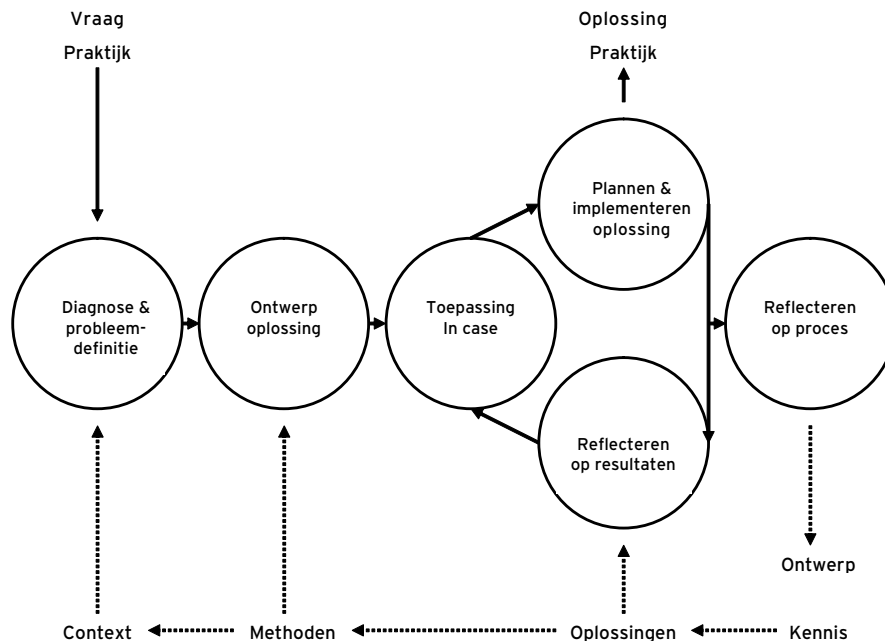
4. Professionalisering van docenten en beroepspraktijk

Het kenniscentrum vormt een vertrekpunt voor (verdere) professionalisering voor docenten. Daarnaast werkt het kenniscentrum mee aan de professionalisering van de beroepspraktijk door het aanbieden van onder meer workshops, masterclasses, post-HBO cursussen en incompany trainingen.

5. Vormgeving beroepsgerichte promotietrajecten

Hogescholen zijn sinds kort in de gelegenheid om 'zelfstandige beroepsgerichte opleidingstrajecten in de derde cyclus' aan te bieden. Deze promotietrajecten worden binnen het Instituut voor Bouw en Bedrijfskunde begeleid vanuit het kenniscentrum.

Model voor praktijkgericht (ontwerp)onderzoek



Kenniscentrum Transurban en onderzoek

Het Kenniscentrum Transurban wil het regionale bedrijfsleven en 'not for profit' organisaties ondersteunen middels onderzoek. Onderzoek dat moet inspelen op de toenemende behoefte aan oplossingen voor complexe en contextuele stedelijke opgaven.

Het kenniscentrum verricht geen wetenschappelijk onderzoek, maar oplossings- en ontwerpgericht onderzoek.

Het doel van het onderzoek is het ontwikkelen van zogenoemde realisatiekennis. Dat wil zeggen de ontwikkeling van technologische regels, richtlijnen, protocollen, methoden, methodieken etc.

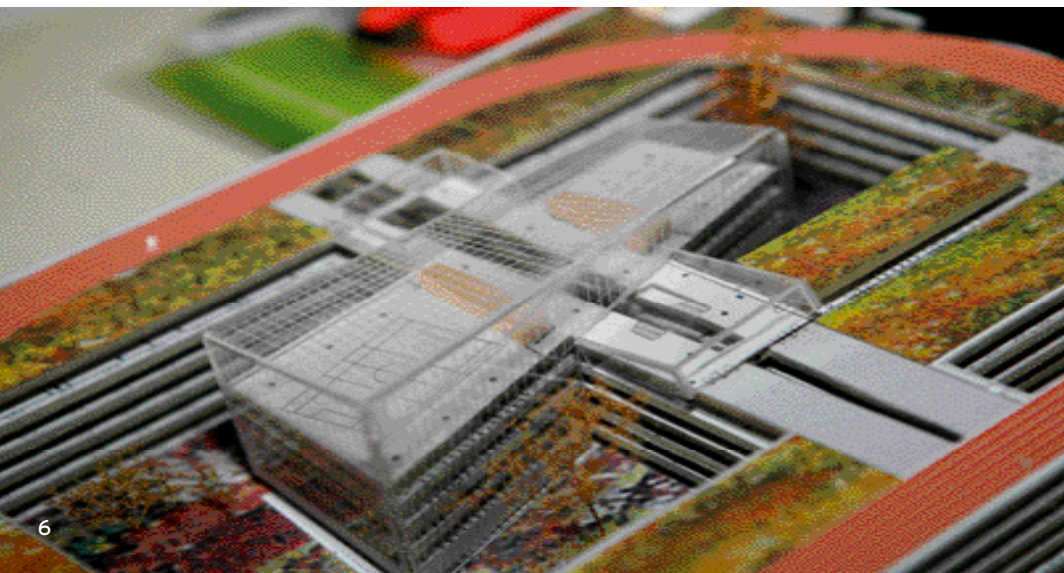
Het regionale bedrijfsleven, maatschappelijke instellingen en overheid kunnen met praktijkgerichte onderzoeksvragen terecht bij het kenniscentrum. Deze vragen vanuit de samenleving zetten een keten in gang: de ontwikkeling van kennis, de distributie van kennis, de toepassing van kennis en de evaluatie van kennis, hetgeen vervolgens weer kan leiden tot hernieuwde onderzoeksvragen.

De afgelopen jaren is veel ervaring opgedaan met het eerste onderdeel van het model, namelijk:

- > oplossen van een concreet probleem

Het Kenniscentrum Transurban zal de komende jaren ook werken aan het:

- > genereren van kennis over principeoplossingen
- > genereren van kennis over de werking en de beperking van die oplossingen
- > genereren van kennis over de bruikbaarheid van methoden binnen (verschillende) context(en)



Voorbeeld

De Summer School Green Machine (2007) vormt de basis voor ontwerpgericht onderzoek naar de vraag welke rol het Rijn- en Maashavengebied kan spelen bij de opgave die Rotterdam zich heeft gesteld met betrekking tot een duurzame ontwikkeling van de stad. Tijdens deze internationale summerschool zijn als antwoord op deze vraag zeven inspirerende en verrassende ontwikkelingsstrategieën ontwikkeld. Zo is er bijvoorbeeld een businessplan ontwikkeld waarin het Rotterdam Rijn-en Maashavengebied functioneert als 'green power plant' voor de stad Rotterdam. De volgende stap is om uit deze ontwikkelingsstrategieën een aantal principe oplossingen voor duurzame gebiedsontwikkeling af te leiden die worden toegepast en geëvalueerd zowel in het betreffende gebied als in andere delen van de stad.



Kenniscentrum Transurban en onderwijs

Het Kenniscentrum Transurban draagt op de volgende wijzen bij aan de ontwikkeling van het hoger onderwijs in Rotterdam.

Kennis. Onderzoeksresultaten leveren nieuwe en actuele kennis, oplossingen en ontwerpen voor de beroepspraktijk, met een focus op Rotterdam. De kennis wordt goed ontsloten voor zowel de beroepspraktijk als het onderwijs, zodat er maximaal gebruik van kan worden gemaakt. Het kenniscentrum zet zich in om de onderzoeksgeest binnen het hbo-onderwijs te stimuleren.

Bijdragen aan opleiding van studenten. De opleiding van studenten tot vooraanstaande professionals op de arbeidsmarkt is de drijfveer voor de werkzaamheden van het Kenniscentrum Transurban. Dit houdt in dat studenten worden betrokken in de onderzoeksprogramma's van de lectoraten. Binnen de bachelor opleidingen wordt onderzoek ingebed in structurele onderwijsonderdelen, te weten binnen Praktijk Integratie (PI)-projecten, afstudeerprojecten, excursies en beroepsgerichte projecten in het minorprogramma. Binnen de masteropleiding (Academie van Bouwkunst Rotterdam) is het onderwijs- en onderzoeksprogramma verbonden aan de inrichting van ontwerpstudio's, collegereksen en laboratoria. Ook levert het kenniscentrum een bijdrage aan de ontwikkeling van onderzoeksvaardigheden in bachelor-, maar vooral de masteropleidingen.

Professionalisering onderwijzend personeel. Het Kenniscentrum Transurban biedt een werkplaats voor onderwijzend personeel om onderzoeksvaardigheden te versterken, een onderzoeksgraad te halen en de praktijkkennis te actualiseren. Dit wordt onder meer mogelijk gemaakt doordat docenten (parttime) deel uit maken van het kenniscentrum en bijdragen aan de uitvoering van het onderzoeksprogramma. Ook nemen docenten deel aan onderzoeksprojecten en studiereizen.

Opleidingen en curriculum ontwikkeling. Het Kenniscentrum Transurban draagt bij aan de vernieuwingen van het onderwijs. Door de verbinding met de beroepspraktijk hebben de lectoren zicht op ontwikkelingen in het domein bouw en bedrijfskunde. Zij zijn in staat de verschuivingen te onderkennen in de kennis en competentie-eisen die aan de pas afgestudeerde hbo'er op de werkvloer gesteld worden. Dit inzicht is een belangrijke bron om bestaande profielen van beroepsbeoefenaren te wijzigen en opleidingen te bezien op inhoud en – waar nodig – vernieuwingen te stimuleren. Dit betreft zowel bestaande als nieuwe bachelor- en masteropleidingen. Bovendien kunnen incompany trainingen, post-hbo opleidingen en cursussen voorzien in de verdere ontwikkeling van jonge professionals.

Samenwerking hogeschool – beroepspraktijk. Een spin-off die het Kenniscentrum Transurban beoogt, is de verrijking van de samenwerking tussen de Hogeschool Rotterdam en beroepspraktijk. De Hogeschool Rotterdam levert goed opgeleide professionals af voor bedrijf, overheid en maatschappelijke instellingen, maar is bovendien een kennisinstelling. Uitgangspunt is dat de hogeschool niet alleen kennis heeft van, maar ook betrokken is bij actuele maatschappelijke en economische vraagstukken. Een goed contact met strategische partners, maar vooral samenwerking heeft meerdere positieve spin-offs: een scherp inzicht in trends op de arbeidsmarkt, nieuwe kennis over beroepsvraagstukken, toegang tot andere beleidsmakers en besluitvormers, contractonderwijs en contractonderzoek, etc. Het netwerk van de lectoren levert interessante ingangen op die het bestaande nationale en internationale netwerk kunnen versterken.



Lectoraat Stedelijke Infrastructuur en Mobiliteit

Mobiliteit als kanskaart voor Rotterdam

Rotterdam heeft in Nederland lange tijd voorop gelopen als het gaat om mobiliteit. De eerste autoweg met ongelijkvloerse kruisingen en tunnel, de eerste metro, de eerste ring van snelwegen om de stad. Rotterdam, stad van beweging. Mobiliteit kent ook zijn keerzijde en Rotterdam heeft daar nu zichtbaar, voelbaar en ruikbaar last van. Oplossingen liggen echter niet in het 'sectoraal' bestrijden van deze negatieve aspecten van mobiliteit. De oplossing moet en kan gevonden worden in de traditie van Rotterdam. Lef, durven, problemen oplossen, het experiment niet schuwen, ondernemerschap. Mobiliteit, infrastructuur en stedelijke ontwikkeling zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Door een integrale aanpak is het mogelijk om, geheel in de traditie van Rotterdam, mobiliteit te zien als een sturend en kansrijk fenomeen in de ontwikkeling van de stad.

Focus

Het lectoraat Stedelijke Infrastructuur & Mobiliteit (LSIM) richt zich op:

1. de relaties tussen mobiliteit, stedelijke infrastructuur en stedelijke ontwikkeling
2. op het gebied van personenverkeer
3. in Rotterdam en (de Zuidvleugel van) de Randstad
4. met een bijzondere aandacht voor knooppunten en infrastructuur in een stedelijke omgeving
5. en in alle gevallen staat de mens daarbij centraal

Strategische uitgangspunten

- > Stedelijke infrastructuur is niet alleen object, niet alleen een verbinding tussen A en B, maar een drager van mobiliteit, van culturele identiteit en een integraal element van het stedelijke weefsel.
- > We worden steeds mobieler, steeds individueler, leven in onze eigen netwerkstad en combineren mobiliteit met andere tijdsbestedingen.
- > Infrastructuur is duur, traag en inert en heeft een duurzame impact op de stad en op mobiliteitspatronen. Plannen en ontwerpen vragen om precisie, om inzicht in maatschappelijke en technische processen en een brede, integrale blik.
- > Betere of nieuwe infrastructuur leidt niet tot kortere reistijd, maar tot langere afstanden. Meer van hetzelfde is nooit een oplossing voor de lange termijn. We moeten keuzes maken en dat geldt ook voor Rotterdam.

- › Infrastructuur wordt veelal sectoraal benaderd waardoor potenties voor de stad niet maximaal benut worden en de stad wordt opgezadeld met neven-effecten. Nodig is een integrale benadering waarbij de mens centraal staat en infrastructuur en mobiliteit als kans wordt gezien voor Rotterdam.
- › De bereikbaarheidsopgave van Rotterdam bestaat uit het behouden van de verworvenheden en kwaliteiten en deze waar mogelijk te verbeteren, maar gelijktijdig de aantrekkelijkheid van de stad te vergroten.
- › Het bestaande mobiliteitsnetwerk is dermate omvangrijk en complex dat op korte en middellange termijn enkel schakels zijn toe te voegen of bepaalde delen van kleur te laten verschieten.

Hoofdvraag en onderzoeksthema's

Wat betekenen trends op de mobiliteitsmarkt en binnen de maatschappij als geheel voor de opgave op het gebied van mobiliteit, stedelijke infrastructuur en stedelijke ontwikkeling voor de stad en regio Rotterdam?

Deze vraag is uitgewerkt tot een onderzoeksagenda die bestaat uit zestal thema's. Deze thema's organiseren de agenda en vormen een kapstok voor de inhoudelijke activiteiten die gaan plaatsvinden. Daarmee is niet alles aan het begin dichtgetimmerd, maar wel ingekaderd.



Thema 1. Rotterdam-scan

Ken uw stad. We kunnen niet aan Rotterdam ontwerpen zonder de stad te kennen. Wat zijn de harde feiten? Hoe komen we uit de vergelijking met andere, vergelijkbare steden en stedelijke netwerken in binnen- en buitenland. Facts and figures van de infrastructuur en mobiliteitssituatie in Rotterdam.

- › Wat zijn de feiten over mobiliteit in Rotterdam en hoe verhoudt dat zich tot vergelijkbare steden/stedelijke netwerken en centrale metropolen?
- › Wat is er typisch Rotterdams op het gebied van mobiliteit en infrastructuur?
- › Wat zijn de belangrijkste kengetallen die verband houden met ontwikkelingen in mobiliteit in Rotterdam (economie, demografie et cetera)?

Thema 2. Netwerkstad

We leven inmiddels in de netwerkstad. De stad is vele steden. In hoeverre kan mobiliteit bijdragen tot versterking van de netwerkstad? Dit thema heeft alles te maken met mobiliteit in Rotterdam van de 21 eeuw als onderdeel van Randstad en Europa.

- › Wat kan de Stedenbaan bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van de Zuidvleugel en Rotterdam en hoe kan dat op de beste manier?
- › Wat betekent de komst van de HSL voor de relatie tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam en de ontwikkelingsmogelijkheden op deze nieuwe stedelijke as? Ontstaat er een nieuw daily urban system?
- › Wat zijn de kenmerken, problemen en uitdagingen van de netwerkstad Zuidvleugel/Deltametropool?
- › Zijn er andere relevante stedelijke netwerken waar Rotterdam deel van uitmaakt en in hoeverre is dat relevant vanuit personenverkeer en stedelijke ontwikkeling? (Rotterdam-Vlissingen-Antwerpen, Rotterdam-Shanghai, Rotterdam-Drechtsteden-Brabantstad, Rotterdam-Ruhrgebied)
- › Wat kunnen we leren uit de vergelijking met andere meerkernige netwerksteden zoals de Vlaamse Ruit, Ruhrgebied, L.A, San Francisco Bay Area, Shanghai, Pearl River Delta?

Thema 3. Knooppunten

Daar waar verschillende verkeersstromen samen komen, ontstaan bijzondere vestigingsvoorwaarden. Goed bereikbare knooppunten zijn belangrijke schakels in het mobiliteitsnetwerk. Ook in dit thema zal de Stedenbaan een rol gaan spelen.

- › Wat zijn belangrijke vestigingsfactoren rondom knooppunten en hoe verhouden die zich tot elkaar (aanbod OV, voorzieningen, kwaliteit openbare ruimte, P+R gelegenheid)?
- › In hoeverre is het ontwikkelen van knooppunten een effectieve manier om een duurzamer mobiliteitspatroon te bewerkstelligen (meer OV-gebruik of ketenmobiliteit)?

- › Welke ontwikkelingsmogelijkheden en ontwerpprincipes zijn er mogelijk voor een serie concrete Stedenbaanstations?

Thema 4. Openbare ruimte

Infrastructuur is een onderdeel van het stedelijke weefsel en openbare ruimte en daarmee beeldbepalend. Zeker in Rotterdam is infrastructuur vooral gerealiseerd vanuit een veelal sectoraal en functioneel denken met alle zichtbare gevolgen van dien. Binnen dit thema gaan we aan de slag met integraal ontwerpen aan infrastructuur als onderdeel van de openbare ruimte.

- › In hoeverre staan infrastructuur en stedelijke kwaliteit met elkaar op gespannen voet?
- › Welke goede en slechte voorbeelden vinden we van infrastructuur in de bestaande stad en wat zijn de kritische succesfactoren?
- › Hoe moeten we omgaan met een overvol pakket aan eisen, zoals TramPlus in een stedelijke winkelstraat?
- › Hoe kan Rotterdam-Centrum autobereikbaarheid en een aantrekkelijke voetgangersstad combineren?
- › Welke creatieve en betaalbare oplossingen zijn er om blik van straat te halen?

Thema 5. Mobiliteitsmarkt

De vraag van 'mobilisten' wordt complexer en de overheid verliest op veel fronten haar monopolie en invloed. P+R-terreinen mislukken, terwijl de private watertaxi en greenwheels wel succes hebben. TomTom en routeplanners hebben de functie van wegwijzers overgenomen en taxi's kan je kiezen. Potenties en gevolgen van een opengebroke mobiliteitsmarkt worden nauwelijks ontwerpend verkend. LSIM wil hiermee een begin maken.

- › Wat is het succes van de private initiatieven op de mobiliteitsmarkt en waarom faalt de overheid?
- › Wat zijn de kansen en bedreigingen vanuit beprijzing van mobiliteit voor Rotterdam? Wat leren we van Londen?
- › Welke andere veranderingen op de mobiliteitsmarkt zijn wenselijk of waarschijnlijk en wat betekent dat voor Rotterdam?
- › Wat is de toekomst van futuristische technologie als voertuiggeleiding en wat betekent dat voor Rotterdam?
- › Welke uitdagingen krijgt Rotterdam vanuit globalisering, internet (amazon, second life, video conference/chat/VOIP), outsourcing en offshoring en klimaatverandering?

Thema 6. Multi-culti-mobility

Rotterdam is een multiculturele stad, maar onze manier van voortbewegen is typisch voor de westerse wereld. Armoede maakt inventief en in veel ontwikkelingslanden zijn totaal andere vormen van verplaatsen te vinden. Wat kunnen wij leren van ontwikkelingslanden en zijn bepaalde vormen ook in Rotterdam toepasbaar?

- › Welke relatie bestaat er tussen mobiliteit, infrastructuur en stedelijke ontwikkeling in ontwikkelingslanden?
- › Waarin verschilt de mobiliteit in Rotterdam van mobiliteit in ontwikkelingslanden en in hoeverre speelt beschikbare infrastructuur hierbij een rol?
- › Wat zijn typische kenmerken van ontwikkelingslanden-mobiliteit? Zijn hier kenmerken bij die ook in de Rotterdamse setting toepasbaar zijn? Bijvoorbeeld in het kader van stedelijke vernieuwing of de terugtrekkende en rekenende overheid.

De activiteiten 2007-2011 bestaan onder meer uit:

Onderwijsgerelateerde activiteiten

- › Aanbieden van Praktijk Integratie projecten en afstudeerprojecten op thema's als: ontwerp openbare ruimte, knooppunten en de netwerkstad.
- › Aanbieden van (afstudeer)ateliers op de Academie van Bouwkunst over bijvoorbeeld vliegvelden en bruggen.
- › Opzetten van en inbrengen van projecten in een nieuwe minor infrastructuur en mobiliteit.
- › Verkennen markt voor opleiding ontwerper infrastructuur en het evt. helpen opzetten en invullen van die opleiding.
- › Participeren in ontwikkeling/uitvoering van landelijke masteropleiding Urban Management and Area Development.

Overige activiteiten

- › Masterclasses en andere bijscholingsactiviteiten voor professionals, zoals bijvoorbeeld over de impact van de HSL op de relatie tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam.
- › Het geven van feedback en reflectie op onderzoek van partners, bijvoorbeeld op het gebied van landmarks, snelwegpanorama's, OV over water of snelwegen in de stad.
- › Organiseren van MobLabs, waarin professionals uit de beroepspraktijk gedurende een korte, maar intensieve periode samenwerken aan actuele mobiliteitsproblemen.
- › Opzetten scholingsprogramma voor docenten van de Hogeschool Rotterdam.
- › Onderzoek met professionals uit de praktijk waarbij TransUrban een verbindende en begeleidende rol kan vervullen.
- › Publiceren van onderzoeksresultaten in media en verspreiding van deze kennis via symposia, congressen et cetera.



Lectoraat Stedelijke Vernieuwing

Samen bouwen = samenwerken

Rotterdam slaat, met name met Pact op Zuid, een inhaalslag in de stedelijke vernieuwing* waarbij sociaal-economische en fysieke problemen integraal worden aangepakt. Stedelijke Vernieuwing is het speelveld van een veelheid aan publieke, private en maatschappelijke actoren die met hun belangen en rollen invloed uitoefenen op het proces en daarmee ook verantwoordelijk zijn voor de inhoudelijke invulling. Vaak staat van tevoren niet vast wie er meedoen, wat de regels van het spel zijn en waar het precies over zal (moeten) gaan. Rotterdam heeft professionals nodig die verstand hebben van bouwen in de breedste zin des woords, maar ook inzicht hebben in sociale en economische processen. En het vermogen hebben bewust te kunnen opereren binnen de politieke en maatschappelijke context.

Focus

Het lectoraat Stedelijke Vernieuwing houdt zich bezig met de grootste uitdaging van de gebouwde omgeving: de transformatie van het stedelijke gebied die zich momenteel voltrekt in Rotterdam-Zuid. Het gaat hierbij niet enkel om de vernieuwing van de woonfunctie, maar ook om de verbetering van voorzieningen, het stimuleren van bedrijvigheid en de koppeling van de fysieke, sociale en culturele aspecten binnen deze problematiek.

Strategische uitgangspunt

Stedelijke vernieuwing vraagt om een integrale visie op gebiedsniveau. Sectorale visies en plannen moeten op gebiedsniveau worden omgezet in integrale programma's en concrete projecten.

Hoofdvraag en onderzoeksthema's

Stedelijke vernieuwing vraagt om sleutels die niet louter fysiek of sociaal-economisch zijn om de code van de stad te kraken. Winst wordt louter behaald door vanuit kennis te opereren en kritisch kennis in te zetten om te ontwerpen (een tekst kan een ontwerp zijn, alsmede een beleidsaanpak of een grondhouding) aan de stad. Concreet is de vraag: 'welke houding heeft de professional werkzaam in de te vernieuwen stad nodig om bij te dragen aan de stad?', gespecificeerd naar 'welke thema's ontsluiten de stedelijke vernieuwing?'

** 'Stedelijke vernieuwing' als kernbegrip en grondhouding van beleids-makers, beleidsuitvoerders, ontwerpers en andere professionals in de stad is een ander begrip dan 'stadsvernieuwing'. Dit laatste begrip werd vooral in de jaren '70 en '80 gebezigd als men sprak over de vaak louter fysieke ingrepen. Stedelijke vernieuwing is meer dan 'herstructureren'.*

1. Vitaliteit

Stedelijke Vernieuwing moet zich vooral richten op de emancipatie van mensen. De stad als emancipatiemachine krijgt als begrip weer invulling. Dat vraagt om een gedegen beeld van wat er in de wijken speelt. Welke vitaliteit en welke problemen vinden wij achter de voordeur, welke problemen moeten wij oplossen, welke vitaliteit kan versterkt worden, welke vragen stelt dat aan de sociale, economische en fysieke structuur van de stad.

Het begrip de stad als emancipatiemachine krijgt weer inhoud in een zich steeds veranderende maatschappij. Het accent verschuift van collectief naar individueel. Mensen worden op zichzelf teruggeworpen en moeten hun eigen pad vinden in het stedelijk weefsel. Een aantal jaren geleden is afstand genomen van de verzorgingsmaatschappij en werd gestuurd op zelfwerkzaamheid en zelfredzaamheid. Inmiddels vindt daarop een bijsturing plaats. Een maatschappij waarin mensen worden gepamperd en klein worden gehouden is niet het na te streven beeld. Veel meer dan een aantal jaren geleden speelt dat mensen op weg geholpen moeten worden. Er moet in de stad een ondersteunende infrastructuur zijn die hen de instrumenten geeft om op sociaal en economisch niveau zelfredzaam en zelfwerkzaam te worden.

In het kader van Pact op Zuid (een extra stimuleringsprogramma voor Rotterdam-Zuid op sociaal; economisch en fysiek terrein) wordt veel aandacht gegeven aan vooral de versterking van die sociaal economische structuur. Op programma niveau zijn daar stevige ambities op geformuleerd. Tegelijkertijd is de corporatie WBR in de wijk Hillesluis in beeld aan het brengen welke sociale, economische en fysieke maatregelen moeten worden getroffen om de bewoners en ondernemers in de wijk op pad te helpen.

Vraag is of de maatregelen die in het Pact- programma zijn verwoord aansluiten bij de behoeften uit de wijk en of die programmaonderdelen ook naar het operationele wijkniveau te vertalen zijn, zodat ze ook effectief kunnen worden.

Verder is in Hillesluis een methode gebruikt om scherp in beeld te krijgen wat er feitelijk in de wijk aan de hand is. Vraag is hoe effectief deze methodiek is en hoe hij zich verhoudt met het traditionele statische onderzoek. Met andere woorden kritiseert de gebruikte methode in Hillesluis het eenduidig sturen op grond van statische gegevens. Op grond van deze analyses en onderzoeken kan de werkmethode worden aan gepast. De verbeterde methodiek kan dan worden toegepast op Feijenoord met de corporatie (dNU), de deelgemeente en Pact op Zuid als opdrachtgever.

2. Identiteit

Mensen herkennen zich niet meer in hun wijk. De wijken zijn te weinig gedifferentieerd en sluiten te weinig aan bij de cultuurhistorische waarden van haar bewoners. Hoe kun je opnieuw die identiteit vormgeven, bijvoorbeeld langs de weg van iconen, die functioneel ook een belangrijke betekenis hebben, zoals de brede scholen en de invulling van de openbare ruimte. Het publiek domein wordt in de stad steeds belangrijker. Dat vraagt wel om een duurzame inrichting die aansluit bij de waarden van bewoners en het gewenste gebruik.

De identiteit van de stad en eigen identiteiten van gebieden daarbinnen wordt steeds belangrijker. In het kader van Pact op Zuid worden profileringsstudies uitgevoerd voor de naoorlogse en vooroorlogse woongebieden. De profileringsstudie moet een ruimtelijk en architectonisch kader leveren voor nieuwe ontwikkelingen. De profilering van de naoorlogse wijken is afgerond. Het proces voor de profilering van de vooroorlogse gebieden loopt nog. Het risico is groot dat deze producten hoe goed ze ook zijn, in een la verdwijnen. De vraag is hoe je de profilering maatschappelijk kan laten landen. De vraag is eigenlijk nog meer hoe je identiteit van wijken zo kan formuleren en vormgeven dat het ook aansluit bij de woorden van haar bewoners en daarvoor meer verankerd wordt.

In Oud-Charlois start een experiment van een profileringdiscussie die vanuit de bewoners in de wijk wordt opgestart. Bezien moet worden of deze methodiek effectief is en of het resulteert in andere woorden dan de benadering vanuit professionals. Deze onderzoekslijn moet op dit proces aanhaken. De opdrachtgevers zijn Pact op Zuid, deelgemeenten en corporaties. Uiteindelijk moet het resulteren in een aanpak die ook voor volgende gebieden toepasbaar is.



3. Proces en Organisatie

Stedelijke Vernieuwing vraagt om gedegen Proces en Organisatiestructuur en procesmanagement. De vraag is welke vaardigheden en competenties nodig zijn om dit in te vullen en hoe je mensen traint om deze rol op te pakken.

Stedelijke Vernieuwing vraagt om een integrale visie op gebiedsniveau. Sterke sectorale visies moeten op gebiedsniveau worden omgezet in integrale programma's en concrete projecten. Vraag is hoe je dat proces goed organiseert. Een goede analyse van ervaringen en valkuilen uit het verleden leveren ingrediënten voor de nieuwe organisatiestructuur. Die nieuwe organisatie wordt niet meer alleen aangestuurd door de gemeente, ook corporaties spelen een belangrijke rol in dit proces. Rotterdam heeft een traditie in gebiedsgericht werken. Toch zit er geen continuïteit in de organisatorische vertaling. Van belang is om te begrijpen waarom de organisatievorm steeds gewisseld is.

Het is van belang om vanuit een analyse van het verleden en een begrip van de toen gekozen proces- en organisatiestructuren uitspraken te doen over de toekomst. Het is bijzonder dat een recente geschiedenis zoveel verschillende modellen en zo'n verschillende inhoud laat zien. Rotterdam heeft een grote traditie in stadsvernieuwing; grote stedenbeleid; herstructurering en nu stedelijke vernieuwing. Iedere periode laat zich kenmerken door verschillende processen en een verschillende inhoud. Iedere nieuwe periode kritiseert resultaat en proces van de vorige. Van belang is om te weten waarom die breuken er steeds zijn. Begrip van dit recente verleden moet input leveren om nu een structuur en een aanpak te kiezen die meer bestendig is. Daarbij moet rekening gehouden worden met het feit dat de participanten aan het veranderen zijn. In Rotterdam is het proces gecompliceerd door de dubbele bestuurslaag. Tegelijkertijd zie je dat corporaties meer de regie nemen in het proces en deels een publieke rol overnemen. De behoefte om met proces en maatregelen dichter aan te sluiten op de vraag van de individuele burger maakt dat gebiedsgericht werken moet worden ingevoerd.

In het kader van de stedelijke vernieuwing - in het bijzonder middels het samenwerkingproject Pact op Zuid in de Vogeljaar-aanpak - is de gemeente Rotterdam met de corporaties als belangrijke partner op zoek naar een nieuwe organisatorische vorm. Met dit onderzoek moet op dit proces aangehaakt worden.

De activiteiten 2007-2011 bestaan onder meer uit:

- > Continueren minor 'Vernieuw je Stad!' (voorheen onder de titel Stedelijke Vernieuwing) voor de bacheloropleidingen. Binnen deze minor worden cursussen en projecten aangeboden, met als doel studenten te verbinden aan de vernieuwingsopgaven van de toekomst. Hierbij worden professionals uit de praktijk uitgenodigd die actuele opgaven inbrengen.
- > Organiseren van excursies voor studenten en docenten als internationaal benchmarkonderzoek naar stedelijke transformatieprocessen wereldwijd.
- > Uitvoeren van onderzoeksprojecten binnen 'Het Pact op Zuid'. Dit is een samenwerkingsproject met vijf grote woningbouwcorporaties op Rotterdam Zuid waar het lectoraat aan bijdraagt.
- > In samenwerking met de Academie van Bouwkunst organiseren van een onderzoeksproject naar de mogelijkheden van startershuisvesting te Rotterdam.
- > Kenniscirculatie door middel van publicaties van lector en onderzoeksmedewerkers en door het organiseren van manifestaties, symposia en lezingen.
- > Ontwikkeling van het mastertraject Urban Management & Area Development.
- > Verbinden van de onderzoeksagenda's van kenniskring 'Urban Education' en 'Transurban' vanuit de deling van werkveld. Wat moeten fysieken van de sociale stad weten en wat moeten de socialen van de fysieke stad weten?
- > Continueren van de onderwijsprojecten binnen de minor waarbij studenten werken aan praktijkopgaven van (in het verleden) Vestia, SEV-Realisatie, Estrade, Havenbedrijf, et cetera.
- > In het kader van het debat rond de aanpak van de openbare ruimte en de houding ten opzichte van het publieke domein wordt binnen Transurban een onderzoekstraject opgezet met promotieplaats, onderzoek en onderwijs dat ondervraagt vanuit de thema's vitaliteit, identiteit en proces welke ingrepen nodig zijn om tot een vitale, betekenisvolle publieke stad te komen.



Lectoraat Stad en Water

Water als kans

Nederland is nog steeds een van de belangrijkste spelers op het gebied van water- en deltatechnologie. Het wonen en werken in de beneden de almaar stijgende zeespiegel gelegen Randstedelijke delta vergt steeds meer technische en andere kennis. Om in de toekomst een internationale rol te kunnen blijven spelen moet de puur technische deltakennis, die het water buiten de deur houdt, worden gecombineerd met kennis van nieuwe, klimaatsbestendige en duurzame vormen van wonen, werken en mobiliteit in een delta.

Rotterdam, gelegen in het hart van de Nederlandse Delta, kan hierbij een hoofdrol vervullen. Rotterdam kan een voorbeeld zijn voor hoe duurzame economische bedrijvigheid samengaat met het leven aan het water, in een gebied dat enkele meters beneden de zeespiegel ligt.

Focus

Centraal in het lectoraat Stad en Water staat kennisontwikkeling op het gebied van wonen en werken in een stedelijke delta. Aandacht wordt besteed aan het vinden van innovatieve oplossingen voor de problemen met de waterhuishouding binnen het stedelijke gebied, vooral in Rotterdam. Daarnaast wordt vooral ook ingezet op de kansen die de nabijheid van water aan stad en haven biedt. Het lectoraat richt zich met de ontwikkeling van onderwijs en onderzoek op zowel deltatechnologie als deltadesign. Hieronder wordt verstaan:

- › Deltatechnologie betreft het kennisdomein van waterbouw/waterhuishouding. Vooral de huidige opleiding Civiele Techniek is hiervan de drager: constructie, beheer en onderhoud van geluidswallen, kustverdediging, waterwegen, riolering, waterzuiveringen, irrigatieprojecten, waterkrachtinstallaties, windmolens en daarbij horende bouwwerken. Hieronder valt ook beheersing van het grondwaterpeil en bodemsanering.
- › Deltadesign betreft het bouwen op en aan het water. Deltadesign wordt gevoed door de disciplines van bouwkunde, architectuur en stedenbouw m.b.t. het wonen, werken en recreëren op en aan het water.

Strategische uitgangspunten

Bij de ontwikkeling van innovatieve kennis in de context van deltatechnologie en -design spelen de volgende strategische uitgangspunten:

- › Er is een brede maatschappelijke acceptatie van het klimaatsvraagstuk en voor de groeiende aandacht voor veiligheid van en leven in een verstedelijkte delta. Rotterdam neemt deel in het Bill Clinton Climate Initiative als een van veertig partner-steden om de uitstoot van CO₂-gassen te verminderen. Het Rotterdam Climate Initiative is hiervoor opgericht.

De aansluiting van de Economic Development Board Rotterdam op dit initiatief en de recente focus op 'duurzaamheid' is een ander uitgangspunt. Meest in het oog springend is de recente "benoeming" tot Hotspot van de Regio Rotterdam in het kader FES-programma Kennis voor een Klimaatsbestendig Nederland, waarvoor €50 miljoen beschikbaar is.

- > Ambities voor een centrale rol van Rotterdam als Havenstad en Waterstad, zoals ondermeer blijkt uit het recent verschenen: "Waterplan 2 Rotterdam, werken aan een aantrekkelijke stad."
- > Groeiende markt voor Nederlandse waterkennis zowel nationaal als internationaal.
- > Potentie van Rotterdam deel uit te maken van (inter)nationaal waterkenniscentrum.
- > Groeiende aandacht voor innovaties in Nederlandse dijken en stormvloedkeringen.

Hoofdvraag en onderzoeksthema's

Wat betekent de klimaatsverandering voor de Randstedelijke delta en de Rotterdamse stad en haven in termen van adaptatie en mitigatie en hoe kunnen deltatechnologie en deltadesign daaraan bijdragen?

Het lectoraat Stad en Water richt zich op de volgende onderwerpen:

1. Wonen & werken aan en op het water; water & economie
2. Waterbouw & waterstedenbouw; deltatechnologie & design
3. Rotterdam havenstad en duurzame waterstad in een Randstedelijke delta
4. Klimaatsadaptatie, veiligheid en duurzaamheid
5. Internationalisering van de watermarkt; internationaal projectmanagement

Vanuit deze hoofdvraag en de 5 onderwerpen zijn een viertal onderzoeksthema's gekozen.

Thema 1. De veilige Waterstad

Het centrale onderwerp van dit thema is: Rotterdam is veilig, nu en in de toekomst. Wat er ook gebeurt.

- > Wat is veiligheid en hoe wordt dit begrip gehanteerd?
- > Hoe veilig is de situatie van de Rotterdamse delta, nu en in de toekomst?
- > Wat komt er op Rotterdam af: wat zijn de verschillende klimaatscenario's, inclusief de bandbreedten, en wat is de relatie met het CO2 beleid: wat voor invloed heeft dat op de modellen?
- > Is er een nieuwe risicobenadering nodig? En wat houdt dat dan in? (risicoanalyses en risicomangement).
- > Wat betekent veiligheid voor de ruimtelijke kwaliteit van Rotterdam en omgeving? Wat kan Rotterdam aan en wat is daarvoor nodig?
- > Wat zijn andere voorbeelden van succesvol verdedigde delta's? Welke steden hebben al innovatieve concepten uitgevoerd (Monaco, Dubai, Hamburg)? Wat is er te leren van de ervaringen van New Orleans en California?
- > Wat zijn de flexibele concepten van de toekomst? Wat betekent ontwerpen vanuit klimaatscenario's voor de nieuwe generatie woningbouw, infrastructuur, recreatiegebieden en voor regulering van gebruik? Wat betekenen deze concepten voor de inrichting en het gebruik van buitendijkse gebieden?

Thema 2. De aantrekkelijke Waterstad

Dit thema behandelt de inzet van water voor een aantrekkelijke stad. Het gaat hierbij vooral om de binnendijkse stad. De centrale vraag voor het thema 'de aantrekkelijke waterstad' is:

- > Op welke wijze kan water ingezet worden om een aantrekkelijke stad te maken, letterlijk om meer mensen en meer economische activiteiten aan te trekken?

Hieruit volgen een aantal vervolgvragen:

- > Waarom waarden mensen water zo? Wat is het geheim van de Hollandse Waterstad?
- > Wat is de rol van water in verschillende culturen of verschillende doelgroepen?
- > Hoe werkt het watersysteem nu? Hoe beïnvloeden het grondwatersysteem, het rioleringsysteem en het oppervlaktewater elkaar al dan niet? Is een stad zonder riolering denkbaar?
- > Wat kunnen we leren van buitenlandse goede voorbeelden? Wat is het geheim van succesvolle ingrepen zoals Singelplan, Nesselandeplas, Zuiderpark, etc.?

- > Zijn er nog meer innovatieve waterbergingsoplossingen voor de bestaande stad te bedenken naast waterpleinen en groene daken: water onder gebouwen, waterbinnenhoven, regenton nieuwe stijl, etc.?
- > Hoe te bouwen met water?
- > Hoe geven we de transformatie van het bestaande watersysteem (inclusief gemengd rioolstelsel) naar een duurzaam rioleringsstelsel vorm?

Thema 3. De duurzame waterstad

De duurzame waterstad betreft onderwerpen die de waterstad energiezuiniger en CO₂-neutraler maken. De volgende vragen zijn hierbij leidend:

- > In hoeverre zijn waterprojecten duurzaam en houden zij rekening met klimaatseffecten. Welk toetsingsinstrumentarium kan daarbij behulpzaam zijn?
- > Wat zijn de kansen om de relatie tussen water en ecologie in de stad te intensiveren; wat kan geleerd worden van de relatie tussen water en land/tuinbouw voor de duurzame waterstad?
- > Welke kansen bieden het Planet Earth Green initiatief voor de Rotterdamse delta? Zijn 'cradle to cradle' principes toe te passen?
- > Deltadesign: hoe kansrijk is de ontwikkeling van "gesloten" drijvende woningen als duurzaam concept?
- > Deltatechnologie: welke technologieën voor hergebruik van materialen zoals in de milieuvriendelijke toepassing van baggerworsten (geotubes) zijn kansrijk?
- > Kan de landaanwinning na de Maasvlakte II en andere 'building with nature' projecten nog sterker geschoeid worden op de leest van duurzaamheid?

Thema 4. De haven waterproof

De Rotterdamse haven is volop in ontwikkeling. De plannen voor de Tweede Maasvlakte zijn hiervan het meest sprekende voorbeeld. Hier wordt bij het bepalen van de uitgiftepeilen van de grond al rekening gehouden met de stijging van de zeespiegel. Maar ook in de huidige haven is heel wat in beweging. Deze gebieden liggen al een aanzienlijk stuk hoger dan binnendijks Rotterdam, maar nog niet overal hoog genoeg. De Maeslantkering beschermt tegen hoogwater van zee, maar ook rivierwater kan in de toekomst overlast veroorzaken in de buitendijkse gebieden. Ondernemingen hebben hier een eigen verantwoordelijkheid om kritische onderdelen van hun bedrijfsvoering, zoals computers en andere regelsystemen, op een veilige, hoger gelegen plek op te stellen.

- > Zijn de consequenties van klimaatverandering in de haven voldoende in beeld gebracht?

- > Welke maatregelen moeten genomen worden om het industrieel complex voldoende bedrijfszekerheid te geven en haar internationale positie te handhaven?
- > Wat doet de overheid en wat kunnen bedrijven zelf doen ter voorbereiding en adaptatie?

Met de komst van de tweede Maasvlakte wordt er in de haven geherstructureerd. Bedrijven worden verplaatst, terreinen komen vrij en er wordt extra ruimte gemaakt door het dempen van havenbekkens. Deze herstructurering biedt kansen om ook de oudere delen van de haven hoogwater bestendig te maken. Dat kan door ophogen, maar er zijn ook innovatieve methoden denkbaar. Gezien de onzekerheid over welk maaiveldpeil werkelijk veilig is, ligt het voor de hand ook adaptieve oplossingen te onderzoeken. Het grote wateroppervlak van de Waalhaven biedt wellicht mogelijkheden voor bijvoorbeeld drijvende alternatieven. Ook de buitendijkse havenfrontontwikkeling kan hier op een innovatieve wijze worden opgepakt.

- > Welke innovatieve technologie en design zijn mogelijk om de bestaande havengebieden geschikt te maken voor de waterspiegelstijging?





De activiteiten 2007-2011 bestaan onder meer uit:

- > Participatie in relevante lopende en nieuw op te starten initiatieven in Rotterdam en omgeving met betrekking tot deltatechnologie, klimaatsadaptatie en water (EDBR, Hotspot Rotterdam, Rotterdam Climate Initiative).

Participatie in de initiatieven op RDM campus als pioniercentrum waterbouw (CityPorts Academy Rotterdam, RDM Aqua Dock, RDM Innovation Dock).

Participatie in relevante lopende en nieuw op te starten internationale initiatieven met betrekking tot deltatechnologie, klimaatsadaptatie en water. Door de aanwezigheid van een internationaal georiënteerde lector bestaat ook de mogelijkheid voor aanhaken op internationale initiatieven, met name in de USA, daar waar dit past bij de aard en activiteiten van de Hogeschool. Drie voorbeelden:

- > Twinning USA. In het kader van hetzelfde FES-programma Kennis voor een Klimaatsbestendig Nederland, wordt uitwerking gegeven aan kennisuitwisseling tussen Nederland en de USA, met name in Louisiana en California.
- > New Orleans. Vanuit de associatie met ARCADIS, de werkgever van de lector, en de projecten in New Orleans worden opdrachten en contacten mogelijk voor stages en andere uitwisselingen. Bovendien wordt samen met het NIROV, het NWP en het Amerikaanse APA als ook lokale initiatiefnemers een initiatief opgezet om met New Orleans tot kennisuitwisseling te komen rondom het thema Urban Planning en Hoogwaterbescherming. De Hogeschool is betrokken bij dit initiatief.
- > Sausalito. Het lectoraat heeft contacten gelegd met Sausalito Floating Homes Association. De drijvende woonwijk van Sausalito levert een interessante casus voor studie en kennisuitwisseling voor Rotterdam.

Haalbaarheidsonderzoek Rotterdam Water Academy. Studenten krijgen via de Rotterdam Water Academy de mogelijkheid om te kiezen voor een zuiver civieltechnische opleiding of een opleiding die de technische kennis en vaardigheden combineert met kennis en kunde op het gebied van wonen en werken in een delta. Bij deze laatste opleiding ligt de nadruk op stedenbouw, architectuur, ruimtelijke ordening en planologie. Ook wordt aandacht besteed aan de economische, culturele en communicatieve vaardigheden die nodig zijn om deze deltakennis nationaal, maar zeker ook internationaal te vermarkten. Op dit moment wordt de haalbaarheid onderzocht van het:

- > Verbreden van de huidige civieltechnische 1e fase opleiding.
- > Opzetten van een nieuwe Masteropleiding Deltatechnologie & Deltadesign.



Lectoraat Haven en Stad

Transitie van haven en stad

Haven en stad zoeken een versterking van de symbiotische relatie tot elkaar. Hierin is Rotterdam uniek. Deze symbiotische relatie is economisch, fysiek, sociaal en mentaal van karakter en nog maar deels begrepen. De verdieping van die kennis en de wens deze relatie sterker te beïnvloeden en vorm te geven zijn de aanleiding voor de onderzoeksagenda van het lectoraat Haven en Stad.

Focus

Dit lectoraat richt zich op de duurzame transformatiemogelijkheden van de stad Rotterdam en het haven industrieelcomplex in relatie tot elkaar. Het lectoraat kiest voor het primaire geografische onderzoeksgebied van de gehele 'zone haven- en industrieel complex' zoals benoemd in 'Stadsvisie Rotterdam, Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030'. Hier binnen zijn drie territoriale eenheden te onderkennen: de haven, de overgangszone tussen haven en stad, en de stad.

Strategische uitgangspunten

Het lectoraat stelt zich op het standpunt dat de transitie van haven en stad veel vruchtbaarder gestalte kan krijgen als ze geworteld is in de symbiotische relatie tussen beiden. Hierbij wordt zij geconfronteerd met een toenemende geneigdheid om haven en stad in mentale, fysieke en organisatorische zin te scheiden. Tegelijkertijd is het duidelijk dat het voor de beoogde bijdrage aan de ontwikkeling van een visie op die transformatie, noodzakelijk is een strategische onderzoekslijn op de agenda te zetten waarmee een geografische versplintering van de onderzoeksresultaten voorkomen kan worden.

Het lectoraat schakelt tussen vraagstukken en ontwikkelingsopgaven van verschillend niveau: macro, meso en micro. Macro-onderwerpen duiden op de invloeden van bovenregionaal en internationaal niveau op de haven en de stad. Meso-onderwerpen duiden op regionale vraagstukken die de positie van Rotterdam en de haven beïnvloeden. Micro-onderwerpen duiden vooral op de specifieke ontwikkelingsopgaven van haven en stad.

Hoofdvraag en onderzoeksthema's

De hoofdvraag richt zich op de ontwikkeling van kennis over de symbiotische relatie tussen haven en stad en spitst zich toe op de ruimtelijke-programmatische visie en condities die deze relatie kansrijk maken. Uit de strategische uitgangspunten heeft het lectoraat een drietal onderzoeksthema's gedestilleerd. Binnen ieder thema's is een aantal projecten geïdentificeerd die de komende jaren en afhankelijk van de deelname met Rotterdamse partners opgepakt worden:

Thema 1. Rotterdam en haar regionale, nationale en internationale context

De focus binnen het strategische onderzoeksthema 'De context van Rotterdam' ligt bij het verzamelen van kennis over de relevante lange termijnontwikkelingen/-trends op regionale, nationale en internationale schaal die sturend zijn voor en/of een wisselwerking hebben met de ontwikkelingen in / van Rotterdam en haar regio, teneinde deze kennis toe te kunnen passen (en verder te ontwikkelen) in het kader van de afzonderlijke lectorale onderzoeksprogramma's binnen het Kenniscentrum TransUrban.

Belangrijke externe ontwikkelingsprocessen uit de onderzoeksagenda zijn:

- > Rotterdam Climate Initiative en de transformatie van het havengebied
Rotterdam is een van de belangrijkste energie-hubs in de wereld maar deze petrochemische industrie legt een enorme claim op gebruik en inrichting van de haven.
 - > Kan de haven zich ontwikkelen tot een duurzame haven die opnieuw als onderdeel van de Rijndelta, als onderdeel van het landschap, ingericht kan worden?
 - > Wat zijn de ruimtelijke implicaties van en condities voor de ontwikkeling van een energie-efficiënte, CO₂- emissie-neutrale haven-industriële complexen?
 - > Wat zijn de ruimtelijk-programmatische implicaties van de transformatie van de Rotterdamse haven tot duurzame energiehaven voor de stedelijke omgeving; casus: wat zijn de gevolgen van de transformatie van de petrochemische industrieterreinen van Shell-Pernis tot productieterrein voor duurzame energie voor Hoogvliet en Pernis?
- > In samenwerking met Lars Lerup van de RICE University Houston en Maarten Struijs wordt op dit moment gewerkt aan een verdere uitwerking van dit thema. Uitwisseling van studenten en een excursie naar Houston worden op dit moment verder voorbereidt. Het LMSI project is hiervan de effectuering.
- > *Rotterdam versus de rest van de wereld*
Door het projectbureau Stadshavens wordt geconstateerd dat Rotterdam weliswaar aan dezelfde voorwaarden en regelgeving moet voldoen als al haar concurrenten, maar dat deze in de Nederlandse tot mindere flexibiliteit leiden. Ook in vergelijking met reclaimed land projecten in Fukuoka en Kobe is de ontwikkeling van de tweede maasvlakte een voorbeeld van monofunctionaliteit en een gemiste kans voor een versterking van de symbiose tussen stad en haven. Het lectoraat wil op beide terreinen een onderzoek starten:
 - > Binnen Europa zijn Hamburg en Londen door het projectbureau Stadshavens als voorbeeldsteden genoemd waar zij een "best practice" onderzoek gaan starten. Het lectoraat is uitgenodigd te participeren in dit onderzoek dat Stadshavens heeft gestart. Binnen dit kader zijn door het lectoraat afstudeerprojecten en excursies te initiëren.

- > Buiten Europa zijn de ontwikkelingen in met name Aziatische havensteden als Sjanghai en Fukuoka en de havensteden in de Kansai Area van belang. Het integraal ontwikkelen van deze gebieden, met naast containeroverslag ook woningbouw, pretpark, natuurontwikkeling en eigen monorail. Voor verdere studie naar verantwoordelijkheden, regelgeving en financiering van dergelijke projecten wordt contact gezocht met lokale universiteit en havenbedrijf.

Thema 2. Kennisontwikkeling naar de symbiotische verhouding tussen stad en haven

Dit onderzoeksthema naar de intensivering en de betekenis van de symbiotische verhouding tussen haven en stad kan in drie vormen van verstedelijking, onderzocht worden. Vanuit de 'gesloten' haven met een behoefte aan urbanisering, vanuit de stad met de vraag wat de stad kan winnen bij het zich presenteren als havenstad en een effectuering van de gewenste symbiotische verhouding in de overgangsgebieden door een hybridisering van het programma.

- > *De urbanisering van de haven*
Hierbij bouwt het lectoraat 'Haven en Stad' deels voort op de ervaringen van voorgaande lector Maarten Struijs bij zijn bezoeken aan met name Aziatische en Amerikaanse universiteiten en havensteden, waar de bij ons zo vaak gehanteerde monofunctionaliteit van haven- en stedelijke gebieden niet of veel minder gangbaar zijn.
De gewenste vergroting van de aantrekkelijkheid van de haven en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit van het havengebied zal niet alleen in de buitenruimte, maar ook in de bebouwing van de verschillende soorten bedrijventerreinen gestalte moeten krijgen. Maar tegelijkertijd kent dit thema een bredere dimensie. Het gaat er bij de vergroting van de ruimtelijke kwaliteit en de vernieuwing van bedrijventerreinen in het havengebied ook om te komen tot een ander en meer duurzaam hybride ruimtegebruik. Dit onderzoek zal zich toespitsen op:
 - > Het havengebied als onderdeel van het recreatieve netwerk van het rivier-, haven- en stadslandschap met de condities voor een (adaptieve) omgang met de klimaatverandering in het havengebied.
 - > De voorzieningenstructuur van het havengebied en de kwaliteit van de openbare ruimte in het havengebied.
 - > De ruimtelijk-programmatische kwaliteit van bedrijfsterrinen in het havengebied.
 - > Het intensiveren van het urbane programma in het havengebied.



- › *Hybridisering van de overgangszone haven en stad*
Ontwikkelen van kennis over- en scenario-ontwikkeling op de hybridisering van de overgangszone tussen stad en haven.
De vraagstukken die in de overgangszone vallen goeddeels samen met wat in het project Stadshavens beschreven wordt als de ruimtelijke opgaven. Het project Stadshavens richt zich op de Rijn- en Maashaven, de Merwe- en Vierhavens en de Waal- en Eemhaven. Voor een deel is sprake van transformatie naar een gemengd stedelijk woonmilieu. Andere gebieden blijven beschikbaar voor havengerelateerde activiteiten waar verdere intensivering van het gebruik van de ruimte wordt nagestreefd. Door de grondposities, contractverplichtingen en financiële inspanningen die gemoeid zijn met de ontwikkeling van deze gebieden is een fasering van de opgaven aangebracht. De uitdaging bestaat hier uit havengerelateerde en stedelijke functies optimaal tot elkaar te laten verhouden en in hybride ontwerpvormen bij elkaar te brengen.
- › *De havenisering van de stad*
De stad als representatie van de haven. De binnenstad was traditioneel de representatie van de Rotterdamse haven in de wereld. Tegenwoordig lijkt die representatie verschrompeld. Tegelijkertijd blijkt het Havenbedrijf Rotterdam nog wel degelijk behoefte te hebben aan een representatie van de haven in de stad. En andersom, zou de stad wel eens heel erg gebaat kunnen zijn bij het herwinnen van haar identiteit als havenstad.

Daarnaast is de stad een vestigingslocatie voor de havengerelateerde economische activiteiten en andersom: de haven als belangrijke motor voor de stedelijke economie. In deze relatie wordt de stad onderzocht als vestigingslocatie voor en leverancier van:

- › havengerelateerde-‘droge bedrijventerreinen en afhankelijke diensten- en kenniseconomie
- › personeel voor het haven- en industrieel complex
- › hoger opgeleide kenniswerkers (Rotterdam haven-kennisstad); en andersom: de haven als belangrijke werkgever voor de stad
- › goed opgeleide vakmensen (Rotterdam haven-vakmanstad; en andersom: de haven als mogelijke motor voor de emancipatie van een deel van de kwetsbare bevolkingsgroepen in Rotterdam)

Thema 3. De toekomst van stad en haven

Het derde strategische onderzoeksthema is het koppel- én sluitstuk van de 4-jarige onderzoeksagenda van het lectoraat ‘Haven en Stad’. In dit ‘sluitstuk’ zal expliciet de als symbiotisch veronderstelde relatie tussen Haven en Stad aan de orde komen:





dit is het moment dat de centrale hypothese van het lectoraat 'Haven en Stad', namelijk dat een vitale haven een levende en aantrekkelijke stad nodig heeft en dat de stad Rotterdam veel van haar ontwikkelingsdynamiek aan de haven ontleent, kritisch ondervraagd kan en moet worden.

- > Wordt deze wederzijdse relatie gesteund door de werkelijkheid?
- > Wat is de ontwikkeling van deze relatie?
- > Welke waarde heeft zij voor de vitaliteit van zowel haven als stad?
- > Welke condities zijn nodig om de relatie tussen Haven en Stad kansrijk en vitaal te maken?

De activiteiten 2007-2011 bestaan onder meer uit:

- > Aanbieden binnen de bacheloropleidingen van Praktijk Integratie projecten rond transitieopgaven in het havengebied, de overgangszone en het stedelijk gebied. Voorbeelden hiervan zijn de inrichting van een toeristisch-recreatief netwerk en een voorzieningencluster.
- > Aanbieden van onderwijsprojecten voor bachelor- en masterstudenten met als ontwerppogave de transitie van het gebruik, de bebouwde omgeving of de openbare ruimte in de drie transitie gebieden. Voorbeelden hiervan zijn te vinden in het gebied van de stadshavens.
- > In samenwerking met de Academie van Bouwkunst organiseren van de Summerschool 2008 en/of 2009.
- > Participeren in de Cityports Academy Rotterdam. Een kennisnetwerk van alle kennisinstellingen in Rotterdam en omgeving (o.a. TU Delft, Erasmus Universiteit, Hogeschool Rotterdam en Albeda College) en publieke en private partijen, waar kennis wordt opgedaan uit onderwijs- en onderzoeksprojecten van het lectoraat en kennis vanuit de beroepspraktijk gedeeld en verspreid wordt.
- > In samenwerking met de Willem de Kooning Academie van de Hogeschool Rotterdam organiseren van onderwijs- en onderzoeksprojecten op het gebied van de transformatie van de openbare gebieden in de havens en overgangszone.
- > Onderzoek naar de haven-stad relatie in internationale context (vergelijking Rotterdam met andere havensteden) in samenhang met het Lars Lerup / Maarten Struijs Initiative.



Lectoraat Logistics

Bemiddelen in Logistieke Innovatie

Voor veel bedrijven en organisaties is het een hele opgave om de ontwikkelingen in de logistiek te kunnen bijbenen. Op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie komen meer hulpmiddelen beschikbaar en er zijn steeds meer geavanceerde transport-, opslag- en overslagtechnieken. Het is van belang deze innovaties op het gebied van logistiek ook een plaats te geven in het hoger beroepsonderwijs.

Het uiteindelijke doel van het lectoraat Logistics is toepassingen van logistieke kennis te ontwikkelen en te verspreiden. Iedereen die iets met de haven, de zorg of de bouw te maken heeft moet iets van logistiek weten. De logisticus van de toekomst moet geleerd hebben om ervaring breed in te zetten.

Focus

Het lectoraat Logistics is in 2003 ingesteld en onderscheidt twee onderzoeklijnen. Allereerst is er de onderzoeklijn 'Business chain management'. Het lectoraat onderzoekt hierbij de ontwikkeling van mondiale bedrijfsketens op strategisch niveau. Hoe organiseren die ketens zich? Welke partijen zijn leidend en welke volgend? Wat is de rol van een haven daarbij en wat betekent dit voor de positie van bedrijven in Rotterdam?

Daarnaast is er de onderzoeklijn 'Operationele ketens'. Hierbij wordt gekeken naar de ontwikkeling en organisatie van mondiale logistieke ketens op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

Strategische uitgangspunten

Logistiek is overall, iedereen heeft ermee te maken. Logistiek is het organiseren van processen en het operationaliseren van ideeën op een zodanige manier dat het op detailniveau klopt. Het is een manier van denken.

De hogeschool is net als de haven aan de stad Rotterdam gebonden. De aansluiting tussen theorie en beroepspraktijk moet beter. Als afgestudeerde moet je in staat zijn om je te bewijzen. Je moet concepten weten te vertalen tot oplossingen op detailniveau. Daartoe moet je goed weten wat er op dat detailniveau gebeurt en goed kunnen schakelen met zowel het management als met de werkvloer.

De ontwikkelingen binnen de informatie- en communicatietechnologie gaan snel. Het is van groot belang deze innovaties een plek te geven binnen het hoger beroepsonderwijs. Rotterdam is een logistieke netwerkstad. De haven heeft grote invloed op het bedrijfsleven, maar ook binnen het onderwijs. Voor het lectoraat Logistics is een taak weggelegd om programmatische samenwerking rond logistieke thema's vorm te geven tussen onderwijs en bedrijfsleven. Daarbij richt ze zich zowel op de logistieke sector als op de zorgsector en

uiteraard de bouw. Het lectoraat wil vanuit de maatschappelijke positie van een hogeschool bijdragen aan een duurzame toekomst voor Rotterdam.

Voorgenomen activiteiten 2007-2011

Komende jaren zal het lectoraat zich vooral gaan richten op logistiek in de bouwsector, in de havensector en in de zorg. Het onderwijs moet niet meer in afgebakende functies denken. Er zullen steeds meer diagonale samenwerkingsverbanden ontstaan met andere lectoraten, waar onder de vier andere lectoraten van het Kenniscentrum Transurban.

Er zijn meer dan voldoende aanknopingspunten, zoals het bouwen op beperkte ruimte, het combineren van bouwkundige eisen met gebruikerseisen of bijvoorbeeld het organiseren van de verschillende processen die plaatsvinden in ruimtes waar meerdere personen of groepen gebruik van maken. Momenteel is er veel vraag naar flexibele bedrijfsruimtes waarbinnen een bedrijf snel kan doorgroeien ofwel krimpen. Er wordt nu nog veel gebouwd op basis van vorm in plaats van op basis van de stromen die door een gebouw heen gaan. Dat vraagt een andere manier van kijken.

Wat betreft stedenbouw liggen de aanknopingspunten voor de hand. Ruimtelijke ordening is een en al logistiek. Vooral een stedenbouwkundige mix met verschillende functies zoals bijvoorbeeld kleinschalige bedrijvigheid is als opgave heel interessant.

Maar met architectuur heeft Logistics ook raakvlakken. Plattegronden van nieuwbouwwoningen zien er vaak identiek uit, omdat men gewend is dat een huis zo in elkaar zit. Er zijn natuurlijk veel slimmere en spannender concepten mogelijk. Ook dat heeft met logistiek te maken. Een complexe opgave als de vernieuwing van het Erasmus Universitair Medisch Centrum Rotterdam kan ook heel interessant zijn.

Veel programma's zijn ontwikkeld in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam of met branche- en ondernemersorganisaties die relevant zijn voor de Rotterdamse Haven. Binnen het Kenniscentrum Transurban zullen programma's met de bouw ontwikkeld worden. In de zorgsector staat logistiek hoog op de agenda en zijn programma's ontwikkeld met thuiszorg organisaties. Dit zal de komende jaren verder worden uitgebouwd.

Het lectoraat zal steeds meer onderzoek uitvoeren in samenwerking met onder meer het Academic Centre TransPORT (onder meer de Erasmus Universiteit Rotterdam en TU Delft) en TNO. Samenwerking met buitenlandse instellingen is in ontwikkeling.

Bij het schrijven van dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van het interview met lector Frits Blessing in *Huig*, het halfjaarlijks tijdschrift van de Academie van Bouwkunst Rotterdam (septembernummer 2007).

Samenwerking tussen lectoraten van het Kenniscentrum Transurban

De onderzoeksagenda's van de lectoraten van het Kenniscentrum Transurban hebben door hun focus op de Rotterdamse regio op voorhand al een geografische overeenkomst: de ontwikkelingsvraagstukken van de regio zijn leidend geweest in de samenstelling van de onderzoeksthema's. Maar de overeenkomst gaat verder dan dat. Ontwikkelingsvraag, analyse, ontwerp- en oplossingsrichtingen kunnen niet slagen zonder een multidisciplinaire benadering en gevoed door de specialistische kennis die in de lectoraten bijeen gebracht is.

Naast de samenwerking binnen het Kenniscentrum Transurban ligt samenwerking voor de hand met de lectoraten Ideale haven, Opgroeien in de Stad, Smart Energy en Zorg en Ondernemen. Ook is samenwerking voorzien met instituten en opleidingen, bijvoorbeeld, vrijetijdsmanagement aan de Willem de Kooning Academie, met de opleidingen aan het Instituut voor Managementopleidingen (vastgoed, makelaardij, personeel en arbeid), culturele en maatschappelijke vorming aan het Instituut voor Sociale Opleidingen en de Rotterdam Business School.

Naast de samenwerking daar waar zich vanzelfsprekende cross-overs voordoen, hebben de vijf lectoraten 5 thema's waaraan zij gezamenlijk kunnen werken.

1. Toekomst Rotterdam
2. De openbare ruimte
3. Duurzaamheid
4. Culturele dimensie
5. Proces en organisatie van transitie

Deze keuze is niet willekeurig. Het zijn alle vijf thema's die vragen om bestudering en aanpak vanuit meer dan één discipline en vanuit het collectief van het Kenniscentrum Transurban.

Ad. 1 Toekomst Rotterdam

Het Kenniscentrum Transurban kiest voor Rotterdam. Vanuit een cocktail van passie, nieuwsgierigheid en nuchtere scherpzinnigheid, is het kennen van de stad en haar regio een must. De toekomst van Rotterdam is sterk verbonden met internationale en nationale ontwikkelingen van haveneconomieën en stedelijke netwerken. Deze ontwikkelingen zijn bepalend voor de lange en korte termijn opgaven waaraan het Kenniscentrum Transurban haar onderzoeksagenda ontleent.

Ad. 2 Openbare ruimte

De openbare ruimte wordt gezien als de motor voor verbetering van de leefbaarheid in de steden. 'Steek meer energie in hoogwaardige openbare ruimte, zoals

mooie pleinen, parken en ander groen', is het motto. Openbare ruimte is wellicht de zichtbare stedelijke plaats waar de meervoudigheid van de opgaven en disciplines bij elkaar komen. Onder 'openbare ruimte' wordt niet enkel de ruimte in bezit of beheer van overheden verstaan, maar ook de ruimten die behoren tot private domeinen, voor het publiek toegankelijk zijn en zo deel uit maken van de stedelijke leefruimte.

Ad. 3 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een term die al flink geworteld is in de beroepspraktijk. Het Kenniscentrum Transurban wil zich niet alleen richten op de betekenis voor het gebruik van niet vervangbare grondstoffen, energiebalans van de bebouwde omgeving, maar ziet een behoefte duurzaamheid scherper te vertalen in termen van huidige en toekomstige functies en gebruikers van ruimte, infrastructuur en gebouwen.

Ad. 4 Culturele dimensie

Wensen, ambities, gebruik en toekomstwaarde worden in toenemende mate door verschillende culturele waarden bepaald in een internationaliserende gemeenschap van Rotterdam. Dit vraagt een grondige kennis en begrip, bijdrage van verschillende disciplines om tot succesvolle oplossingen en ontwerpen te komen van bebouwde omgeving, vervoersmiddelen, openbare ruimte en succesvolle organisatie. De culturele dimensie is nog onvoldoende gegrond in de paradigma's die ontwerpen van de bebouwde en openbare ruimte bepalen. Culturele dimensies laten zich ook moeilijk kennen en zijn beweeglijk door invloeden van stad, buurt, sociale omgeving en internationale context. Het verwerven van bestaande kennis over de culturele dimensie (bij verschillende disciplines) en deze enten op de onderzoeksopgave vanuit de beroepspraktijk is een eerste stap. De volgende stap is de verankering in het onderwijsaanbod.

Ad. 5 Proces en organisatie van transitie

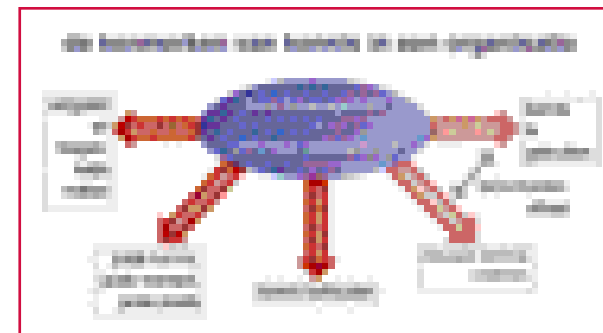
De ontwikkeling van veel gebieden in Rotterdam zal transitie betekenen. De ruimtelijke inrichting, het infrastructuur netwerk, de bebouwde structuur, de architectuur en openbare ruimte zijn in veel gevallen een gegeven. De gedachte dat deze laag volledig verwijderd zal worden om plaats te maken voor een nieuwe is kansloos. De hoofdstructuren zullen bepalend zijn voor de toekomstige inrichting van het gebied. De opgave is nieuwe gebruiksvormen te ontwerpen vanuit bestaande structuren. Recreatie, werk en bedrijvigheid, ontmoeting, leisure, groen en water zijn opgaven die hun plek moeten vinden in de bestaande structuren van het gebied. De transformatie van gebieden en het transitieproces zijn de werkelijke opgaven. De uiteindelijke vorm en kwaliteit het resultaat van dat proces.

Kennis in beweging

De onderzoeksagenda is veelbelovend en gaat dus zeker waardevolle kennis opleveren.

Het Kenniscentrum Transurban besteedt via kenniscirculatie veel aandacht aan de manier waarop de kennis wordt gecreëerd, gedeeld, gebruikt en verder ontwikkeld.

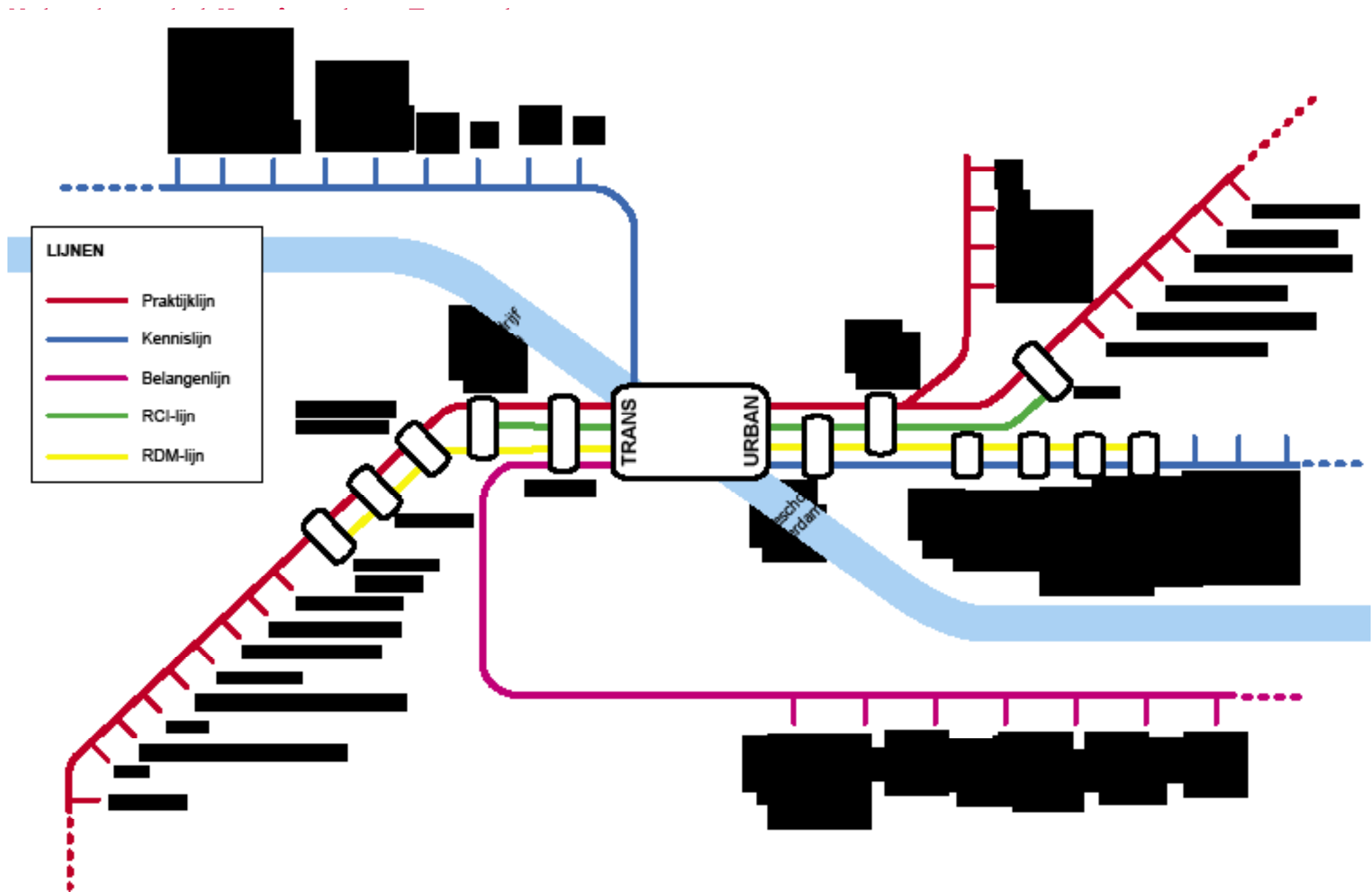
Kenniscirculatie is in elke organisatie van belang, maar zeker in een organisatie waarvan kennis het product is.



Deze afbeelding is ontleend aan de visie van Triam op het gebied van kennismanagement. Triam is een bedrijf dat bestaat uit professionals op het gebied van kennismanagement, kwaliteitszorg, onderwijskunde en taalkunde.

Het kenniscentrum zorgt op verschillende manieren dat de kennisontwikkeling die binnen de lectoraten tot stand komt wordt gedeeld met alle stakeholders. Een kleine greep uit die activiteiten:

- > Onderzoeksresultaten, actueel nieuws en rapportages beschikbaar stellen via de website www.transurban.nl.
- > Bevorderen dat de opgedane kennis via projecten, oefeningen, cursussen etc. een plaats in het onderwijs krijgt.
- > Publiceren van onderzoeksresultaten in eigen publicaties, vaktijdschriften en algemene media.
- > Inbrengen van kennis in nieuw te ontwikkelen masteropleidingen.
- > Verzorgen van literatuur reviews van actuele publicaties.
- > Ontwikkelen en aanbieden van incompany trainingen en post-hbo cursussen.
- > Het verzorgen van presentaties en lezingen.
- > (Mede-)organiseren van symposia, conferenties, workshops, ateliers, masterclasses, summer schools etc.
- > Deelname aan relevante samenwerkingsverbanden.



Organisatie

Lectoraat Stedelijke infrastructuur en mobiliteit

Marc Verheijen	lector (Gemeentewerken Rotterdam)
Martijn Schutte	onderzoeksmedewerker
William Kuppen	docent

Lectoraat Stedelijke vernieuwing

Karin Schrederhof	lector (BMC)
David Nagtegaal	onderzoeksmedewerker (Estrade)
Jeroen Visschers	docent / onderzoeksmedewerker
Lenie Bouwman	onderzoeksmedewerker (dS+V)
Annet Tijhuis	docent / onderzoeksmedewerker

Lectoraat Stad en Water

Piet Dircke	lector (Arcadis)
Leo van Gelder	docent
Peter Wijsman	onderzoeksmedewerker (Arcadis)
Pieter de Greef	onderzoeksmedewerker (dS+V)
Rob Weersink	docent
Daniël Goedbloed	onderzoeksmedewerker (Gemeentewerken Rotterdam)
Martijn Schutte	onderzoeksmedewerker

Lectoraat Haven en Stad

Harry Mengers	lector
Peter Budde	docent / onderzoeksmedewerker

Lectoraat Logistics

Frits Blessing	lector (Havenbedrijf Rotterdam)
Josefien Almekinders	docent
Hans Bisschop	docent
Hans van Stiphout	docent
Bert Thierauf	docent
Gyzlene Zeroual	onderzoeksmedewerker (Rotterdam Business School)

Programmabureau

Bert Hooijer	programmadirecteur
Ria van Oosterhout	programmamanager
Helian Ophorst	bedrijfszaken
Joyce Weijers	secretaresse
Tjallien ten Zweege	secretaresse
Suzanne Körmeling	communicatiemedewerker

Colofon

oktober 2007

Hogeschool Rotterdam, Instituut voor Bouw en bedrijfskunde
Kenniscentrum Transurban
G.J. de Jonghweg 4-6
Postbus 25035
3001 HA Rotterdam

tel. 010 241 4853
fax 010 241 4851
www.transurban.nl

Vormgeving
Casper! Communicatie
www.casperberkhout.nl

Print
Sieca Repro
Oplage: 500
Eerste druk

