



Hafen City, Hamburg

EMMA BIERENS, CHIARA CICCHIANNI [AWB]

Van Hamburg over Rotterdam en Antwerpen tot Le Havre vinden we welvarende havens, die een antwoord zullen moeten bieden op het complexe circulaire vraagstuk rond economie, ecologie en ruimtegebruik. Meer nog, ze zijn een cruciale hefboom om die transitie te versnellen. Er bloeien al vele circulaire initiatieven en strategieën in havengebieden, maar toch ligt er voor havens nog steeds een grote uitdaging in het ontwerpen, vormen en initiëren van ruimtelijke projecten voor een circulaire toekomst.

Versnellers van de circulaire transitie

De (re)organisatie van ruimte als strategisch middel

De circulaire transitie impliceert een economische verandering, die samenvalt met een verschuiving in de manier waarop we de ruimte organiseren. Ze stelt het ruimtelijk systeem van produceren en leven ter discussie en confronteert ons met de noodzaak om nieuwe projecten en organisatiemodellen uit te denken. Economische en ecologische expertise zullen niet volstaan om deze opgave tot een goed einde te brengen. Ook voor architecten, stedenbouwkundigen en andere ruimtelijke denkers is een belangrijke rol weggelegd.

Een plek waar deze ruimtelijke verandering al sterk voelbaar is, is de haven, een baken van productie en logistiek en daarom een potentiële broedplaats voor innovatie en expertiseopbouw. Havens spelen een sleutelrol als knooppunt in de globale productie- en distributieketen. Door de circulaire transitie staat deze rol op een cruciaal keerpunt: er zal immers meer op kortere ketens en lokale en regionale productie worden ingezet. Havens zien zich daarom genoodzaakt de kernactiviteiten te herdefiniëren volgens meer duurzame modellen. De hoog-dynamische haven is bijgevolg een belangrijke katalysator voor systemische verandering. Deze verandering gaat onvermijdelijk samen met het herdenken van de ruimte en de ruimtelijke relaties in en rondom de haven.

Om grip te krijgen op de relatie tussen circulariteit en havens, ruimte en economie, nam het onderzoekstraject 'Circulaire (Stads)Havens'¹ de havens tussen Hamburg en Le Havre onder de loep. Hierbij werden inzichten verzameld over strategische keuzes, veranderende rollen, verscheidenheid aan projecten en het gebruik van ruimte. De paper *Patterns of Circular Transition: What Is the Circular Economy Maturity of Belgian Ports?*² bouwt verder op deze inzichten en ander lopend onderzoek om havenstrategieën in België te bekijken vanuit een economisch standpunt. Doorheen deze havenstrategieën kunnen drie strategische sporen richting een circulaire modus operandi herkend worden: (1) energieproductie, (2) het recyclen van materialen en (3) het organiseren en orkestreren van nieuwe stromen. Het is belangrijk dat deze strategische sporen tegelijkertijd worden opgenomen. Ruimte, op verschillende schalen, speelt hierin een cruciale rol.

Dit vraagt om een verweving tussen diverse ruimtelijke omgevingen. Zo vormen haven, stad en regio steeds meer een schakel binnen eenzelfde systeem en neemt hun onderlinge relatie aan belang toe. Elke schakel zal een verandering (moeten) doormaken richting meer circulariteit binnen het systeem. Van deze ruimtelijke verwevenheid bestaan al goede voorbeelden, zoals in Amsterdam, waar de schaarse ruimte binnen de haven noopte tot een ruimtelijke (her)organisatie die een circulaire dynamiek mogelijk maakt. Specifieke gebieden binnen de stad en de haven werden aangewezen voor de uitvoering van circulaire proefprojecten, met vervoer over water als belangrijk element. Ook de Haven van Brussel legt zich toe op de organisatie van een nieuw en duurzaam logistiek systeem. Zo worden nieuwe ruimtelijke omgevingen binnen de haven gedefinieerd waarin gedeelde materiaalopslag, faciliteiten en infrastructuur worden aangewend om circulaire praktijken te versnellen en te ondersteunen.

Van verhuurders tot planners en matchmakers: de rol van de havenautoriteit

De evolutie naar een steeds meer verweven (ruimtelijk) systeem betekent ook dat vele actoren van rol veranderen. Zo is de afgelopen jaren de rol van de havenautoriteit verschoven van het verhuren en operationaliseren van de haven naar een meer proactieve rol als regelgever, facilitator, matchmaker en '*community builder*'. De aanpassing naar een duurzame haven manifesteert zich in de dagelijkse werking van de havenautoriteit, maar ook in de opmaak van een strategische toekomstvisie. Daarnaast neemt de relatie tussen havenautoriteit en bedrijven aan belang toe en ontstaat er meer samenwerking tussen haven, steden en gemeenten.

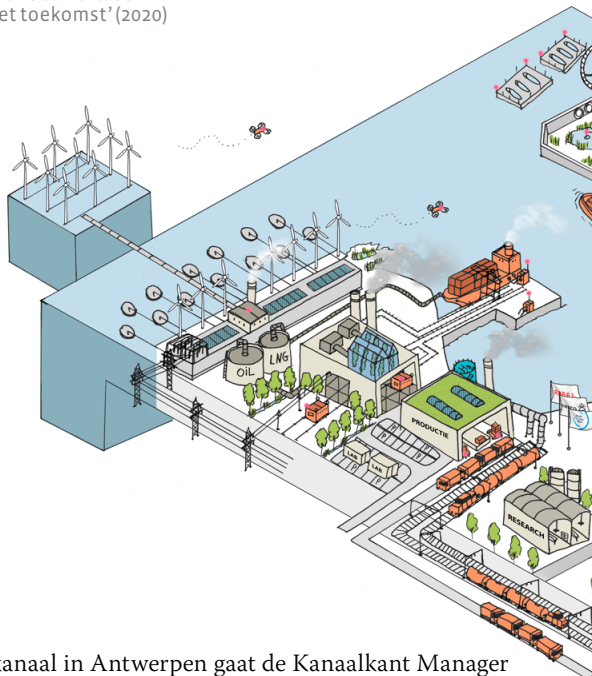
Elke haven in de delta krijgt met deze veranderende rol te maken. In Brussel start de havenautoriteit een proces van structurele uitwisseling op om samen met de praktijkgemeenschappen binnen de haven een nieuw circulair project op te zetten. Daarnaast werkt ze samen met de gemeente Anderlecht aan nieuwe projecten die gebruikmaken van bestaande haveninfrastructuur om een nieuwe circulaire wijk uit te werken. De recent gefuseerde North Sea Port (Haven van Gent en Zeeland Seaports) gebruikt visualisaties om te tonen hoe de haven er in 2030 en 2050 moet uitzien. Deze visualisaties vormen de basis voor werksessies met talloze stakeholders om tot een breed gedragen strategische visie te komen. Ook buiten de havengrenzen, in andere productieve gebieden, ontstaan matchmaker- en facilitatorrollen. Langs het

¹ 'Circulaire (Stads)Havens' of 'Circular (City) Ports', 1010 architecture urbanism (1010au), Elvira Haezendonck (VUB), Architecture Workroom Brussels (AWB), 2018-2020, in opdracht van Vlaanderen Circulair/OVAM. Alle documenten zijn terug te vinden op www.circularports.eu en www.deltataelier.eu

² Haezendonck, E.; Van den Berghe, K. Patterns of Circular Transition: What Is the Circular Economy Maturity of Belgian Ports? Sustainability 2020, 12, 9269.

2030

Verbeelding 'haven-logistiek' voor 'North Sea Port: een haven met toekomst' (2020)



Albertkanaal in Antwerpen gaat de Kanaalkant Manager bijvoorbeeld op zoek naar de beste locaties voor nieuwe bedrijven, waarbij hij mikt op verbindingen met de bestaande context. Zo creëert hij stap voor stap een circulair ecosysteem in het gebied zelf, maar ook in relatie met haven, stad en regio.

Circulaire bouwstenen als cruciale schakels in een systeemverandering

Uit al deze interessante initiatieven kunnen we lessen trekken. Binnen het traject 'Circulaire (Stads)Havens' werden acht terugkerende projecttypes of 'circulaire bouwstenen' gedefinieerd. Deze bouwstenen zijn gebaseerd op bestaande initiatieven en bevatten een overzicht van de herkenbare ruimtelijke elementen, regelgevende kaders, infrastructuur en mogelijke activiteiten. Ter illustratie worden drie circulaire bouwstenen hieronder kort toegelicht.

Een van die circulaire bouwstenen is de 'Lokale Jobgenerator', onder meer gebaseerd op het 'Rotterdam Makers District'. In het gebied tussen haven en stad waar grote bedrijven verdwenen zijn en de verstedelijkingsdruk voelbaar is, wordt het potentieel voor een mensgerichte maakeconomie, met opleidingen en kennisopbouw, in de verf gezet. De 'Lokale Jobgenerator' maakt gebruik van de locatie om het in de stad aanwezige menselijk kapitaal te valoriseren door het te verbinden met bestaande en nieuwe productieve activiteiten binnen de ruimere context van de haven.

Circulariteit betekent ook kijken naar lokale kansen in de regio. Zo fungeert de bouwsteen 'Hinterland Hub' – die gelegen is langs een waterweg in het binnenland – als overslagpunt voor bouwmaterialen, afval of landbouwproducten om van daaruit lokaal verspreid of verzameld te worden. Op die manier kan een regionaal ecosysteem uitgebouwd worden tussen de haven en andere sectoren. Innovatieve vervoersmiddelen zijn hierbij cruciaal. Zo zijn de boten van Blue Line Logistics ontworpen

2050



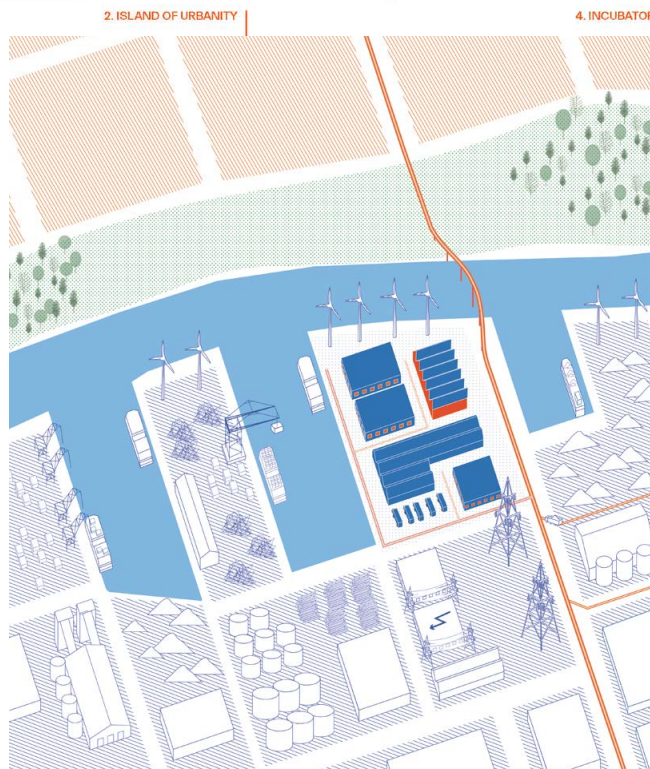
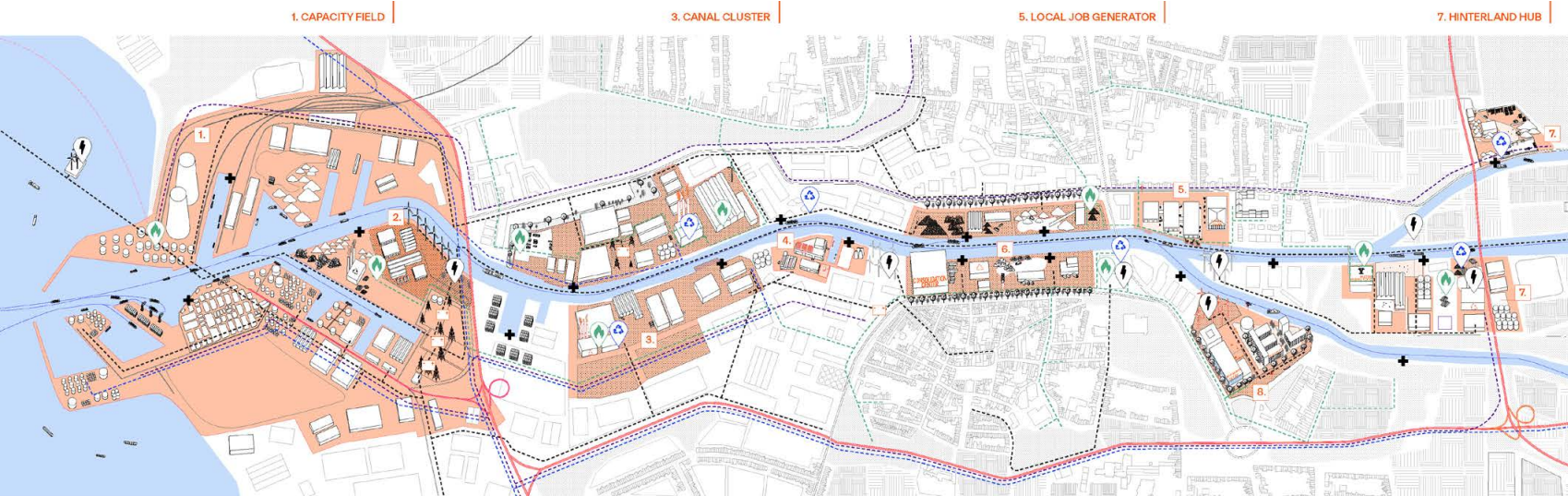
om gepalleteerde goederen te vervoeren. Daarvoor zijn kleine laad- en losplatforms met weinig infrastructuur zoals een 'Hinterland Hub' ideaal. Binnen de stedelijke context bestaan

succesvolle voorbeelden van dergelijke hubs, zoals het pilootproject Antwerpen Multimodale Bouwlogistiek (Asiadok) en het Bouwmaterialendorp (Brussel). Gelijkaardige initiatieven in een meer landelijke omgeving lijken vandaag nog te ontbreken.

In havengebieden bevinden zich testlocaties waar infrastructuur en faciliteiten geclusterd zijn en expertise ter beschikking staat voor andere bedrijven. Deze testlocaties – hier gedefinieerd als de circulaire bouwsteen 'Eiland van stedelijkheid' – zijn nauw verbonden met een regionale dynamiek en aanwezige kennis (instellingen). Zo is North Sea Port een koploper in de bio-industrie. Die dynamiek wordt verder aangezwengeld door de Biobase Europe Pilot Plant: op deze testlocatie worden kleinschalige tests voor nieuwe biobased producten geüpgraded naar industriële schaal. De haven van Amsterdam lanceerde 'Prodock', waar infrastructuur en faciliteiten worden aangeboden aan innovatieve start-ups die later opgeschaald kunnen worden in de haven.

De regio als experimenteerruimte voor circulaire ecosystemen

Op kleine schaal vormt de circulaire bouwsteen een schakel in een complexe keten en worden er stappen gezet om deze keten te transformeren tot een circulair ecosysteem. Op grote schaal onderzoekt de studie 'Circulair Mainframe' de fysieke ruggengraat die de circulaire transitie nodig heeft op schaal van de delta. Welk fysiek netwerk van nieuwe of aangepaste infrastructuur is nodig om grondstoffen optimaal te kunnen uitwisselen vanaf 2030? Tussen de kleine en de grote schaal in is er nood aan een regionaal verhaal. De schaal van de regio biedt de mogelijkheid om bouwstenen aan elkaar te koppelen binnen het grotere netwerk van de mainframe. In een regionaal verhaal kunnen gren-



← Circulaire bouwsteen
'Eiland van Stedelijkheid',
1010au en AWB (2020)

↑ Overzichtsskaart van de acht circulaire
bouwstenen in een denkbeeldig
havengebied, 1010au en AWB (2020)

zen – fysiek en mentaal – overstegen worden, waardoor nieuwe noodzakelijke samenwerkingen kunnen worden opgezet.

De havencorridor – de ruimte langs waterwegen tussen twee havens – is bijvoorbeeld een goede schaal om initiatieven te verweven. Aan de drukke corridor Le Havre-Rouen-Parijs zet het initiatief HAROPA duurzame projecten op, zoals oplaadpunten voor groene stroom of informatiedelingsinitiatieven rond verschillende materiaalstromen. Een haven als North Sea Port is dan weer letterlijk over de landsgrenzen heen gebouwd, waardoor ze ook veel beter kan inspelen op urgente transitie. Dit wordt versterkt door platforms als Smart Delta Resources, die actief zoeken naar potentiële industriële ecosystemen in de regio om bredere duurzaamheidsdoelstellingen te bereiken in de diverse havenomgeving.

Deze voorbeelden zijn een eerste stap in de goede richting. Er is echter nood aan meer structurele regionale strategieën vooraleer havens een grotere impact kunnen hebben op de cir-

culaire transitie van ruimte, economie en ecologie. Om echt aan de slag te gaan, moeten de verschillende mentale en fysieke grenzen overstegen worden. Het koppelen van de bestaande best practices aan bredere ambities en doelstellingen blijft de uitdaging. Daarbij lijkt een gedeelde agenda tussen talrijke actoren op regionale schaal een ontbrekende schakel. Misschien kan Nederland voor dat momentum zorgen? Om de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) tot uitvoering te brengen, zijn acht regio's (voorlopig) aangewezen als aandachtsgebieden om te onderzoeken hoe de diverse Rijksdepartementen er kunnen aanhaken op de lokale dynamieken. Men probeert daarbij een sectorale aanpak te vermijden en te focussen op de ruimtelijke ontwikkelingen van de transitie. Drie van de aandachtsgebieden zijn havens: Rotterdam, Amsterdam en de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone of North Sea Port District. Deze benadering van de transitie op regionale schaal biedt potentieel voor de bredere delta, waar een sectorale aanpak sterk aanwezig is: een geïntegreerde tactiek, gestuurd door het nadenken over ruimtelijke ontwikkeling, is hier cruciaal.

Samen naar een circulaire delta

Onze Delta is duidelijk op zoek naar manieren om urgente transitie aan te pakken. De vele succesvolle initiatieven en talrijke actoren tonen aan dat de omslag naar een nieuwe economie er alvast is begonnen. Maar ondanks deze successen is er nood aan kennisdeling en -uitwisseling in een neutrale omgeving die concurrentieverhoudingen overstijgt. Zolang de diverse schalen en disciplines langs elkaar heen blijven werken, worden er kansen gemist. Zoals blijkt uit de aangehaalde voorbeelden, is de circulaire transitie een vraagstuk voor iedereen. Circulaire transitie raakt aan energie, mobiliteit, economie, landbouw en ecologie en vraagt daarom een geïntegreerde aanpak. Ruimtelijke denkers zouden hierin een belangrijke en zelfs centrale rol moeten opnemen.