STADS
VISIE
ROTTER
DAM

STADS VISIE ROTTER DAM

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE 2030

Vastgesteld door de gemeenteraad Rotterdam op 29 november 2007

Gemeente Rotterdam

INHOUDSOPGAVE

STREEFBEELD ROTTERDAM IN 2030 | EEN ZINDERENDE HAVENSTAD 4

Voorwoord 28
Inleiding 30

DEEL I | ONTWIKKELINGSSTRATEGIE 32

Hoofdstuk 1 **34**
Taak voor de toekomst
1.1 Internationale context 36
1.2 Nationale context 39
1.3 De opdracht 43
1.4 Toekomstperspectief 44

Hoofdstuk 2 **46**
Kernbeslissingen en ruimtelijke consequenties
2.1 Versterken economische structuur 48
2.2 Creëren aantrekkelijke woonstad 60
2.3 Randvoorwaardelijke beslissingen 73

DEEL II | GEBIEDSUITWERKING 104

Hoofdstuk 3 **106**
Internationale stad aan de rivier
3.1 Excellente haven 111
3.2 Transformatie van haven naar stad 112
3.3 Aantrekkelijke en complete binnenstad 114

Hoofdstuk 4 **118**
Dubbelslag op Zuid
4.1 Kanskaarten 122
4.2 Aantrekkelijke wijken 125
4.3 Hoogvliet 127

Hoofdstuk 5 **130**
Kwaliteiten op Noord
5.1 Science Port Holland en overige knooppunten 135
5.2 Uitbouwen sterke woonmilieus 136
5.3 Gentrification 137
5.4 Overige wijken 139

Hoofdstuk 6 **142**
Rotterdam in de Randstad
6.1 Zuidvleugel 144
6.2 Regionaal ruimtelijk beleid 146

DEEL III | UITVOERINGSSTRATEGIE 148

Hoofdstuk 7 **150**
Samen werken aan de stad
7.1 Effectmeting 152
7.2 VIP-gebieden 156
7.3 Nieuwe samenwerkingsvormen met de markt 157
7.4 Samenwerking met andere overheden 157
7.5 Sturen op uitvoering 158

Verantwoording 160
Colofon 161

EEN ZINDERENDE HAVENSTAD

schone havenstad kleurrijk internationaal herkenbare skyline aantrekkelijke Europese stad moderne metropool intercultureel jonge beroepsbevolking hoogopgeleiden succesvolle duurzame industriële bedrijven innovatieve ondernemers vakmensen evenementen uitgaansleven filmstad podia tentoonstellingen muziekstad culturele experimenten stoer speels gewilde woonstad geborgenheid en kwaliteit populaire woningen aantrekkelijke buitenruimte waterrijke buurten jeugd sport brede scholen cultuur spelen thuiswerkers wijkeconomie betrokken verbondenheid trots geschiedenis

inspiratiebron hoogwaardig openbaar vervoer tuktuks fiets HSL watertaxi's elektromobielen dynamische binnenstad straatkunstenaars flaneren kleurrijk zakenpubliek ontmoeting en ontspanning verrassend groen singels waterpartijen wonen op en bij het water rivier water-recreatie pioniers-mentaliteit innovatie ruwe diamant metropool eeuwige jeugd

schone havenstad
kleurrijk internationaal
herkenbare skyline
aantrekkelijke Europese stad
moderne metropool
intercultureel

Rotterdam is in 2030 een schone, kleurrijke havenstad aan de monding van de Maas. De stad met haar herkenbare skyline ademt een handelsgeest en heeft een open en internationaal karakter. Er wonen en werken meer dan 600.000 mensen van meer dan 150 nationaliteiten. Al deze Rotterdammers hebben volop contact met elkaar en – via hun relaties met familie, collega's en klanten – ook met de rest van de wereld. Rotterdam heeft de afgelopen dertig jaar een grote transformatie ondergaan en is een aantrekkelijke Europese stad geworden. Een mondiaal voorbeeld van de moderne interculturele metropool die steeds weer innovatief weet om te gaan met een grote diversiteit aan culturen en leefstijlen en de kansen die dit biedt weet te benutten. Kennis en expertise wordt razendsnel uitgewisseld met alle uithoeken van de wereld door een perfecte aansluiting op het wereldwijde web.

jonge beroepsbevolking
hoogopgeleiden
succesvolle duurzame
industriële bedrijven
innovatieve ondernemers
vakmensen

Naast de multinationals zijn er vele kleine en middelgrote bedrijven die internationaal opereren. Dit wordt mede gestimuleerd door de bijzondere situatie in Rotterdam. De stad kent een relatief jonge beroepsbevolking. Door de samenwerking tussen bedrijfsleven en onderwijsinstellingen kent de beroepsbevolking een unieke samenstelling van hoogopgeleide mensen en vakmensen. Dit heeft tal van win-win combinaties opgeleverd, zoals het grote aantal succesvolle duurzame industriële bedrijven in het havengebied, het bekende medische bedrijvencluster rond het Erasmus Medisch Centrum en de hippe meubelfabriekjes in de Stadshavens. Het is dan ook niet toevallig dat tal van landelijk vooraanstaande en innovatieve ondernemers hun roots in Rotterdam hebben. Opvallend is het grote aantal ondernemers met een niet-westerse achtergrond. Hun succes inspireerde al velen tot navolging.

evenementen

uitgaansleven

filmstad podia

tentoonstellingen

muziekstad

De stad kent een innovatief cultureel klimaat en is nationaal en internationaal bekend vanwege haar evenementen. Rotterdam maakt deze reputatie waar door als eerste stad op het Europese vasteland de Oscar-uitreiking te organiseren, een wereldtentoonstelling over interculturaliteit te huisvesten en jaarlijks een Grand Prix parcours in de stad uit te zetten voor schone Formule 1 auto's. Rotterdam koestert haar imago als muziek- en filmstad, maar heeft nog meer te bieden. Variërend van podia voor jonge artiesten tot spraakmakende tentoonstellingen. Een afwisselend uitgaansleven trekt elk weekend een zeer gemêleerd publiek. Rotterdammers staan open voor nieuwe invloeden. Ze komen overal en zijn altijd geïnteresseerd in het nieuwe; in hun vrije tijd bezoeken ze zowel multimediale voorstellingen, kleinschalige culturele evenementen en feesten in het alternatieve circuit, als het bekende zomercarnaval of een klassiek concert.

culturele experimenten

stoer

speels

Met zijn jonge bevolking en grote cultuuraanbod trekt Rotterdam mensen uit alle werelddelen en vormt zo een culturele smeltkroes. Het is nog steeds de bakermat van nieuwe muziekstijlen zoals de Hin-chin en Arab-beat.
De meeste culturele voorzieningen zijn te vinden in de binnenstad en langs de metrolijnen. Maar ook op andere plekken, waar de stad aan het veranderen is, is ruimte voor tijdelijke culturele initiatieven. Zo bieden de historische gebouwen in de oude stadshavens onderdak aan een verscheidenheid aan culturele experimenten. Aangetrokken tot het stoere en speelse van de stad, hebben culturele boegbeelden zich hier gevestigd.

gewilde woonstad

geborgenheid en kwaliteit

populaire woningen

aantrekkelijke buitenruimte

waterrijke buurten

De befaamde Rotterdamse mentaliteit van ‘aanpakken’ heeft er toe geleid dat een periode van slechts 25 jaar veel stadswijken een metamorfose hebben ondergaan. Na een jarenlang veranderingsproces is Rotterdam uitgegroeid tot een echte woonstad. Voor elke leeftijd, smaak en portemonnee is er een geschikte keuze aan woningen die geborgenheid en kwaliteit biedt. Wonen in het stadscentrum is zeer populair bij starters en senioren, dankzij de aantrekkelijke en luxe woonmogelijkheden, met vele voorzieningen en goed openbaar vervoer nabij. De stadswijken rondom het centrum hebben allemaal een eigen karakter, mede door hun (historische) ligging en functie. Zij bieden een rustige, kwalitatief goede en afwisselende woon- en werkomgeving voor alle bevolkingslagen. De tuinwijken aan de buitenzijde van de stad bieden een fijne woonomgeving, met goede basisvoorzieningen, waarin vooral gezinnen zich thuis voelen en kinderen op straat spelen en leren fietsen. Een aantrekkelijke buitenruimte en de waterrijke buurten maken deze buurten zeer gewild.

jeugd sport

brede scholen

cultuur spelen

thuiswerkers

wijkeconomie

Een belangrijke reden om in deze stad te wonen zijn de culturele en sportieve voorzieningen, die ook in de wijken volop te vinden zijn. Daarbij neemt de jeugd een bijzondere plek in. De brede scholen kennen een uitgebreid programma dat kinderen laat kennismaken met culturele en sportieve voorzieningen. In alle wijken zijn voldoende binnen- en buitensportcomplexen voorhanden, die aantrekkelijk zijn vormgegeven nabij andere buurtvoorzieningen. Ook de Olympische Spelen in 2028 hebben de sportiviteit van de Rotterdamse jeugd verder gestimuleerd.
Kleine bedrijfjes, waaronder ook thuiswerkers, hebben zich de afgelopen dertig jaar als een olievlek over de stadswijken verspreid. Deze ondernemers zijn in alle sectoren van de economie terug te vinden en spelen dagelijks in op de veranderende, uiteenlopende behoeften van consumenten.

betrokken verbondenheid

trots geschiedenis

inspiratiebron

De inwoners zijn sterk betrokken bij het wel en wee van hun stad. De onderlinge verbondenheid komt onder andere tot uiting in de talrijke vrijwilligersprojecten. Ondersteund door professionele organisaties zetten meer dan 100.000 mensen zich wekelijks enkele of meerdere uren in voor hun buurt of vereniging. Rotterdammers zijn boven alles trots op hun stoere stad: op de haven, het ondernemersklimaat, de culturele evenementen, het topsportklimaat, de roemruchte geschiedenis, de migrantenbevolking en het gezonde leefklimaat. Dit blijkt ook uit de vele films, toneelstukken, boeken en evenementen, die de Rotterdamse geschiedenis als inspiratiebron gebruiken. Rotterdam is een toegankelijke stad, die gemakkelijk mensen in zich opneemt en zich thuis laat voelen. Je komt er zelf vandaan, je ouders hebben er gewoond of je kinderen gaan ernaar toe. Iedereen heeft iets met Rotterdam.

hoogwaardig openbaar vervoer

tuktuks fiets HSL

watertaxi’s

elektromobielen

Reizen voor werk, studie of vrije tijd is eenvoudig, vanwege het hoogwaardige openbaar vervoer met onder andere HSL-verbindingen, metro’s, trams en waterstofbussen. Samen met een fijnmazig wegennet en een fietspadenstructuur worden de wijken onderling én met natuur- en recreatiegebieden rond de stad verbonden. Vanaf de waterterminal aan de Leuvehaven bedienen watertaxi’s en -bussen talrijke bestemmingen in en buiten het centrum. Waterstoftaxi’s, tuktuks en elektro-mobielen vullen het vervoersaanbod verder aan.

dynamische binnenstad

straatkunstenaars flaneren

kleurrijk zakenpubliek

ontmoeting en ontspanning

verrassend groen

Zowel bewoners als bezoekers verblijven graag in de binnenstad. Overal zijn aantrekkelijke voetgangersroutes te vinden. Het flaneren langs de vele boulevards en kaden biedt inwoners en bezoekers mogelijkheden voor ontmoeting en ontspanning. Bovendien is er voldoende, verrassend groen (ook wel ‘groen-plaatsen’ genoemd). Duidelijk zichtbaar langs de boulevards of haast verborgen in zijstraatjes en hoven, maar óók hooggelegen op de daken van gebouwen. Deze bijzondere tuinen bieden rust, ruimte en de mogelijkheid voor sport en spel in het hart van de dynamische binnenstad. Kleinschalige eetgelegenheden rondom de culturele instellingen en de optredens van straatkunstenaars completeren het levendige, maar toch intieme stadsbeeld. De haast vanzelfsprekende diversiteit van de bevolking is ook te herkennen tijdens lunchtijd, wanneer een zeer kleurrijk zaken-publiek een wandeling maakt langs de kaden of op de bankjes en in de restaurants de lunch gebruikt.

singels waterpartijen

wonen op en bij het water

rivier waterrecreatie

Ook het water is hier nooit ver weg; door het opengraven van historische waterroutes is de recreatieve functie van het centrum verder verbeterd. Waterpartijen, singels, rivieren en kanalen geven de stad een aanlokkelijk, ruimtelijk aanzicht. Ook doen de blauwe aders dienst als waterberging. De havenstad biedt op tal van plekken mogelijkheden voor het wonen op en bij het water, deze woonvormen zijn onverminderd in trek.

pioniersmentaliteit

innovatie

ruwe diamant

metropool

eeuwige jeugd

Nu de vrije ruimte in de haven en de stad meer ingevuld raakt, blijft Rotterdam bereid zichzelf opnieuw uit te vinden. Dit is alleen mogelijk in een stad met een pioniersmentaliteit, speels en open voor vernieuwing, innovatie en experimenten. Daarbij heeft Rotterdam op een voor Nederland ongekende wijze zijn karakter weten te behouden én nieuwe dingen toegevoegd. Rotterdam was een ruwe diamant die door geduldig slijpen zijn vele facetten heeft onthuld en zal blijven schitteren. Een metropool die dankzij zijn innovatief vermogen een eeuwige jeugd lijkt te hebben.

’k Heb U lief, Rotterdam,

met uw drukke gewoel,

Waar het leven zoo krachtig in bruist,

Koningin van de Maas,

uit wier golven een lied,

Vol van glorie en hoop u omruischt!

’k Heb U lief, Rotterdam – Rotterdams Stedelied Bron: De mooiste gedichten over Rotterdam. Verzameld door Sipke van der Land. Uitgeverij Kok, 1998.

Als je straat nog nooit open heb gelegen,
ken je geen Rotterdammer zijn

Mike Boddé

Rotterdam is geen illusie,
Door de camera gewekt,
Rotterdam is niet te filmen,
Rotterdam is veels te èch.

Jules Deelder

VOORWOORD

Rotterdam mainport: een stad van grote betekenis. Toch is die betekenis niet vanzelfsprekend. Willen we de positie van Rotterdam als mainport behouden en versterken, dan moeten we blijven bouwen aan een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Samen werken we eraan dat Rotterdam in 2030 op het gebied van kennis en innovatie de belangrijkste havenstad van Europa is. Een aantrekkelijke en geliefde stad, waar jong en oud, student, starter en gezin graag wonen.

Voor u ligt de Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030, kortweg Stadsvisie Rotterdam. Hierin geven wij als college aan waar de komende jaren in geïnvesteerd moet worden om de twee doelen, een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad, te bereiken.

Rotterdam maakt zich gereed voor de toekomst. Om die veilig te stellen, is het nodig mensen aan de stad te binden. Dat is nodig vanwege de demografische ontwikkeling. De bevolking vergrijst en gaat op termijn krimpen. Een hoogopgeleide beroepsbevolking met veel ‘kenniswerkers’ is essentieel. Kenniswerkers zijn nodig om de economie te versterken; de moderne economie is tenslotte een kenniseconomie. Om mensen aan zich te binden, moet Rotterdam een aantrekkelijke woonstad zijn. Daarvoor is echter meer nodig dan de bouw van aantrekkelijke woningenalleen. Ook belangrijk zijn een prettige buitenruimte, uitstekend onderwijs, een goede bereikbaarheid, en een moderne binnenstad met een gevarieerd aanbod van culturele en vrije tijdsvoorzieningen. Hiermee zorgen we ook voor werkgelegenheid voor lager opgeleiden. Rotterdam wil slagen in deze opgave – anders is verarming van de stad onvermijdelijk.

Het college zet nadrukkelijk in op het inlopen van achterstand aan de onderkant van de samenleving en het vasthouden van mensen aan de bovenkant. Hiertoe willen we alle inwoners kansen bieden. De vier pijlers van het collegeprogramma (Wonen, Economie, Sociaal en Veilig) krijgen gestalte in deze Stadsvisie, het Sociale programma, de Economische visie en het programma Veilig. Deze programma’s bieden perspectief aan de stad en haar inwoners. De goede onderlinge samenhang tussen de programma’s is een voorwaarde voor succes.

Onze opgave is urgent en dwingt tot keuzes. Het geld dat we kunnen investeren, is beperkt. De keuze voor versterking van Rotterdam heeft geleid tot dertien zogenoemde VIP-gebieden. Dit zijn de gebiedsontwikkelingen die aantoonbaar het meest bijdragen aan ons doel: de versterking van de economische structuur en het aantrekkelijk maken van Rotterdam als woonstad. Zij brengen het vliegwiel op gang. Wij willen dan ook met voorrang in deze gebieden investeren. Het maken van deze keuzes is niet gemakkelijk, maar wel van essentieel belang.

Rotterdam kan de Stadsvisie niet alleen uitvoeren. De inbreng van alle betrokken partijen, Rotterdammers, andere overheden en marktpartijen, is onontbeerlijk. We rekenen daarbij, naast het Rijk, vooral op de marktpartijen. Op dit moment investeren zij per saldo al vele malen meer dan de gemeente. Ook zijn er voorbeelden van marktpartijen die de ontwikkeling van gebieden tot een succes maken. Wij geven dan ook ruimte aan grensoverschrijdende samenwerking tussen markt en overheid.

Voor u ligt een document vol ambitie. Ambitieus, maar realistisch, zoals bij onze stad past. Uitvoering van deze plannen is urgent en vraagt veel van de stad en haar inwoners. Het moet nu en het kan nu. Het resultaat is een Rotterdam waar werk is, en waar mensen met plezier en trots wonen.

Hamit Karakus
Wethouder Wonen en Ruimtelijke Ordening

INLEIDING

Rotterdam bouwt voortdurend aan haar toekomst. Na een succesvolle periode van wederopbouw werkte Rotterdam in de afgelopen vijftien jaar verder aan haar positie als aantrekkelijke stad. In het centrum verrezen de Erasmusbrug en de Kop van Zuid. De binnenstad kreeg een voor Nederland ongekende skyline, en aan de randen van de stad verschenen prachtige woonwijken als Prinsenland en Nesselande. Nieuwe uitgaansgelegenheden, restaurants en festivals maakten Rotterdam tot een stad met een jong, trendsettend imago.

Net als in de afgelopen decennia verandert de stad in de komende vijfentwintig jaar ingrijpend. Sterker nog, we moeten de ontwikkeling van de stad versnellen om onze nationale en internationale positie te versterken. Bouwplaatsen, hijskranen en steigers blijven dan ook het straatbeeld bepalen. Rotterdam zet de gekozen koers in hoog tempo voort om nog aantrekkelijker te worden voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Deze Stadsvisie beschrijft de plannen daarvoor.

De ontwikkeling van Rotterdam is nauw verbonden met de ontwikkeling en de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Een sterk Rotterdam is essentieel voor de regio. Omgekeerd is een aantrekkelijke regio voorwaarde voor een voorspoedige ontwikkeling van Rotterdam. Om die reden werkt Rotterdam samen met andere overheden aan verbetering van de ruimtelijke structuur van de Stadsregio, de Zuidvleugel en de Randstad. De Nota Ruimte, de Zuidvleugelvisie en het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR 2020) geven de kaders aan voor de gewenste ontwikkeling op het hogere schaalniveau. Binnen deze kaders geeft deze Stadsvisie de verdere uitwerking daarvan voor de stad Rotterdam.

In juli 2006 stelde de gemeenteraad de beknopte stadsvisie ‘Rotterdam, Gateway to Europe’ vast. Die schetst de hoofdlijn voor de ruimtelijke-economische ontwikkeling van de stad tot 2030. De twee hoofddoelen daaruit, een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad, werken we in deze Stadsvisie nader uit. We beschrijven concreet welke plannen het gemeentebestuur wil realiseren. Deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie sluit aan op het Sociale Programma en de Economische Visie, en geeft de ruimtelijke consequenties daarvan weer.

De Stadsvisie Rotterdam bestaat uit drie delen:
Deel I: Ontwikkelingsstrategie: de belangrijke bestuurlijke beslissingen die nodig zijn om de visie te realiseren, en de consequenties daarvan;
Deel II: Gebiedsuitwerking: de visie voor de verschillende delen van de stad;
Deel III: Uitvoeringsstrategie: de wijze waarop we de Stadsvisie uitvoeren. Effectmeting stelt ons in staat voorrang te geven aan plannen die het meest bijdragen aan een sterke economische structuur en een aantrekkelijke woonstad.

Als gemeente zetten we de koers uit en voeren we de regie, maar we beseffen dat we voor de uitvoering van de plannen grotendeels afhankelijk zijn van de inzet van andere partijen in en buiten de stad. Daarom hebben we als voorbereiding van deze Stadsvisie veel overleg gevoerd met bedrijven, projectontwikkelaars, corporaties, deskundigen, deelgemeenten en andere overheden. De inbreng van alle geconsulteerde partijen heeft de inhoud verder versterkt.

‘Rotterdam, Gateway to Europe’

De Stadsvisie Rotterdam 2030 geeft helderheid over de plannen van het gemeentebestuur en bevat het ruimtelijk kader voor alle plannen, projecten en investeringen in de stad.

De stadsvisie is een uitnodiging aan alle betrokken partijen om binnen dit kader mee te bouwen aan een sterk Rotterdam.

DEEL I

1

ONTWIKKE-LINGS-STRATEGIE

De belangrijkste bestuurlijke beslissingen die nodig zijn om de visie te realiseren

1

DE TAAK VOOR DE TOEKOMST

TAAK VOOR DE TOEKOMST

1.1 INTERNATIONALE CONTEXT

Rotterdam is één van de twee mainports van de Randstad Holland (Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Amsterdam). De toekomst van mainport Rotterdam en de andere sterke steden in de Zuidvleugel van de Randstad zijn van strategisch belang voor de toekomstige concurrentiepositie van de gehele Randstad. De mainport Rotterdam moet zich voortdurend vernieuwen, aanpassen en versterken op de terreinen die in internationaal verband noodzakelijk zijn.

Rotterdam bevindt zich op het trefpunt van de twee netwerken die de ruimtelijk-economische ontwikkeling van westelijk Nederland bepalen: de Randstad en het deltagebied van de Rijn en Schelde. Rotterdam verbindt deze twee belangrijke economische complexen en is in staat zich op beide te richten. De Rijn-Schelde Delta is als logistiek en industrieel complex van internationale betekenis. Het is een bron van werkgelegenheid voor de regio. De economie van de Randstad drijft sterk op zakelijke dienstverlening en op kennisintensieve bedrijven en instellingen; een economische sector in opkomst. De HSL-Zuid-verbinding heeft tot gevolg dat vanuit Rotterdam in een half uur naar zowel Antwerpen als Amsterdam gereisd kan worden. Beide netwerken komen daarom in tijdsafstand aanmerkelijk dichterbij te liggen. Dit levert grote economische kansen op.

OVERZICHT RANDSTEDELIJKE ONTWIKKELING

1 Randstad

2 Rotterdam

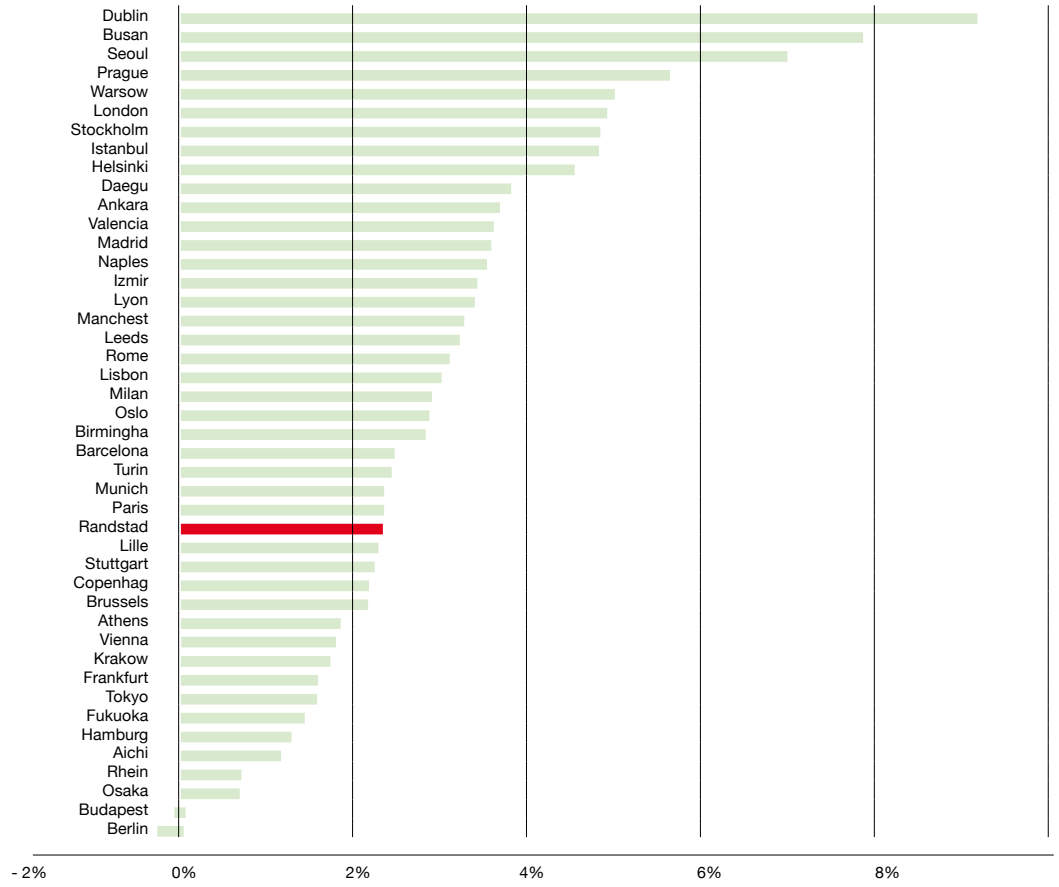
3 Rijn-Schelde-delta

Bron: ‘Rotterdam, Gateway to Europe’

De dynamiek van de twee ruimtelijk-economische netwerken concentreert zich op drie ontwikkelingszones in de regio Rotterdam:

1. in de zuidelijke zone van de regio ontwikkelt zich het logistieke en industriële complex van de mainport;
2. in de noordelijke zone ligt het accent op de ontwikkeling van de kenniseconomie en de zakelijke dienstverlening;
3. in het internationale zakencentrum van Rotterdam zijn beide ruimtelijk-economische netwerken met elkaar verbonden. Deze derde ontwikkelingszone is daarmee een belangrijk economisch schakelpunt.

FIGUUR: GEMIDDELDE JAARLIJKSE GROEI BRUTO BINNENLANDS PRODUCT 1995-2002 IN EEN AANTAL STEDEN IN EUROPA EN AZIË

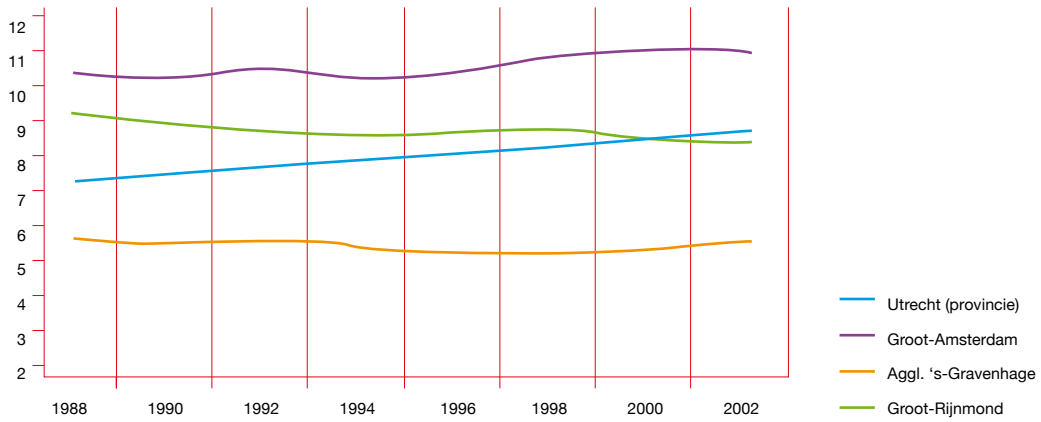


Bron: OESO Territoriale database (in: OECD Randstad Review, Draft Chapter 1)

Dankzij haar strategische ligging is de Rotterdamse haven nog steeds een van de belangrijkste havens ter wereld. De afgelopen decennia is de omvang van de goederenstromen over de wereld sterk toegenomen. Oorzaak daarvan is de economische groeispurt van Azië en Oost-Europa. De Rotterdamse haven speelt in de verwerking van deze goederenstroom een belangrijke rol, in de richting van de afzetmarkten in het Europese achterland en als doorvoerhaven. Echter, de concurrentiestrijd tussen steden concentreert zich momenteel op de kennis- en diensteneconomie en niet langer op de industriële economie. Deze strijd om de kop-positie speelt zowel wereldwijd als binnen Europa. De spelers zijn niet alleen steden, maar de grootstedelijke regio's, zoals de Randstad.

De internationale concurrentiestrijd tussen de steden gaat ook Rotterdam aan, als onderdeel van de Randstad. De positie van de Randstad in de wereld is sterk, maar staat onder druk. De belangrijkste oorzaak daarvan is dat Europa het tempo waarin de wereldeconomie zich ontwikkelt, moeilijk bijhoudt – met als gevolg relatief lage groeicijfers. Binnen Europa bevindt de Randstad, als economische motor en als sociaal, cultureel en politiek hart van Nederland, zich al een aantal jaren in de achterhoede. Ook binnen de Randstad zijn de verschillen groot. Zo heeft de Zuidvleugel, waarin de mainport Rotterdam een sleutelpositie inneemt, een zwakkere positie dan de Noordvleugel. Dit heeft vooral te maken met de achterblijvende groei van de kennis- en diensteneconomie in de Zuidvleugel.

FIGUUR: BIJDRAGE VAN DE GROOTSTEDELIJKE REGIO'S AAN HET NEDERLANDS BRUTO BINNENLANDS PRODUCT, 1995-2003



Bron: CBS, 2006

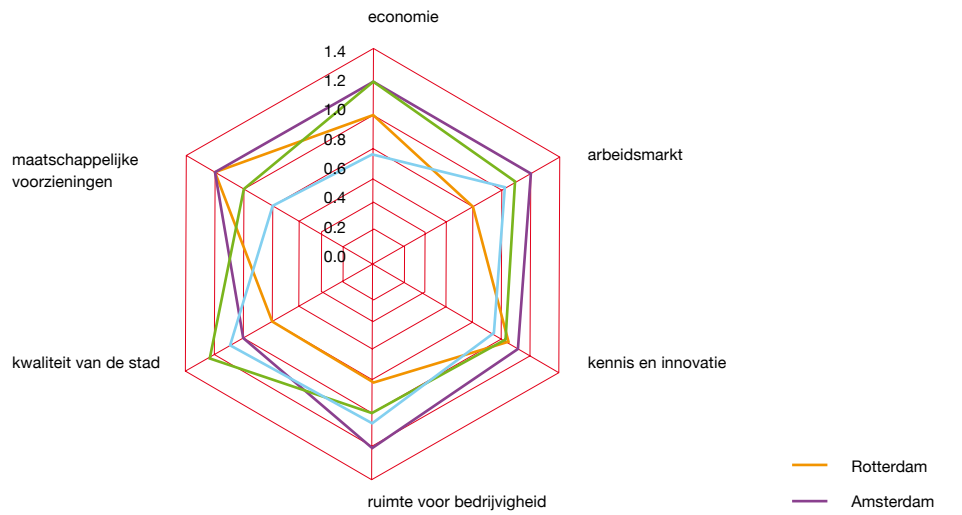
1.2 NATIONALE CONTEXT

In het diagram Vitaliteitsweb (2005) wordt de Rotterdamse economie en haar vestigingsklimaat vergeleken met die van de andere drie grote steden in de Randstad. In voorgaande jaren is een dergelijk web samengesteld dat dit beeld bevestigt.

Het is duidelijk dat we vooral de economische vestigingsfactoren (de kwaliteit van de arbeidsmarkt en de kwaliteit van de stad) moeten verbeteren. Deze factoren hebben een duidelijke samenhang, want een aantrekkelijk woon- en verblijfsklimaat creëert en bindt een hoog gekwalificeerde beroepsbevolking, en andersom. Rotterdam investeert al veel in de verbetering van het woonklimaat. Maar omdat de andere grote steden dat ook doen, blijft de achterstand vooralsnog bestaan.

Modernisering economie
De Rotterdamse economie presteerde goed in de recessiejaren 2001-2004. De economische groei lag boven het landelijk gemiddelde. Dat kwam door de groei van de haven en de daaraan gerelateerde bedrijvigheid en door de sterke positie van het onderwijs en de zorg. Omdat deze sectoren vrij stabiel zijn, verminderen ze voor Rotterdam het effect van de schommelingen in de nationale economie. Toch blijkt de relatief gunstige economische groei onvoldoende om aan alle Rotterdammers werk te bieden. Om de stad meer te laten profiteren van de economische groei heeft Rotterdam dan ook meer bedrijven nodig in de kennis- en diensteneconomie.

VITALITEITSWEB ECONOMIE EN VESTIGINGSKLIMAAT, 2005



Bron: Etin Adviseurs

De sectoren die de afgelopen jaren de Rotterdamse economie hebben gedragen, zijn kapitaalintensief. Daardoor vertaalt de gunstige productieontwikkeling zich niet direct in meer werkgelegenheid. Bovendien sluit het relatief lage opleidingsniveau van de beroepsbevolking in Rotterdam slecht aan bij de vraag naar arbeidsplaatsen.

De Rotterdamse stedelijke economie is van oudsher sterk verbonden met die van de haven, maar heeft ook een belangrijke eigenstandige dimensie. De stedelijke werkgelegenheid en de bestedingen in de stad drijven op het mkb; op dienstensectoren zoals de zorg- en persoonlijke dienstverlening, detailhandel, horeca en zakelijke dienstverlening. Rotterdam heeft meer bedrijven in de kennis- en diensteneconomie nodig die arbeidsintensief zijn, werk bieden aan de bestaande beroepsbevolking en een lage drempel hebben voor de allochtone beroepsbevolking. De bedrijven zijn klein, schoon en makkelijk inpasbaar in stedelijk gebied. Op deze manier kan de stad beter profiteren van de economische groei. Een goede balans in de stad tussen hoogopgeleiden (die zorgen voor werkgelegenheid) en laag opgeleiden, en dus het aanbieden van een aantrekkelijk woonklimaat, draagt hieraan bij.

Selectieve migratie

Rotterdam slaagt er momenteel onvoldoende in om goed opgeleide inwoners aan zich te binden. Rotterdammers volgen hun opleiding in de stad en vinden er dikwijls hun eerste baan. Ook van buiten vestigen zich mensen in Rotterdam vanwege studie of werk. Echter, als in de volgende levensfase gezinsvorming plaatsvindt en de beroepscarrière vaste vorm krijgt, verlaten te veel van deze (jonge) mensen de stad. Een dergelijke bevolkingsdynamiek hoeft niet per se negatief te zijn. De zogenaamde roltrapfunctie van de grote stad is een belangrijk maatschappelijk mechanisme, met positieve effecten voor de regio en de rest van het land. Zolang de instroom van deze groep groter is dan de uitstroom, gaat de stad zelf er ook op vooruit. Maar in Rotterdam is het aantal vertrekkende mensen met werk, een goede opleiding en een midden- of hoger inkomen zó groot, dat de vestiging en doorgroei van veelbelovende jongeren dit onvoldoende compenseert. Het gevolg is een negatieve selectieve migratie, die leidt tot een onevenwichtige bevolkingssamenstelling. Hoger opgeleide Rotterdammers vertrekken niet omdat zij de stad willen verlaten. Ze vertrekken omdat zij in de stad niet de woning van hun keuze, in het door hen gewenste woonmilieu, kunnen vinden. Dit is belangrijke informatie om het tij te kunnen keren.

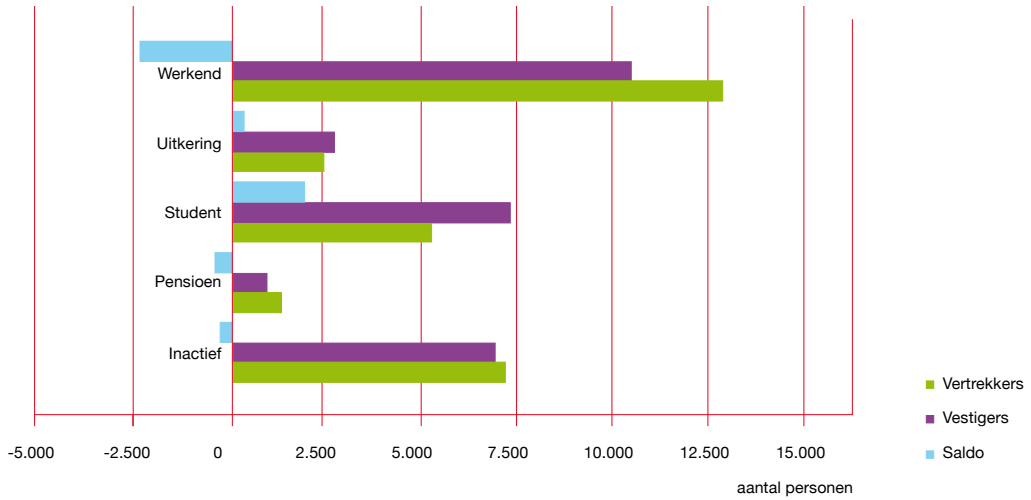
Stagnerend inwoneraantal

In veel Europese landen daalt het bevolkingsaantal. In Nederland treedt structurele bevolkingskrimp vooralsnog alleen op in enkele delen van het land, buiten de Randstad. Op de middellange termijn (rond het jaar 2035) krimpt ook de Nederlandse bevolking als geheel. In Rotterdam daalde in de afgelopen twee jaar het geregistreerde inwoneraantal; niet als gevolg van de structurele bevolkingskrimp, maar door lokale oorzaken: de dalende instroom, het gelijkblijvend vertrek uit de stad en administratieve correcties in de Gemeentelijke Basisadministratie. Een deel van de ‘vertrekkers’ uit Rotterdam blijft behouden voor de regio, die nog steeds groeit in inwoneraantal. Echter, zonder extra maatregelen (ten opzichte van het indicatieve woningbouwprogramma, zoals geformuleerd in het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020) stabiliseert het bevolkingsaantal zich de komende

FIGUUR: ONTWIKKELING WERKLOOSHEIDSPERCENTAGE IN ROTTERDAM EN NEDERLAND, 1994-2004

Bron: CBS; bewerking ETIN Adviseurs

FIGUUR: SELECTIEVE MIGRATIE ROTTERDAM 2003



Bron: COS, nov. 2005

jaren op het lage niveau van 580.000 – 585.000. Het diagram ‘Bevolkingsontwikkeling in Rotterdam’ geeft de ontwikkeling weer van 1992 tot en met 2005 en de trendprognose tot 2020 op basis van het RR 2020.

Een stagnerend of een dalend bevolkingsaantal in combinatie met een onevenwichtige bevolkingssamenstelling betekent minder welvaart. Minder welvaart betekent minder draagvlak voor de voorzieningen in de stad. Samen met de negatieve selectieve migratiestroom leidt deze ontwikkeling tot verarming van de stad en tot schade aan de Rotterdamse regio als geheel. Dit staat op gespannen voet met de noodzaak voor Rotterdam om zich te positioneren als een gezonde stad binnen een sterke, internationaal concurrerende Randstad.

In de komende twintig jaar daalt het aantal bewoners per woning, zowel in Rotterdam als in de rest van Nederland. Daardoor is er nog vraag naar een groot aantal woningen. Deze vraag moet Rotterdam optimaal benutten om zo veel mogelijk hoog opgeleide inwoners (hoog gekwalificeerde beroepsbevolking) binnen haar grenzen te huisvesten.

FIGUUR: DE BEVOLKINGSONTWIKKELING IN ROTTERDAM VAN 1992 TOT 2020

Bron: COS

1.3 DE OPDRACHT

Samenvattend stellen we dat Rotterdam als onderdeel van de Randstad een strategie moet volgen die zich enerzijds richt op de ontwikkeling van de kennis- en diensteneconomie en anderzijds op een aantrekkelijk woon- en leefklimaat voor hoogopgeleide, creatieve werkers en de midden en hoge inkomens. Deze strategie is nodig om een rol van betekenis te blijven spelen in de internationale concurrentiestrijd tussen de stedelijke regio’s. Dat is een dringende noodzaak, want we kunnen nog maar kort profiteren van de groei van de (beroeps)bevolking en de daarmee samenhangende woningvraag – nog zo’n vijftien jaar vanaf nu.

DE MISSIE VAN HET GEMEENTEBESTUUR LUIDT DAAROM:

‘Bouw aan een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad’

1.4 TOEKOMSTPERSPECTIEF

We weten wat Rotterdam te doen staat. In de komende jaren zetten we dan ook alles op alles om de fysieke voorwaarden te verbeteren en Rotterdam weer tot het sterke, kloppende hart van de regio te maken. Deze missie berust op twee pijlers: een sterke economie met meer werkgelegenheid en een aantrekkelijke woonstad met een evenwichtige bevolkingssamenstelling. Samen vormen deze pijlers een tweeeenheid: om te kunnen leven in de stad moet het er goed wonen zijn én moet er passend werk zijn. Omgekeerd ontwikkelt de werkgelegenheid zich alleen als de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat biedt aan werknemers. Een klimaat dat voorziet in goede woningen, met bijbehorende voorzieningen en buitenruimten; complete woonmilieus die aansluiten bij de wensen van de woonconsument.

Rotterdam kiest ervoor om te bouwen binnen de stad. Een goed werk- en woonklimaat is een absolute voorwaarde voor een sterke(re) stad. De ontwikkeling van zo'n sterke stad binnen het bestaande stedelijke gebied biedt maximaal profijt voor stad en regio. Versterking van de stad betekent optimaal gebruik van de bestaande voorzieningen. Ook blijft het buitengebied gespaard.

Voor de noodzakelijke maatregelen zijn binnen de stad voldoende aanknopingspunten: de haven, de kansrijke economische groeisectoren (medisch, vrije tijd en creatief), het mkb als bron van stedelijke werkgelegenheid, het grote aanbod aan onderwijsinstellingen, de populaire woonwijken en de moderne binnenstad aan de rivier. Deze sterke onderdelen vormen de basis voor de strategie van de 'olievlekwerking' die we beogen. Wat sterk is, maken we sterker en groter. Wat zwak(ker) is, trekt zich op aan het sterke. Deze strategie is zowel van toepassing op de verbetering van de woon- en leefkwaliteit in de stad, als op de vernieuwing van de stedelijke en regionale economie.

Kansen heeft Rotterdam voldoende. De analyse van de staat van de stad geeft echter aan dat er te veel indicatoren op oranje staan:

- onevenwichtige samenstelling van de bevolking;
- dalend inwoneraantal;
- doorzetten van de selectieve migratie;
- onvoldoende economische groei, met als gevolg onvoldoende werkgelegenheid.

Het moment om de stad te versterken is aangebroken. De urgentie om te bouwen aan een sterke economie en een aantrekkelijkere woonstad is groot. Om het toekomstperspectief werkelijkheid te laten worden, benutten we in de eerste plaats (beter) de bestaande kwaliteiten. In de tweede plaats nemen we een aantal kernbeslissingen en bepalen daarin de ruimtelijke ingrepen die nodig zijn. De kernbeslissingen beschrijven we in hoofdstuk 2, geordend naar de twee pijlers: een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Daarnaast hebben we vier randvoorwaardelijke kernbeslissingen genomen, die noodzakelijk zijn om de sterke economie en aantrekkelijke woonstad te realiseren. Per kernbeslissing benoemen we de relatie tot de doelstellingen en specificeren we de beleidslijnen. In deel II beschrijven we de consequenties van de kernbeslissingen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende gebieden in de stad. In deel III beschrijven we de strategie om tot uitvoering te komen.

2 KERN-BESLISSINGEN EN RUIMTELIJKE CONSEQUEN-TIES

KERNBESLISSINGEN EN RUIMTELIJKE CON SEQUENTIES

2.1 VERSTERKEN ECONOMISCHE STRUCTUUR

Rotterdam beschikt over een veelzijdige economische structuur met een fors aandeel zakelijke dienstverlening, een haven met daaraan gelieerde bedrijvigheid, een kapitaalintensieve industrie en een omvangrijke quartaire sector. Rotterdam wil op al deze sterke sectoren voortbouwen.

De kwetsbaarheid van Rotterdam zit hem niet in een door sommigen veronderstelde monocultuur (eenzijdige economie). De kwetsbaarheid zit in het relatief zwakke investeringsklimaat in de regio Rotterdam. Hoe we dit probleem aanpakken, beschrijven we in dit hoofdstuk.

Doelstellingen
De versterking van de economische structuur kent drie doelstellingen. De eerste twee bouwen voort op de huidige sterke sectoren, de derde doelstelling betreft een randvoorwaarde.

- Kennis en innovatie: aantrekken en versterken van de internationale concurrentiekracht van het bedrijfsleven. Daartoe bieden we ruimte aan de kennis- en diensteneconomie. We leggen daarbij het accent op de clusters Haven & Industrie, Medisch en Creatief;
- Voorzieningen en vrije tijd: vergroten van het aantal bezoekers aan de stad en stimuleren van een langere verblijfsduur;
- Ruimte voor bedrijvigheid: ruimte bieden aan bedrijven om zich te vestigen en te groeien in Rotterdam. We versterken daarmee de stedelijke economie en de concurrentiepositie van de mainport Rotterdam.

1 **KERNBESLISSING 1 >> sterke economie**

Rotterdam wil in 2030 op het gebied van kennis en innovatie de belangrijkste havenstad van Europa zijn

Een stad die wil blijven meespelen op de wereldmarkt, biedt een goed vestigingsklimaat aan bedrijven. Belangrijke aspecten van een dergelijk klimaat zijn voorwaarden die voortdurende innovatie mogelijk maken en stimuleren. Een goed vestigingsklimaat biedt dan ook ruimte aan ondernemerschap en een innovatief bedrijfsleven. Want innovatie is de motor achter de groei van productiviteit en vormt als zodanig een toegevoegde waarde voor het bedrijfsleven.

Wil Rotterdam een innovatief vestigingsklimaat scheppen, dan moet de stad transformeren van een werkstad naar een kennisstad. Die transformatie is al volop gaande: de haven, nog vaak beschouwd als een puur traditionele sector, biedt nu al een hoogwaardige kennisindustrie. Daarnaast groeit de kennisintensieve bedrijvigheid in de medische en de creatieve sector. Maar niet alleen bedrijven moeten de kans krijgen om zich in Rotterdam te ontwikkelen, ook de beroepsbevolking moet voldoende mogelijkheden krijgen om zich te ontplooien en een plek te verwerven op de arbeidsmarkt. Het is dan ook van groot belang om te investeren in onderwijs.

Wat is er nodig om de belangrijkste havenstad op het gebied van kennis en innovatie te worden?
1. Ervoor zorgen dat Rotterdam de schoonste havenstad ter wereld wordt;
2. Uitbouwen van medische clusters en zorgclusters;
3. Uitbouwen van de creatieve sector;
4. Investeren in onderwijs.

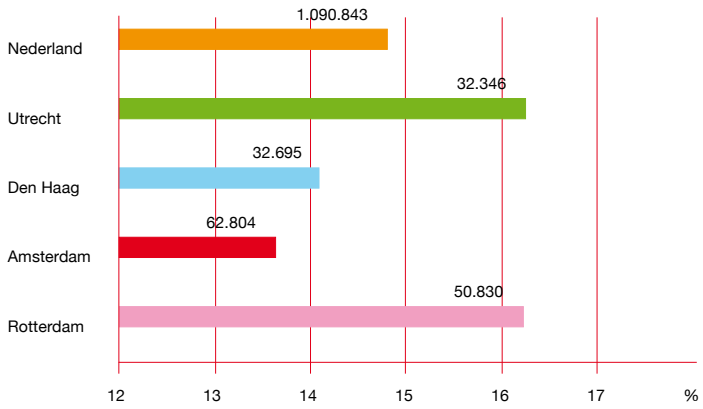
1. Ervoor zorgen dat Rotterdam de schoonste havenstad ter wereld wordt
Om de sterke positie van de Rotterdamse haven te behouden zijn innovatie, ondernemerschap, ruimte en duurzaamheid nodig. Evenals verbetering van de logistiek en de kwaliteit van de dienstverlening, en een goede match tussen arbeid en onderwijs. Stad en haven moeten samenwerken bij de werving van hoofdkantoren en samen voorzien in de koppeling met andere sectoren, zoals *food* en design.
Er wordt meer nadruk gelegd op het accommoderen van bedrijvigheid met een toegevoegde waarde en innovatieve mogelijkheden, zoals de energiesector, fijnchemie en recycling; bedrijven die minder belastend zijn voor het milieu en in meer werkgelegenheid voorzien.

Energie is steeds vaker van doorslaggevend belang. Strategisch energiebeleid is dan ook nodig om de havengerelateerde economie te blijven accommoderen. Innovatieve oplossingen moeten, binnen de milieukaders, economische ontwikkeling mogelijk maken. Dit vraagt om specifieke, grootschalige investeringen. Een goed voorbeeld van een innovatieve oplossing is het warmtebedrijf, dat op een slimme manier de restwarmte uit de havenindustrie inzet om de stad van warmte te voorzien.

Het Rotterdam Climate Initiative, dat wordt gedragen door gemeente, Havenbedrijf, DCMR en Deltalinqs, gaat uit van een vermindering van de CO_2-uitstoot van 50% in 2025 ten opzichte van 1990. Dit is in absolute termen een vermindering met circa 35 Mton CO_2 ten opzichte van de autonoom te verwachten groei in 2025. Realisering van deze ambitie moet de aantrekkelijkheid en de economische kracht van de stad versterken. Rotterdam is lid van het Clinton Climate Initiative, een verband van circa 40 wereldsteden die als gezamenlijk doel de vermindering van de CO_2 -uitstoot hebben. Deze internationale samenwerking wil Rotterdam benutten om haar doelstellingen te behalen; omgekeerd kan het (haven)netwerk van Rotterdam voor andere steden een stimulans zijn.

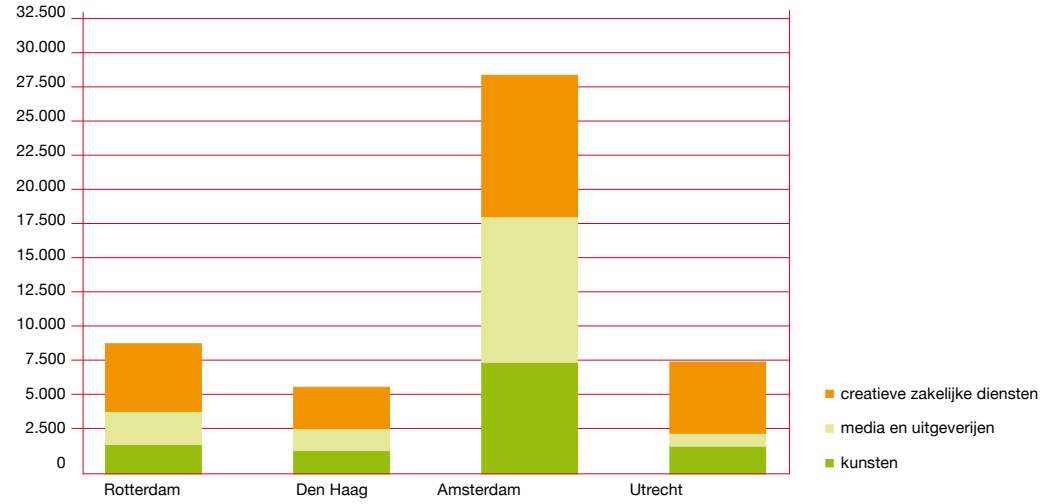
Beleidslijnen schone havenstad
- Halveren van CO_2-uitstoot in 2025 (zie kernbeslissing 9);
- Uitbreiden van infrastructuur ten behoeve van transport en warmteopslag, CO_2 en chemicaliën;
- Realiseren van een kennis- en innovatiecluster in Stadshavens: het RDM-terrein;
- *Co-siting*: industrieën die slim gebruik maken van elkaars nabijheid;
- Accommoderen van nieuwe, schonere energiecentrales.

AANTAL BANEN IN DE GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG, ABSOLUUT EN PROCENTUEEL, 2005



Bron: Lisa Vestigingenregister, 2006. Bewerking: Rabobank Nederland

SEGMENTERING VAN DE CREATIEVE INDUSTRIE IN DE G4, 2005



Bron: Lisa, 2006. Bewerking: Rabobank Nederland

2. Uitbouwen van medische clusters en zorgclusters

In vergelijking met de andere drie grote steden in de Randstad heeft Rotterdam relatief veel banen in de medische sector en de zorgsector. Met een aandeel van 16% van de totale werkgelegenheid behoren deze sectoren tot de grootste werkgevers in de stad. De zorgsector is bovendien een snelgroeiende sector, met 14% groei in de periode 2001-2005 (bron: EV 2005).

De medische sector is al druk bezig met de voorbereiding op de toekomst. Veel locaties zijn vernieuwd of staan op het punt vernieuwd te worden. Ook heeft de sector op een aantal terreinen inmiddels internationale naamsbekendheid verworven; een belangrijke basis om op voort te bouwen. Het Erasmus Medisch Centrum (Erasmus MC) neemt hierin een bijzondere plaats in. Jaarlijks besteedt het ruim 20 miljoen euro aan research & development en biedt het opleidingsplaatsen aan medische studenten.

Beleidslijnen medische clusters en zorgclusters

- Creëren van ruimte voor nieuwe medische bedrijvigheid nabij het Hoboken-cluster en in Polder Schieveen (speerpunt), zoals de grotere kennisintensieve bedrijven in de medische technologie (research & development, laboratoria);
- Voorwaarden scheppen voor concentraties van medische hulpverlening en zorg (profit en non-profit) op zorgboulevards. Veel ziekenhuizen pakken deze trend al op. Hier worden ook nieuwe zorgconcepten, zoals domoticadiensten, ontwikkeld;
- Voorzien in snelle data-infrastructuur, omdat de nieuwe zorgconcepten daarvan afhankelijk zijn. Van groot belang hierin is de Rotterdamse aanpak van ‘de Glazen Maas’: aanleg en gebruik van het glasvezelnetwerk;
- Beter inpassen van het Erasmus MC in de stad, zodat deze sector meer uitstraling op de stad als geheel krijgt

3. Uitbouwen van de creatieve sector

Tot de creatieve industrie rekenen we de media en de uitgeverijen, de kunstsector en de creatieve zakelijke dienstverlening. De creatieve industrie heeft in verhouding tot die in de andere grote steden een minder groot aandeel in de lokale economie. Toch groeit het aandeel momenteel sterk in alle segmenten van de sector, met name in de creatieve zakelijke dienstverlening.

In de architectuursector is Rotterdam koploper, met veel trendsettende bureaus als OMA en MVRDV, toonaangevende instituties als het Nederlands Architectuurinstituut en het Berlage Instituut, en evenementen als de Biënnales en het Architectuurjaar 2007. Minder bekend is dat Rotterdam – gerekend naar het aantal werknemers – de tweede modestad van Nederland is, met de Willem de Kooning Academie als belangrijk opleidingsinstituut. Op het gebied van muziek en dans is Codarts een internationaal befaamd instituut, dat jaarlijks veel buitenlandse studenten naar Rotterdam trekt.

De groei van de creatieve sector vindt plaats in alle segmenten, maar de focus ligt sterk op de creatieve zakelijke dienstverlening met onder meer technische en industriële ontwerpbureaus, architectuur, stedenbouw en landschap. Rotterdam stimuleert vier kansrijke clusters in de creatieve sector: architectuur, vormgeving en productinnovatie, media en muziek. De creatieve sector is belangrijk als katalysator voor gentrification (opwaardering) van bestaande stadswijken, de revitalisatie van voormalige havengebieden en de verlevendiging van het centrum.

We stimuleren de creatieve sector in de volgende gebieden:
- De binnenstad, het creatieve centrum van Rotterdam; hier presenteren kunstinstellingen en succesvolle creatieve ondernemers zichzelf aan een breed publiek;
- Stadshavens, het Lloydkwartier en de Van Nelle fabriek; dit zijn geschikte gebieden voor nieuwe bedrijven en doorstarters; aansluiting is mogelijk op al aanwezige creatieve bedrijvigheid;
- Oude stadswijken rond het centrum; veel creatieve eenmansbedrijfjes zijn hier gevestigd; verdere ontwikkeling biedt kansen voor *gentrification*.

Beleidslijnen creatieve sector
- Inbrengen van gemeentelijk vastgoed: vooral cultureel en industrieel erfgoed is in trek bij creatieve ondernemers vanwege de specifieke uitstraling van de gebouwen. Tegelijk krijgen op deze manier de gebouwen een bijzondere functie terug. Een goed voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van de Creative Factory in de oude graansilo aan de Maashaven tot creatieve broedplaats voor artistiek ondernemerstalent.
- Deregulering: minder beperkingen door regels;
- Stimuleren door innovatiefondsen, ondernemersondersteuning en clusterbeleid.

4. Investeren in onderwijs

Van de vier grote steden heeft Rotterdam nog steeds het laagste aandeel hoogopgeleiden. Het onderwijsniveau van de Rotterdammers stijgt echter wel. Het aantal personen met middelbaar onderwijs is gegroeid van 99.000 naar 102.000. Het aandeel hoger opgeleiden is sinds 2003 gestegen met 2,5%. Sinds 2003 is het aandeel van de beroepsbevolking met alleen lager onderwijs (maximaal vmbo) gedaald van 85.000 naar 73.000 personen. De gemeente schept mede door goede onderwijshuisvesting en bewust locatiebeleid belangrijke voorwaarden voor de kenniseconomie in Rotterdam.

Beleidslijnen onderwijs
- Basisonderwijs
  Goede basisvoorzieningen in de wijken vormen een randvoorwaarde voor een aantrekkelijke woonstad. De multifunctionele accommodatie (mfa) speelt daarbij in de toekomst een belangrijke rol. Niet alleen vanuit het belang van onderwijs, maar vooral vanwege de mogelijkheid om meerdere voorzieningen onder één dak onder te brengen.

- Beroepsonderwijs (mbo)
  Het beroepsonderwijs trekt dagelijks vele deelnemers uit de regio. Daarom zijn de knooppunten aan de randen van de stad de meest geschikte locaties. Naast de bereikbaarheid speelt in het mbo het directe contact met bedrijven en de haven een steeds belangrijkere rol. Vestiging van opleidingen in de directe nabijheid van of in combinatie met bedrijvigheid is dan ook de trend. Daarbij valt te denken aan opleidingshotels, winkelopleidingen in winkelcentra en techniekopleidingen op bedrijventerreinen.

- Hoger onderwijs (hbo/w.o.)
  De Erasmus Universiteit Rotterdam en de Technische Universiteit Delft zijn internationaal gerenommeerde universiteiten. Zowel de stad als het onderwijs heeft baat bij de vestiging van de universitaire en hogeschoolvoorzieningen in het centrum, mogelijk in de nabijheid van het centraal station. Dit zal de zichtbaarheid en de aantrekkelijkheid van Rotterdam als internationale kennisstad vergroten. Rotterdamse hbo- en w.o.-instellingen zijn gebaat bij centrumlocaties in de landelijke concurrentiestrijd. Hoger onderwijs dat ook 's avonds in bedrijf is, bevordert bovendien de levendigheid in de binnenstad en biedt mogelijkheden voor herstructurering van bestaande panden (kantoren). De Hogeschool Rotterdam, Erasmus MC, de Willem de Kooning Akademie, de Hogeschool Inholland, en het Scheepvaart en Transportcollege zijn al in of nabij het centrum gevestigd. Uitbreiding en versterking van dit aanbod moet meer prioriteit krijgen.

- Internationaal onderwijs
  Rotterdam wil haar internationale ambities uitdragen in een passend aanbod voor een groeiende groep internationale bewoners. Het gaat om een breed aanbod van tweetalig onderwijs (bijvoorbeeld de Wolfert van Borselen-scholengroep), maar ook om cultuureigen onderwijs (de Amerikaanse en Koreaanse school). Daarnaast valt te denken aan onderwijs in het Chinees. Deze taal is interessant voor zowel Rotterdamse leerlingen die de nieuwe wereldtaal willen leren, als voor kinderen van nieuwe Chinese migranten. Zij vestigen zich hier als gevolg van de toegenomen contacten tussen Rotterdam en China.

2 **KERNBESLISSING 2 >> sterke economie**

Rotterdam benut vrije tijd als aanjager van de stedelijke economie

De Rotterdamse consumentensector is goed voor een omzet van circa 4 miljard euro en ca 40.000 fulltime banen. Dit is zo'n 15% van de stedelijke werkgelegenheid. Consumenten waarderen de winkelvoorzieningen in de Rotterdamse binnenstad in toenemende mate. Daarnaast krijgt de stad een steeds groter en gevarieerder aanbod van restaurants, luxe winkels, galeries, musea en uitgaansgelegenheden. Het zakelijk buitenlands toerisme zit in de lift: het aantal hotelovernachtingen nam de afgelopen vijf jaar met 5,6% toe tot bijna 900.000. Ook het toeristisch-recreatief dagbezoek groeit gestaag, door de grote evenementen en het brede horeca- en cultuuraanbod. Het Rotterdamse clubcircuit staat zelfs te boek als trendsetter in Europa. Rotterdam zet in op de verdere versterking van deze vrijetijdsvoorzieningen, zodat bezoekers hun verblijf aan de stad verlengen en hun bestedingen verhogen, en de stad voor bewoners aantrekkelijker en afwisselender wordt.

Beleidslijnen vrije tijd
- Rotterdam behoort op het gebied van evenementen tot de nationale stedentop. In

de toekomst stimuleren we dan ook zowel bezoek aan evenementen als extra bestedingen door bezoekers buiten de evenementen. De overlast voor de omgeving moet daarbij beperkt blijven.
- Rotterdam accommodeert ook steeds vaker topsportevenementen. Met de modernisering en uitbreiding van het aantal topsportaccommodaties wil Rotterdam ook in de toekomst topsportstad zijn.
- Rotterdam bevordert zakelijk buitenlands bezoek door ruimte te bieden aan congresfaciliteiten.
- Rotterdam stimuleert ondernemerschap in de horeca en detailhandel.

In Rotterdam werken we al op meerdere locaties aan een omvangrijk Vrijetijdseconomieprogramma. We kiezen daarbij niet voor de ontwikkeling van nieuwe locaties, om onderlinge concurrentie te voorkomen.

Locatiekeuze vrije tijd

Binnenstad
Het accent ligt op de kwaliteit van de buitenruimte en de horecavoorzieningen. Ook aan festivals bieden we ruimte in de vorm van een speciaal festivalterrein. Extra aandacht gaat naar de (blijvende) investering in cultuur. Daarbij denken we aan een stadsmuseum en voorzieningen als een Middenzaal of een poppodium. Nog te vaak is cultuur de sluitpost op de begroting; echter, cultuur vormt een essentieel onderdeel van de levenskwaliteit van de stad en is een onmisbare schakel in het gewenste creatieve vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven.

Stadionpark
Het accent ligt op topsportvoorzieningen. In de aanloop naar een nieuwe Kuip zien we een goede gelegenheid om de locatie Varkenoord integraal te onderzoeken op verdere clustering van topsportvoorzieningen. Dan kan Rotterdam zich definitief profileren als topsportstad. We wegen daarin de mogelijkheid mee van een nieuwe oeververbinding naar Kralingen en een nieuw intercitystation.

Zuidplein en Ahoy
Het accent ligt op grootschalige vrijetijdsvoorzieningen. De verdere ontwikkeling van deze belangrijke locatie is wellicht de meest inspirerende economische opgave voor Rotterdam-Zuid in de komende jaren. De opgave is om op de kracht van Ahoy voort te bouwen en die uit te breiden met grootschalige formules voor vrijetijdsvoorzieningen. De vernieuwing van het ov-station en de aanpak van het traject Vaanweg/Pleinweg geven het gebied de kwaliteitsimpulsen die nodig zijn om marktpartijen te inspireren tot investeringen.

3 KERNBESLISSING 3 >> sterke economie

Rotterdam maakt ruimte voor ondernemers

De meest concrete randvoorwaarde voor bedrijven om te kunnen groeien is bedrijfsruimte. In een stad als Rotterdam gaat het daarbij om een grote verscheidenheid aan typen locaties voor specifieke doelgroepen.

Het midden- en kleinbedrijf is een belangrijke drager van de stedelijke economie. Het mkb is Rotterdams grootste werkgever en kan nog verder groeien. Verdere groei biedt de beste kansen voor het terugdringen van de (jeugd)werkloosheid. Ook in deze sector zitten de kansen voor groei in kennis en innovatie. Daarnaast is de creatieve sector, waar Rotterdam in het bijzonder op inzet, sterk verbonden met de vrijetijdseconomie.

Omdat Rotterdam een havenstad is, zijn er ‘natte’ (havengerelateerde) bedrijventerreinen, en ‘droge’ bedrijventerreinen en kantoorlocaties. De komst van de Tweede Maasvlakte (‘nat’ terrein), voorziet grotendeels in de ruimtebehoefte van de havengerelateerde bedrijvigheid. Rotterdam scoort momenteel niet bijzonder hoog als vestigingsplaats voor internationale bedrijven. Om dit te veranderen is het nodig de belangrijkste en grootste vestigingslocaties beter te profileren.

Wat is er nodig om ruimte te maken voor ondernemers?
1. Zorgdragen voor een sterk en innovatief mkb;
2. Doorontwikkelen van toplocaties voor kantoren;
3. Faciliteren van groei van de haveneconomie.

1. Zorgdragen voor een sterk en innovatief mkb
- Stimuleren van ondernemers om bloeiende bedrijven op te zetten op een grote diversiteit aan interessante locaties in de stad. Dit kan door het mogelijk maken van functiemenging in stadswijken, en door voortzetting van de revitalisering, herstructurering en intensivering van de bestaande bedrijventerreinen. Daarnaast worden geen bedrijvenlocaties opgeofferd ten gunste van woningbouw, zonder vervangende bedrijfslocatie aan te bieden.
- Versterken van de basisdienstverlening aan ondernemers, door betere communicatie van de gemeente met bestaande en nieuwe lokale bedrijven, en door beter in te spelen op hun behoeften. Maar ook door verdere deregulering: minder regels en voorschriften die ondernemerschap onnodig afremmen.
- Stimuleren van allochtoon ondernemerschap. Als stad met 168 verschillende nationaliteiten kent Rotterdam al een divers aanbod van ondernemers. In deze ondernemers schuilt grote kracht en innovatief vermogen, die voor de toekomst van de stad van groot belang zijn. We stimuleren de start en de doorgroei van allochtone ondernemingen om de aantrekkelijkheid, diversiteit en economische vitaliteit van Rotterdam te vergroten.
- Stimuleren van betere verbindingen van het mkb met het hoger onderwijs (waaronder ook de TU Delft) en de groeiende creatieve

sector in de regio. In een netwerk- en kenniseconomie zijn deze connecties voor grotere ondernemingen een vanzelfsprekendheid, maar voor het mkb zijn deze vaak nog lastig te realiseren. Ruimtelijke clustering van mkb en hoger onderwijs kan deze verbindingen verbeteren.
– Stimuleren van het mkb in wijken met een tekort aan interessante ondernemingen. Dit, omdat het mkb bijdraagt aan de levendigheid in de wijken. Een project als Kansenzones is bedoeld als 'zetje in de rug' voor startende ondernemers in bepaalde herstructureringsgebieden. Dit kan een opwaartse economische spiraal in wijken stimuleren, waardoor het mkb ook zonder subsidie in de betreffende wijken blijft.

2. Doorontwikkelen van toplocaties voor kantoren

Met de komst van de HST, de snelle bereikbaarheid van Schiphol (binnen 20 minuten), Brussel op 1 uur afstand, Parijs op 2,5 uur afstand, en de verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport tot hoogwaardige zakenluchthaven, wordt Rotterdam steeds aantrekkelijker als toplocatie voor kantoren. Om hier ook daadwerkelijk van te profiteren, zet Rotterdam veel sterker en meer integraal in op nationale en internationale acquisitie.

Locaties voor kantorenontwikkeling moeten zorgvuldig worden geselecteerd om leegstand te voorkomen. Het huidige (regionale) planaanbod voor kantoorontwikkeling laat zien dat er op dit moment buiten de binnenstad te veel locaties beschikbaar zijn, waardoor concurrentie optreedt. In de binnenstad zelf is de afgelopen jaren weinig toegevoegd en is nieuw aanbod gewenst, vooral ook vanwege de komst van de HST. Hier gaat het met name om het opknappen van bestaande panden.

Om groeiende ondernemingen in de stad te houden en nieuwkomers aan te trekken, richten we ons op een scherpere profilering van de verschillende locaties en op de prioritering van ontwikkellocaties met eenzelfde profiel. Hiervoor is afstemming op regionaal niveau noodzakelijk.

Beleidslijnen doorontwikkelen van toplocaties voor kantoren

Scherpe profilering van bestaande en nieuwe locaties
– Stationskwartier en City Rotterdam: zakelijke dienstverlening, centrum-georiënteerd;
– Wilhelminapier: centrum-specifiek;
– Science Port Holland: internationaal, kennisintensief;
– Rotterdam Airport: luchthaven-georiënteerd;
– Waalhaven-Oost: havengerelateerde dienstverlening;
– Brainpark: snelweg-georiënteerd.

Prioriteiten ontwikkeling van locaties met eenzelfde profiel
– Alexander en Hoog Zestienhoven (na realisatie A13/16): als snelweglocatie ontwikkelen na Brainpark;
– Parkstad: ontwikkelen van meer woningbouw (in plaats van kantorenconcentratie);
– Rotterdams deel van Schieveste: niet als kantorenlocatie ontwikkelen;
– In regionaal verband duidelijke afspraken maken over het profiel en ontwikkelingstempo van Vijfsluizen.

Aanpakken leegstand
– transformatie van oude kantoorpanden. Dit is ingewikkeld en kostbaar, maar noodzakelijk om het imago van het zakencentrum niet te laten verslechteren. Transformatie van oude, goedkope kantoorpanden levert een bijdrage aan *gentrification* en aantrekkelijke woonmilieus.

3. Faciliteren van groei van de haveneconomie

De haven is de economische motor van Rotterdam en een van de belangrijkste economische motoren van Nederland. Groei van de haven is mogelijk door de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Echter, het aanbod van droge terreinen ten behoeve van de havengerelateerde bedrijvigheid is te beperkt. Zo toont onderzoek aan (Ecorys, 2005), dat tot 2030 de vraag naar ontwikkellocaties aan de zuidkant van Rotterdam 100 ha groter is dan het aanbod. Als de economische conjunctuur verbetert en de vraag weer aantrekt, is dit beperkte aanbod een bedreiging voor de groei.

Beleidslijnen groei haveneconomie
– Ontwikkelen van de Tweede Maasvlakte. Zodra die in gebruik is, komt de transformatie van de Stadshavens in een stroomversnelling;
– Afwegen of de vrijkomende 'natte' bedrijventerreinen een (tijdelijke) oplossing zijn voor de behoefte aan 'droog' terrein. Onderzoeken of intensivering van bestaande bedrijventerreinen mogelijk is, bijvoorbeeld door meervoudig grondgebruik in distributieparken in het havengebied;
– Ontwikkelen van de Hoeksche Waard tot bedrijventerrein. Daarnaast samen met regiogemeenten een oplossing vinden voor de benodigde 100 ha extra bedrijventerrein, in eerste instantie gepland aan de zuidkant van Rotterdam.

STRATEGIE STERKE ECONOMIE

HAVEN EN INDUSTRIEEL COMPLEX:

Strategische ontwikkelingsgebieden
t.b.v. schaalvergroting en innovatie

–1e en 2e Maasvlakte
– Waalhaven Oost en Zuid met ruimte voor maritieme dienstverlening

Bestaand havengebied en bedrijventerreinen

Nieuwe havengerelateerde bedrijventerreinen

Doorontwikkelen en innovatie Energiemainport

KENNIS- EN DIENSTENECONOMIE:

Strategische ontwikkelingsgebieden
met kantorenlocaties

– Internationaal centrum Rotterdam

– Brainpark / Rivium
– Science Port Holland
– Alexander

Bestaande randstadgeorienteerde bedrijventerreinen

Nieuwe randstadgeoriënteerde bedrijven-terreinen

Versterken Medisch cluster

– uitbouwen Erasmus Medisch Centrum en omgeving

– ruimte bieden aan medisch gerelateerde bedrijvigheid

– ontwikkeling MCRZ

Uitbouwen vrijetijdseconomie

– versterken vrijetijdsvoorzieningen binnenstad

– doorontwikkelen Vrijtijdsclusters op Zuid

Stimuleren creatieve economie

– ruimte bieden aan creatieve bedrijvigheid met name in binnenstad en oude stadswijken

– doorontwikkelen visitekaartjes Lloydkwartier en Van Nelle

– gebieden in opkomst

2.2 CREËREN VAN EEN AANTREKKELIJKE WOONSTAD

Voor het op peil houden en verbeteren van de Rotterdamse economie is het nodig om selectieve migratie tegen te gaan en goed opgeleid personeel (kenniswerkers) en midden- en hoge inkomens aan de stad te binden. Het gaat om het opleiden en ontwikkelen van de bevolking en voorkomen dat deze vervolgens wegtrekt. Rotterdam ondervindt hierin echter concurrentie van andere steden, waarbij de stad niet hoog genoeg scoort op kwaliteit (zie ook het Vitaliteitsweb in 1.2). Om die kwaliteit te verbeteren kiest Rotterdam voor het bouwen in de bestaande stad en voor het ontwikkelen van attractieve woonmilieus.

Binnen de stad zijn ruim voldoende locaties beschikbaar om aantrekkelijke woonmilieus te realiseren. Er zijn er al zeer gewilde wijken en mooie parken, singels en monumenten. We hebben dan ook de beste kans van slagen als we uitgaan van de kracht van de stad. De strategie voor de aantrekkelijke woonstad gaat om die reden niet uit van een nieuwe start, maar van het uitbouwen van de bestaande sterke wijken. We sluiten ons daarbij aan op de bestaande identiteit en het huidige imago. Met deze aanpak ontstaat een 'olievlek': sterke plekken die uitgroeien tot sterke wijken. Zo levert een steeds grotere groep bewoners draagvlak voor de winkels en de voorzieningen.

Voor het creëren van een aantrekkelijke woonstad is er meer nodig dan het aanbieden van goede woningen. Naast het type en de grootte van de woning speelt namelijk ook het woonmilieu een grote rol bij de keuze van de consument. Daarnaast zijn de aanwezigheid en de kwaliteit van onderwijs-, sport- en speelvoorzieningen en winkels in de directe nabijheid van de woning van doorslaggevend belang. Andere bepalende factoren zijn de kwaliteit van de buitenruimte, de sociale veiligheid en een goede bereikbaarheid (met het openbaar vervoer en de auto). Tot slot speelt het imago van de buurt een belangrijke rol, omdat mensen zich graag met hun buurt of wijk identificeren.

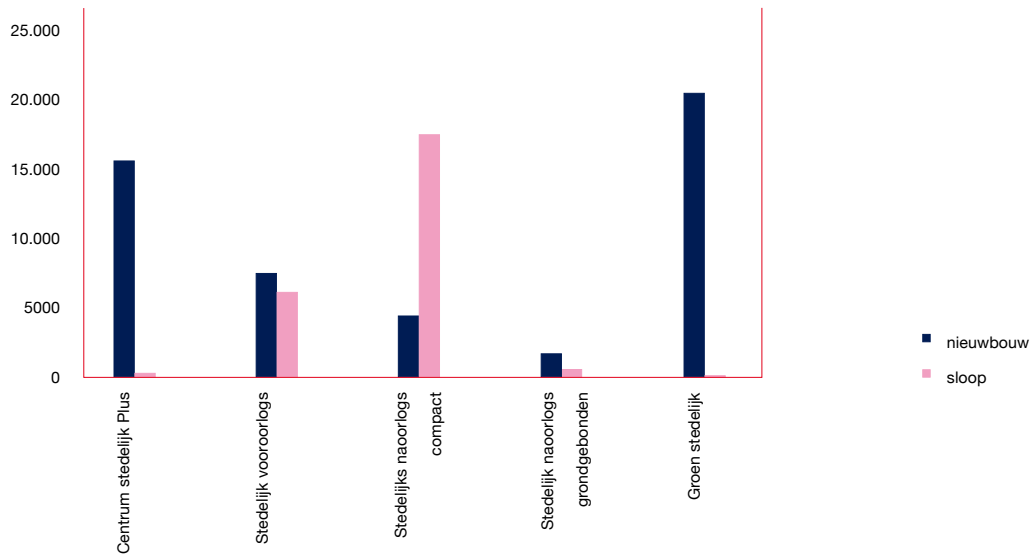
Rotterdam wil niet alleen voor kenniswerkers, maar voor alle Rotterdammers een aantrekkelijke woonstad zijn. Uitgangspunt daarvoor zijn de woonwensen van (potentiële) Rotterdammers in elke levensfase: jong, oud, alleenstaanden en gezinnen. Deze wensen laten zich uiteraard moeilijk veralgemeniseren. Onderzoek wijst echter uit dat er een overschot is aan goedkope appartementen in de Tuinsteden en vooroorlogse wijken, en een tekort aan koopwoningen in centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus.

Het voorgaande laat zich samenvatten in drie doelstellingen:

1. Binden van meer middeninkomens- en hoge inkomensgroepen aan de stad;
2. Binden van meer hoger opgeleiden aan de stad;
3. Verbeteren van het woonmilieu voor alle Rotterdammers.

De drie doelstellingen vragen om radicale keuzes. Die beschrijven we in de volgende drie kernbeslissingen.

NIEUWBOUWBEHOEFTE EN GEWENST SLOOPPROGRAMMA GEMEENTE ROTTERDAM, PER WOONMILIEU, 2005-2020 (EXTRAPOLATIE)



Bron: ABF Research, 2006

4 **KERNBESLISSING 4 >> AANTREKKELIJKE WOONSTAD**

Rotterdam bouwt in bestaand stedelijk gebied om in de woningbehoefte te voorzien

Woningen bouwen in de bestaande stad verhoogt het aantal inwoners, creëert meer koopkracht, versterkt het draagvlak van voorzieningen en bevordert het aantal midden-inkomens en hoge inkomens in de stad. Door te bouwen in stedelijk gebied plegen we bovendien een geringere aanslag op de schaarse ruimte in de regio. Zo behouden stedelingen meer ruimte voor recreatie en natuur buiten de stad. Een ander voordeel is dat de afstand van de verplaatsing die nodig is om het leven in de stad te laten functioneren, beperkt blijft. Ook maken stedelingen eerder gebruik van milieuvriendelijke vervoersmiddelen (openbaar vervoer, fiets, te voet). Dat is gunstig voor de luchtkwaliteit en de leefkwaliteit in de stad.

De vraag naar woningen in Rotterdam is in de komende jaren nog groot. Dat komt omdat de bevolking nog groeit in de Randstad. Willen we de vraag naar woningen in Rotterdam in stand houden, dan moeten we bij de bouw ervan aansluiten bij de woonwensen van de woningzoekenden. Lukt het om onze ambities voor een aantrekkelijke woonstad waar te maken, dan neemt de bevolking van Rotterdam weer in omvang toe. Naar verwachting komt het inwonertal in 2020 dan iets boven de 600.000 inwoners.

Wat is er nodig om binnen het stedelijk gebied in de woningbehoefte te voorzien?

1. Uitvoeren van taakstellend bouwprogramma van 56.000 woningen voor de periode 2005-2020;
2. Realiseren van 2400 woningen in dorpse en landelijke woonmilieus buiten Rotterdam.

1. Uitvoeren van taakstellend bouwprogramma van 56.000 woningen voor de periode 2005-2020

We zetten voor de periode 2005-2010 in op de bouw van 3200 woningen per jaar. Tegelijkertijd treffen we voorbereidingen om het bouwtempo tussen 2010 en 2020 op te voeren. Vergroting van de afzet is alleen mogelijk als het bouwprogramma perfect aansluit bij de vraag naar woonmilieus. Na 2010 willen we 4000 woningen per jaar bouwen.

De bouwambitie is nauwkeurig onderzocht op haalbaarheid binnen het stedelijk gebied van Rotterdam. Dit leverde inzicht in de woningbouwcapaciteit op geschikte locaties op: 66.000 woningen tot 2020. Om die capaciteit te benutten zijn forse organisatorische inspanningen en investeringen nodig. We roepen dan ook de steun van de rijksoverheid in om de ontwikkeling van de locaties, financieel en binnen de milieuwetgeving, mogelijk te maken. Voor een deel van de locaties kunnen de complicaties echter niet vóór 2020 worden opgeheven. Daarom stellen we het bouwprogramma naar beneden bij, met als streefgetal 56.000 woningen. Dit getal past ook binnen de geplande regionale woningbouwprogramma's.

Beleidslijnen bouwprogramma 2005-2020

- Rotterdam bouwt ten behoeve van de eigen woningbehoefte géén woningen en woonmilieus buiten de stad die ook *in* de stad gebouwd kunnen worden;
- Het taakstellend bouwprogramma van 56.000 woningen betreft de gewenste woonmilieus die binnen het stedelijk gebied van Rotterdam gerealiseerd kunnen worden.

2. Realiseren van 2400 woningen in dorpse en landelijke woonmilieus buiten Rotterdam

Rotterdam wil tegemoet komen aan de woningbehoefte van alle inwoners. Daarom moeten we niet alleen voorzien in de behoefte aan stedelijk wonen, maar ook aan het wonen in dorpse en landelijke woonmilieus. Geschikte locaties daarvoor zijn aanwezig op Voorne-Putten en in de Zuidplaspolder. Op grond van woningbehoeftenonderzoek zetten we in op totaal 2400 woningen in de periode tot 2020.

Beleidslijn woningen in dorpse en landelijke woningmilieus buiten Rotterdam

Om in de Rotterdamse woningbehoefte te voorzien is het tot 2020 niet nodig om groenstedelijke woonmilieus te realiseren in de Zuidplaspolder. Daarentegen zijn landelijke woningmilieus in de Zuidplaspolder wel nodig, omdat het stedelijk gebied niet in die behoefte kan voorzien.

5 KERNBESLISSING 5 >> AANTREKKELIJKE WOONSTAD

Rotterdam realiseert woonmilieus die selectieve migratie tegengaan

In onze ontwikkelingsstrategie is een van de hoofddoelen het bereiken van een evenwichtige bevolkingssamenstelling. Het belangrijkste middel daarvoor is het tegengaan van selectieve migratie. De stad moet zó aantrekkelijk zijn, dat Rotterdammers niet uit de stad wegtrekken. Voor jonge gezinnen is het belangrijk dat er kindvriendelijke woonmilieus zijn. Belangrijke doelgroepen zijn sociale stijgers, studenten en pasafgestudeerden en jonge gezinnen. Ook moet voorzien worden in goede huisvesting voor de ouderen in de stad. De stad moet aantrekkingskracht uitoefenen op bewoners die vrij kunnen kiezen op de woningmarkt. Op dit moment sluiten de huidige woonmilieus en de woningvoorraad nog onvoldoende aan op de vraag.

De vraag van de woonconsument concentreert zich op eengezinswoningen in de koopsector, in groenstedelijke, rustig-stedelijke en centrumstedelijke woonmilieus.

Wat is er nodig om woonmilieus te realiseren die selectieve migratie tegengaan?

1. Realiseren van groenstedelijke en rustig-stedelijke woonmilieus;
2. Verdichten van de binnenstad om te voorzien in de vraag naar centrumstedelijk wonen;
3. Bevorderen van *gentrification* in de wijken rondom het centrum.

1. Realiseren van groenstedelijke en rustig-stedelijke woonmilieus

Rotterdam heeft een aantal zeer aantrekkelijke wijken, die ook in de 'Grote Woontest' (onderzoek onder 12.000 inwoners van de regio, 2004) hoog gewaardeerd werden. Deze wijken liggen rondom de Rotte, aan de Bergse Plas, en in Hillegersberg, Kralingen en Hoek van Holland. In de directe omgeving van deze sterke wijken is ruimte voor nieuwe woningen in hetzelfde (groenstedelijke en rustig-stedelijke) woonmilieu. De nieuwe woningen profiteren van het imago en de kwaliteiten van de bestaande wijken, maken gebruik van het kwalitatief hoogwaardige voorzieningenpakket en vergroten de kritische massa ten behoeve van deze voorzieningen. Dit effect beogen we ook elders in de stad met de aanleg van woonmilieus rond het Zuiderpark, rond de Kop van Zuid en in Stadshavens.

Beleidslijnen groenstedelijke en rustig-stedelijke woonmilieus

- Is een locatie geschikt als groenstedelijk of rustig-stedelijk woonmilieu, dan krijgt die bestemming voorrang op andere bestemmingen. Naast de extra herstructurering op basis van de huidige inzichten kijken we dan ook naar de mogelijke herontwikkeling van groene terreinen en bedrijventerreinen. We onderzoeken in hoeverre het huidige oppervlak aan volkstuinen en sportterreinen efficiënter gebruikt kan worden, zodat we eventuele overcapaciteit kunnen benutten voor woningbouw. Randvoorwaarde daarvoor is dat overal in de stad het basisniveau van sport- en recreatievoorzieningen gehandhaafd blijft.

– Door vernieuwing en herstructurering komt er meer ruimte voor middeninkomens- en hoge inkomensgroepen. Daardoor verandert een aantal bestaande woonwijken wezenlijk van karakter. Het betreft de wijken Schiebroek-Zuid, (delen van) Kralingen en Crooswijk, Afrikaanderwijk, Wielewaal, Carnisse, De Vaan (Vreewijk) en de noordrand van Zuidwijk.

– We investeren in voorzieningenpakketten, passend bij de woonmilieus, met onderwijs, sport, cultuur, zorg, detailhandel en horeca. Daarbij besteden we aandacht aan de veranderende trends in deze sectoren. Naast het creëren van meer kindvriendelijke wijken is vergrijzing een belangrijk thema, met ruimtelijke consequenties (onder meer ten aanzien van het type woningbouw en zorgvoorzieningen). Een eigen buitenruimte bij de nieuwe woningen is essentieel.

2. Verdichten van de binnenstad om te voorzien in de vraag naar centrumstedelijk wonen

In de binnenstad van Rotterdam is momenteel een onbalans tussen wonen en werken. De verhouding inwoners / werkers is in Rotterdam 1:3 tegenover 1:1 in bijvoorbeeld Amsterdam. Een evenwichtigere verhouding biedt betere uitgangspunten voor een sterk en aantrekkelijk centrumstedelijk woonmilieu.

Met extra woningen in het centrum dragen we bij aan het draagvlak van voorzieningen en bedrijvigheid. Bovendien sluiten we aan bij de kwantitatieve vraag naar centrumstedelijk wonen, die momenteel groter is dan het aanbod.

VERHOUDING ARBEIDSPLAATSEN / BINNENSTADSBEWONERS AMSTERDAM EN ROTTERDAM

TYPERING GEWILDE WOONMILIEUS

	Centrumstedelijk	Rustig-stedelijk	Groenstedelijk
Ligging, bereikbaarheid en voorzieningen	Bereikbaar met veel modaliteiten Stedelijke voorzieningen op loopafstand 24 uur per dag mensen op straat Mix van bedrijvigheid in de plint (horeca, winkels, dienstverlening)	Korte afstand tot centrum (fiets, tram) Op loopafstand van winkelstraten met dagelijkse voorzieningen en aantrekkelijke horeca Identiteitsdragende plekken en structuren belangrijk (singel, park, gebouw als icoon)	Wonen primair Basisvoorzieningen zijn op orde Langere afstand tot het centrum
Stedenbouwkundige en groenstructuur	Elke wijk heeft een icoon Context en openbare ruimte belangrijk als ‘visitekaartje’ van de stad Gebouwd parkeren Groen in vorm van parken en rivieroevers	Groen- en speelvoorzieningen om de hoek Auto’s beperkt op straat	Veel privé-tuinen (voor en achter) Veel openbaar groen (singels, groene voegen, parken) Parkeren op eigen terrein of voor de deur
Woningtypes	Appartement / studio / loft met eigen buitenruimte Woontorens met alzijdig uitzicht (rivier, skyline) en eigen buitenruimte Wonen in blokken met druk straatleven en rustige binnenterreinen Statig wonen	Grondgebonden woningen (incl. beneden-bovenwoningen met eigen opgang en privé buitenruimte) Appartementen in stadsblokken met rustig binnenterrein	Grondgebonden woningen met veel eengezinswoningen Klein aandeel appartementen met eigen buitenruimte Veel eigen woningbezit
Doelgroepen	Dynamische 1- en 2-persoons huishoudens Studenten en starters Zilveren golf	Alle leeftijden (gezinnen met kinderen, studenten / jongeren, ouderen) Alle typen huishoudens (1- en 2-persoons, gezinnen) Alle inkomensgroepen	Gezinnen Iedereen die op groen is gesteld (oud, jong, alleen, samen)
Goede voorbeelden	Zalmhaven, Lijnbaankwartier, Scheepvaartkwartier In opkomst zijn Laurenskwartier, Wijnhaveneiland	Historisch Delfshaven, Blijdorp, Liskwartier, Noordereiland, Stads-tuinen, Vlinderbuurt	Nesselande, Nieuw-Terbregge, Molenlaankwartier, Vreewijk, Kralingen Oost, De Horsten

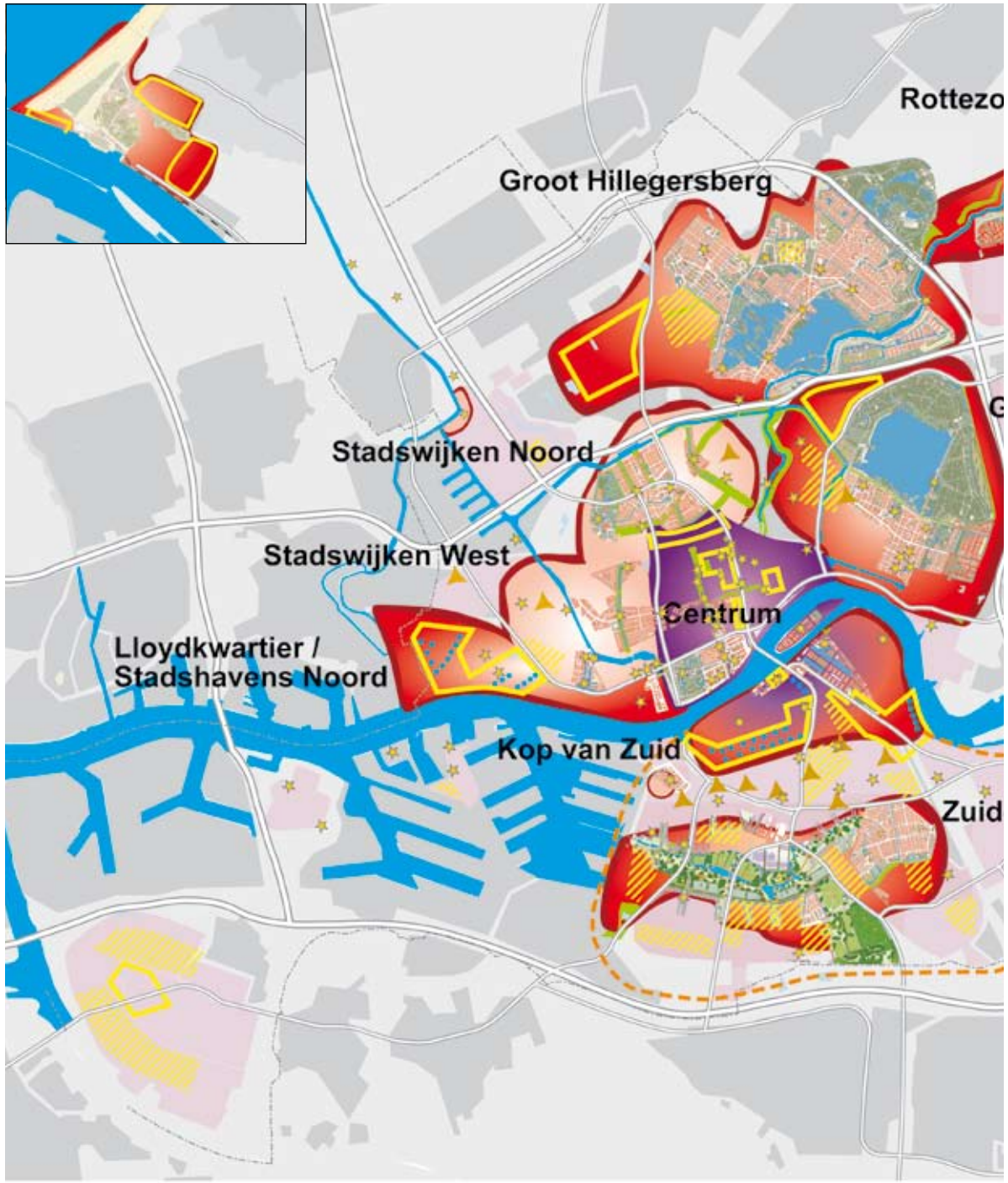
KANSEN VOOR GEWENSTE WOONMILIEUS

RUSTIG-STEDELIJK

CENTRUMSTEDELIJK

GROENSTEDELIJK

STRATEGIE AANTREKKELIJKE WOONSTAD



- (Uit)bouwen sterke woonmilieus
- Verdubbeling aantal inwoners binnenstad
- Gentrification stadswijken en historische kernen
- Gebied Pact op Zuid
- Grote ontwikkelings locaties
- Vraaggerichte herstructurering
- Wonen op het water
- Cultuurhistorisch erfgoed inzetten als ontwikkelingskracht
- Proactieve aanpak particuliere voorraad
- Actief beheer overige wijken

Deze vraag gaat zowel uit naar het dure als het goedkope segment (starters, studenten). Beide categorieën leveren een essentiële bijdrage aan de gewenste levendigheid en diversiteit van het centrum.

Beleidslijn centrumstedelijk wonen
Om de kwaliteit van het centrum als woonmilieu te verbeteren, moeten we meer investeren in de openbare ruimte. De binnenstad is immers het representatieve gezicht van de aantrekkelijke stad die Rotterdam wil zijn. Hoogwaardige inrichting van de buitenruimte maakt het gebied ook aantrekkelijker als woonlocatie.

3. Bevorderen van *gentrification* in de wijken rondom het centrum
Rondom het hart van de binnenstad is een aantal wijken in opkomst: Cool, Oude Westen, Middelland, Delfshaven, Lloydkwartier, Oude Noorden en Afrikaanderwijk. Door hun centrale ligging, hun historische karakter en de functiemenging van wonen, horeca, winkels en kunstinstellingen zijn deze wijken steeds meer in trek bij (ex-) studenten en werkers in de creatieve economie; juist de groepen die Rotterdam graag aan zich wil binden. In sociaal, cultureel en economisch opzicht hebben deze wijken de kenmerken die nodig zijn om zelfstandig een proces van *gentrification* op gang te brengen en te transformeren tot een rustig-stedelijk woonmilieu. De gemeente ondersteunt dit proces met doelgerichte maatregelen.

Beleidslijn *gentrification* centrumstedelijke wijken
Door huurwoningen te verkopen, particuliere woningverbetering voor huiseigenaren aantrekkelijk te maken, de buitenruimte te verbeteren en ruimte te bieden aan de horeca en de creatieve economie in de oude stadswijken, stimuleren we het proces van *gentrification*.

6

KERNBESLISSING 6 >> AANTREKKELIJKE WOONSTAD

Rotterdam transformeert zwakke woonmilieus

Uit de ‘Grote Woontest’ blijkt dat een aantal wijken laag gewaardeerd wordt of in verval dreigt te raken. In die wijken is herstructurering noodzakelijk. Ook landelijk onderzoek (Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting, 2007) geeft aan dat Rotterdam veel achterstandswijken kent. De stad heeft hier dan ook een grotere opgave dan andere steden. Echter, ondanks de achterstand van woning en woonmilieu in deze gebieden, zijn er voldoende mogelijkheden voor revitalisatie. Succesvolle voorbeelden als Spangen en Hoogvliet bewijzen dat.

Globaal zijn er twee categorieën zwakke woonmilieus: de naoorlogse Tuinsteden met veel corporatiewoningen, en de negentiende-eeuwse wijken met buurten waar particulier woningbezit veelal de meest voorkomende eigendomsvorm is. Veel van deze wijken liggen op de Linker Maasoever (Rotterdam-Zuid). De combinatie van

TABEL: AANPAK BESTAANDE WONINGVOORRAAD

	2006 – 2010	2010 – 2020	Totaal
Sloop	8.000 woningen	20.000 woningen	28.000 woningen
Woningverbetering particulier	5.000 woningen	10.000 woningen	15.000 woningen
Woningverbetering corporatie	4.500 woningen	10.000 woningen	14.500 woningen
Totaal	17.500 woningen	40.000 woningen	57.500 woningen

sociale en economische problemen en de slechte staat van de woningen vraagt om een integrale gebiedsaanpak.

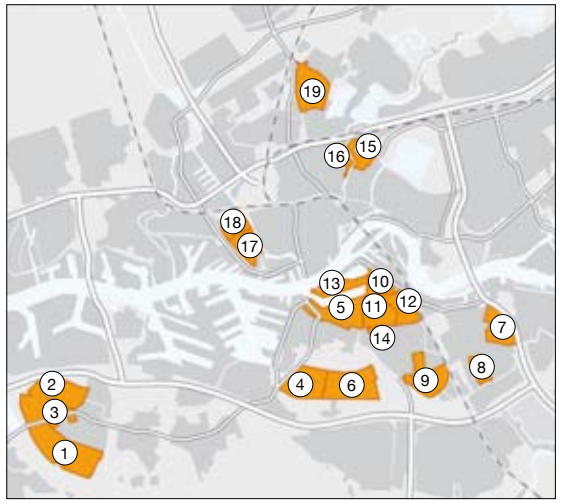
In Rotterdam zijn ca. 100.000 woningen ‘kwetsbaar’ op de woningmarkt. Dit zijn (te) kleine portieketagewoningen of woningen die anderszins niet meer voldoen aan de huidige kwaliteitseisen. We pakken een groot deel van deze woningen aan in de komende vijftien jaar (zie tabel: ‘Aanpak bestaande woningvoorraad’). Het restant kan dienen voor specifieke doelgroepen, zoals starters en studenten.

Wat is er nodig om de zwakke woonmilieus te transformeren?
1. Doorzetten van de herstructurering;
2. Actief aanpakken van de verouderde woningvoorraad.

1. Doorzetten van de herstructurering
Voor 19 wijken in Rotterdam zijn met de corporaties en deelgemeenten gebiedsafspraken gemaakt. De hierop gebaseerde herstructureringsaanpak komt de komende 10 jaar tot uitvoering en betreft de bouw van ruim 14.000 woningen, de sloop van 13.000 woningen en € 3,8 miljard aan investeringen. Hierbij gaat het niet alleen om de woningen, maar is de integrale aanpak met het sociale programma, het onderwijs en de economie cruciaal. De aanpak in Hoogvliet, hoewel pas halverwege, laat zien welke resultaten hiermee geboekt kunnen worden. Met het ‘Pact op Zuid’ geven we een extra impuls aan de herstructurering van wijken in Feijenoord, IJsselmonde en Charlois. Daarnaast heeft de minister voor Wonen, Wijken en Integratie begin 2007 een aantal zogenaamde WWI-wijken aangewezen, ook wel ‘Vogelaarwijken’ genoemd, die in aanmerking komen voor extra rijksmiddelen om de achterstandssituatie weg te werken.

2. Actief aanpakken van de verouderde woningvoorraad
In een aantal wijken met veel particuliere woningen in Oud Zuid (Oud-Charlois, Carnisse), Delfshaven (Oud-Mathenesse) en Kralingen (omgeving Lusthofstraat) dreigt verval. Gemeente, corporaties en particulieren moeten nu proactief handelen en investeren om dit te voorkomen. Dit vraagt om maatwerk per wijk;

DE 19 ROTTERDAMSE HERSTRUCTURERINGSGEBIEDEN 2005-2015



Hoogvliet
1 – Maasranden
2 – Noord
3 – Stadshart

Charlois
4 – Pendrecht
5 – Tarwewijk
6 – Zuidwijk

IJsselmonde
7 – Groenenhagen/ Tuinhoven
8 – Hordijkerveld
9 – Lombardijen

Feijenoord
10 – Afrikaanderwijk
11 – Bloemhof
12 – Hillesluis
13 – Katendrecht
14 – Landbouwbuurt

Kralingen – Crooswijk
15 – Nieuw Crooswijk

Kralingen – Crooswijk
16 – Oude Noorden

Delfshaven
17 – Bospolder / Tussendijken
18 – Spangen

Hillegersberg – Schiebroek
19 - Schiebroek Zuid
(geen prioritaire wijk VROM)

we maken dan ook voor elke buurt een gebiedsplan waarin we aangeven wat het gewenste profiel is. Ook bepalen we welke investeringen nodig zijn voor woningen en buitenruimte, en welke voor veiligheid en voorzieningen. Verbetering van het functioneren van de Verenigingen van Eigenaren is overal noodzakelijk.

Op sommige plekken is het verval zover ingetreden, dat alleen nog de intensieve vernieuwingsaanpak helpt die eerder met succes is toegepast op de meest verloederde plekken in de stad (‘hotspots’). Instrumenten als interventieteams, gedwongen particuliere woningverbetering, aanpak van huisjesmelkers en bestrijding van illegale bewoning en wietplantages leiden tot nieuwe perspectieven voor achterstandswijken. Andere effectieve methodes zijn sloop-nieuwbouw, samenvoegen van woningen en verkoop voor geringe bedragen met verplichting tot woningverbetering. Ook de komende jaren vergt de hotspot-aanpak forse investeringen.

2.3 RANDVOORWAARDELIJKE BESLISSINGEN

Een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad zijn alleen haalbaar als aan bepaalde randvoorwaarden is voldaan. Deze randvoorwaarden betreffen de openbare ruimte en water, de infrastructuur, het milieu en cultureel erfgoed en architectuur.

7 **KERNBESLISSING 7 >> RANDVOORWAARDELIJK**

Rotterdam zet de openbare ruimte en de wateropgave in als accellerator van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen

Over het algemeen wordt de Rotterdamse buitenruimte matig gewaardeerd. In de ‘Omnibus-enquête 2005’ van het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) noemen Rotterdammers vervuiling van de openbare ruimte als tweede probleem van de stad, na criminaliteit. Uit interviews met marktpartijen blijkt dat zij verbetering van de buitenruimte zien als de belangrijkste voorwaarde voor vooruitgang. Met name de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad scoort slecht in vergelijking met andere (binnen)steden.
Wat voor de openbare ruimte in het algemeen geldt, geldt voor het groen op een aantal plaatsen in het bijzonder. Rotterdam is in feite een ‘groene’ stad binnen de stadsgrenzen (zie tabel: ‘Aantal m^2 groen per inwoner’). Dat wordt niet als zodanig ervaren, ondanks meerdere

	m2 groen per inwoner
Rotterdam	41
Amsterdam	33
Utrecht	33
Den Haag	30

Bron: statistiek bodemgebruik 1996 (CBS)

kwalitatief hoogwaardige plekken, zoals het Kralingse Bos, Het Park, het Zuiderpark en de singels. Dat komt omdat het overige groen, hoewel in kwantitatieve zin ruim aanwezig, op verschillende plaatsen in de stad in kwalitatief opzicht achterblijft. Hoewel de stad als geheel voldoende groen kent is dit wel onevenwichtig verdeeld over de stad. Er zijn ook een aantal wijken in de stad waar sprake is van een tekort.

Een groot aantal plekken in het binnendijkse gebied van Rotterdam kampt met een ernstig tekort aan waterbergingscapaciteit. Dit probleem neemt toe door klimaatverandering en verdere bebouwing in de stad. De waterschappen hebben berekend dat er op dit moment circa 600.000 m^3 aan extra waterberging nodig is in Rotterdam. Er is afgesproken om de extra capaciteit uiterlijk in 2015 te hebben gerealiseerd. De noodzalijke extra waterbergingscapaciteit loopt nog verder op tot circa 800.000 m^3 in 2050 (zie kaart: 'Wateropgave 2050'). Terugkerende wateroverlast belemmert de gewenste ontwikkeling van de woonwijken.

Met extra wateroppervlak geeft Rotterdam invulling aan de wateropgave. We willen deze wateropgave gebruiken om nieuwe aantrekkelijke woonmilieus te maken. (Het voorzien in extra wateroppervlak is afgesproken in het Nationaal Bestuursakkoord Water.) Dat de wateropgave kan worden ingezet om de kwaliteit van de woonmilieus en de verbindingen naar de buitengebieden te verbeteren, is aangetoond met de Rotterdamse inzending voor de Waterbiënnale in 2005. Als we de wateropgave op deze manier benaderen, wordt Rotterdam een echte Waterstad.

Wat is er nodig om de openbare ruimte in te zetten als accellerator van de ruimtelijke ontwikkelingen?

1. Verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte op imagobepalende plekken;
2. Verbeteren van de verbindingen;
3. Verbeteren van algehele kwaliteit van de openbare ruimte;
4. Inzetten van de wateropgave voor de gewenste woonmilieus.

1. Verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte op imagobepalende plekken

De binnenstad kan in zijn geheel als een imagobepalende plek gezien worden. Op dit moment heeft de binnenstad te weinig ruimtelijke samenhang. Daardoor vinden bezoekers moeilijk de weg van en naar interessante plekken. We passen dan ook de structuur aan tot een meer herkenbare openbare ruimte, met logische routes van voetgangersstraten en boulevards, afgewisseld met bijzondere pleinen, stadstuinen en hoven. Ook imagobepalende plekken als parken, metrostations en invalswegen worden opgewaardeerd. Daarnaast laten we bezoekers hun auto zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad parkeren, in garages of op parkeervoorzieningen langs de Ring. Ook zorgen we voor meer groen.

Beleidslijnen kwaliteit van de openbare ruimte

- Inzet van extra aandacht en (financiële) middelen voor de imagobepalende plekken van de stad. Bijzondere aandacht voor de openbare ruimte in de binnenstad, met het accent op het voetgangersdomein;
- Bouwen van parkeergarages aan de rand van de stad (Park+Ride) en de binnenstad (Park+Walk).

2. Verbeteren van de verbindingen

Rotterdam kent veel bijzondere plekken. Echter, het netwerk dat ze verbindt, vertoont gebreken. Aanvullende routes en verbindingen moeten aangelegd of gecompleteerd worden. Daarnaast verbeteren we de herkenbaarheid door het gebruik van eenduidige straatprofielen, materialen en meubilair. Ook besteden we aandacht aan de routes 'naar buiten'. Daarvoor is een aantal belangrijke routes benoemd, onder meer langs de Rotte en de Schie, en over het Hofpleinviaduct. We benutten daarnaast de waterkeringen langs de rivier als verbinding voor voetgangers en fietsers, omdat juist de rivier met haar kades, parken en groene oevers een belangrijke openbare ruimte vormt in de stad. Daar moeten de bewoners (van de omliggende gebieden) dan ook goed kunnen vertoeven.

Beleidslijnen verbeteren van de verbindingen

- Verbeteren van het binnenstedelijke netwerk van fiets- en wandelverbindingen.
- Aanleggen van goede fiets- en wandelroutes naar buitengebieden.
- Benutten waterkeringen langs de rivier als verbindingen voor fietsers en voetgangers.

3. Verbeteren algehele kwaliteit van de openbare ruimte

Overal in de stad verbetert de kwaliteit van de buitenruimte in haar geheel. Daartoe gebruiken we materialen en straatmeubilair van een meer duurzame en eenduidige kwaliteit.

De basiskwaliteit van de openbare ruimte in woonwijken moet gegarandeerd zijn. Dit is vooral in de oude wijken een belangrijk aandachtspunt. Speerpunten zijn:

- meer ruimte voor sport en spel voor kinderen, ook om hen te stimuleren meer te bewegen;
- minder auto's op straat door alternatieve parkeeroplossingen, met name in de oude wijken;
- meer bomen.

De woningbouwopgave zoals we die hebben geformuleerd, leidt tot minder ruimte voor groen. Dat kan, want Rotterdam heeft relatief veel groen. Per gebied maken we hier een zorgvuldige afweging in. Het gaat dan om vaak om 'restgroen' dat slecht wordt onderhouden of 'kijkgroen' dat niet wordt gebruikt. Het nieuwe motto is dan ook: minder, maar beter. Door beperking van de hoeveelheid groen komt er geld vrij, waarmee we de kwaliteit van het resterende groen kunnen verbeteren. Iedere wijk behoudt bovendien voldoende ruimte voor sport en recreatie. De bestaande hoofdgroenstructuur blijft intact en wordt waar nodig verbeterd.

Tot slot kunnen we het belang van goed beheer niet genoeg benadrukken. Investeren in een betere openbare ruimte is een kortetermijnoplossing als we niet verzekerd zijn van goed beheer.

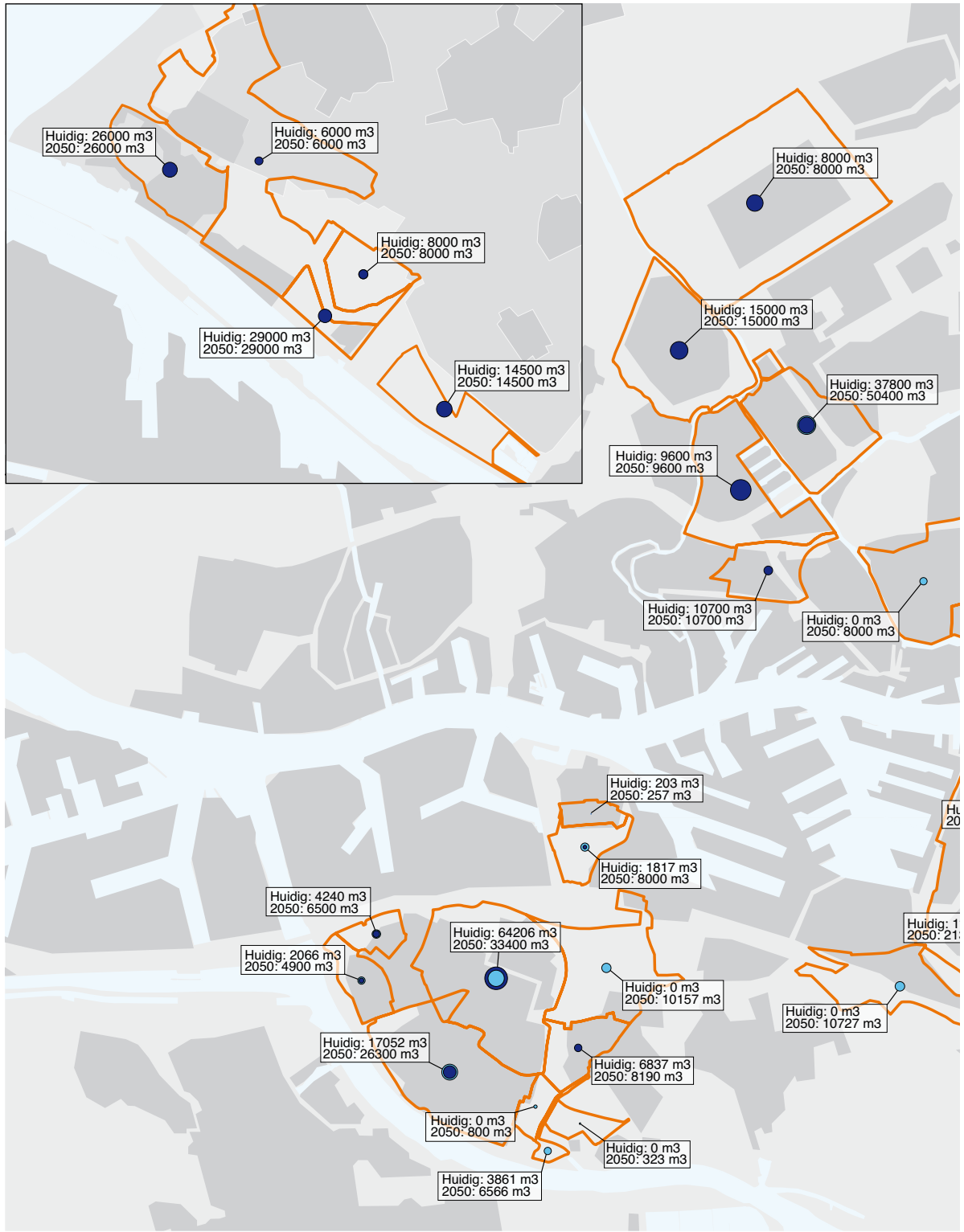
Beleidslijnen verbeteren kwaliteit openbare ruimte

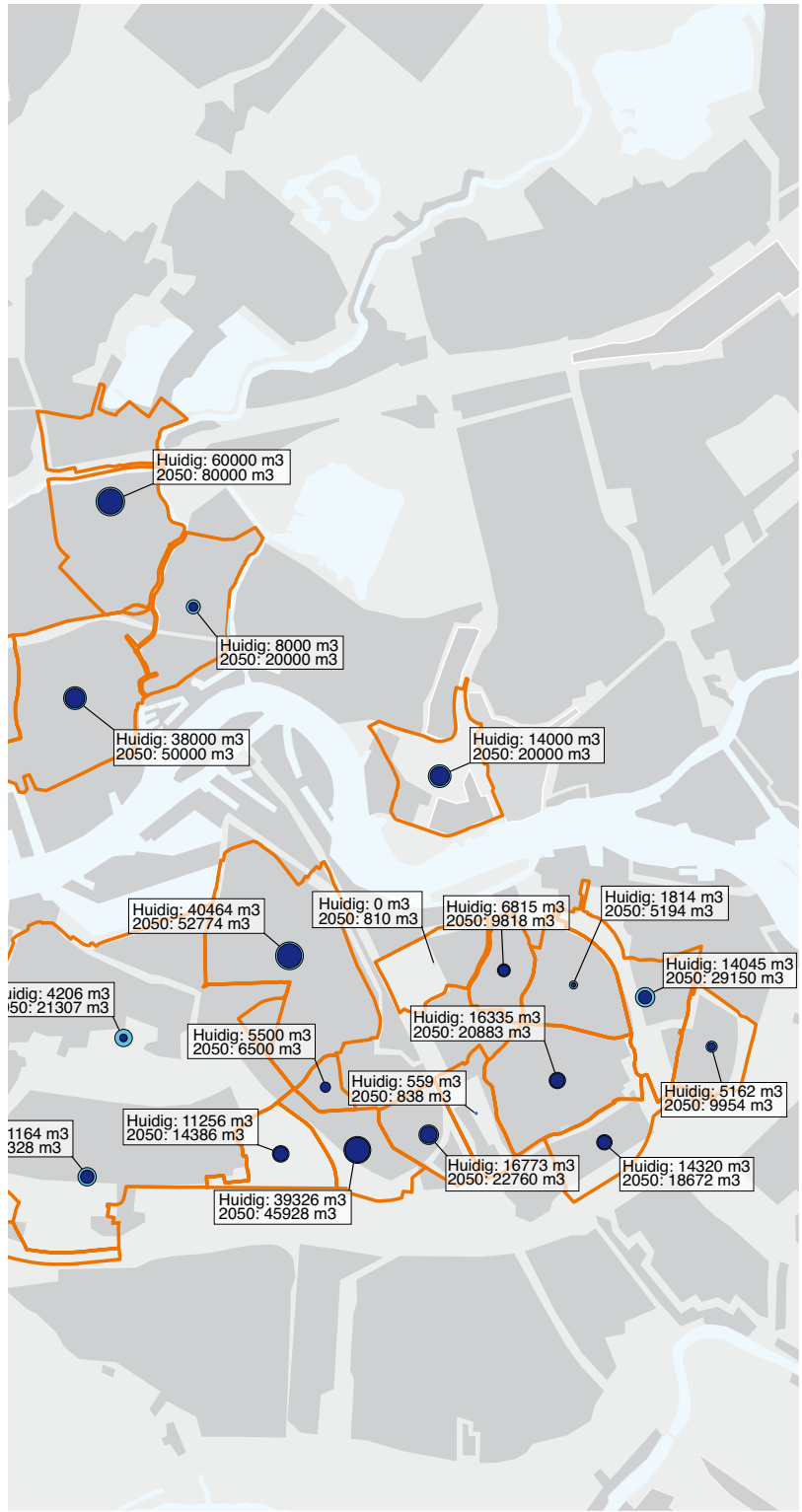
- Introduceren van duurzamere standaardkwaliteit openbare ruimte ('Rotterdamse Stijl');
- Investeren in beheer.

4. Inzetten van de wateropgave voor de gewenste woonmilieus

Rotterdam heeft een aantal woonmilieus die mede door de aanwezigheid van water worden gewaardeerd: langs de singels, langs de rivier en aan de Bergse Plassen en Kralingse Plas. Met de aanpak van de nieuwe wateropgave bereiken we een win-winsituatie als we de realisatie van extra waterbergingscapaciteit combineren met die van aantrekkelijke woonmilieus. We leggen dan nieuw oppervlaktewater aan waar het kan en realiseren innovatieve oplossingen voor waterberging op plekken waar geen ruimte opgeofferd kan worden. Met name in het centrum en in de oude stadswijken zijn alternatieve oplossingen, zoals groene daken en waterpleinen, onvermijdelijk.

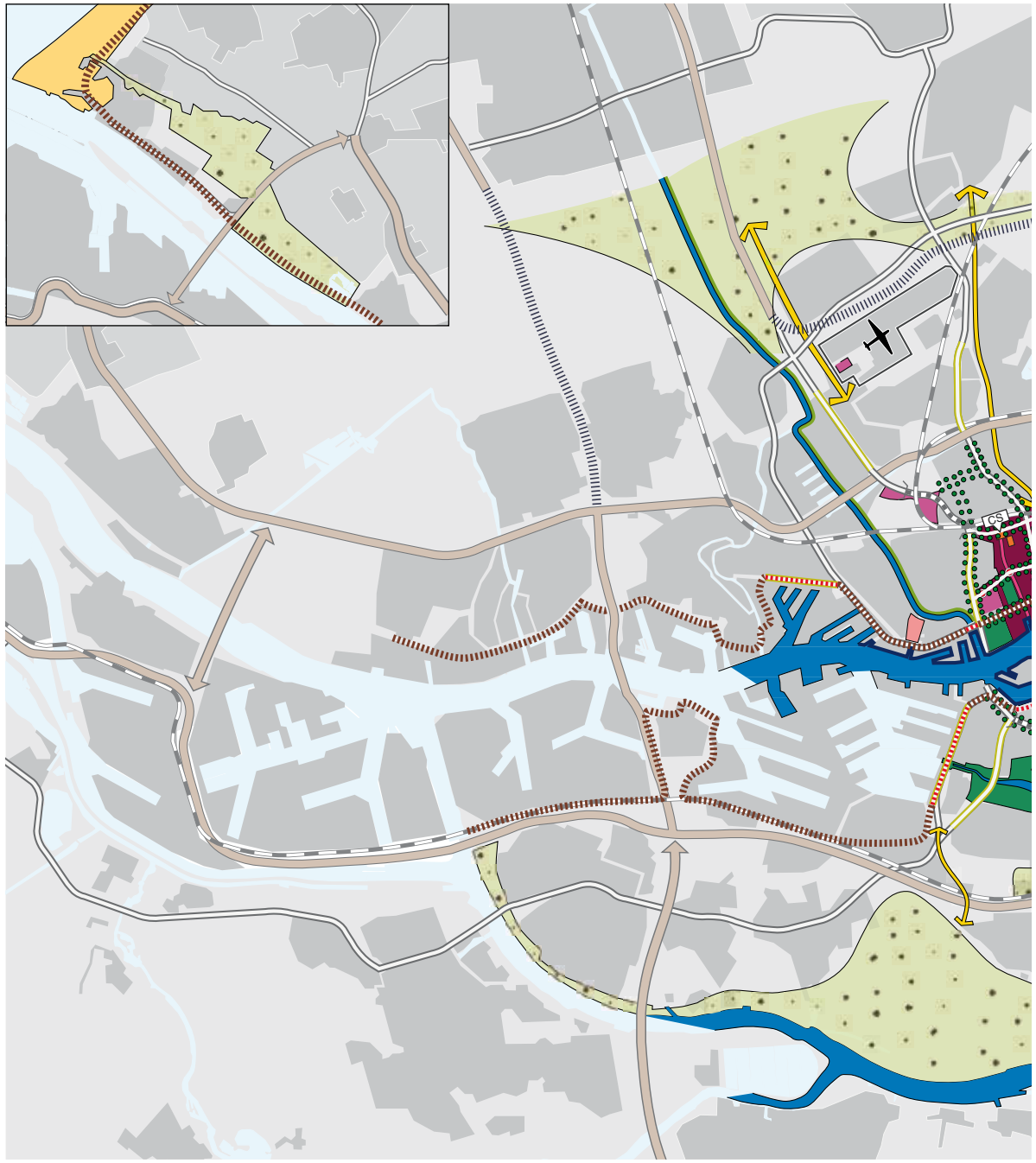
WATEROPGAVE 2050

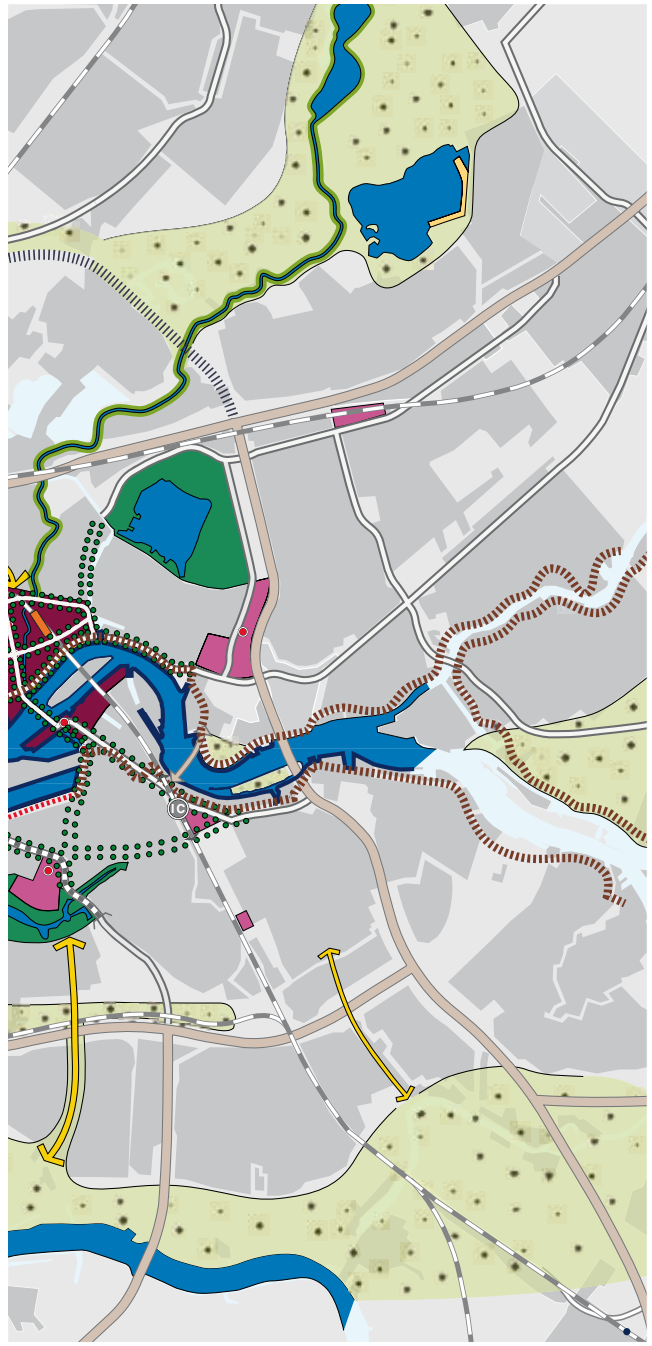




- Huidige water-opgave in m^3 per peilgebied of polder
- Wateropgave 2050 in m^3 per peilgebied of polder

HOOFDSTRUCTUUR OPENBARE RUIMTE





IMAGOBEPALENDE PLEKKEN

- De rivier
- Metrostation
- Centrum
- Kade
- Stadspark
- Culturele as
- Stadsplein
- Historisch Delfshaven
- Grootstedelijke voorzieningen
- Strand
- Boulevard

VERBETEREN VAN VERBINDINGEN

- Verbeteren recreatieve verbinding stad- landschap
- Rotte en Schie
- Hoofdwaterkering als verbinding

OMMELAND

- Versterken recreatief landschap

INPASSEN INFRASTRUCTUUR

- Rijksweg
- Inpassen nieuwe rijksweg
- Studie rijksweg
- Stedelijke hoofdweg
- Verbeteren bereikbaarheid centrum door tunnel
- Kwaliteitsverbetering stedelijke hoofdweg
- Nationaal spoor
- Locatiestudie IC-station
- Versterken en beter inpassen hoofdwaterkering

Een groot gedeelte van Rotterdam (de havens en delen van de Kop van Zuid) ligt buitendijks. Rotterdam anticipeert op de verwachte stijging van de zee- en rivierspiegel door ruimte te reserveren voor ophoging van de dijken. Daarnaast houden we bij buitendijkse ontwikkelingen rekening met de stijging van de zeespiegel.

Ook op lange termijn zijn er grote en kostbare maatregelen nodig om overstromingen te voorkomen en de waterbergingscapaciteit te vergroten en tegelijkertijd het woonmilieu te verbeteren. Deze opgaven kan de gemeente Rotterdam niet alleen bekostigen; ze zijn echter wel zeer urgent. Samenwerking met onder meer de waterschappen is dan ook cruciaal in alle opzichten: financieel en waar het de verantwoordelijkheid betreft.

Beleidslijnen wateropgave voor gewenste woonmilieus (per stadsdeel)

- Centrum en oude stadswijken: innovatieve ingrepen als waterpleinen en groene daken;
- Noord: versterking singelmilieu en Kralingse Plas;
- Zuid: aansluiting bij watermilieu Zuiderpark en van daaruit uitbreiding van het water- en groennetwerk ten behoeve van nieuwe woonmilieus;
- Rivier: dynamische waterwoonmilieus in de grote buitendijkse uitbreidingslocaties. Deze houden rekening met de toekomstige stijging van de zeespiegel (Vierhavens en Merwehaven, Maashaven en in mindere mate Rijnhaven);
- Alle waterkeringen: op korte termijn laten voldoen aan de huidige normering (2015)

8

KERNBESLISSING 8 >> RANDVOORWAARDELIJK

Rotterdam waarborgt haar bereikbaarheid op duurzame wijze

Voor kantoren, bedrijven en bewoners is Rotterdam een aantrekkelijkere vestigingsplaats als de internationale bereikbaarheid, de kwaliteit van de verbindingen binnen de Randstad en de ontsluiting van de stad zelf gewaarborgd zijn. Het bestaande netwerk van wegen en openbaar vervoer rond Rotterdam biedt daarvoor een prima fundament.

De internationale concurrentiepositie van de Randstad neemt af. Dat komt met name door haar gebrekkige interne bereikbaarheid, zo blijkt uit verkenningen van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO). De Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) verbetert weliswaar de internationale bereikbaarheid per openbaar vervoer en de verbinding met Amsterdam en Schiphol, maar de verbinding naar Duitsland – een belangrijke economische markt voor Rotterdam – blijft onder de maat. Ook is de kwaliteit van de verbindingen (auto en openbaar vervoer) met Utrecht en Den Haag onvoldoende.

De beoogde binnenstedelijke verdichting leidt tot forse toename van de interne en externe mobiliteit. Toename van het verkeer op het hoofdwegennet leidt tot een slechtere doorstroming. Dit frustreert de bereikbaarheid van de werkgelegenheidslocaties en voorzieningen, leidt tot extra luchtvervuiling langs de hoofdwegen en tot sluipverkeer door de woonwijken. Zonder maatregelen komen de ambities op ruimtelijk-economisch gebied en die van de aantrekkelijke woonstad dan ook onder grote druk te staan.

Wat is er nodig om de bereikbaarheid te waarborgen?

1. Inzetten op duurzame mobiliteit;
2. Verbeteren van het hoofdwegennet om de stad;
3. Verbeteren van het hoofdwegennet in de stad.

1. Inzetten op duurzame mobiliteit

Het Verkeer en Vervoerplan Rotterdam (2003) voorziet in maatregelen om op een duurzame manier om te gaan met de toenemende mobiliteit. Allereerst brengen we het ov-netwerk in orde op de schaal van de stad, de regio en de Randstad.

Richting het Rijk maken we een kwaliteitssprong met betrekking tot het spoor door voldoende capaciteit te realiseren. Vooral de totstandkoming van een directe HST-verbinding met Duitsland is daarvoor van belang. Ook is het nodig om de intercityverbindingen met de andere grote steden te verbeteren. Tot slot beogen we verbetering van de regionale functie, waarbij de stoptrein een metroachtig karakter moet krijgen (Stedenbaan).

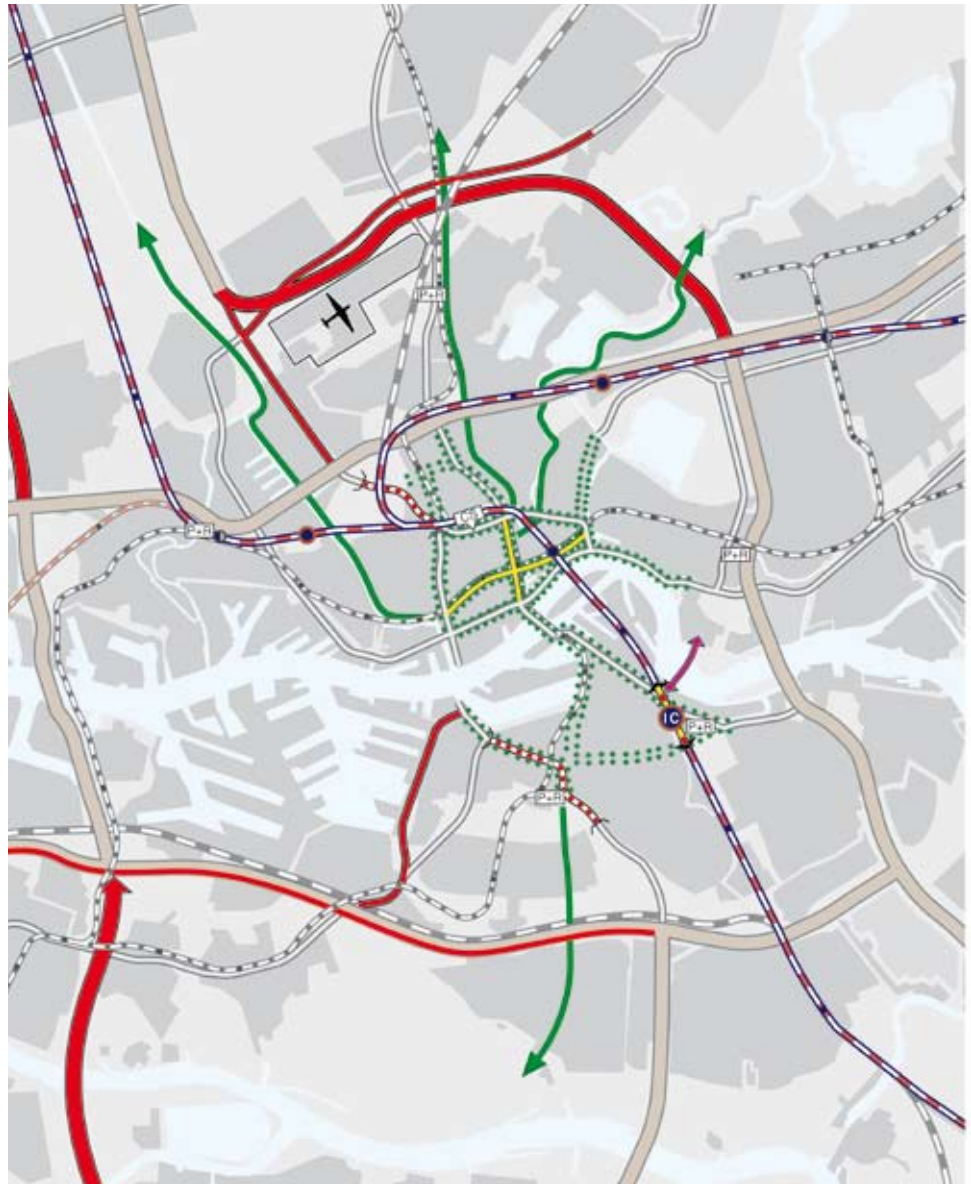
Uit reistijdanalyses blijkt dat de afstand groot is tussen de belangrijke werkgelegenheidslocaties in de Zuidvleugel van de Randstad en Rotterdam-Zuid, een stadsdeel met 200.000 inwoners. Een intercitystation verbetert de bereikbaarheid en verhoogt de aantrekkelijkheid van Zuid als vestigingsplaats voor de middeninkomens- en hogere inkomensgroepen. De komende periode bekijken we wat er nodig is om dit in de buurt van Parkstad / Stadionpark voor elkaar te krijgen. Ook onderzoeken we hoe dit in relatie staat tot de derde stadsbrug, de (gedeeltelijke) intercity-status van station Blaak en de versterking van het gehele ov-netwerk in Rotterdam-Zuid.

Om het ov-gebruik verder te stimuleren en te ondersteunen breiden we de P&R-locaties fors uit op goed gekozen plekken aan de rand van de stad en regelen we betaald parkeren binnen de Ring. Op het niveau van de stad speelt voor de korte afstanden natuurlijk de fiets een cruciale rol. We brengen dan ook het gehele stedelijke fietsnetwerk op een hoger en veiliger kwaliteitsniveau. Dit is een belangrijk punt voor de groepen die we in de stad willen houden en zeker voor gezinnen met kinderen.
Ook ten aanzien van mobiliteit zetten we in op innovatieve toepassingen om de bereikbaarheid te verbeteren en de milieudruk te verminderen. Te denken valt aan schone voertuigtechnologieën, dynamisch verkeersmanagement, nieuwe logistieke concepten als een containertransferium en nieuwe vormen van collectief vervoer. Bij die laatste maken we gebruik van de unieke ligging aan de rivier om het openbaar vervoer over water verder te ontwikkelen.

2. Verbeteren van het hoofdwegennet om de stad

De autobereikbaarheid van de stad behoeft in het algemeen verbetering. Om de doorstroming aan de noordkant van de stad en de aansluiting op de Randstad op orde te brengen, is de aanleg van de A4-Midden-Delfland en de A13/16 noodzakelijk. Deze twee wegen staan dan ook boven aan de gezamenlijke agenda van gemeente en Rijk. Op termijn is dit echter niet voldoende. Met name in de zuidwesthoek van de Zuidvleugel wordt het wegennetwerk ook na de aanstaande verbreding van de A15 zwaar belast.

INFRASTRUCTUUR, BESTAAND EN NIEUW



- Rijksweg bestaand
- Verbreden rijksweg
- Rijksweg nieuw
- Studie rijksweg nieuw
- Stedelijke hoofdweg bestaand
- Stedelijke hoofdweg nieuw
- Verbeteren bereikbaarheid centrum door tunnel
- Lightrail / metro
- Lightrail nieuw
- HSL / Betuwelijn
- Vergroten capiciteit nationaal spoor t.b.v. stedenbaan en HSL
- Studie nieuw IC station
- Studie nieuw stedenbaan station
- Studie derde stadsbrug
- P&R locatie 1000+
- Fietsroutes centrum - landschap (bestaand + nieuw)
- Centrum boulevard (bestaand + nieuw)
- Stads boulevard (bestaand + nieuw)

Daarbij komen de A15-West, de Ruit en de achterlandverbindingen onder druk te staan. De A4-Zuid en een nieuwe westelijke oeververbinding (Blankenburgtunnel of Oranjetunnel) zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de Zuidvleugel als geheel, en de mainport in het bijzonder. Samen met het Rijk en partners als de provincie, de regio, het Havenbedrijf en andere private partners, bekijken we welk van deze projecten het beste als eerste aangepakt kan worden.

3. Verbeteren van het hoofdwegennetwerk in de stad
Rotterdam wil een toplocatie voor kantoren zijn. Daarvoor is een goede autobereikbaarheid van de binnenstad onontbeerlijk, ondanks de goede bereikbaarheid via het openbaar vervoer. Voor het vasthouden en aantrekken van middeninkomens- en hoge inkomensgroepen is het daarnaast noodzakelijk dat zij de auto bij hun woning kunnen parkeren. Aan de ene kant wordt de groei van het autoverkeer beperkt door de maatregelen voor het openbaar vervoer, het parkeren en de P&R. Aan de andere kant verslechtert door de intensivering van het stedelijk gebied de doorstroming, met alle negatieve bijeffecten van dien. Om de groei op te vangen en de leefbaarheid te waarborgen, zijn dan ook ingrepen in de hoofdwegenstructuur nodig. Daarom wordt een tunnel op het traject Vaanweg/Pleinweg en in de zone Stadhoudersweg/Statenweg voorgesteld.

Met name vanuit het oogpunt van een hogere verblijfskwaliteit spelen ook de ondertunneling van de Boompjes en de ondertunneling van de 's-Gravendijkwal. In de prioritering van de maatregelen spelen meerdere aspecten een rol, zowel op het niveau van de stad (bereikbaarheid, imago), als op lokaal niveau (milieu, spin-off). Deze leiden tot de volgende volgorde.

Periode tot 2015
Vaanweg/Pleinweg
De ingreep in het traject Vaanweg/Pleinweg, in de vorm van een korte dan wel lange tunnel, zal de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit zuidelijke richting veiligstellen en sluipverkeer voorkomen. Deze tunnel is ook een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het VIP-gebied Hart van Zuid en de verbetering van de woonkwaliteit in deze omgeving.

's-Gravendijkwal
Om de leefbaarheid te verbeteren zal de 's-Gravendijkwal worden overkapt. Er wordt een plan uitgewerkt, waarbij de ventwegen heringericht worden en de tunnelbakken richting de kruising met de Middellandstraat, zover als mogelijk is, worden verlengd en overkapt. Daarbij zal de mogelijkheid om ook de Middellandstraat te ondertunnelen, worden meegenomen. Deze aanpassingen zullen leiden tot een forse vermindering van de milieuoverlast en tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en oversteekbaarheid.

Periode na 2015
Stadhoudersweg
Op middellange termijn is aanpak van de Stadhoudersweg nodig, met het oog op de doorstroming vanuit noordelijke richting. Realisatie van deze tunnel is belangrijk voor het volledig kunnen realiseren van de ambities in de binnenstad en het Stationskwartier in het bijzonder. De planning hangt af van het tempo van de binnenstedelijke ontwikkelingen. Bovendien is deze ingreep pas nuttig bij een voldoende functionerende rijkswegenstructuur (A4-Midden-Delfland, A13/16). Als gevolg van deze ondertunneling zal ook de Schieweg/Schiekade rustiger worden.

Boompjes
Het waterfront heeft de potentie om een internationale trekker voor de binnenstad te zijn. Een korte tunnel bij de Willemsbrug biedt een goede oplossing voor de verkeersknoop ter plaatse en maakt een betere relatie tussen de binnenstad en het waterfront mogelijk. De Boompjes is op de agenda naar achter verschoven, omdat we eerst inzetten op de voltooiing van andere locaties in de binnenstad (Wilhelminapier, Rotterdam Centraal, Laurenskwartier). Dat geeft ons tijd om een scherpere visie op de Boompjes te ontwikkelen en te bekijken welke verkeerstechnische oplossing daar het beste bij past.

9 KERNBESLISSING 9 >> RANDVOORWAARDELIJK

Rotterdam combineert de aanpak van milieu en ruimtelijke ontwikkeling op creatieve wijze

Rotterdam wil een aantrekkelijke stad zijn om in te wonen en te werken. Een goede milieukwaliteit, veiligheid en gezondheid zijn daarvoor onontbeerlijk. Om te voorzien in een betere milieukwaliteit moeten we het milieu vroegtijdig en zorgvuldig meenemen in de planvorming. Hierbij proberen we de milieuproblemen om te zetten in kansen. Als Rotterdam dat voortvarend doet, zijn we in staat het imago van een vieze, ongezonde stad af te zwakken en te transformeren. Voor de doelgroepen die we in de stad willen houden, met name de jonge gezinnen, is gezondheid een belangrijk aspect bij de keuze van hun woonomgeving.

Wat is er nodig om milieu en ruimtelijke ordening creatief te combineren?
1. Volgen van de ingeslagen weg;
2. Inzetten van eigen ervaringen voor de ontwikkeling van wet- en regelgeving;
3. Verdubbeling van de CO_2-ambitie.

1. Volgen van de ingeslagen weg
De actieve aanpak van de luchtproblematiek in Rotterdam zetten we voort. Gericht verkeersbeleid, schone voertuigen en de overgang naar een schone energiehaven (productie en toepassing van schone energie), zijn onderdelen daarvan. Ook ten aanzien van geluid en externe veiligheid ontwikkelt Rotterdam een actieve aanpak. We nemen deze thema's dan ook vroegtijdig mee in de plannen en zoeken zo nodig naar gebiedsgerichte oplossingen.

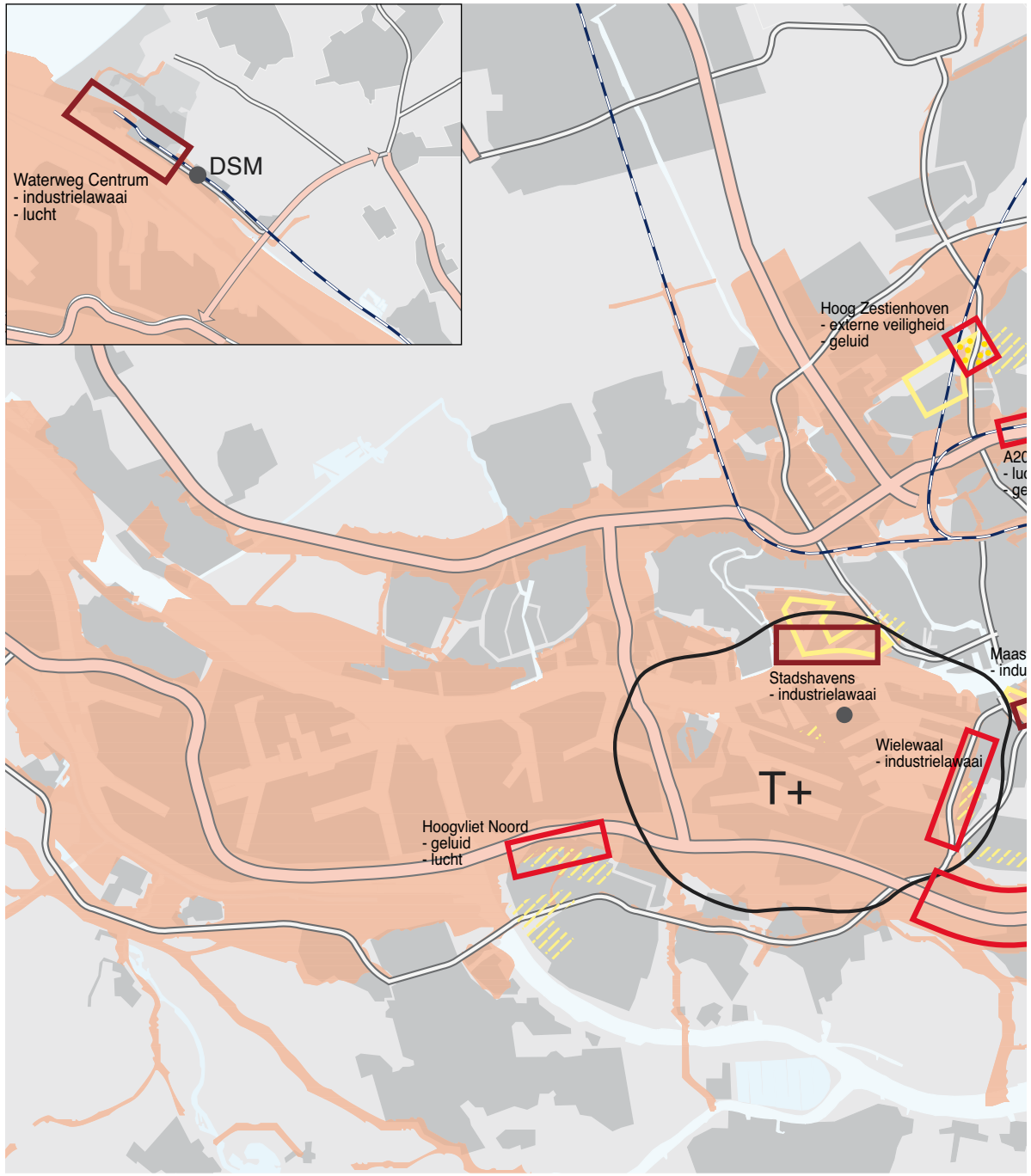
Milieu is niet alleen integraal onderdeel van de plannen op economisch en ruimtelijk gebied, ook milieuproblemen zelf worden zo veel mogelijk integraal aangepakt. Voorbeelden daarvan zijn duurzaam vervoer (schonere lucht, minder geluidshinder, goede bereikbaarheid en veiligheid, vermindering CO_2) en innovatief gebruik van water en groen (recreatieve waarde, verhoogde kwaliteit woonomgeving, betere luchtkwaliteit, vermindering geluidsoverlast).

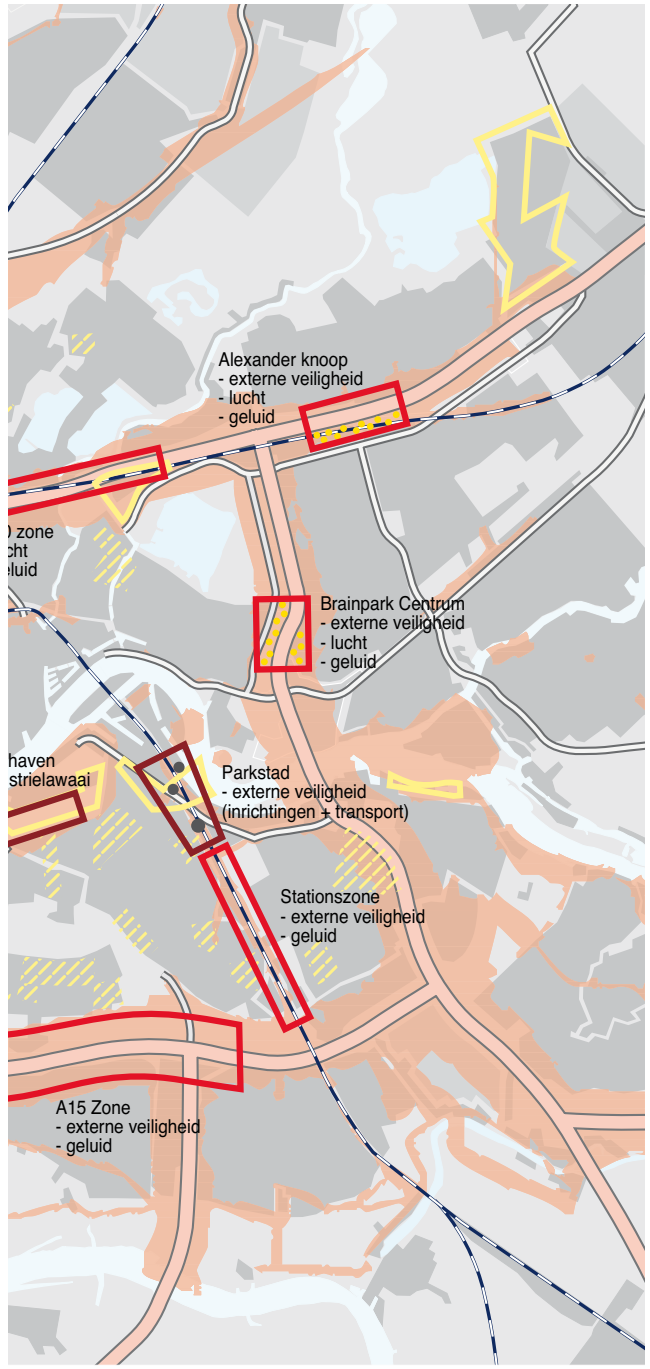
De Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR) onderzocht hoe onze ontwikkelingsstrategie zich verhoudt tot de milieuwetgeving. Op

KANSKAART MILIEU

- Buitengebied (natuur ontwikkeling)
- PMR groen
- Duurzame haven (zie Havenplan 2020)
- Milieuruimte haven
- Milieuruimte stad
- Gebruik restwarmte
- Benutten CO_2
- Windmolens (bestaand of bestuurlijk overeengekomen)
- Verwerking / recycling reststoffen
- Centrum
  - stille plekken
  - evenementenbeleid
  - OV P+R
- Verbeteren leefklimaat (verkleinen contouren)
- Stadshavens
- Verplaatsen bedrijven
- Schonere bedrijven o.a. Spaanse Polder
- Verdunnen woonmilieu
- Schonere voertuigen
- Stille + schone vliegtuigen
- Groen en water: innovatieve oplossingen (bv. waterpleinen / grasdaken)
- Minder gevaarlijk transport door de stad (Geldermalsenboog)

AANDACHTSPUNTEN MILIEU





Knelpunt woningbouwopgave

Extra aandachtsgebied milieu

Aandachtzone overschrijding grenswaarde
(lucht, externe veiligheid, geluid)

Belangrijke inrichtingen
(o.a. fabrieken met risico's)

T+ Maximale contour industrielawaai 55dB(A)

CONTEXT

Grote herstructureringslocatie

Nieuwe wonigbouwlocatie

Economische ontwikkellocatie

de aandachtspuntenkaart zien we de huidige milieuknelpunten langs de hoofdinfrastructuur, langs de haven en bij knooppunten op de ontwikkelingslocaties voor grote projecten. Op de 'Kanskaart Milieu' zien we hoe we de milieucontouren (overlast voor andere ontwikkelingen) met een proactief milieubeleid kunnen terugdringen. Daarvoor is echter maximale inzet van alle partijen, gemeente en bedrijfsleven, noodzakelijk.

2. Inzetten van eigen ervaringen voor de ontwikkeling van wet- en regelgeving
Juist in Rotterdam, waar milieuproblemen zich opstapelen, is veel ervaring opgedaan met bouwen op milieubelaste locaties. Om die reden wordt beleid toegesneden op de Rotterdamse praktijk. Ook bij wet- en regelgeving is maatwerk het uitgangspunt. We moeten onze ervaring benutten, ook in de rol van gesprekspartner voor provincie, Rijk en Europa.

Rotterdam stimuleert innovatieve oplossingen en is koploper in het voortvarend nemen van maatregelen. Daarbij benutten we zoveel mogelijk kansen. Daarnaast combineren we economische en ruimtelijke plannen op innovatieve wijze met milieuambities. Ook in relatie tot de huidige milieuhinder moeten we vooral in transitiegebieden (tijdelijk) creatief met de regelgeving omgaan. Hiervoor is nadere uitwerking van het Stad en Milieu-beleid geboden. Ook is discussie nodig over de omvang van de geluidscontour van de industrie in het havengebied ('T+-contouren'), met name de Maas- en Waalhaven. De T+-contouren zijn in de jaren 90 ingesteld, om de ontwikkeling mogelijk te maken van de Kop van Zuid en Katendrecht. Vermindering van de geluidsruimte in de omgeving van de Kop van Zuid werd gecompenseerd door vermeerdering van de geluidsruimte in (de omgeving van) de Waal- en Eemhaven. De opgave is dan ook de ontwikkeling van woningbouw in balans te brengen met de economische belangen in deze transitiegebieden. Daarbij wordt recht gedaan aan milieu en gezondheid.

3. Verdubbeling van de CO_2-ambitie
Rotterdam zet in op halvering van de CO_2-uitstoot per 2025. Met deze ambitie streven we naar verdubbeling van het landelijk tempo. Landelijk wordt gekoerst op halvering per 2050. Rotterdam wil zich met deze doelstelling positioneren als wereldstad met CO_2-arme energie. Als we zorgen voor een CO_2-uitstootarme infrastructuur, haven, industrie en stad, en er een kenniscluster ontstaat dat deze ontwikkelingen voedt en begeleidt, wordt Rotterdam een verkieslijke vestigings-, woon- en ontwikkelplaats.

De verdere uitwerking van de Rotterdamse CO_2-aanpak beschrijft zes thema's:
- nieuw gas, schoon fossiel: ontwikkeling van waterstoftechnologie, energiebesparing in gebouwde omgeving, groen gas uit biomassa, schoon fossiel / CO_2-opslag;
- groene grondstoffen: in 2025 halen we een bepaald percentage van onze energie uit groene grondstoffen;
- ketenefficiency: in 2025 heeft Rotterdam de meest energie-efficiënte economie ter wereld, door slimme organisatie van productketens van fabriek tot consument: Botlekloop, Warmtebedrijf, etc.;
- duurzame mobiliteit: in 2025 is de uitstoot van schadelijke stoffen gehalveerd, door gebruik van alternatieve motorbrandstoffen en ingrijpende optimalisatie van verkeersgedrag;
- duurzame elektriciteit: in 2025 heeft Rotterdam CO_2-arme elektriciteitsvoorziening door de inzet van windenergie, zonne-energie en biomassa, door elektriciteitsbesparing en door verduurzaming van de stroomproductie en infrastructuur;
- gebouwde omgeving: de ambitie is een energieneutrale gebouwde omgeving. Daarin hebben woningen en gebouwen met elkaar per saldo voldoende aan duurzame energie. Dat komt door drastische vermindering van het energiegebruik voor verwarming, koeling en apparatuur.

Concrete acties komen voort uit het 'Programma Milieu', dat in opbouw is. Dit programma wordt vergelijkbaar met de programma's voor woningbouw en buitenruimte. Lopende acties richten zich met name op luchtkwaliteit (uitvoering van actieprogramma's Luchtkwaliteit), op externe veiligheid (transport gevaarlijke stoffen en opbouw van beleid voor Externe Veiligheid), op energie en op geluid ('toolbox' voor geluidhinder in relatie tot de geplande woningbouw, met als gevolg meer gebiedsgericht ontheffingsbeleid voor geluidsoverlast). Op het gebied van energie beogen we inzicht in de energiebehoefte en het vestigingsbeleid voor energiecentrales in de Rotterdamse regio (we sluiten daarbij de landelijke vraag naar energiecentrales niet uit). Daarnaast is de daadwerkelijke reductie van de CO_2-uitstoot van belang.

10 KERNBESLISSING 10 >> RANDVOORWAARDELIJK

Rotterdam zet cultureel erfgoed en architectuur in als ontwikkelingskracht

De monumenten en beschermde stadsgezichten zijn bewezen kwaliteiten in de stad en vormen een belangrijke referentie voor de ontwikkeling en versterking van Rotterdam, ook in de toekomst. De authenticiteit van deze bouwwerken en structuren is een belangrijk kenmerk van een aantrekkelijke stad. De kwaliteit ervan spreekt de bezoekers, bedrijven en bewoners die Rotterdam aan zich wil binden, dan ook aan.

Mede op basis van de kwaliteit van de wederopbouwarchitectuur heeft Rotterdam in de afgelopen jaren haar imago van moderne architectuurstad uitgebouwd. Dit leidde tot verhoging van de architectonische kwaliteit van de gebouwen, tot ontwikkeling van een rijk architectuurklimaat en tot de vestiging van een groot aantal architectenbureaus in de stad. Uitgangspunt voor het beleid bij toekomstige bouwprojecten is dan ook: Rotterdam als Architectuurstad.

Wat is er nodig om cultureel erfgoed en architectuur als ontwikkelingskracht in te zetten?
1. Beter benutten van cultuurhistorisch erfgoed;
2. Rotterdam doorontwikkelen als architectuurstad in al haar facetten.

1. Beter benutten van cultuurhistorisch erfgoed

Eerder richtte het Rotterdams monumentenbeleid zich vooral op de restauratie van afzonderlijke monumenten. Nu willen we de monumenten en het overige cultureel erfgoed meer gebruiken voor gebiedsontwikkeling. Daarbij zetten we de cultuurhistorische waarde in als kwaliteit en zien die niet alleen als waarde op zichzelf. Juist die cultuurhistorische waarde is namelijk een inspiratiebron en de drager van de gewenste ontwikkelingen.

Cultureel erfgoed kan op de volgende manieren bijdragen aan de beoogde ruimtelijke ontwikkeling:

- Cultureel erfgoed geeft een gebied identiteit en vormt een van de krachten van waaruit 'olievlekwerking' voor kansrijke woon- en werkmilieus kan ontstaan;
- Erfgoed heeft niet alleen een culturele waarde, maar ook een economische. Veel panden lenen zich uitstekend voor met name de creatieve economie;
- Cultureel erfgoed versterkt het imago van de stad, met name op de oude haventerreinen. Gebieden (langs de rivier) waar nieuw en oud samengaan en waar nog de sfeer hangt van het rijke industriële verleden, oefenen aantrekkingskracht uit op bedrijven en bewoners.

2. Rotterdam doorontwikkelen als architectuurstad in al haar facetten

Hoogstaande architectonische kwaliteit is van grote betekenis voor de uitstraling van de stad. Dat geldt zowel voor de gebouwde omgeving als voor het vastgoed zelf. Om de architectonische kwaliteit te waarborgen is de keuze van de juiste architect van belang. Het kiezen van de juiste architect voor een bepaalde locatie en een beoogd programma is dan ook een belangrijke, gezamenlijke opgave voor de private partijen en de overheid. Zeker met het oog op duurzaam bouwen en verhogen van de leefkwaliteit. Om de architectonische kwaliteit en de reputatie van Rotterdam als architectuurstad te verhogen, is het cruciaal het architectuurklimaat te verbeteren en het architectuurdebat te stimuleren.

Beleidslijnen cultureel erfgoed en architectuur

- De gemeente zet haar eigen cultuurhistorisch vastgoed in als drager voor ruimtelijke ontwikkelingen;
- De gemeente laat zo nodig voorafgaand aan gebiedsontwikkeling een cultuurhistorische verkenning uitvoeren;
- De gemeente zet zich in voor hoogstaande architectonische kwaliteit.

Zomer in Rotterdam

Voor mij geen overvolle stranden,

geen verre vreemde buitenlanden,

waar ik mij eenzaam voel en verlaten.

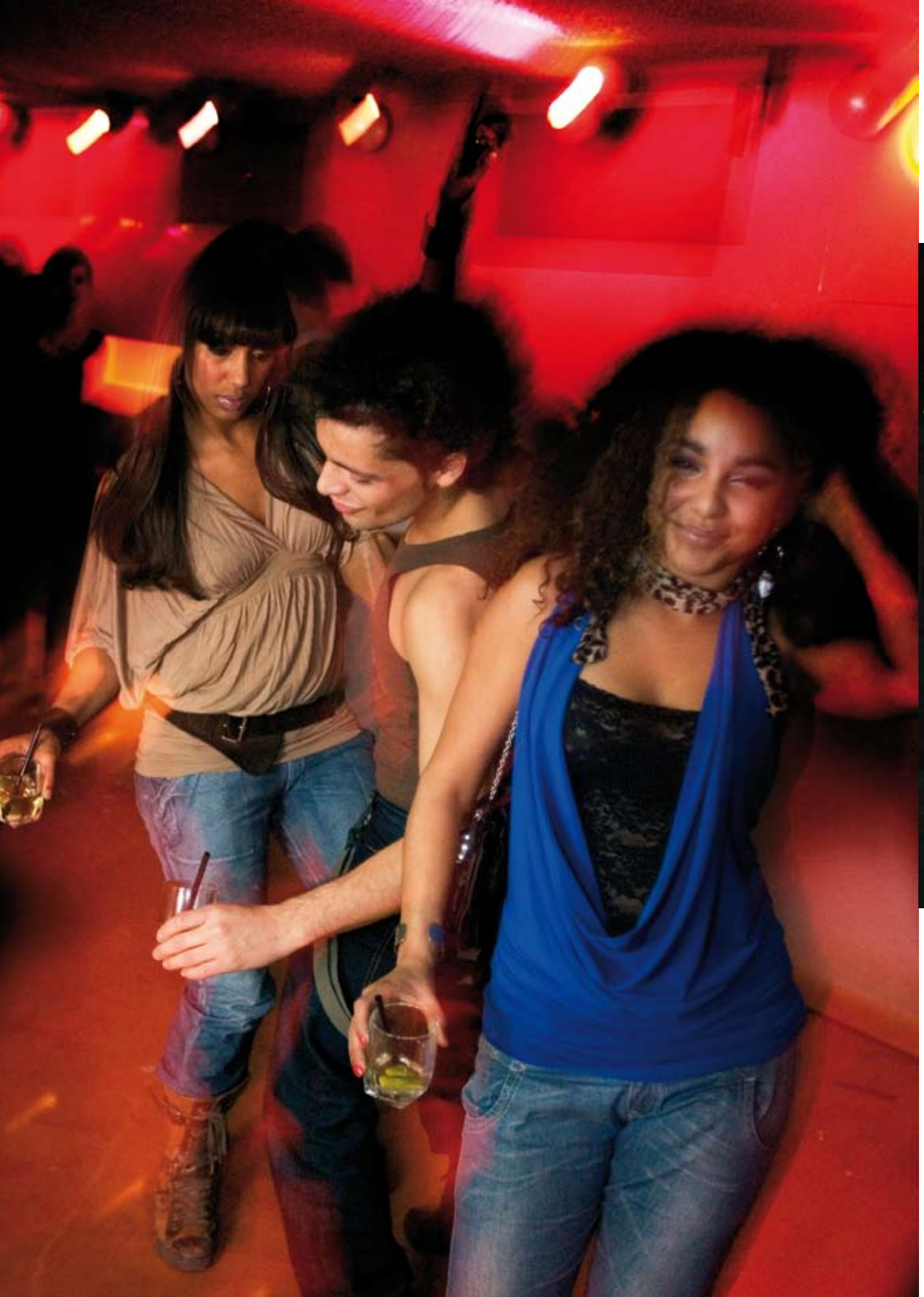
Maar thuis ben ik in alle staten,

want onder ons gezegd en gezwegen:

Rien Vroegindeweij

In mooi Rotterdam
Leer ik een vak voor later
Stad aan het water

Matsu Toko



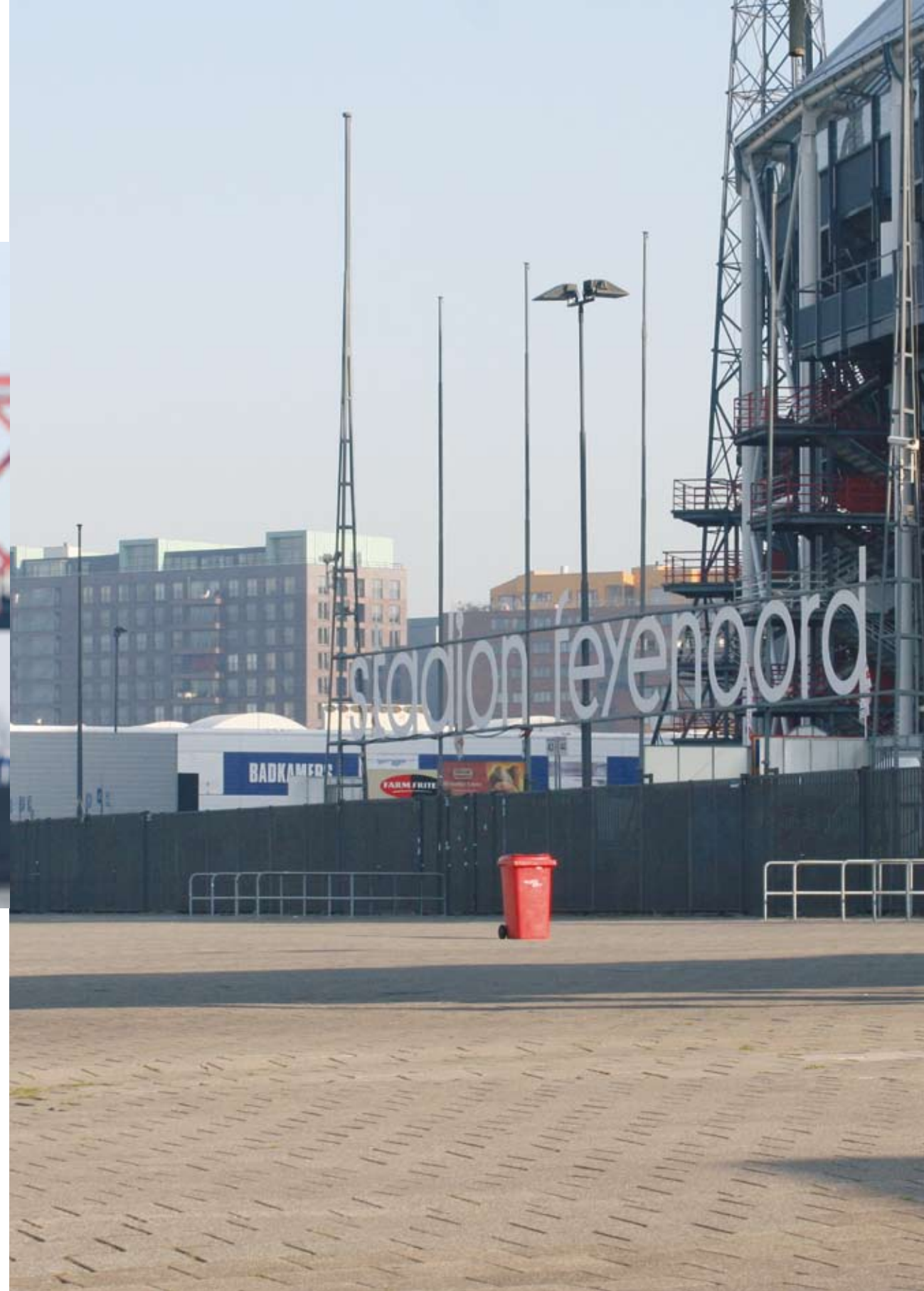
De Nieuwe Maas stroomt door mijn bloed,
waardoor ik altijd werken moet,
als elke Rotterdammer.

Dat is niet slecht maar ook niet goed,
Dat is niet bitter en niet zoet,
Maar wel een beetje jammer.

Herman Pieter de Boer

Leuke stad!
Maar je moet er wel wat bij drinken

‘Rotterdamse evergreen’



DEEL II

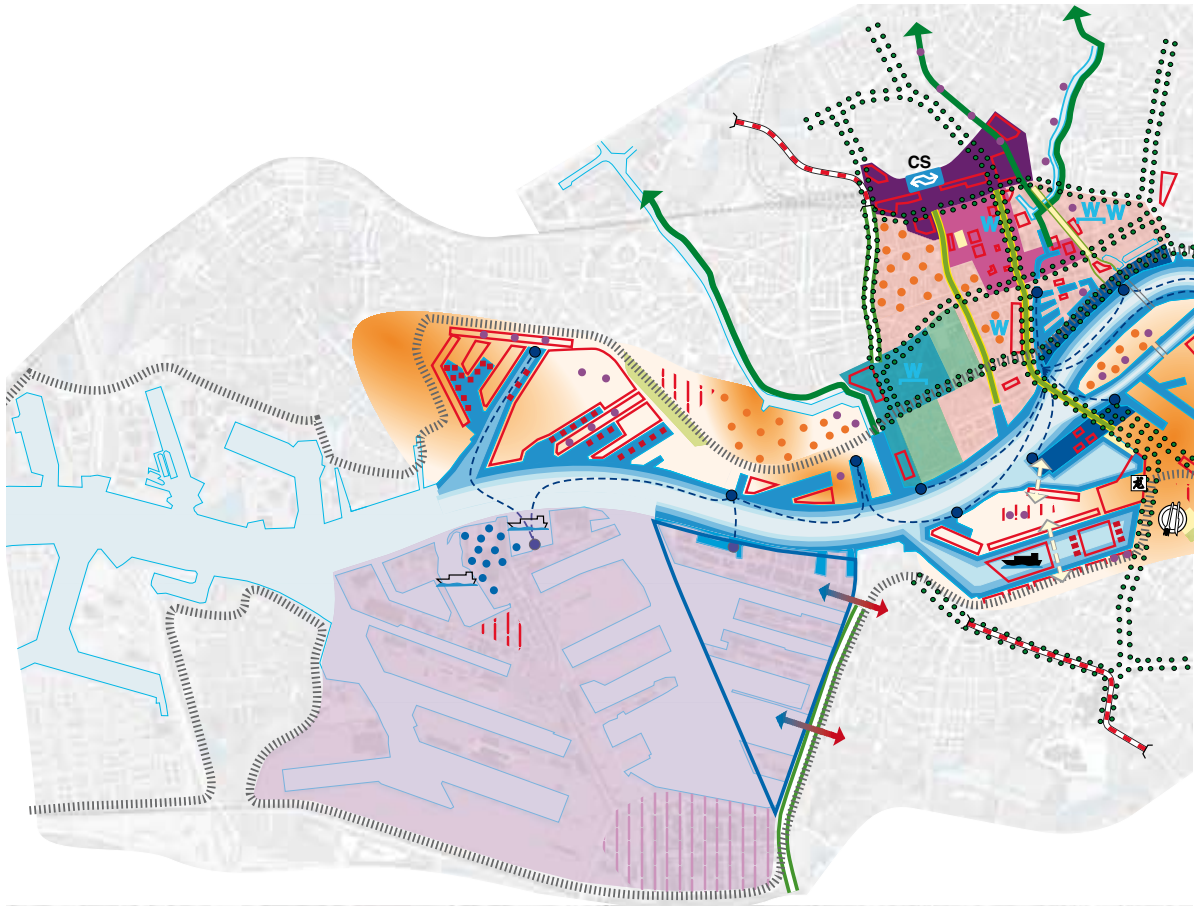
2

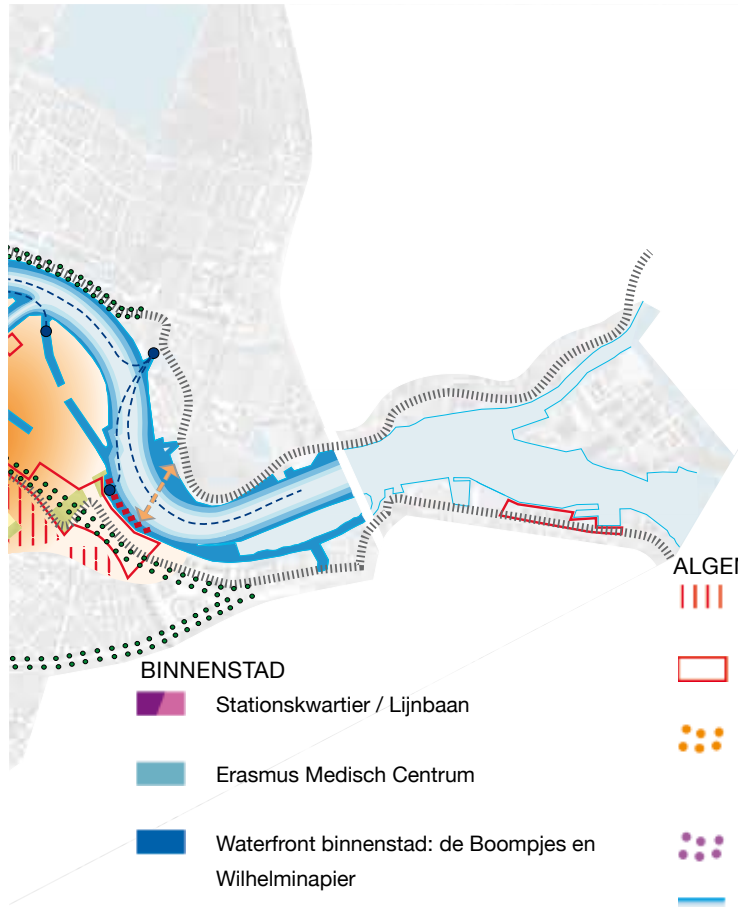
GEBIEDS-UITWERKING

De visie voor de verschillende delen van de stad

3 INTERNATIONALE STAD AAN DE RIVIER

INTERNATIONALE STAD AAN DE RIVIER





EXCELLENTE HAVEN

- Intensivering en vernieuwing van haven(gerelateerde) functies
- Transformatie naar kennis, innovatie, energie en creatieve economie
- Versterken maritieme dienstverlening
- Herstructurering bedrijventerrein
- Nieuwe locatie binnenvaart
- Verbeteren relatie haven-stad (overig havengebied zie kaart “Strategie sterke economie”)

VAN HAVEN NAAR STAD

- Lloydkwartier / Stadshavens Noord / Kop van Zuid en omgeving
- Onderzoek nieuwe vormen wonen op water
- Onderzoek naar verplaatsen binnenvaart
- Studie brugverbinding
- China – centre
- Eat en Meet

BINNENSTAD

- Stationskwartier / Lijnbaan
- Erasmus Medisch Centrum
- Waterfront binnenstad: de Boompjes en Wilhelminapier
- Binnenstadskwartieren versterken
- Cultureleas en Coolsingel
- Binnenrotte corridor
- W Waterpleinen (zoeklocatie)
- W Groene daken (zoeklocatie)
- Verbeteren bereikbaarheid centrum door tunnel
- Opwaarderen tot boulevard

ALGEMEEN

- Nieuwe grote herstructureringslocatie
- Nieuwe grote ontwikkelingslocatie
- Stimulering gentrification en kleinschalige herstructurering
- Creatieve economie in opkomst
- De rivier als bindend element
- OV over water
- Studie derde stadsbrug
- Hoofdwaterkering als verbinding
- Stadspark
- Wijkpark
- Stadsplein
- Fietsroute naar landschap
- Kwaliteitsverbetering stedelijke hoofdweg (bestaand + nieuw)

INTERNATIONALE STAD AAN DE RIVIER

De ligging van de stad aan de Maas is een *unique selling point* van Rotterdam. Het waterfront is volop in beweging met de Kop van Zuid, het Lloydkwartier en een aantal ontwikkellocaties aan de rivier op voormalige haventerreinen (Stadshavens). Doel is dan ook het waterfront te ontwikkelen tot het gezicht van Rotterdam. De Maas is de levensader van Rotterdam, omdat de rivier de verbinding vormt tussen de haven (economische motor) en het achterland.

De transitiegebieden langs de rivier lenen zich uitstekend voor openbaar vervoer over water. Dit verkort de reistijden fors en verbetert de bereikbaarheid van deze gebieden. Daarnaast kan Rotterdam zich met dit type vervoer onderscheiden, en heeft het een belangrijke recreatieve waarde. Belangrijk aandachtspunt bij openbaar vervoer over water is de aansluiting op het bestaande openbaarvervoersysteem op het vaste land.

De rivier is het grootste recreatiegebied van de stad. Langs de gehele rivier kan een recreatieve route ontstaan; een aaneenschakeling van bijzondere plekken waar rivier, stad en haven steeds op een andere wijze te ervaren zijn.

Drie hoofdstromen spelen een rol bij het behalen van de doelen rondom de rivier. Allereerst manifesteert de haven zich in de toekomst als ‘energie-mainport’ en groeit deze verder door. Daarnaast transformeert een deel van de rivieroevers van havengebied naar stedelijk woon- en werkgebied (Stadshavens). Tot slot biedt de ligging van de binnenstad aan de rivier kansen voor een aantrekkelijk verblijfsklimaat en biedt die perspectief als gezicht van ‘stad aan de Maas’.

3.1 EXCELLENTE HAVEN

Het Havenplan 2020, vastgesteld in 2004, geeft aan hoe de gemeente de haven verder wil ontwikkelen. In de eerste plaats versterken we de concurrentiepositie van de mainport Rotterdam door ruimte te bieden aan de groei van de haven. De aanleg van de Tweede Maasvlakte speelt daarbij een cruciale rol. Enerzijds om de groei van havenbedrijvigheid aan diep vaarwater op te vangen, anderzijds – wanneer elders in de haven daarvoor geen geschikt terrein meer is – om plaats te bieden aan nieuwe vormen van industrie, energieopwekking, maritieme industrie en reststoffenbewerking. Ook ontstaat er ruimte voor groen en recreatiegebied. Concreet gaat het om de aanleg van 1000 ha (netto) bedrijventerrein voor containeroverslag, distributie, chemische industrie en buitenrecreatie.

Door de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte komt er een verschuiving op gang van de *deep-sea* (intercontinentale) containeroverslag vanuit de Eem- en Waalhaven naar de Tweede Maasvlakte. De ruimte die hierdoor ontstaat, biedt nieuwe vestigingsmogelijkheden voor bedrijven in haveneconomische groeisectoren zoals *short-sea* (binnen Europa) containeroverslag en fruitoverslag. Daarnaast stimuleert de economische vernieuwing van het haven- en het industriecomplex ook de werving en versterking van het internationale bedrijfsleven. Het vestigingsklimaat verbetert en er ontstaat ruimte voor havengerelateerde kennis- en diensteneconomie (kantoren van havenbedrijven, verzekeringsmaatschappijen, et cetera).

De schuifoperatie in de Waalhaven biedt aan de oostzijde mogelijkheden voor het aantrekken van bedrijven in de havengerelateerde kennis- en diensteneconomie. Het rivierfront van de Waalhaven (Sluisjesdijk, RDM-terrein, Quarantaineterrein) is bij uitstek geschikt voor de vestiging van innovatieve bedrijven en starters, kennisinstellingen en maritieme dienstverlening. Wel moeten we hiertoe de ontsluiting van het gebied verbeteren. Kansrijk is de herontwikkeling van de verbindingszone tussen stad en haven, die Charlois een logische aansluiting op de Waalhaven moet geven. Hier liggen mogelijkheden voor een nieuw stedelijk woon-werkmilieu.

Recent onderzoek van Ecorys en STEC toont de innovatiekracht en groeipotentie van het tuinbouwcomplex in het Westland. De mainport Rotterdam en de glastuinbouw in het Westland blinken beide uit in innovatiekracht en logistiek, en kunnen door een gerichte inzet elkaar versterken. De mogelijkheden om beide sectoren fysiek met elkaar te verbinden als ‘Green Trade Center’ moeten verder ontwikkeld worden. Op de lange termijn, na realisatie van de Oranjetunnel, kunnen hiervoor kansen liggen in de Oranjebuitenpolder.

Logistieke vraagstukken

De logistieke activiteiten van de haven hebben voor een deel te maken met energiedragers. De huidige verschuivingen op de energiemarkt zijn dan ook van invloed op de toekomst van deze bedrijven. Daarnaast heeft het energiegevoelige havencomplex vanwege de uitstoot door installaties en transport, meer dan andere economische clusters te maken met milieuvoorwaarden. Daarom is het voor de Rotterdamse haven van belang te investeren in ‘slimme industrieën’ die milieuvriendelijker en effectiever produceren, en ook economische voordelen opleveren.

Fysieke bereikbaarheid is voor de haven van levensbelang. Als de verwachte groei van de

goederenstromen doorzet, is de bereikbaarheid over de weg de zwakste schakel. Als oplossing is het op de middellange termijn niet voldoende om de A15 en omgeving te verbeteren en het water en het spoor in het achterlandvervoer maximaal te benutten. Ook is de eenzijdige ontsluiting van de haven een probleem, omdat bij calamiteiten op de A15 het functioneren van de haven ernstig belemmerd wordt. Daarom is een extra oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel op termijn een noodzakelijke investering in de infrastructuur. Ook verbetering van het verkeersmanagement en bevordering van collectief vervoer van werknemers dragen bij aan de vermindering van de verkeersopstoppingen.

De haven is en blijft van groot belang voor de stad. De gemeente wil daarom, ook nu het Havenbedrijf verzelfstandigd is, haar actieve rol behouden. In de komende tijd krijgt deze rol nadere invulling.

3.2 TRANSFORMATIE VAN HAVEN NAAR STAD

De succesvolle transformatie van de Kop van Zuid verdient navolging. Zo liggen er op de Linker Maasoever nog mogelijkheden voor de ontwikkeling van een centrumstedelijk woonmilieu rond de Rijnhaven en van een rustigstedelijk woonmilieu rond de Maashaven (samen 3000 tot 5000 woningen). Uitgangspunt voor verstedelijking van beide havens is het wonen op het water. Om dat mogelijk te maken zoeken we naar een oplossing voor de verplaatsing van de binnenvaart.

In meer opzichten sluiten we aan bij de ontwikkelingen op de Kop van Zuid. We ontwikkelen Parkstad tot woongebied en ook op Katendrecht bouwen we in hoog tempo aan een fraai woonmilieu. Daarnaast is in de Pols van Katendrecht ruimte voor het European China Centre en trekt de komst van het stoomschip ss Rotterdam straks grote bezoekersstromen naar het gebied. Al deze ontwikkelingen geven een sterke impuls aan de omliggende oude wijken: de kop van de Afrikaanderwijk krijgt invulling als ‘eetwijk’ (restaurants, en food stores), en het Noordereiland en Feijenoord zijn steeds meer in trek bij de creatieve economie en als woongebied.

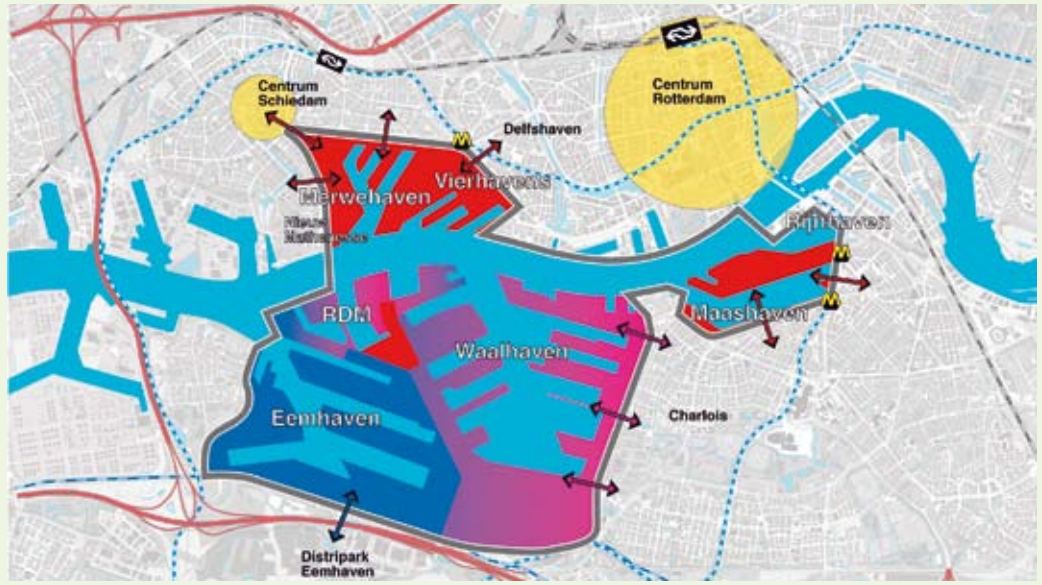
Hiermee ontstaat ook om de Kop van Zuid langzaam een olievlek van gebieden met een geheel eigen identiteit.

Er zijn afspraken gemaakt over de verplaatsing van het fruit- en sappencluster uit de Vierhavens en Merwehaven naar de Waalhaven. Daarmee komt er op termijn (na 2020) fasegewijs een groot gebied vrij voor transformatie naar een woon-werkgebied. We profiteren dan van de al aanwezige bedrijvigheid en het waardevolle industriële erfgoed. Het is daarmee geen traditionele ontwikkeling door volledige sloop en nieuwbouw, maar een geleidelijke transformatie naar een gemengd, uniek haven- en stadsmilieu met maritieme bedrijvigheid, creatieve economie en woningbouw. Deze ontwikkelingen sluiten aan op de kwalitatief goede woonmilieus in Schiedam en Historisch Delfshaven, en het nieuwe woonwerkmilieu van het Lloydkwartier.

STADSHAVENS

De haventerreinen langs de rivier in transitie vormen samen de Stadshavens. Stadshavens is een integraal project met een meervoudige doelstelling: in samenhang versterken we de economische structuur van de mainport Rotterdam en verbeteren we het woonklimaat in de Rotterdamse regio. Thema’s als bereikbaarheid, veiligheid, milieu en functiemenging vragen om een overkoepelende aanpak. Met Stadshavens heeft Rotterdam voor de komende twintig tot veertig jaar dan ook een enorme opgave binnen haar stadsgrenzen. Die geeft de stad echter een geweldige kwaliteitsimpuls en levert een prachtige combinatie van woon- en werkmilieus.

Deelgebieden integraal project Stadshavens:
- Waal- en Eemhaven: intensivering van *short-sea*, vernieuwing van havenfuncties en aantrekken van havengerelateerde kennis en dienstverlening;
- Merwehaven en Vierhavens: transformatie van havengebied naar stedelijk gebied met woningen en woonvriendelijke bedrijven (bedrijven die weinig overlast bezorgen en weinig verkeer aantrekken);
- Rijn- en Maashaven: intensivering van het stedelijk gebied met woningen, bedrijven en attractieve voorzieningen.



3.3 AANTREKKELIJKE EN COMPLETE BINNENSTAD

Ingrepen in de binnenstad versterken de Rotterdamse economie, verbeteren de concurrentiepositie en creëren een aantrekkelijke woonstad. Het centrum ontwikkelt zich tot een gemengd milieu van werken, wonen, winkelen en uitgaan. Door toename van het aantal bewoners en bezoekers neemt het draagvlak voor de voorzieningen toe.

Stap 1: Buitenruimte
De eerste stap in het aantrekkelijker maken van de binnenstad, is het fors verbeteren van de kwaliteit van de buitenruimte in termen van uitstraling en fysieke verbindingen. De belangrijkste plekken worden met elkaar verbonden door drie assen: de Coolsingel, de 'Culturele As' en de 'Binnenrotte-corridor'. De Coolsingel is hét visitekaartje van de stad.

Architectuurstad Rotterdam, waar de gebouwen van hoogwaardige en innovatieve architectuur zijn. Van dat type bouwwerken, dat bezoekers naar de stad trekt en het beeldmerk van Rotterdam verder versterkt, komt er meer. Met name de vormgeving van de plinten is zeer bepalend voor de beleving op straat. Om dit te bereiken geven we als gemeente ruim baan aan ontwikkelaars en architecten om bijzondere ontwerpen te maken.

Stap 2: Binnenstadskwartieren
De tweede stap in het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad is de aanpak van de binnenstadskwartieren. Daarbij maken we gebruik van het specifieke karakter van de verschillende kwartieren.

– Laurenskwartier
Het Laurenskwartier verbindt de zakelijke City met de meer informele programma's ten oosten hiervan. Naast de Markthal en de centrummarkt is er ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid en winkels. Daardoor is het gebied interessant voor studenten, pas afgestudeerden, creatieven en starters.

– Scheepvaartkwartier
Het Scheepvaartkwartier - een beschermd stadsgezicht - is met haar statige panden en representatief imago een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven in de creatieve/zakelijke dienstverlening, en voor bewoners met hoge inkomens.

– Wijnhaveneiland
Het Wijnhaveneiland, van oudsher een haven- en kantorenlocatie, is geschikt om te transformeren tot een binnenstedelijke woon- en werklocatie.

– Cool
In Cool is een proces van *gentrification* gaande. Vanuit de Witte de Withstraat wordt de wijk steeds aantrekkelijker voor bewoners en bezoekers. Cool is daardoor een interessante wijk voor jonge een- en tweepersoonshuishoudens. Om *gentrification* ook in het Oude Westen op gang te brengen, is echter meer herstructurering nodig. Via herinrichting van de openbare ruimte (zoals de pleinen), een hernieuwd parkeerregime en verkoop van huurwoningen ontstaat een opwaartse ontwikkeling.

Stap 3: Toplocaties
Als laatste stap in de richting van een aantrekkelijke en vooral complete binnenstad geven we prioriteit aan vier potentiële toplocaties: vier beeldbepalende plekken met een bijzondere betekenis, die de stedelijke economie kunnen aanjagen.

– Wilhelminapier / Kop van Zuid
Allereerst de voltooiing van de transformatie van de Wilhelminapier: een locatie met een rijke historie, een eigen skyline, een aantrekkelijke mix van wonen, werken, cultuur, horeca en voorzieningen, een fraaie buitenruimte en een goede bereikbaarheid. Dit wordt hét trendy, meest glossy gemengd binnenstedelijke gebied van Rotterdam.

– Stationskwartier en Lijnbaankwartier
Het Stationskwartier en het Lijnbaankwartier zijn het hart van de binnenstad en een podium voor cultuur, handel, ontmoeting en evenement. Het nieuwe station en de Hoge Snelheidslijn geven een ongekende impuls aan het gebied. In dit gebied is ruimte voor verdere intensivering en verdichting. De uitbreiding van het topkantorenmilieu vindt plaats aan het Weena, in het Stationskwartier en aan de Coolsingel. Door de nieuwe ondergrondse parkeergarage onder het Kruisplein, met een verbinding naar de Schouwburgpleingarage, verbetert de parkeersituatie in dit gebied. Met het nieuwe Stationskwartier zet Rotterdam dé nieuwe standaard voor een modern, internationaal georiënteerd werkmilieu, waar wonen, cultuur, onderwijs en winkelen samenkomen.

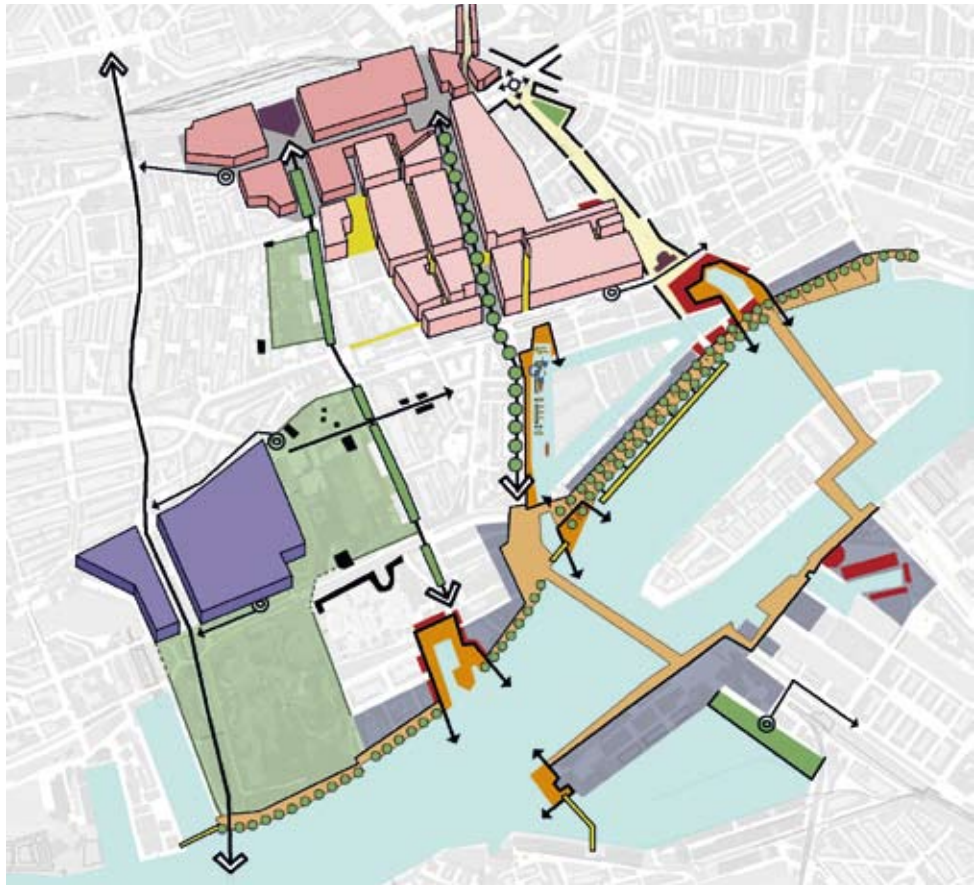
Het winkelhart rondom de Lijnbaan en de Beurstraverse verweeft zich straks meer met de omliggende binnenstadskwartieren. Naast de grootstedelijke dynamiek ontstaat dan meer comfort, diversiteit, functiemenging en intimiteit. Centrumstedelijk wonen, boven op het uitgebreide voorzieningenpakket en nabij Rotterdam Centraal, biedt kansen aan doelgroepen die de stad actief gebruiken (studenten, starters, zakenlieden, ouderen). De toevoeging van betaalbare woningen aan dit gebied is bovendien van belang voor de levendigheid, met name in de avonduren.

– Erasmus Medisch Centrum en omgeving
Het Erasmus Medisch Centrum (Erasmus MC) en de medische faculteit van de Erasmus Universiteit Rotterdam (EUR) vormen een belangrijk economisch zwaartepunt in de binnenstad. Hier cumuleert de kenniseconomie en wordt spin-off gecreëerd in hoogwaardige medische bedrijvigheid. Deze 'medische stad' trekt honderdduizenden bezoekers. De opgave is om deze wereld beter te verbinden met de stad. Daartoe komt in de directe omgeving van het Erasmus MC ruimte voor hoogwaardige medische bedrijvigheid, congresfaciliteiten, medische dienstverlening, wellness-voorzieningen en horeca. Hier vindt interactie plaats en komen bezoekers, patiënten, personeel, congresgangers en studenten samen.

– De Boompjes
Het noordelijk waterfront heeft nog veel onbenut potentieel. Er is ruimte om de stad een herkenbaar gezicht aan de Maas te geven. Het is bovendien dé plek voor uitbreiding van duurdere woonmilieus. Voor bezoekers is het van belang dat het aanbod van activiteiten rond de rivier en de havens gedifferentieerd is in sfeer en gebruik. Het verblijfsklimaat (beleving) en de verbinding van een aantal specifieke plekken met de rivier behoeven dan ook aandacht: Het Park, de Oude Haven en de Boompjes. Met het oog op het verkeer en een goed verblijfsklimaat hebben we gestudeerd op verschillende varianten voor ondertunneling van de Boompjes. Een korte tunnel bij de Willemsbrug lijkt noodzakelijk. Voor de rest van de Boompjes onderzoeken we – naast de ondertunneling – andere oplossingen om het verblijfsklimaat te verbeteren. Deze locatie wordt pas aangepakt na afronding van de andere toplocaties, om onderlinge concurrentie te voorkomen.

Stap 4: Bereikbaarheid
De binnenstad blijft goed bereikbaar. Bereikbaarheid met de auto is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en daarom zal Rotterdam die handhaven. Als de binnenstad verder verdicht, neemt de druk op de toevoerwegen echter toe. De kans op filevorming en sluiproutes door de stad groeit dan ook. Om filevorming en gebruik van sluiproutes tegen te gaan, vergroten we de capaciteit van de stedelijke invalswegen. Tunnels onder het traject Vaanweg/Pleinweg en de Stadhoudersweg zijn nodig om de verkeersdoorstroming te garanderen. Het Dynamisch Verkeersmanagement leidt het verkeer vooralsnog over de beschikbare routes. In de binnenstad zelf mag de doorrijdbaarheid minder zijn; het verblijfklimaat voor de bezoeker te voet heeft daar voorrang. De randen van de binnenstad vangen het parkeren van bezoekers op. Voor het openbaar vervoer blijft de tramverbinding over de Willemsbrug de ontbrekende schakel die om completering vraagt.

TOPLOCATIES EN OPENBARE RUIMTE BINNENSTAD

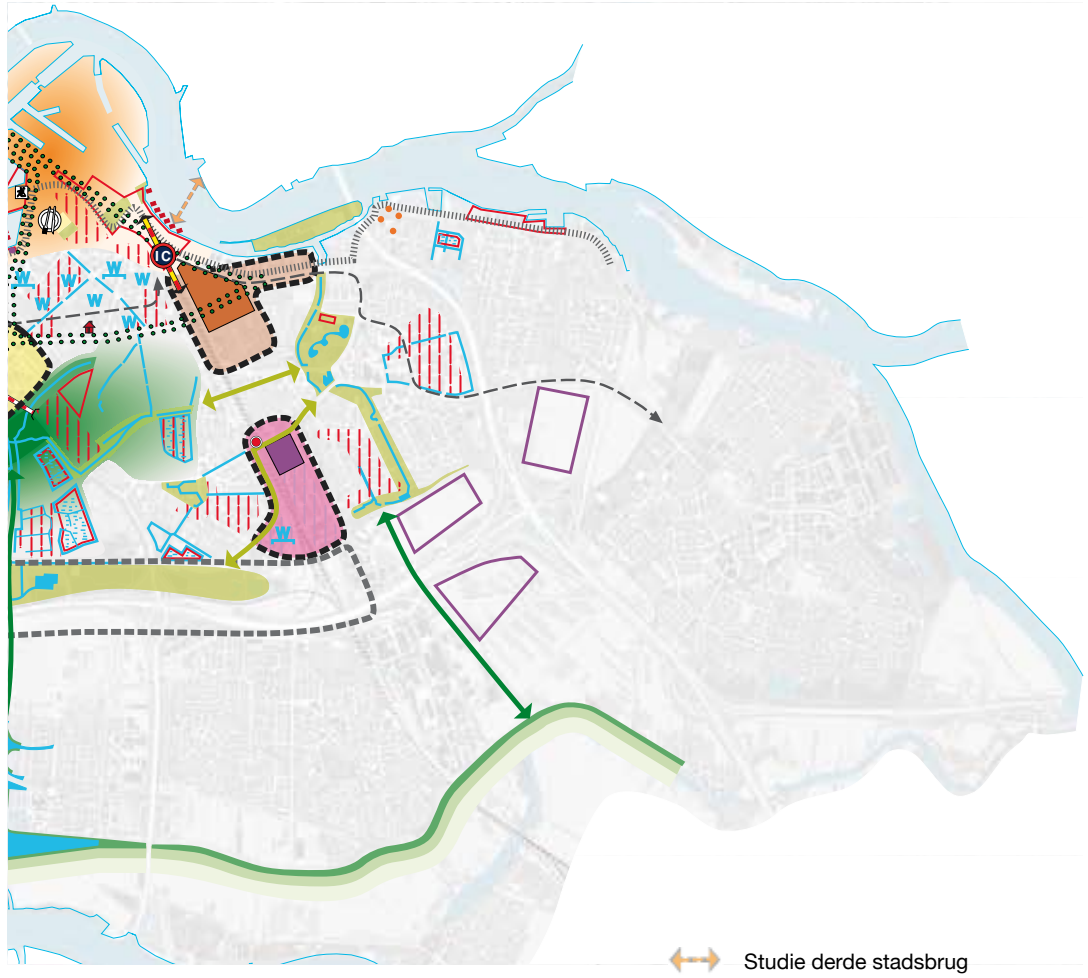


PROJECTEN INTERNATIONALE STAD AAN DE RIVIER

Project	2010	2010 / 2015	2015 / 2020	2020 / 2030
Excellente haven				
Heijplaat / RDM-west				
Eemhaven en Waalhaven-west				
Waalhaven oost en zuid				
Maasvlakte 2				
Green Trade Center				
Verbetering A15				
Westelijke oeververbinding				
Van haven naar stad				
Lloydkwartier				
Vierhavensstrip				
Merwehaven en Vierhavens				
Rijnhaven, Maashaven,				
Parkstad				
Katendrecht, Afrikaanderwijk				
Binnenstad Aantrekkelijker maken				
Coolsingel / Schiedamsedijk				
Culturele As				
Binnenrotte-corridor				
Topvoorzieningen				
Binnenstadskwartieren				
Laurenskwartier				
Baankwartier				
Scheepvaartkwartier				
Hofplein e.o.				
Wijnhaveneiland				
Gentrification Oude Westen / Cool				
Toplocaties				
Kop van Zuid / Wilhelminapier				
Stationskwartier				
Lijnbaankwartier				
Erasmus Medisch Centrum				
Boompjes				
Bereikbaarheid				
Ondertunneling Vaanweg/Pleinweg				
Ondertunneling Stadhoudersweg				
Parkeren & Rijden				
Parkeergarages				
Overig				
Waterpleinen centrum				

4 DUBBELSLAG OP ZUID

DUBBELSLAG OP ZUID



KANSKAARTEN ECONOMIE EN VOORZIENINGEN:

- Ahoy / Zuidplein
- Stadionpark
- MCRZ
- Eat en Meet
- A15 zone

(UIT)BOUWEN STERKE WOONMILIEUS:

- Kop van Zuid en omgeving
- Zuiderpark en omgeving gekoppeld aan waterwoonnetwerk
- Grote herstructureringslocatie
- Grote woning-bouw en ontwikkelingslocatie
- Waterwoonnetwerk
- Onderzoek nieuwe vormen wonen op water
- Waterplein (zoeklocatie)
- Groene daken (zoeklocatie)
- Gentrification en kleinschalige herstructurering
- Pro-actieve aanpak particuliere voorraad Oud Zuid
- Te ontwikkelen bedrijventerrein
- Creatieve economie: gebieden in opkomst
- Herstructurering bedrijventerrein
- China centre
- Verbeteren relatie haven-stad
- Opwaarderen tot boulevard
- Ondertunneling stedelijke hoofdweg
- Kwaliteitsverbetering stedelijke hoofdweg (bestaand + nieuw)
- Hoogwaardige OV ontsluiting Waalhaven Oost en Ridderkerklijn
- Studie derde stadsbrug
- Brugverbinding
- IC station op Zuid
- Stadspark
- Wijkpark
- Verbeteren verbinding tussen parken
- Recreatief Landschap
- Hoofdwaterkering als verbinding
- Verbeteren recreatieve fietsroute stadlandschap
- Kwaliteitsverbetering stedelijke hoofdweg (bestaand + nieuw)

DUBBELSLAG OP ZUID

Zuid was in de eerste decennia na de oorlog een zeer geliefd gebied om te wonen en (woon)carrière te maken. Die positie moet Zuid terugwinnen. Met de ontwikkeling van de Kop van Zuid en de herstructurering van een groot aantal wijken wint Zuid aan kwaliteit en aantrekkelijkheid. Samen met corporaties en deelgemeenten wil de gemeente met het Pact op Zuid aan deze positieve ontwikkeling een nieuwe impuls geven.

In Rotterdam-Zuid maken we een dubbelslag: we werken achterstanden weg én pakken kansen. Voor Zuid zijn kernbeslissing 6 (herstructurering), kernbeslissing 2 (vrijetijdseconomie) en kernbeslissing 7 (openbare ruimte en water) van belang. Deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie gaat over de fysieke infrastructuur van de stad. De opgave voor Zuid is natuurlijk veel groter, waarbij de sociale opgave dominant is. De strategie van Pact op Zuid is bewust gebaseerd op vier pijlers: fysiek, sociaal, economisch en kunst & cultuur. Gezien de aard van dit document richten we ons op de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

4.1 KANSKAARTEN

Een aantal locaties met een stedelijke, regionale en nationale functie biedt mogelijkheden voor de versterking van Zuid. Deze zogenoemde kanskaarten zijn volop in ontwikkeling en brengen nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid naar Zuid. Allereerst gaat het om de Kop van Zuid, waarvan de ontwikkeling al is beschreven. Daarnaast zijn er vier locaties die een essentiële positie innemen bij de ontwikkeling van Zuid en de regio daaromheen: Zuidplein / Zuiderpark, Stadionpark, Medisch Centrum Rijnmond-Zuid (MCRZ) en de A15-zone. Het Zuidplein en het Stadionpark vormen speerpunten voor de vrijetijdseconomie. MCRZ maakt deel uit van de medische sector.

Ahoy/Zuidplein/VaanwegPleinweg
Zuidplein is het hart van Zuid. Het winkelcentrum, het recent gerenoveerde Zuiderpark en Ahoy zijn van regionaal en nationaal belang. De ambitie is het Zuidplein te ontwikkelen tot een leisurecentrum op topniveau, met grootschalige podiumfuncties en een modern winkelcentrum. De aangekondigde grondige vernieuwing van Ahoy is de eerste stap. Daarna volgt een flinke schuifoperatie: we maken ruimte in het gebied, voeren het eerste plan uit waardoor elders ruimte ontstaat, gaan over tot het volgende plan en zo verder. Met de schuifoperatie komt ruimte vrij voor nieuwe podiumfuncties en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in het gehele gebied.

Het vrijetijdscluster krijgt vorm met de realisatie van een omvangrijk sport- en evenemententerrein op de Vaanweide en een 50-meterzwembad. Podia voor musical, kindertheater en popmuziek, en nieuwbouw van het theater Zuidplein zijn opties. De ondertunneling van het traject Vaanweg/Pleinweg vermindert de verkeersoverlast in het gebied en vormt een grotere meerwaarde voor de omgeving. Ook de vernieuwing van het busstation verbetert de uitstraling van het gebied. In aansluiting op het Zuidplein biedt de Motorstraat ruimte voor bedrijven, onderwijs en nieuwe woningen.

Stadionpark (Sporthart Rotterdam)
Stadion de Kuip, de Pathé-bioscoop en het Topsportcentrum trekken ieder jaar miljoenen bezoekers. De locatie is kansrijk vanwege de goede bereikbaarheid, de *landmark*-werking van het stadion en de nog beschikbare, uitgeefbare grond. Het stadiongebied wordt dan ook een van de grote nieuwe ontwikkellocaties, waarbij de *branding* is gericht op sport.
We benaderen de kanskaart vanuit drie invalshoeken:

- nieuwe Kuip en aanvullende (top)sportvoorzieningen;
- nieuw intercitystation, ofwel bij Stadionpark ofwel aan de zuidkant van Parkstad;
- aanlanding van een mogelijke derde stadsbrug.

Het is noodzakelijk om vóór 2010 het succesvolle Topsportcentrum uit te breiden. Tegelijkertijd is, met het oog op versterking van zowel Rotterdam-Zuid als het stadiongebied, de aanleg van een extra stedelijke sportaccommodatie wenselijk. Daarom hebben we besloten tot de aanleg van een ijsbaan. Daarnaast passen nieuwe voorzieningen in Park De Twee Heuvels in het profiel van het Stadionpark. Tot slot is modernisering van het sportcluster Varkenoord aan de orde.

Na 2010 volgt de bouw van de nieuwe Kuip, zo mogelijk op het noordelijke deel van het sportcluster Varkenoord. In onderzoek is de vestiging van een middelbare school met sportsignatuur en een eventuele hbo-sportopleiding. Met al deze plannen liggen er goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk gebied met nationale uitstraling, waarbij uitbreiding naar de Noorderhelling mogelijk en wenselijk is.

MCRZ
Het Medisch Centrum Rijnmond-Zuid (MCRZ) is een belangrijk knooppunt en cluster voor zorg, educatie, gezondheid / beweging, wonen en bedrijven, en geeft een economische impuls aan de groeiende markt voor zorg en welzijn. Bovendien heeft het een aanzuigende werking op medisch gerelateerde bedrijvigheid en stimuleert het de werkgelegenheid. Het gebied rondom station Lombardijen profiteert nu al sterk van de beroepsopleidingen in de omgeving. De uitbreiding van bestaande opleidingen en de werving van nieuwe opleidingsinstanties versterken deze ontwikkeling. Het station en de voorzieningen

maken de locatie zeer geschikt als centrumstedelijk woongebied met een hogere dichtheid, met name voor ouderen. Een andere courante ontwikkeling in dit gebied is de opwaardering van het bedrijventerrein Hordijk.

A15-zone tussen Waalhaven en Ridderster
Langs de A15 zijn twee bedrijventerreinen sterk in ontwikkeling: Waalhaven en Ridderster. De Waalhaven transformeert tot een overgangszone tussen stad en haven, met veel havengerelateerde bedrijven in de kennis- en dienstensector. Langs de Ridderster breiden we het aantal bedrijfslocaties uit. Het gebied rond de weg zelf biedt mogelijkheden voor extra werkgelegenheid voor Zuid en voor wonen, groen en recreatie.

INFRASTRUCTUUR

Intercitystation
Zuid heeft 200.000 inwoners, maar beschikt, in tegenstelling tot veel steden met een geringere omvang, niet over een intercitystation. Een intercitystation is essentieel voor Zuid, omdat het bewoners een veel snellere verbinding met werklocaties binnen de Randstad biedt. Juist de middengroepen die Zuid aan zich wil binden, reizen op deze trajecten. De meest voor de hand liggende plek voor een nieuw intercitystation is de omgeving van Parkstad / Stadionpark. De definitieve locatie hangt af van de ontwikkeling van het Stadionpark en de tramstructuur op Zuid.

Nieuwe hov-verbinding
Er wordt een nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen het IC-station, het Zuidplein en Waalhaven-Oost gerealiseerd.

Derde Stadsbrug
Een brug tussen Kralingen en het Stadionpark maakt de topsportvoorzieningen beter bereikbaar, biedt nieuwe mogelijkheden voor de verbinding van Noord en Zuid en kan een icoon zijn voor het gebied. Ook het openbaarvervoersysteem van de stad verbetert met deze brug, in aansluiting op een nieuw intercitystation. De kosten zijn echter hoog en vooral een autobrug kan overlast veroorzaken. Nader onderzoek moet dan ook de haalbaarheid van deze brug uitwijzen. Realisatie voor 2015 lijkt uitgesloten, gezien de prioriteit van de andere infrastructuur.

Vaanweg/Pleinweg
Een belangrijke ingreep voor Rotterdam-Zuid is de aanpak van de het traject Vaanweg/Pleinweg. Door deze ingreep blijft, ondanks alle extra woningbouw, de verkeersstructuur in heel Rotterdam-Zuid goed functioneren en wordt sluipverkeer voorkomen. Ook in de directe omgeving van de het traject Vaanweg/Pleinweg biedt deze ingreep mogelijkheden. Zo wordt de Valkeniersweide met de omliggende woningbouw beter bij het Zuiderpark betrokken. Daarnaast zijn er rond het Zuidplein mogelijkheden voor een betere verbinding met de omliggende wijken. Door ondertunneling verbetert de kwaliteit van de leefomgeving in de omliggende wijken en wordt de huidige barrièrewerking van de het traject Vaanweg/Pleinweg opgeheven.

Kaart: verkeerssituatie op Zuid zonder ondertunneling Vaanweg/Pleinweg

4.2 AANTREKKELIJKE WIJKEN

Zuiderpark en Kop van Zuid: (uit)bouwen sterke woonmilieus
Vanuit de kracht en de uitstraling van het Zuiderpark en de Kop van Zuid kan Zuid zich verder ontwikkelen. (De Kop van Zuid is besproken in hoofdstuk 3.) Het Zuiderpark kan net als het Kralingse Bos en de Bergse Plassen op de noordoever een identiteitsdrager zijn voor nieuwe, aantrekkelijke woonmilieus. Verder kan een deel van de volkstuincomplexen transformeren naar een uniek woonmilieu, bijvoorbeeld door geleidelijk permanente bewoning toe te staan. Tussen de westkant van het Zuiderpark en de Waalhaven ligt het wijkje de Wielewaal. Deze woningen zijn op termijn aan herstructurering toe, wat mogelijkheden biedt voor een woonwijk die het park en de haven verbindt. Tot slot liggen om het park heen de herstructureringswijken de Vaan, Carnisse en Zuidwijk. Door de nieuwbouw beter te oriënteren op het park ontstaan ook hier geheel nieuwe woonkwaliteiten.

Bij de renovatie van het Zuiderpark is veel wateroppervlak aan de omgeving toegevoegd, om te voorzien in de behoefte aan meer bergingscapaciteit. In aansluiting hierop breiden we het waternetwerk van Zuid verder uit. Nieuwe waterlopen in de Tuinsteden en singels in Oud Zuid bieden perspectief op wonen aan het water, in een kwaliteitsklasse die Zuid nu ontbeert. Bovendien betrekken de nieuwe watergangen de omliggende wijken meer bij het Zuiderpark.

Het Zuiderpark is de belangrijkste component van de groenstructuur op Rotterdam-Zuid. Daarnaast is voor IJsselmonde het park De Twee Heuvels van groot belang en speelt de A15-zone een belangrijke rol. Wat ontbreekt is echter een goede verbinding tussen de verschillende groenstructuren onderling en tussen de groenstructuren en de omliggende wijken.
Naast de waterverbindingen kunnen de historische dijken een rol spelen in de verbetering van de verbindingen. Zo verbeteren we de fietsverbindingen tussen de woongebieden op Zuid en het regiopark IJsselmonde. We koppelen deze verbindingen zo veel mogelijk aan de uitbreiding van het waternetwerk.

Oud Zuid: proactieve particuliere woningverbetering
Oud Zuid is de verzamelnaam voor de vooroorlogse wijken in Feijenoord en Charlois. Deze wijken kennen een wankel evenwicht tussen de aanzet tot *gentrification* en dreigend verval. In het kader van het Pact op Zuid ontwikkelen we in de komende tijd een visie op deze wijken.
De oude wijken liggen tussen twee kanskaarten: de Kop van Zuid en Zuiderpark, die beide impact hebben op deze wijken. De eigendomsverhoudingen zijn daarbij bepalend voor de aanpak. Hillesluis, Bloemhof en Vreewijk zijn grotendeels in bezit van de corporaties, die dan ook de trekkers van de herstructurering zijn. De gemeente maakt met deze corporaties gebiedsafspraken over de aanpak van de herstructurering. Tarwewijk, Oud-Charlois en Carnisse zijn grotendeels in het bezit van particulieren. De aanpak van deze wijken is lastiger te organiseren. Een duidelijk profiel met een positief perspectief per gebied moet particulieren verleiden tot investering in hun bezit. Inmiddels hebben ook corporaties zich bereid verklaard om mee te investeren in deze wijken. Dit is een belangrijke ontwikkeling, omdat zonder investeringen van corporaties en gemeente de aanpak onmogelijk is. Investeren in deze wijken is nodig om ze op niveau te houden en te voorkomen dat er in de toekomst veel grotere investeringen nodig zijn. Ook moeten we de Verenigingen van Eigenaren activeren om na

verbetering terugval te voorkomen.

Op een aantal plekken in Oud Zuid, de zogenaamde hotspots, is het verval al zo ver voortgeschreden dat alleen zwaar ingrijpen de vervalspiraal van de omgeving kan stoppen. Verplichte woningverbetering met subsidie, aanpak van huisjesmelkers en overbewoning, samenvoegen van woningen en sloop-nieuwbouw zijn de instrumenten voor een succesvolle aanpak, in samenwerking met huidige en nieuwe bewoners en huiseigenaren.
In Oud Zuid is weinig ruimte voor nieuw oppervlaktewater. Daarom moet per gebied maatwerk worden geleverd, waarbij innovatieve oplossingen als waterpleinen en groene daken een optie zijn.

PROFILERING WIJKEN OP ZUID

Op Zuid zijn de verschillende wijken onvoldoende onderscheidend: ze hebben te weinig identiteit. Dat is een belangrijke conclusie uit de 'Grote Woontest'. Daarnaast is er te weinig differentiatie in het woningaanbod. Bewoners willen dat 'hun wijk' een eigen gezicht heeft: een herkenbaar karakter, met voorzieningen en een uitstraling die past bij hun leefstijl en specifieke behoeften. Ook kleinschalige cultuurvoorzieningen dragen hier aan bij.

Inmiddels is een studie afgerond naar de profilering van de Zuidelijke Tuinsteden. Ook voor de wijken in Oud Zuid is een dergelijke studie in de maak. De gebiedsprofielen geven aan voor welke doelgroep een wijk geschikt is en welke investeringen in de buitenruimte, voorzieningen en woningen daarbij horen. Ondersteuning met een aantal architectonische of cultureel in het oog springende bouwwerken ofwel iconen, is daarbij een goede optie.

VOORZIENINGEN EN ONDERWIJS

Fysieke herstructurering van wijken is alleen zinvol als tegelijkertijd de sociale problematiek wordt aangepakt. In iedere wijk moet straks een compleet aanbod zijn van goede basisscholen, gezondheidscentra, wijkgebouwen en sportfaciliteiten. Onderwijs is een cruciale schakel in het vernieuwingsproces van de Tuinsteden, vooral gezien de jonge leeftijd van de bevolking van Zuid en de beperkte keuze in het huidige onderwijsaanbod. Daarnaast is onderwijs belangrijk voor de woningkeuze. Echter, veelal overstijgen de onderwijsopgaven het schaalniveau van de Tuinsteden. Een aantal ingrepen in het onderwijs moet dan ook een evenwichtige bevolkingssamenstelling in de Tuinsteden bevorderen:

- meer nichevorming in het aanbod van basisonderwijs (bijvoorbeeld Montessori, Dalton);
- havo / vwo op Zuid; dit onderwijsaanbod is momenteel zeer beperkt;
- keten vmbo – mbo – bedrijfsleven; ontwikkeling van een sterkere relatie tussen theorie en praktijk en betere kansen voor de doorstroming van scholieren naar een werkend bestaan;
- meer brede scholen en multifunctionele accommodaties.

ONDERNEMERSCHAP

De (veelal allochtone) bevolking van Zuid kent een sterke traditie in ondernemerschap. Nieuwe bedrijven en winkels vormen dan ook een kans voor Zuid. Met het concept van 'kansenzones' speelt de gemeente daarop in. Winkelstraten, winkelcentra, bedrijventerreinen en oude gebouwen van scholen en voorzieningen bieden ruimte aan nieuwe bedrijvigheid.

Tuinsteden: herstructurering
Op Zuid liggen veel naoorlogse wijken. Uit de 'Grote Woontest' blijkt dat deze wijken een steeds zwakkere positie innemen op de woningmarkt. Herstructurering van de Tuinsteden en de oude wijken op Zuid richt zich vooral op het vasthouden van de bewoners. Bewoners die stijgen op de maatschappelijke ladder zijn voor de bouw van woningen de belangrijkste doelgroep. Zij houden de koopkracht in de wijk en hebben een voorbeeldfunctie. Concreet gaat het om drie (deels overlappende) doelgroepen: sociale 'stijgers' (vaak van allochtone afkomst), ouderen (soms terugkeerders naar de stad) en gezinnen (middenkader).

In de Tuinsteden zijn ingrijpende herstructureringsprogramma's in uitvoering. Zo gaan Pendrecht, Zuidwijk, Groenenhagen / Tuinenhoven, Lombardijen en Hordijkerveld op de schop. In de toekomst is mogelijk ook herstructurering van andere delen van IJsselmonde noodzakelijk. Daarnaast wordt het centrum van IJsselmonde vernieuwd. De realisatie van groenstedelijke woonmilieus vormt het uitgangspunt voor de herstructurering; het bouwprogramma bestaat dan ook zo veel mogelijk uit eengezinswoningen.

4.3 HOOGVLIET

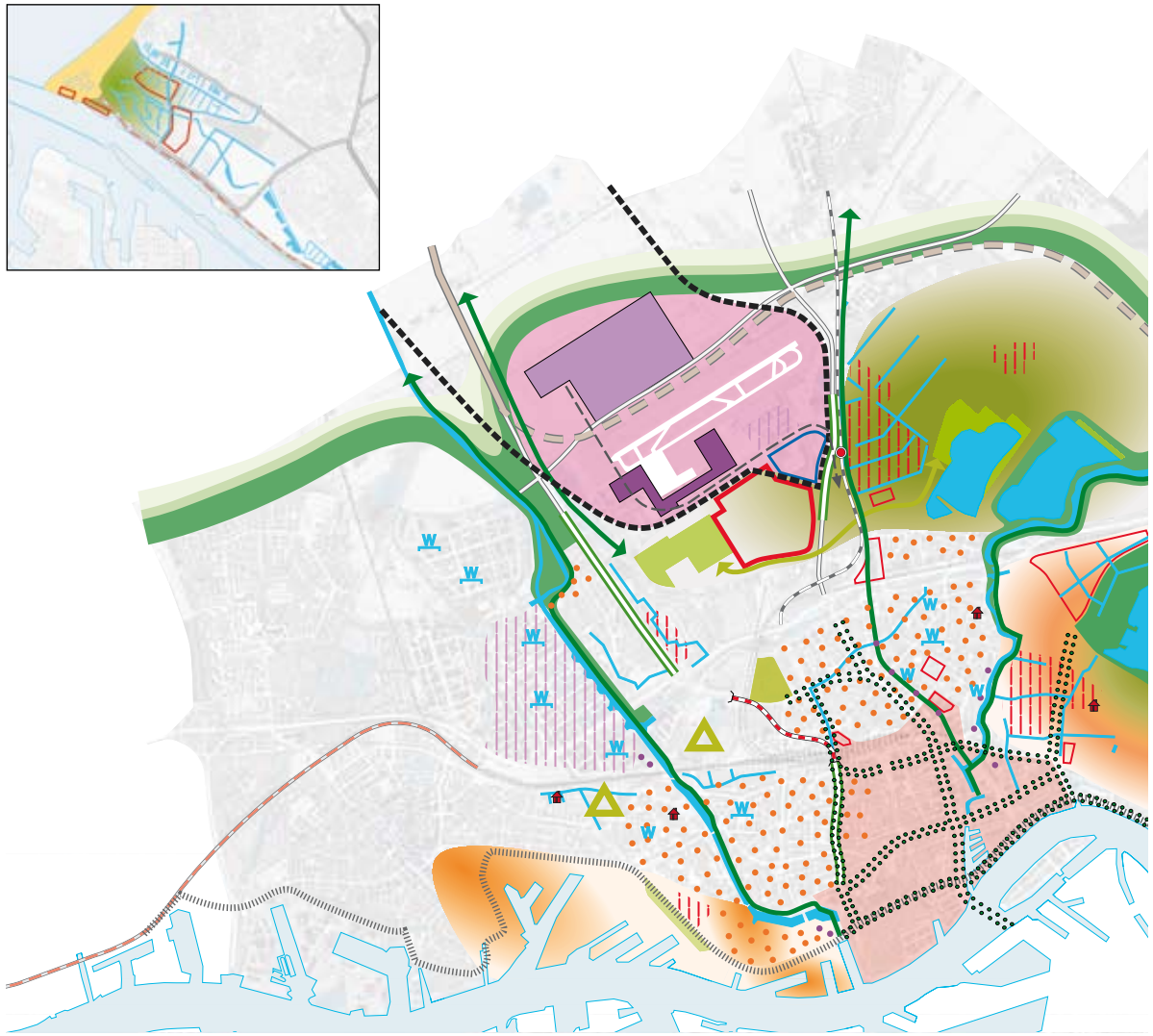
Hoogvliet heeft de (succesvolle) stap naar een vraaggerichte herstructureringsstrategie in combinatie met een sterke sociale aanpak enige jaren geleden al gemaakt. Hoogvliet blijkt prima mogelijkheden te bieden voor realisatie van de populaire groenstedelijke woonmilieus. De vernieuwing is nu halverwege, maar moet volop worden doorgezet om succesvol te blijven. Op termijn is eenderde van de woningvoorraad in Hoogvliet vervangen, krijgt de deelgemeente een vernieuwd stadshart en wordt de groene zone bij de Oude Maas ontwikkeld tot een hoogwaardig natuur- en recreatiegebied. Het goed functionerende bedrijventerrein Gadering wordt gemoderniseerd. De vernieuwing van Hoogvliet laat zien welke mogelijkheden herstructurering van Zuid biedt.

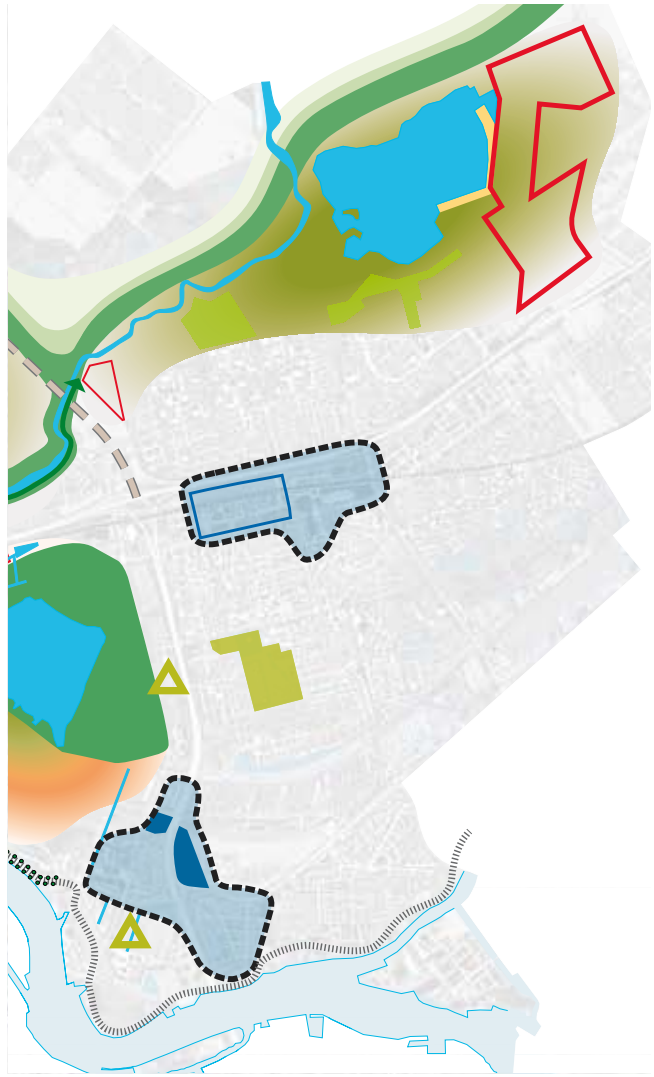
PROJECTEN DUBBELSLAG OP ZUID

Project	**-2010**	**2010 / 2015**	**2015 / 2020**	**2020 / 2030**
Kanskaarten				
Ahoy / Zuidplein				
Stadionpark				
Nieuwe Kuip				
Intercity-station				
Studie derde stadsbrug				
MCRZ				
A15-zone Waalhaven-Ridderster				
Aantrekkelijke wijken				
Woonmilieu Zuiderpark				
Integrale aanpak Oud Zuid				
Hot spots				
Herstructurering tuinsteden				
Ondertunneling Vaanweg/				
Pleinweg				
Nieuw oppervlaktewater				
Fietsverbindingen IJsselmonde				
Bedrijventerrein Hordijk				
Hoogvliet				
Voortzetting herstructurering				
Bedrijventerrein Gadering				

5 BENUTTEN KWALITEITEN OP NOORD

BENUTTEN KWALITEITEN OP NOORD





- Waterplein (zoeklocatie)
- Groene daken (zoeklocatie)
- Versterken recreatieve fucties
- Gentrification en kleinschalige herstructurering
- Pro-actieve aanpak particuliere voorraad Strand
- Creatieve economie: gebied in opkomst
- Herstructurering bedrijventerrein
- Kwaliteitsverbetering stedelijke hoofdweg (bestaand + nieuw)
- Verbeteren bereikbaarheid centrum door tunnel
- Opwaarderen tot boulevard
- Lightrail
- Stadspark
- Wijkpark
- Strand
- Verbeteren verbinding tussen parken
- Recreatief landschap
- Verbeteren recreatieve fietsroute stad-landschap
- Hoofdwaterkering als verbinding

SCIENCE PORT HOLLAND EN ANDERE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN:

- Science Port Holland
- Alexander centrum, Brainpark/Rivium
- Ontwikkeling science en businesspark
- Luchthavengerelateerde kantoor-ontwikkeling
- Inpassen nieuwe rijksweg
- Hoogwaardige OV ontsluiting RA en Schieveen
- Kantoorontwikkeling
- Nader te programmeren knooppuntlocatie

(UIT)BOUWEN STERKE WOONMILIEUS:

- Groot Hillegersberg, Rottezoom, Hoek van Holland
- Rottezoom
- Groot Kralingen
- Lloydkwartier / Stadshavens Noord
- Grote herstructureringslocatie
- Grote woningbouw- en ontwikkelingslocatie
- Waterwoonnetwerk

BENUTTEN KWALITEITEN OP NOORD

De opgave op de noordoever is het uitbouwen van de kracht van het gebied. De kantoorlocaties aan deze kant van de stad zijn door hun ligging midden in de Randstad al uiterst succesvol. In de komende periode bouwen we op dit succes voort. We voltooien daartoe de locaties Brainpark en Alexander en bouwen het gebied rond de luchthaven uit met specifieke sectoren in de kennis- en diensteneconomie (Science Port Holland).

Met deze plannen geven we vorm aan kernbeslissing 3: het aanbieden van ruimte aan goede kantorenlocaties en specifieke onderdelen van de medische sector. De garantie van een goede bereikbaarheid (kernbeslissing 8) is hiervoor een belangrijke voorwaarde.

De populaire woonmilieus op de noordoever zijn bij uitstek geschikt voor de 'olievlekstrategie': Groot-Hillegersberg, Groot-Kralingen, Rottezoom en Hoek van Holland. De uitbreiding van deze woonmilieus levert een flinke bijdrage aan de ambitie om Rotterdam als woonstad aanmerkelijk aantrekkelijker te maken, vooral voor de midden- en hogere inkomensgroepen (kernbeslissing 5). De oude stadswijken in Noord lenen zich door de ligging nabij het centrum en het type bebouwing uitstekend voor *gentrification* (kernbeslissing 5). Om de woningbouwambities waar te maken is het cruciaal de wateropgave op te lossen en zorg te dragen voor een goede openbare ruimte (kernbeslissing 7).

5.1 SCIENCE PORT HOLLAND EN OVERIGE KNOOPPUNTEN

Onder de naam Science Port Holland wordt een hoogwaardig Science & Businesspark ontwikkeld in polder Schieveen, nabij Rotterdam Airport, in combinatie met Technopolis in Delft. Daarnaast is er rond Rotterdam Airport ruimte voor overige, hoogwaardige (luchthavengerelateerde) bedrijvigheid. De kracht van de Science Port ligt in de samenballing van de kennis in de regio (de universiteiten in Delft en Rotterdam en het internationale bedrijfsleven), de ligging nabij Rotterdam Airport en de goede aansluiting op het netwerk van de Randstad.

Om een goede bereikbaarheid te garanderen zijn een snelle aanleg van de A13/16 en een verbreding van de N209 noodzakelijk. Ook is het belangrijk om de openbaarvervoerbereikbaarheid van Rotterdam Airport en Schieveen te verbeteren. De luchthaven is nu zeer slecht te bereiken vanuit het centrum en Rotterdam CS. Met de aanleg van een tram- of andere ov-verbinding is in één keer ook de ov-behoefte vanuit woongebied Zestienhoven en Science Port Holland opgelost. Hoe een dergelijke verbinding concreet gestalte moet krijgen, wordt in de komende tijd onderzocht.

Schieveen
Met de speciale aandacht voor Science Port Holland geeft Rotterdam mede inhoud aan de ambitie het (internationale) bedrijfsleven aan te trekken en te versterken. Dat doen we door ruimte te bieden aan onder meer het medische cluster. Juist op deze locatie is ruimte voor de onderdelen die niet in de directe nabijheid van het Erasmus MC kunnen worden ondergebracht.

Willen we onze ambitie realiseren, dan moeten we de bereikbaarheid verbeteren en een goede, representatieve openbare ruimte tot stand brengen op Science & Businesspark Schieveen. We willen een sfeer scheppen die aantrekkingskracht uitoefent op de hoogopgeleide kenniswerkers van de te werven bedrijven. De hoogwaardige bedrijvigheid in combinatie met het nieuw te ontwikkelen natuurgebied ten noorden daarvan, biedt daartoe goede kansen (bezoekers en medewerkers kunnen er bijvoorbeeld wandelen of lunchen).

Rotterdam Airport
Rotterdam Airport richt zich in de toekomst steeds meer op nationaal en internationaal zakelijk luchtverkeer. Onder verantwoordelijkheid van Schiphol Real Estate wordt op het terrein van Rotterdam Airport een bedrijven- en kantorenprogramma ontwikkeld. Het betreft betrekkelijk kleine eenheden met een beperkte hoogte, in verband met het vliegverkeer. Uitgangspunt is om hier luchthavengerelateerde bedrijvigheid onder te brengen.

Overige knooppunten
Science Port Holland biedt plaats aan specifieke doelgroepen. Daarnaast geven we ruimte aan de groei van de kennis- en diensteneconomie in het algemeen. Tot 2015 richt Rotterdam zich op een beperkt aantal speerpuntlocaties in het grootschalige kantorenlocatieaanbod. Op korte termijn zetten we vooral in op de afronding van de Brainparken (langs de A16). Op de langere termijn is ruimte op knooppunt Alexander en (na aanleg van de A13/16) komt ook Hoog Zestienhoven in beeld als kantorenlocatie. Tegen die tijd bekijken we, afhankelijk van de ontwikkelingen in de markt, welk profiel deze locatie krijgt.

5.2 UITBOUWEN STERKE WOONMILIEUS

Rotterdam bouwt voort op de sterke woonmilieus van Hillegersberg, Kralingen, de omgeving van de Rotte en Hoek van Holland.

Groot-Hillegersberg
Groot-Hillegersberg kent een gewaardeerd woonmilieu, met het oude dorp en de Bergse Plassen als identiteitsdragers. Momenteel ontwikkelen we het nabij gelegen Park Zestienhoven. Hiermee ontstaat in potentie een grootschalig, samenhangend groenstedelijk woonmilieu aan de noordzijde van Rotterdam. De herstructurering van Schiebroek-Zuid kan meeliften op deze identiteit. Daarvoor is echter een rigoureuze aanpak vereist. Bijzonder onderdeel van dit uitgebreide woonmilieu is Hoog Zestienhoven, het gebied tussen Park Zestienhoven en Schiebroek. Pas in een later ontwikkelingsstadium (2015), kunnen we vaststellen welke invulling dit gebied moet krijgen: de economische kwaliteit van Science Port Holland of de woonkwaliteiten van Park Zestienhoven en Schiebroek.

Groot-Kralingen
De potentie van Groot-Kralingen is vergelijkbaar met die van Groot-Hillegersberg. Het Kralingse Bos speelt een belangrijke rol in de ontwikkelingen en is een belangrijke identiteitsdrager voor de uitbreiding van de rustig-stedelijke woonmilieus in Kralingen.
Er is nog ruimte voor nieuwbouw op de stadskwekerij en het veilingterrein. De huidige aanpak van Nieuw-Crooswijk is een goed voorbeeld van een aantrekkelijk woonmilieu in de nabijheid het Kralingse Bos. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor herstructurering in Kralingen-West (onder meer de wijk Jaffa), waarbij een betere vormgeving van de boezem ruimtelijk een rol kan spelen. Verbeterde verbindingen naar de binnenstad zijn onderdeel van deze opgave, met als specifiek aandachtspunt de kwaliteit van het Oostplein en omgeving. Verder is het Kralingse Bos een belangrijk verder te ontwikkelen vrijetijdscluster, met de mogelijkheid van een indooratletiektrainingscentrum. Naast het Kralingse Bos is de universiteit een belangrijke identiteitsdrager in Kralingen. In dit deel van de stad wonen veel studenten. Dit gegeven wordt gekoesterd en verder uitgebreid.

Rottezoom
Het Rottemerengebied is hét recreatielandschap van Rotterdam. Nesselande en de vergrote Zevenhuizerplas koppelen groene kwaliteiten aan een nieuw woonmilieu. Deze ontwikkelingen zullen, in combinatie met verbeterde fietsverbindingen, hun uitstraling hebben op de gehele Noordrand van Alexander: de Rottezoom. Terbregge-Oost is binnen dit geheel een kansrijke woningbouwlocatie. Deze ambities stellen extra eisen aan de inpassing van de verbinding A13/A16.

Hoek van Holland
Hoek van Holland met haar strand, duinen, pier en haven kan zich de komende jaren ontwikkelen tot een kustlocatie met een aantrekkelijk groenstedelijk woonmilieu. De ontwikkeling van het Waterwegcentrum versterkt de positie van Hoek van Holland als badplaats. Ook woningbouw is een belangrijk onderdeel van het programma. Er is ruimte voor substantiële vergroting van het aantal woningen op te herstructureren glastuinbouwlocaties. Belangrijk voor het bepalen van de omvang van deze woningbouw is de wens tot behoud van het eigen karakter van Hoek van Holland; een vraagstuk dat we de komende jaren uitwerken. Van fundamenteel belang is de realisatie van de Hoekse Lijn (2010, stoptrein wordt metro). Met deze lightrail-verbinding verbetert de relatie tussen Hoek van Holland en de stad. Ook biedt deze verbinding mogelijkheden voor nieuwe stations, waaronder de Oranjebuitenpolder. Floraland, gerelateerd aan het Westland, is een nieuwe toeristische trekker.

WATEROPGAVE IN NOORD

Water levert een belangrijke bijdrage aan gewilde woonmilieus in Noord rond de Kralingse Plas, de Bergse Plassen en de singels. De strategie voor dit deel van Noord stuurt aan op versterking van de aanwezige (water)kwaliteiten. Voor het water dat we niet binnen de bestaande waterstructuren kunnen opvangen en vertragen, realiseren we – in laatste instantie – nieuw oppervlaktewater (bijvoorbeeld nieuwe singels). Hiermee ondersteunen we verdere uitbreiding van de gewilde woonmilieus. In de dichtbebouwde ring van oude stadswijken rond het centrum zetten we in op innovatieve oplossingen, zoals waterpleinen en groene daken, in samenhang met nieuwe parkeergarages.
Aan de wateropgave in de overige gebieden geven we uitvoering door nieuw oppervlaktewater te graven. Dat brengen we vooral ten uitvoer in te herstructureren gebieden (Crooswijk, Kralingen-West), in bestaande openbare ruimten en – op termijn – in te herprofileren singels.

5.3 GENTRIFICATION

De stadswijken rond de binnenstad zijn veelal prima of zitten in de lift. De strategie voor deze wijken is *gentrification* te stimuleren en de juiste voorwaarden te scheppen voor opbloei van de creatieve economie. *Gentrification* draagt in de eerste plaats bij aan de gewenste aantrekkelijkheid van Rotterdam als woonstad voor kenniswerkers en als woonstad voor Rotterdammers die houden van het experimentele, pluriforme milieu van binnenstedelijke randzones (bijvoorbeeld de oude havengebieden). Juist de mix van de verschillende groepen stedelingen die deze wijken kenmerkt, vormt de aantrekkingskracht van deze wijken. In het verlengde hiervan biedt *gentrification* ruimte aan de draagkracht van de tweede pijler: economische structuurversterking door bijdrage aan de creatieve economie.

CONDITIONEREN VAN DE CREATIEVE ECONOMIE

In het centrum en de wijken eromheen bevinden zich de creatieve vestigingsmilieus. Om deze wijken verder te ontwikkelen zijn de volgende kwaliteiten en voorwaarden nodig: functiemenging, (her)gebruik van karakteristieke panden, horeca, ruime programmering (overdag, maar ook in de avonden en de weekends), een zekere kleinschaligheid en een uitnodigend openbaar domein. Om de creatieve economie te stimuleren ontwikkelt Rotterdam een speciaal beleid.

Om *gentrification* te stimuleren is het allereerst zaak de openbare buitenruimten goed te beheren en waar nodig aan te passen, en daarnaast het eigen woningbezit te verhogen. In gebieden waar relatief weinig eigen woningbezit is, kan de verkoop van huurwoningen een stimulans zijn voor bewoners om te investeren in hun woonomgeving. Samen met corporaties onderzoeken we waar verkoop en samenvoeging van huurwoningen bijdragen aan het proces. Een goede monitoring is hier geboden, zodat we tijdig kunnen ingrijpen als een neergaande spiraal zich aandient. In sommige gebieden is kleinschalige herstructurering noodzakelijk om de gewenste kwaliteitsslag te maken.

Delfshaven
Delfshaven kent sterke woongebieden, zoals Historisch Delfshaven (met een belangrijke recreatieve functie), de Heemraadssingel en de Mathenesserlaan. Daarnaast zijn gebieden in opkomst die de afgelopen decennia als zwak te boek stonden. Op dit moment zit Delfshaven duidelijk in de lift. In wijken als Middelland en Spangen zet *gentrification* langzaamaan door. De gentrification van Middelland en in de toekomst ook het Oude Westen zal worden gestimuleerd door de aanpak van de 's-Gravendijkwal. Het zoveel mogelijk overkappen van deze weg is er op gericht de milieuoverlast te verminderen en de ruimtelijke kwaliteit en oversteekbaarheid te verbeteren. Samen met de voorname bebouwing ontstaat daarmee een boulevard met allure.

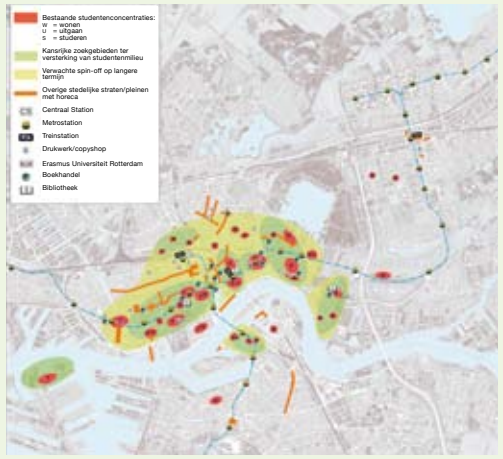
Grote opgave in de *gentrification*-wijken is de stimulans van particulier eigendom en gerichte, kleinschalige herstructurering. Om dit proces te bevorderen, is voldoende kwalitatief goede buitenruimte belangrijk.
De Parklane en de aanleg van het dakpark (Vierhavenstrip) geven aan Bospolder-Tussendijken een impuls voor de verdere ontwikkeling. Daarnaast is de aanleg van een goede route langs de Schie een kwaliteitsverbetering: aan de ene kant in aansluiting op de Parkhaven en aan de andere kant als verbinding naar Midden-Delfland. Langs deze route ligt ook het vrijetijdscluster Roel Langerakpark (onderdeel van het klaverblad), dat een belangrijke functie heeft voor Noord en Delfshaven.

Bijzonder gebied in Delfshaven is het Lloydkwartier, een voormalig havengebied, waar zich een mix van wonen en werken ontwikkelt. Hier zetten we expliciet in op de totstandkoming van een audiovisueel cluster (creatieve en commerciële beroepsgroepen in beeld en geluid) om dit segment van de creatieve sector extra te stimuleren. Inmiddels zien we dat de ontwikkeling van het Lloydkwartier ook uitstraling heeft naar het Coolhaveneiland. Dit wordt nog versterkt door de ligging van het Coolhaveneiland ten opzichte van de belangrijke onderwijsinstellingen.

Noord
In Noord zijn, net als bij de voorgaande ontwikkelingen, de effecten van *gentrification* al zichtbaar. De bestaande singels, maar ook de voorzieningen rond het Zwaanshals en het Noordplein, leggen een goed fundament voor de opwaartse beweging van deze gebieden. Echter, met name de auto-infrastructuur legt nog een grote claim op deze omgeving. De voorgestelde tunnel in de corridor Stadhouderskade zorgt straks voor een betere inpassing in Blijdorp. Daarnaast ontlast deze ingreep de Schieweg / Schiekade, waardoor de uitstraling van het gebied verbetert. Dat heeft ook een positieve impact op de omliggende bebouwing en de achterliggende wijken.
De aanleg van Randstadrail (gereed in 2009) zorgt eveneens voor nieuwe kansen. Blijdorp krijgt er met het nieuwe station een goede openbaarvervoervoorziening bij. Daarnaast geeft het vrijkomen van het Hofpleinviaduct nieuwe impulsen aan het Oude Noorden. Het viaduct zetten we onder meer in voor een fietsverbinding richting de buitengebieden aan de noordkant van de stad. Ook de verbinding langs de Rotte en de kwaliteitsverbetering van de route langs de Rotte zijn van belang voor Noord. De herontwikkeling van het Zomerhofkwartier, waar een centrumstedelijk milieu gecreëerd kan worden, verbetert de aansluiting op het centrum.

STUDENT CITY

Studenten zijn belangrijk voor de stad. Zij zijn de kenniswerkers van de toekomst en zorgen voor de nodige levendigheid. Rotterdam wil de binding van de universiteiten en hogescholen met de stad verbeteren. Daarnaast moeten deze instellingen nog meer onderdeel worden van de stad. Met het project Student City is onderzocht wat Rotterdam moet doen om meer een studentenstad te worden. Gebleken is dat de binnenstad en de zone direct daaromheen dé locatie is voor universitaire instellingen en hbo-instellingen, en dé plek voor studenten. We willen deze onderwijsinstellingen dan ook daar concentreren, en de attractiviteit voor studenten in dit gebied stimuleren. Het gebied valt grotendeels samen met de wijken waar *gentrification* plaatsvindt, met het accent op de oostkant van de stad en de universiteit in Kralingen. De wensen van studenten – horeca, culturele instellingen, betaalbare woningen – zijn vergelijkbaar met de wensen van creatieven en andere bewoners van *gentrification*-wijken. *Gentrification,* creatieve economie en de verdere ontwikkeling van Rotterdam tot studentenstad, kunnen in deze gebieden dan ook gelijktijdig vorm krijgen.



perspectief Student City

5.4 OVERIGE WIJKEN

De wijken in de deelgemeenten Alexander en Overschie hebben over het algemeen een goede kwaliteit en zijn in hun huidige vorm belangrijk voor de Rotterdamse woningmarkt. Deze gebieden behoeven uiteraard wel aandacht, maar het karakter hoeft niet ingrijpend te veranderen. Zo is Ommoord inmiddels een belangrijke en aangename wijk voor ouderen. Betere aanhaking aan de Rotte en verdere uitbouw van de voorzieningen dragen

daaraan bij. Daarnaast is en blijft een wijk als Prinsenland door opzet en ligging aantrekkelijk voor jonge gezinnen.

Overschie kent net als Alexander een goede basis qua woningbouw, die nog verder verbetert als na aanleg van de A4 en de A13/16 de verkeersoverlast van de A13 vermindert. Zo heeft Oud Overschie een aantal mogelijkheden voor *gentrification* en geeft de bochtafsnijding van de Schie ruimte voor kleine verbeteringen. Daarnaast legt de herstructurering van bedrijventerreinen Noordwest en Spaanse Polder een goede economische basis voor deze omgeving.

PROJECTEN BENUTTEN KWALITEITEN OP NOORD

Project	**-2010**	**2010 / 2015**	**2015 / 2020**	**2020 / 2030**
Science Port Holland en andere economische knooppunten				
Science en businesspark Schieveen				
Rotterdam Airport				
GK van Hogendorpweg, A13/16, Doenkade				
Brainpark				
Alexander				
Hoog Zestienhoven				
Uitbouwen sterke woonmilieus				
Woonmilieu Groot-Hillegersberg				
Woonmilieu Rottezoom-Zevenh'plas				
Woonmilieu Groot-Kralingen				
Woonmilieu Hoek van Holland				
Gentrification				
Aanpak 's-Gravendijkwal				
Delfshaven				
Noord				
Overig				
Oranjebuitenpolder				
Sportclusters: Roel Langerakpark, Boszoom, de Esch				
Routes naar buitengebied				
Ondertunneling Stadhoudersweg				
Wateropgave				
Bedrijventerrein Spaanse Polder				

ROTTERDAM IN DE RANDSTAD

Rotterdam staat als stad niet op zichzelf, maar is onderdeel van de netwerkstad Randstad Holland; de stedelijke agglomeratie tussen Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Amsterdam. Op internationaal niveau is de concurrentiepositie van de Randstad in de afgelopen jaren verslechterd. De Randstadpartners werken daarom al enige tijd samen om deze situatie te verbeteren, waarbij zij voortbouwen op eerder vastgestelde beleidsdocumenten als de Nota Ruimte en Pieken in de Delta, en op nieuwe inzichten zoals verzameld in trajecten als de Holland 8.

6.1 ZUIDVLEUGEL

Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (provincie Zuid-Holland, een aantal regionale samenwerkingsverbanden in de Zuidvleugel en de gemeenten Den Haag en Rotterdam) is voor het rijk het aanspreekpunt bij de regionale uitwerking van de Nota Ruimte in concrete projecten en programma's. Rotterdam heeft met de partners in de Zuidvleugel het afgelopen jaar gewerkt aan een Zuidvleugelvisie. Daarin is vastgelegd hoe de Zuidvleugel haar eigen vitaliteit kan versterken, en daarmee de internationale aantrekkingskracht van de Randstad als geheel. De verschillende overheden in de Zuidvleugel onderzochten welke investeringen en projecten het meest aan dit doel bijdragen. De keuzes en prioriteiten zijn in nauwe samenhang bepaald met de beslissingen die het Rijk op nationaal niveau noodzakelijk acht – met name in infrastructureel opzicht – om de Randstad een sterkere internationale concurrentiepositie te geven.

Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel heeft de volgende zes hoofdopgaven benoemd:

- versterken van Den Haag als internationale stad aan zee;
- versterken van de mainport Rotterdam;
- versterken van de greenports (Westland, B-driehoek / Zuidplaspolder / Boskoop, Bollenstreek);
- versterken van de kennisclusters (Science Port Holland Schieveen / Technopolis Delft, Leiden Bio Science Park);
- extra impuls geven aan groen en aan blauwe (water)kwaliteiten (o.a. stadsranden en -parken, regioparken);
- extra impuls geven aan (her)ontwikkeling van de Deltapoort (de zone van Rotterdam tot Dordrecht tussen de spoorlijn en de oevers van de Noord, Lek, Beneden-Merwede en Oude Maas).

6.2 REGIONAAL RUIMTELIJK BELEID

In het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR 2020) beschrijft de Stadsregio Rotterdam hoe zij de ruimtelijke ontwikkeling van de regio ziet. De Rotterdamse ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is grotendeels een uitwerking van het RR 2020, maar verschilt op één belangrijk punt van de ingezette koers: de ontwikkelingsstrategie is gericht op het vinden van ruimte binnen de stadsgrenzen, om aan de vraag naar nieuwe woningen te voldoen.

Landelijk wonen
Omdat Rotterdam volgens het RR 2020 binnen de stadsregio ruimte te kort komt voor in totaal 7000 woningen, is de Zuidplaspolder aangewezen als opvanggebied. Uit inventarisatie van mogelijke bouwlocaties blijkt dat er voldoende ruimte binnen het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam is om in die behoefte te voorzien. In dit gebied bouwen we dan ook alleen die woningen die niet binnen de woonmilieus in de stad gerealiseerd kunnen worden: dorps wonen en landelijk wonen in lage dichtheden. Samen met de provincie en de regio maken we afspraken over hoeveel woningen er in de Zuidplaspolder worden gebouwd, in welk woonmilieu en in welke fasering.

Spiegelbeeldig bouwen
Rotterdam wil meer middeninkomens en hoge inkomens aan de stad binden en de selectieve uitstroom stoppen. De stad richt haar bouwprogramma dan ook met name op deze doelgroep. Met de regio is afgesproken dat gemeenten met relatief weinig woningen voor lagere inkomens de komende jaren vooral voor die doelgroep bouwen. Dit beleid verdient continuering.

Bedrijventerreinen
In de periode tot 2020 heeft Rotterdam een ruimtetekort van 220 ha voor havengerelateerde bedrijvigheid. Om in die behoefte te voorzien realiseren we in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam NV en de gemeenten in de Hoeksche Waard 120 ha in de Noordrand van de Hoeksche Waard. Voor het resterende tekort van 100 ha zoeken we naar aanvullende ruimte binnen de stadsregio.
Aan de noordkant van Rotterdam is voldoende aanbod van nieuwe bedrijventerreinen voor verschillende sectoren: specifiek luchthavengerelateerd op het Airpark, hoogwaardig kennisintensief op Schieveen en daarnaast de ontwikkeling van Oudeland in de gemeente Landsingerland, ter aanvulling op bestaande bedrijventerreinen aan de noordzijde van de Maas (zoals Spaanse Polder en Noordwest).
Voor de ontwikkeling van grootschalige bedrijventerreinen geldt dat (boven)regionale afstemming van groot belang is en blijft, omdat deze markt zich voor een groot deel niet op lokaal niveau beweegt. Samenwerking met regiogemeenten is dan ook van groot belang.

Weginfrastructuur
De bereikbaarheid van Rotterdam is bij uitstek een opgave die niet alleen speelt op het niveau van de stad, maar vooral op regionaal, nationaal en internationaal niveau. Zoals in de uitwerking van kernbeslissing 8 is vastgelegd, staan de volgende aanpassingen van het wegennetwerk op het programma: eerst de aanleg van de A4-Noord door Midden-Delfland en de A16 / 13, dan de A4-Zuid en een nieuwe westelijke oeververbinding, inclusief mogelijke verbreding van de aansluitende A20. Langs de A4 kan een corridor ontstaan die niet alleen als verbinding van belang is, maar in potentie een vestigingsgebied is voor kantoren en bedrijven.

Regioparken
De ligging in de Delta van Nederland, waar niet alleen rivieren maar ook enkele bijzondere landschappen samenkomen, is grotendeels bepalend geweest voor het verstedelijkingspatroon van Rotterdam. Tot de nog aanwezige grote landschappen rekenen we de dynamische kustzone, de fraaie zeekleipolders, zoals de Hoeksche Waard, en het laagveengebied, waaronder de Krimpenerwaard. Deze grote landschappen en de droogmakerijen ten oosten van de stad bieden goede mogelijkheden om Rotterdam tot een nog aantrekkelijker woonstad en vestigingsgebied voor bedrijven te maken. De drie regioparken, IJsselmonde, Delfland en Rottemeren, zijn in dat opzicht identiteitsbepalend. Op dit moment zijn deze groengebieden echter nog onvoldoende ‘leefbaar’ en bereikbaar. Rotterdam wil daar, samen met de betrokken gemeenten en recreatieschappen, verandering in brengen zodat de stad optimaal kan profiteren van de ligging aan dit landschap. Met het oog daarop heeft de gemeente de taak op zich genomen om de ‘Vlinderstrik’ bij Berkel en Rodenrijs, de Schiezone in de deelgemeente Overschie en de Oranjebuitenpolder in Hoek van Holland te ontwikkelen.

PROJECTEN BUITEN ROTTERDAM

Project	-2010	2010 / 2015	2015 / 2020	2020 / 2030
(Boven)stedelijke sportvoorzieningen				
Bedrijventerrein Hoeksche Waard				
Zuidplaspolder				
A4 Noord				
A4 Zuid				
Verbreding A20				
HSL-oost				
Spoorverdubbeling naar Gouda				

DEEL III

3

UITVOERINGS-STRATEGIE

De wijze waarop de Stadsvisie wordt uitgevoerd

7

SAMEN WERKEN AAN DE STAD

Deel II – de gebiedsuitwerking – beschrijft de grote gebiedsontwikkelingen die in Rotterdam plaatsvinden tot 2030. De gemeente Rotterdam heeft aan onderzoeksbureau Ecorys gevraagd een effectmeting uit te voeren. Dit met het oog op de beperkte overheidsmiddelen, maar vooral om zichtbaar te maken welke van die gebiedsontwikkelingen het meest bijdragen aan de gestelde doelen. Mede op basis van de uitkomst van dat onderzoek hebben we prioriteiten gesteld. Dit betekent niet dat we de reguliere programma's in de rest van de stad niet doorzetten; wel geven we aan waar we straks een extra inspanning leveren.

7.1 EFFECTMETING

De gemeente heeft Ecorys gevraagd om inzichtelijk te maken wat de effecten zijn van de maatregelen, plannen en projecten zoals genoemd in de gebiedsuitwerking; een lijst van 45 grote gebiedsontwikkelingen. Deze opdracht is opgesplitst in drie deelopgaven:

- maak inzichtelijk per investering aan welke doelstellingen (zie deel I) een bijdrage wordt geleverd;
- kwantificeer per investering in welke mate de bijdrage wordt geleverd en definieer effecten, bestedingen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde en kosteneffectiviteit;
- benoem een optimaal pakket aan investeringen: de VIP-lijst.

De projectinvesteringen vormen de basis voor de beoogde positieve effecten. Er wordt geïnvesteerd in kantoren- en bedrijfslocaties, een vernieuwde woningvoorraad (onder meer gericht op het vasthouden en aantrekken van middeninkomens- en hoge inkomensgroepen), allerlei voorzieningen en infrastructuur. Deze investeringen leiden tot nieuwe vestigingen, toename van de (beroeps)bevolking, extra bezoekers (dus meer bestedingen) en minder reistijd voor weggebruikers.
De output van de investeringen is omgerekend naar het effect op de werkgelegenheid. Op basis van deze uitkomst zijn de investeringen onderling – onderverdeeld naar soort investering – redelijk vergelijkbaar. Zo is het mogelijk er vanuit economische invalshoek een prioritering aan te geven.

Naast voorgaande factoren is gekeken naar de kwalitatieve score van de investeringen in de zes doelstellingen uit deel I, te weten:

- aantrekken en versterken vitaliteit en internationale concurrentiekracht bedrijfsleven, door ruimte te bieden aan kennis- en diensteneconomie, met het accent op de clusters Haven & Industrie, Medisch en Creatief;
- vergroten van het aantal bezoekers en stimuleren van een langere verblijfsduur in de stad;
- ruimte bieden aan bedrijven om groei binnen Rotterdam te accommoderen, waardoor de concurrentiepositie van de mainport Rotterdam verder versterkt wordt;
- huisvesten van meer midden-inkomens en hoge inkomensgroepen in de stad;
- huisvesten van meer hoger opgeleiden in de stad;
- verbeteren van woonmilieu voor alle Rotterdammers.

Tot slot is de financiële hefboom, de relatie tussen overheidsinvesteringen en investeringen vanuit de markt, meegewogen.

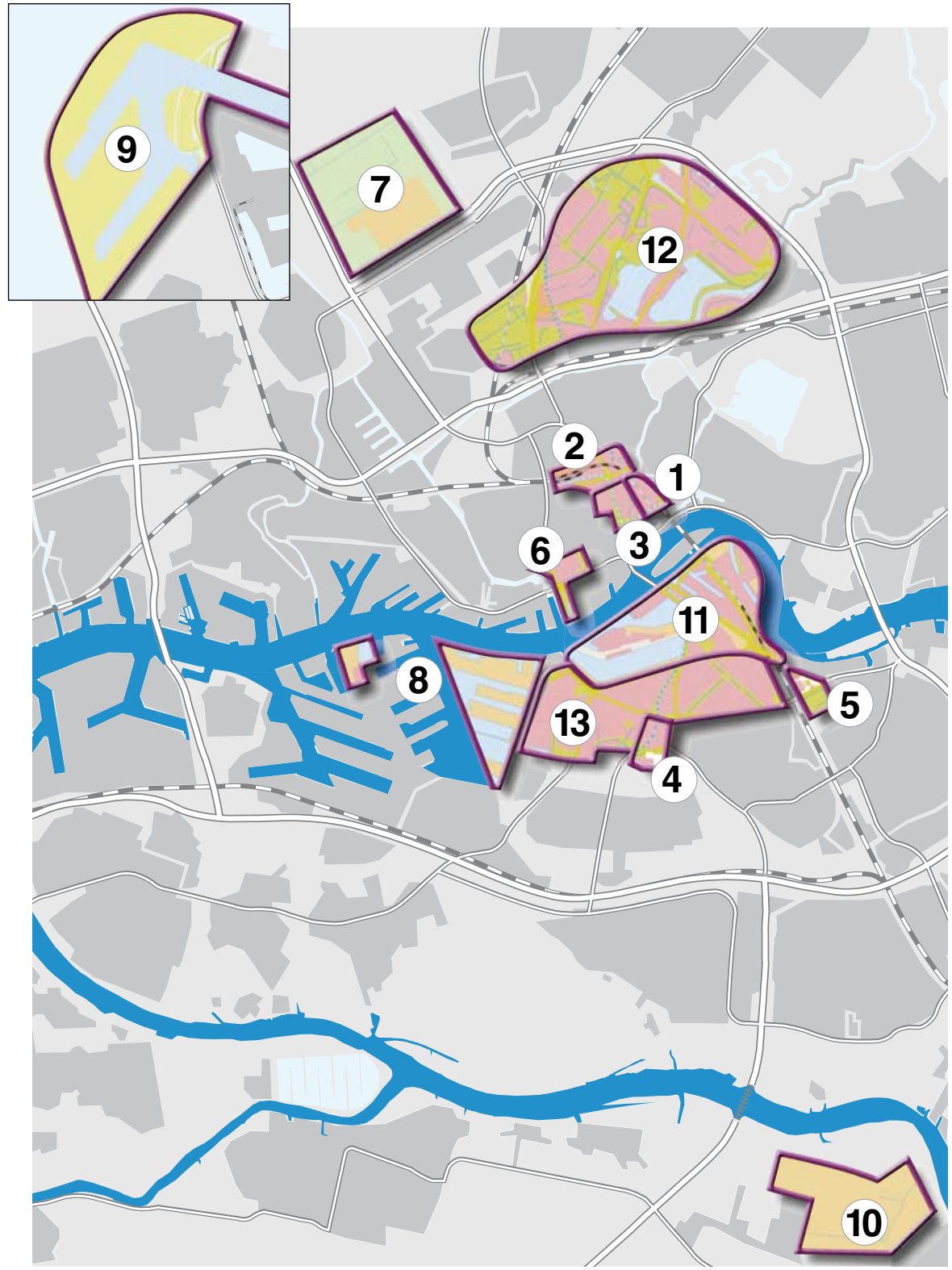
Samengevat hebben deze analyses geleid tot een lijst van dertien grote gebiedsontwikkelingen die prioriteit krijgen in de nabije toekomst (de komende tien jaar). Deze dertien gebieden krijgen de zogenaamde VIP-status. De VIP-status geeft de gebieden extra focus. Ook nemen we ons voor om de procesmatige aanpak van deze gebieden te verbeteren en te vernieuwen, met extra aandacht voor de samenwerking met andere (markt)partijen en overheden.

Naast de dertien gebiedsontwikkelingen zijn er natuurlijk nog vele andere belangrijke gebieden, programma's en projecten, zoals beschreven in de eerste twee delen van de Stadsvisie. Ook deze ontwikkelingen krijgen de benodigde aandacht en passende middelen. Hiervoor maken we een uitvoeringsprogramma, in de vorm van een investeringsprogramma en een gebiedsmonitor, dat we hierna verder toelichten.

VIP-KAART

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor de realisatie van de doelen ‘sterke economie’ en ‘aantrekkelijke woonstad’, de VIP-gebieden:

1. Laurenskwartier
2. Stationskwartier
3. Lijnbaankwartier / Coolsingel
4. Ahoy / Zuidplein / VaanwegPleinweg
5. Stadionpark / nieuwe Kuip
6. Erasmus MC – Hoboken
7. Science en Businesspark Schieveen / Wegen Noordrand
8. Stadshavens: RDM, Waalhaven-Oost, Rijn- en Maashaven
9. Maasvlakte 2
10. Hoeksche Waard
11. Woonmilieu Kop van Zuid: Rijn- en Maashaven, Parkstad, Afrikaanderwijk
12. Woonmilieu Groot Hillegersberg: Park Zestienhoven en Schiebroek Zuid
13. Oud Zuid: Aanpak bestaande woningvoorraad



7.2 VIP-GEBIEDEN

1. **Laurenskwartier***
   Markthal, parkeergarage, herinrichting buitenruimte, wonen, winkels, horeca.

2. **Stationskwartier***
   RandstadRail, HSL, stationsgebouw, parkeergarage, ondertunneling Weena, kantoren, appartementen, leisure, onderwijs, buitenruimte.

3. **Lijnbaankwartier/Coolsingel***
   Herinrichting buitenruimte, theater, horeca, straatverlichting, monumentale gebouwen met winkelfuncties, kantoren en appartementen.

4. **Ahoy/Zuidplein/VaanwegPleinweg**
   Hotel, kantoor, parkeergelegenheid, vernieuwing Ahoy, vrijetijdsprogramma, detailhandel, commerciële voorzieningen, woningen, busstation, ondertunneling Vaanweg/Pleinweg.

5. **Stadionpark/nieuwe Kuip**
   Nieuw voetbalstadion, parkeergelegenheid, winkels, mobimall, horeca, (sport)school, indoorsport, voetbalvelden, honkbalvelden, leisure, bedrijfsruimte, ijsbaan.

6. **Erasmus MC – Hoboken**
   Vernieuwen en uitbreiden Erasmus MC, ontwikkelen gebied rondom Erasmus MC, aansluiting stad en medisch centrum, medische bedrijvigheid, onderzoek, (verzorgd) wonen, voorzieningen, onderwijs.

7. **Science & Businesspark Schieveen*/ Wegen Noordrand**
   Kennis- en luchthavengeoriënteerde bedrijven in campussetting, vrije kavels voor woningbouw, moerasachtig natuurgebied met piekwaterberging, aanpak Doenkade en GK van Hogendorpweg, A13/16.

8. **Stadshavens**
   RDM, Waalhaven-Oost, Rijn- en Maashaven (Zie 11.)
   Onderwijs, kennis, energie, creatieve economie, innovatieve bedrijven, cultureel erfgoed, gemengde woon-werkmilieus.

9. **Maasvlakte 2**
   Bedrijventerrein voor containeroverslag, distributie, chemische industrie en buitenrecreatie (vlieg- en geluidssporten).

10. **Hoeksche Waard**
    Bedrijventerrein gericht op havengerelateerde (inter)nationale logistiek in chemie, food, textiel, lederwaren en sportartikelen, maakindustrie en eindassemblage.

11. **Woonmilieu Kop van Zuid Rijn- en Maashaven*, Parkstad, Afrikaanderwijk**
    Rustig en centrumstedelijk wonen aan het water en in gemengde wijken.

12. **Woonmilieu Groot-Hillegersberg Park Zestienhoven* en Schiebroek-Zuid**
    Woningen in groenstedelijk woonmilieu, herstructurering naoorlogse woningbouw.

13. **Oud Zuid: aanpak bestaande voorraad***
    Aanpak bestaande woningen, verkoop corporatiewoningen, particuliere woningverbetering, ondersteuning Vereniging van Eigenaren.

* Deze projecten maken onderdeel uit van de Investeringsstrategie 2006-2010

7.3 NIEUWE SAMENWERKINGSVORMEN MET DE MARKT

Het speelveld voor projectontwikkeling tussen publiek en privaat verandert in hoog tempo. De gemeentelijke grondpositie – ooit de dominante uitgangspositie van waaruit de gemeente de regie op zich nam bij ruimtelijke (her)ontwikkeling – loopt sterk terug. Nu zijn het steeds vaker marktpartijen en corporaties die op basis van eigen grondposities het initiatief nemen tot projectontwikkeling en integrale gebiedsontwikkeling. In financieel opzicht investeren marktpartijen ook veel meer in de stad dan de gemeente. Vanuit dat besef liet de gemeente Rotterdam tachtig interviews houden met marktpartijen over hun visie op de ontwikkeling van de stad en hun investeringsbereidheid. We kunnen constateren dat marktpartijen de plannen uit ‘Rotterdam, Gateway to Europe’ steunen en bereid zijn daarin te investeren. Hun belangrijkste wens is echter een betere samenwerking met de gemeente, die ze nog te vaak als weinig slagvaardig, verkokerd en veeleisend ervaren.

We willen als gemeente onze publieke taak beter uitvoeren door:
- formulering van heldere kaders voor de gebiedsontwikkelingen waarbinnen marktpartijen hun eigen rol spelen;
- regievoering door de verschillende partijen bij elkaar te brengen en sterk procesmanagement te leveren;
- uitvoering van wettelijke taken goed en voortvarend te volbrengen, zoals het verlenen van vergunningen en het maken van bestemmingsplannen;
- actieve rol (naast het bieden van ruimte) bij de uitwerking van plannen en het faciliteren van marktpartijen.

We beseffen als gemeente dat daadkrachtige uitvoering van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie in het algemeen, en de gebiedsontwikkelingen uit de VIP-lijst in het bijzonder, vraagt om andere en betere samenwerkingsvormen met marktpartijen. We denken dan aan participatie in ontwikkelingsmaatschappijen, (deel) concessieverlening en turn key-projecten.

7.4 SAMENWERKING MET ANDERE OVERHEDEN

Het beoogde effect van de ruimtelijk-economische plannen is van bovenlokaal belang. Binnen Nederland is Rotterdam namelijk een van de regio’s met de grootste toegevoegde waarde; gaat het goed met Rotterdam, dan heeft dat positieve gevolgen voor de rest van het land. Omgekeerd is een succesvolle ontwikkeling van Rotterdam afhankelijk van andere regio’s. Voor de haven bijvoorbeeld is Schiphol belangrijk. Ook de samenwerking met andere havens is van belang, zoals die binnen de Rijn-Schelde Delta. De nabijheid van andere steden met een aanvullend voorzieningenmilieu (Amsterdam en Den Haag) heeft eveneens een belangrijke meerwaarde. Die draagt dan ook bij aan de aantrekkelijkheid van Rotterdam als vestigingsstad voor bewoners en bedrijven. Ook op regionaal niveau profiteert Rotterdam van de kwaliteiten van andere steden. Zo vormen de historische kernen van Schiedam, Delft en Dordrecht een mooie tegenhanger van het moderne karakter van Rotterdam. Daarnaast dragen de groene kwaliteiten van Midden-Delfland, de Krimpenerwaard en de Rottemeren

bij aan de leefkwaliteit in de stad.

Met het oog op de voorgaande aspecten is een goede samenwerking met andere overheden van belang. ‘Goed’ betekent dat we als gemeente ons een betrouwbare partner tonen en duidelijk zijn in wat we vragen en bieden aan andere overheden. De Stadsvisie, met de daaraan gekoppelde VIP-lijst, is dan ook een document dat scherpte in de discussie heeft gebracht. Het is duidelijk waar Rotterdam de komende jaren voor gaat.

Het Rijk en andere partners hebben al aangegeven in veel projecten te willen participeren. Voor andere projecten moeten we de participatie nog nader uitwerken. In de komende periode bekijken we hoe we samen met andere overheden en marktpartijen kunnen werken aan de uitvoering van de ontwikkelingsstrategie.

7.5 STUREN OP UITVOERING

Met de Stadsvisie beschikt Rotterdam over een aantal duidelijke doelstellingen en een programma waarmee die doelstellingen bereikt kunnen worden. Na het inslaan van de juiste richting moeten we ervoor zorgen dat Rotterdam op koers blijft; het programma uitvoeren en de doelstellingen halen. Dit vergt sturing en het juiste antwoord op steeds terugkerende vragen, zoals: wat draagt het meeste bij aan de doelstellingen? Hoe ziet de planning eruit? Hoe verhoudt het programma zich tot de beschikbare middelen? Wat doen we dus als eerste en wat doen we later?

Om de sturingsvraag mogelijk te maken zijn twee sturingsinstrumenten van belang:
– een systeem om projecten en gebiedsontwikkelingen te prioriteren naargelang de beschikbare middelen: een investeringsstrategie;
– een monitor om te weten of de gebiedsontwikkelingen en programma’s daadwerkelijk bijdragen aan de gestelde doelen (inhoudelijke monitoring) en om te weten hoe de voortgang verloopt (planning & financiën): de Ruimtelijk-Economische Gebiedsmonitor (REG).

De twee instrumenten beïnvloeden elkaar. Uit de monitor blijkt welke projecten eventueel vertragen of vervallen. De middelen die dan vrijkomen, kennen we toe aan projecten die prioriteit hebben. Uit de investeringsstrategie komen de projecten en gebiedsontwikkelingen naar voren die monitoring behoeven.

Daarbij blijft de gemeente, voortbouwend op de Stadsvisie, steeds nadrukkelijk aangeven welke projecten prioriteit hebben, aan de hand van de volgende vier hoofdcategorieën:

– versterking bestaand stedelijk gebied;
– bereikbaarheid Rotterdam over de weg en via het openbaar vervoer;
– leefkwaliteit binnen en buiten de stad;
– economische toplocaties in de stad.

Voor projecten als Stadshavens, Hoeksche Waard, Science Port Holland, A13/A16, Project Mainport Rotterdam, Woningbouwopgave/ woonvisie/herstructurering woningbouw, Pact op Zuid, de Binnenstad, Energie & Milieu, Openbare Ruimte en Bereikbaarheid van het havengebied en de stad, werken we nauw samen met andere overheden. Zo kunnen we deze gebieden optimaal ontwikkelen ten behoeve van Rotterdam en de regio.

Investeringsstrategie
Omdat het programma van de Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie omvangrijk is en de beschikbare middelen beperkt zijn, is het van groot belang om goed te bepalen welke projecten als eerste in aanmerking komen voor uitvoering. Om die reden is de Investeringsstrategie ontwikkeld, gebaseerd op de economische effectmeting van Ecorys. Door deze strategie neemt het maatschappelijk en financieel rendement van de stedelijke investeringsmiddelen toe.

De investeringsstrategie prioriteert projecten op basis van een aantal criteria. De belangrijkste zijn:
– maatschappelijk-economische hefboom; wat zijn de verwachte effecten van het project, programma of de gebiedsontwikkeling, en dragen deze effecten bij aan de doelstellingen?
– financiële hefboom; wat wordt er door derden geïnvesteerd voor iedere euro die de gemeente investeert?

Ruimtelijk Economische Gebiedsmonitor
De uitvoering van het ruimtelijk programma wordt gemonitord. Deze monitor bestaat uit twee delen:
– een effectmonitor om te zien of de verondersteld effecten (die moeten bijdragen aan de doelstellingen) daadwerkelijk optreden;
– een voortgangsmonitor om de planning en de financiën van projecten, programma’s en gebiedsontwikkelingen te volgen.

Zowel de Investeringsstrategie als de Ruimtelijk Economische Gebiedsmonitor zijn nog volop in ontwikkeling. Beide instrumenten zijn bedoeld om het gemeentebestuur in staat te stellen (bij) te sturen op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Rotterdam, op basis van outcome. Zo waarborgen we dat de ontwikkelingen nu en in de toekomst een optimale bijdrage leveren aan de versterking van de economische positie van Rotterdam en de verbetering van het Rotterdamse woonklimaat.

VERANTWOORDING

Na het verschijnen van ‘Rotterdam, Gateway to Europe – de koers naar 2030’ is het document op ambtelijk en bestuurlijk niveau gepresenteerd aan de overige overheden. De algemene reactie was dat de hoofdlijn herkend en gesteund werd, maar dat een nadere uitwerking, onderbouwing en prioriteitstelling nodig was.

Tachtig marktpartijen zijn in interviews (uitgevoerd door bureau Andersson, Elffers en Felix) gevraagd naar hun visie op de ontwikkeling van de stad en hun (investering)plannen. Uit deze gesprekken blijkt dat er steun is voor de koers van de gemeente en, belangrijker nog, dat de investeringsbereidheid in de stad groot is. De belangrijkste wens van partijen is verbetering van de manier waarop gemeente en marktpartijen samenwerken. Met deze conclusies als gegeven is ‘Gateway’ uitgewerkt in deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie.

In de lente van 2006 begonnen we aan de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie. De dS+V en het OBR hebben, net als bij ‘Rotterdam, Gateway to Europe’, er gezamenlijk aan gewerkt. We hebben daarbij contact gezocht met de belangrijkste andere gemeentelijke diensten, zoals Gemeentewerken (GW), Sport en Recreatie (SenR), Jeugd, Onderwijs en Samenleving (JOS) en dienst Kunst en Cultuur (dKC). Deze diensten hebben materiaal aangeleverd en geparticipeerd in een aantal werkgroepen. Daarnaast was ook de Milieudienst Rijnmond (DCMR) nauw betrokken bij het onderdeel milieu en duurzaamheid.

Ten behoeve van de uitwerking zijn de volgende onderzoeken verricht:
- investeringsbereidheid van private partijen (Particuliere Investeringen Rotterdam 2006-2030, Andersson Elffers Felix, oktober 2006);
- binnenstedelijke woningbouw in relatie tot woningmarkt en demografie (Nieuwbouw en transformatie in Rotterdam en omgeving, november 2006, ABF);
- globale kostenraming binnenstedelijke woningbouw (Rapportage kosten toekomstige woningbouwlocaties, oktober 2006, OBR / Breebaart & Huffstadt);
- effectmeting Stadsvisieprojecten door Ecorys;
- haalbaarheid plannen in relatie tot milieuwetgeving, DCMR.

In de periode na de zomer zijn opnieuw vele gesprekken gevoerd met andere overheidspartijen en *stakeholders* in de marktsector, waaronder:
- Sparta-bijeenkomst met projectontwikkelaars, corporaties en deelgemeenten;
- twee workshops met de Economic Development Board Rotterdam;
- bilaterale gesprekken met alle deelgemeenten;
- bilaterale gesprekken met alle corporaties;
- Stadsregio Rotterdam;
- werksessie in Zuidvleugelverband;
- atelier met vakgenoten.

In het voorjaar van 2007 is een brede consultatie uitgevoerd onder de Rotterdamse bevolking, overheden, marktpartijen en adviesorganen. Van de consultatie is verslag gedaan in de ‘Rapportage Consultatiefase Stadsvisie Rotterdam’ uit juli 2007. Het resultaat is conform de conclusies uit de rapportage verwerkt in deze Stadsvisie.

COLOFON

Uitgave: Gemeente Rotterdam, december 2007

Teksten: dS+V, OBR (i.s.m. JOS, SenR, dKC, GW, DCMR)

Tekstredactie: S@M stedebouw- en architectuurmanagement, Schrijf Studio

Streefbeeld: Drift (Erasmus Universiteit Rotterdam) / Consonant Communicatiegroep – Loes Elshof

Kaarten: dS+V / RO (tenzij anders vermeld)

Ontwerp: studio Lonne Wennekendonk

Fotografie: Hannah Anthonysz, Carel van Hees, Maarten Laupman, Jan van der Ploeg, Joop Reijngoud, Peter Schmidt, Ben Wind, Eric Fecken en Hollandse Hoogte: Freek van Arkel, Roger Dohmen, Peter Hilz

In deze uitgave staan (delen van) gedichten. Indien u over de rechten beschikt van één de gebruikte gedichten en heeft u geen bericht van ons gehad, dan kunt u een e-mail sturen naar stadsvisie@dsv.rotterdam.nl.

Informatie: stadsvisie@dsv.rotterdam.nl

www.rotterdam.nl/stadsvisie

Rotterdam, bonte bevolking

zwarten, bruinen, geel en rood

Rotterdam, hoeft geen vertolking

Rotterdam, wat ben je groot

Rotterdam je monumenten

zwaar bevochten stalen hef

Rotterdam, wereldbekende

Rotterdam, wat heb je lef

Rotterdam, je kille straten

rondwaaiende teringzooi

Rotterdam, ik kan je haten

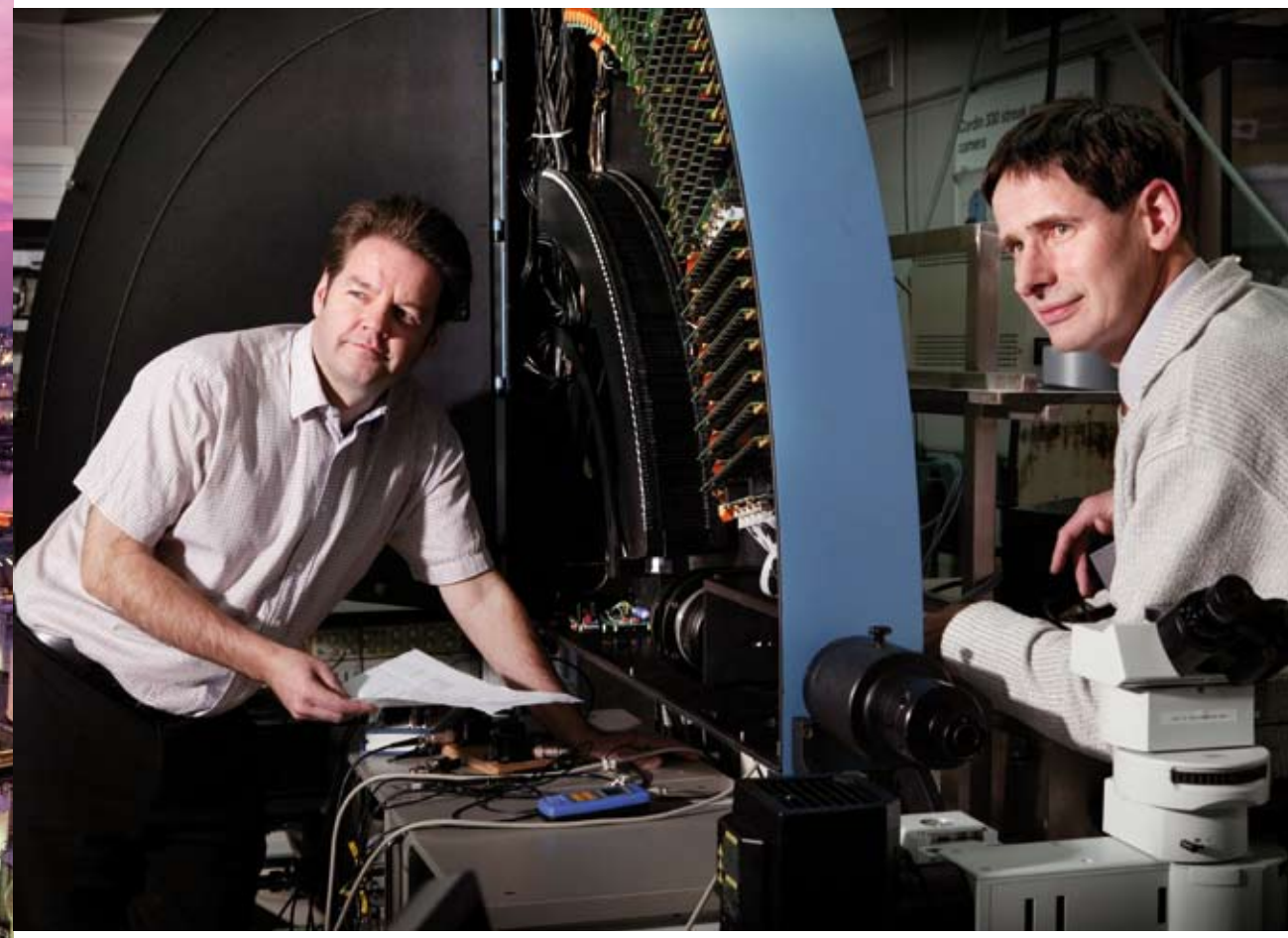
Rotterdam, wat ben je mooi

Marianne Korthuys

TAXI ROTTERDAM

GOEDE HOOP

OL ROTTERDAM



Huizen hoog, een grijze mast

Het wakend oog op ons gericht

Zo schoon, ’t beeld van deze stad

Alsof zij van binnenuit wordt verlicht

Een zwaan die rust, ’t wiegen nimmer staakt

Daar de god der zee bij haar zijn roes uitslaapt

Rotterdam, gestolen schat

Rotterdam, stad zonder hart

Rotterdam, gestolen stad

Frederique Spigt

ROTTERDAM IN 2030

schone havenstad kleurrijk internationaal
innovatieve ondernemers filmstad stoer
metropool verrassend groen intercultureel
sport jonge beroepsbevolking brede scholen
ruwe diamant evenementen vakmensen
waterrecreatie pioniers-mentaliteit verbonden-
heid uitgaansleven speels HSL trots
betrokken wonen op en bij het water
inspiratiebron watertaxi's flaneren skyline
culturele experimenten waterrijke buurten
spelen tuktuks populaire woningen
waterpartijen eeuwige jeugd muziekstad
succesvolle duurzame industriële bedrijven
gewilde woonstad tentoonstellingen
aantrekkelijke Europese stad