

DE VERANDERSTAD

Op weg naar de Rotterdamse omgevingsvisie

Oktober 2019



Leeswijzer

De Veranderstad: op weg naar de Rotterdamse Omgevingsvisie, beschrijft belangrijke keuzes, opties en agendaert kwesties. Dit document is de basis voor het gesprek om de inhoud te verrijken, aan te vullen en te verdiepen en zo te komen tot een Omgevingsvisie Rotterdam.

De Veranderstad

Op weg naar de Rotterdamse Omgevingsvisie

Vraag iemand die na een aantal jaren terugkeert in onze stad wat hij ervan vindt en hij zal negen van de tien keer zeggen: “Ik herken het hier bijna niet meer terug”. Rotterdam verandert. En het gaat behoorlijk snel. Sneller in ieder geval dan alle andere Nederlandse steden.

Natuurlijk heeft dat alles te maken met de verwoesting van de binnenstad in mei 1940. Rotterdam heeft in de decennia daarna nooit achterover kunnen leunen en is altijd bezig geweest iets te worden, in plaats van iets te blijven. We tekenden een nieuw, modern centrum en realiseerden het. We bouwden de eerste metro van Nederland. We ontwikkelden enorme landuitbreidingen met de eerste en tweede Maasvlakte. Op een leegge-raakt haventerrein creëerden we De Kop van Zuid. En we gingen op een voor Nederland ongekende schaal ‘de lucht in’.

Die snelle verandering werd niet alleen zichtbaar in gebouwen en een indrukwekkende skyline. Demografische, technologische en zelfs geopolitieke ontwikkelingen laten zich in Rotterdam - een havenstad met verbindingen naar alle uiteinden van de wereld - sterker gelden dan elders in Nederland. De bevolkingssamenstelling van de stad is in een paar decennia tijd ingrijpend veranderd. Onze stad herbergt op dit moment meer dan 200 verschillende nationaliteiten en van alle jongeren onder de 18 jaar heeft 70% minimaal één ouder van niet-Nederlandse afkomst. In deze stad is binnenkort niemand meer in de meerderheid. Intussen is onze stad ‘ontdekt’. De veelzijdigheid en veelkleurigheid van Rotterdam in combinatie met een aantal architectonische hoogstandjes hebben wereldwijd de aandacht getrokken en een stroom van bezoekers op gang gebracht. Het ene na het andere hotel wordt in

onze stad geopend en in de Witte de Withstraat verschijnen steeds meer menukaarten in het Engels. Rotterdam is een ‘place to visit’ geworden. Dat voelt voor veel Rotterdammers onwenniger dan de volgende nieuwe wolkenkrabber.

Is de stad dan ‘af’? Integendeel.

We staan opnieuw aan de vooravond van grote, ingrijpende veranderingen. Belangrijke trends en grote vraagstukken gaan de komende jaren weer veel vragen van de veerkracht en veranderingsgezindheid van Rotterdam en de Rotterdammers. De trek naar de stad, de vergrijzing, de energietransitie, klimaatverandering, digitalisering en de netwerksamenleving; het zijn onontkoombare ontwikkelingen die we niet alleen het hoofd moeten bieden, maar zelfs in ons voordeel zullen moeten gebruiken. We hebben niet op alle gebieden een gunstige Ausgangspositie. Denk aan de grotendeels nog fossiele haven economie, onze jonge, maar relatief laag opgeleide beroepsbevolking en de lagere levensverwachting van de gemiddelde Rotterdammer. En dan is er het alles overstijgende thema van de groei. Dat die groei er is en voorlopig zal blijven, is een gegeven. Hoe we die groei in onze inmiddels gelaagde stad in goede banen leiden en er ‘goede groei’ van maken, groei die tot bloei leidt, is een kwestie van keuzes. Keuzes die we samen met alle Rotterdammers moeten maken. En daar schrikken we niet voor terug. Want de vraag ‘hoe maken we de stad?’ is een vraag waar we ons in de geschiedenis al vaker mee hebben beziggehouden, al dan niet gedwongen. Het is een vraag die nooit definitief beantwoord zal zijn. Ieder tijdperk vraagt om zijn eigen oplossingen, en klaar is het nooit. Maar als er één stad is die kan omgaan met de dynamiek van snelle verandering, dan is het Veranderstad Rotterdam.

Bas Kurvers

Wethouder Bouwen, wonen en energietransitie
gebouwde omgeving

Inhoud

1. INTRO	5
Samen maken we de stad	5
Trends en transities	5
Perspectieven	6
Een dynamische visie	7
2. RUIMTE GEVEN	9
2.1 Ruimte voor goede groei	9
2.2 Ruimte voor transities	16
Nieuwe economie	
Mobiliteitstransitie	
Energietransitie	
Klimaatadaptatie	
3. GEBIEDSUITWERKINGEN	24
I. Binnenstad+	24
II. De Nieuwe Maas	24
III. NPRZ	25
IV. Ontwikkelzone Alexander- Kralingse Zoom – Stadionpark – Hart van Zuid	25
a. Ontwikkelen Regionale & stedelijke HOV-knopen in combinatie met investeren in openbare ruimte	
b. Rotterdamse meerkamp; gebundelde aanpak van wijken	



1. INTRO

Rotterdam maakt een omgevingsvisie. Ten eerste omdat elke gemeente in Nederland een omgevingsvisie moet maken vanwege de komst van de nieuwe Omgevingswet. Ten tweede vanwege de behoefte aan een nieuwe visie op de fysieke leefomgeving van Rotterdam. De gemeente Rotterdam ziet de omgevingsvisie als een strategisch instrument. Een waarmee we inzicht en richting geven aan de samenhang tussen alle aspecten die de fysieke leefomgeving beïnvloeden. Daarbij kijken wij heel bewust naar de samenwerking van het fysieke met het sociaal en economisch domein.

In 2018 hebben we de 'Verkenning Omgevingsvisie Rotterdam' gepubliceerd. Hierin agendeerden we vooral opgaven, maar maakten we nog geen harde keuzes. Het document wat nu voor u ligt is een eerste aanzet van het beschrijven van de kern van de nog op te stellen omgevingsvisie Rotterdam. In dit stuk gaan we in op de hoofdlijn van de omgevingsvisie en op de keuzes die we moeten maken. Deze keuzes noemen we 'kernpunten'. Dit is het begin van een gesprek met verschillende partijen in de stad. Op basis van deze dialogen werken we verder aan de Concept-Omgevingsvisie. Hierover willen we in de vervolgfase uitgebreider in gesprek met de stad. In 2020 willen we de omgevingsvisie vaststellen.

Samen maken we de stad

Rotterdam kent een levendige praktijk van Rotterdamse stadsmakers, kleinschalige particuliere stadsontwikkeling, initiatieven van bewoners, ondernemers en zelfstandigen in samenwerking met woningbouwcorporaties, ontwikkelaars en de gemeente. Deze typisch Rotterdamse stadmakerspraktijk is geworteld in een lange lokale traditie van ondernemerschap, privaat-particulier-publieke stadsontwikkeling en betrokkenheid van bewoners. Denk aan Opzoomeren, CityLab010, Stadslabs of het Stadmakerscongres. Het leidt tot meer

draagvlak, betere plannen en (sociale) innovatieve ideeën, gekoppeld aan de strategische doelen van de stad. De uitwerking van deze omgevingsvisie is daarmee geen verantwoordelijkheid van de gemeente alleen. Wij zien onze rol steeds meer als 'navigerend' in een netwerk van partijen waar we mee samenwerken. We bepalen de koers en bewaken de grote lijn, maar nodigen anderen uit om mee te denken en te doen. Dat is ook wat we met deze omgevingsvisie beogen. We kunnen het niet alleen, we hebben de energie in de stad nodig om verder te komen. Daarom gaan we in gesprek met de stad, zowel over het vormgeven van de visie als bij het uitvoeren ervan.

Trends en transities

Rotterdam, met een sterk internationaal economisch cluster en een gemengde en groeiende bevolking, speelt permanent in op alle globale, regionale en lokale veranderingen. Rotterdam is een stad met veerkracht die zich continu weet aan te passen. We groeven onze eigen haven, we herbouwden de stad na een verwoestend bombardement. We bouwden mee aan de Deltawerken na de watersnoodramp. We werkten ons door verschillende economische crisissen. We bouwden op de plek van Perron Nul een gloednieuw en modern station. Op een leeggeraakt haventerrein tussen Rijnhaven en de Maas verscheen in een on-Nederlands tempo – met een on-Nederlandse uitstraling – de Kop van Zuid. We hebben bewezen dat we het kunnen: grote uitdagingen aanpakken en oplossen.

Ook al zijn we trots op Rotterdam, onze stad en haar bewoners hebben een verleden met zich mee te torsen dat niet alleen ideale uitgangsposities biedt. Zo is onze (haven)economie nog erg fossiel. En onze bevolking is relatief laagopgeleid. Verder is de levensverwachting van Rotterdammers vanwege gezondheidsachterstanden lager dan gemiddeld.

De trends en transities zoals de trek naar de stad, circulariteit, energietransitie, vergrijzing, klimaatverandering, mobiliteitstransitie, digitale transitie en de netwerksamenleving leiden tot nieuwe opgaven. Trends als de vergrijzing en de trek naar de stad zijn redelijk te voorspellen; transities als de digitale transitie laten zich veel moeilijker voorspellen. Een veerkrachtige stad past zich continu aan en kan na een incident, crisis of tegenslag snel herstellen én sterker weer verder. De veerkracht van de economie en van de bewoners is voor een delta- en havenstad als Rotterdam van essentieel belang. Niet alleen gaat de stad er fysiek anders uitzien, ook vragen transities als digitalisering om nieuwe vaardigheden en aanpassingsvermogen van Rotterdammers.

De trek naar de stad zorgt ervoor dat Rotterdam flink zal groeien de komende jaren. De uitdaging is om met het oog op deze transities de juiste keuzes te maken. Om de historische last te verlichten en nieuwe kansen te pakken. Er zal een gebrek aan ruimte en middelen ontstaan. Dit dwingt ons om keuzes te maken. Keuzes in de boven- en ondergrond, in ruimte en in tijd. De groei gebruiken we daarom als kans om te werken aan een betere stad. De transities die op ons afkomen leiden tot kwesties, maar ze bieden ook kansen om de stad te vernieuwen en te versterken. Het vraagt om het uitzetten van een koers op basis van de meest actuele inzichten over de toekomst. We zien opgaven onder ogen, nemen initiatieven en durven te experimenteren en oplossingen te vinden. We proberen vooruit te kijken. Zoals Rotterdam altijd gedaan heeft, zoals dat past bij het DNA van de stad.



Perspectieven Om richting te geven en keuzes te kunnen maken, zijn vijf perspectieven benoemd. Deze bepalen gezamenlijk de ambitie van Rotterdam voor de leefomgeving. Ze zijn op te vatten als vijf langetermijndoelstellingen. En ze zullen ook de basis zijn voor het in beeld brengen van de omgevingseffecten voor de keuzes die we maken en voor de monitoring van de voortgang. We gebruiken de perspectieven als kompas, om koers te bepalen. In de kernpunten die later in het stuk genoemd worden laten we zien welke keuzes we maken om richting een meer compacte, gezonde, inclusieve, circulaire, productieve stad te werken.

Compacte stad: Rotterdam ontwikkelt zich als een compacte, aantrekkelijke stad aan de rivier. Een stad die onderdeel is van een grootstedelijk netwerk, met sterk openbaar vervoer en volop ruimte voor buitenleven. Rotterdam is en blijft een architectuurstad die durft te

experimenteren door verdichting en vergroening op een slimme manier met elkaar te combineren. Een stad waar zo veel mogelijk passende voorzieningen voor iedereen op loop- en fietsafstand aanwezig zijn. Rotterdam kiest voor het mengen van functies waar het kan en voor het scheiden van functies waar het moet. Rotterdam gaat intensief en inclusief om met ruimte en gebruik in tijd.

Gezonde stad: Rotterdam maakt gezond leven voor alle inwoners in de stad mogelijk. Onze ruimtelijke keuzes dragen bij aan het verkleinen van de verschillen in gezonde levensverwachting tussen gebieden in Rotterdam. We zetten ons in voor schonere lucht en een betere balans tussen rust (stilte) en reuring (stedelijkheid en drukte). Ook werken we aan slimme oplossingen voor klimaatadaptatie en voor de bescherming tegen veiligheidsrisico's. Daarnaast kunnen Rotterdammers door ingrepen in de fysieke leefomgeving makkelijker meer bewegen en sporten.

Inclusieve stad: Rotterdam is een stad waar niemand in de meerderheid is. Eén stad op twee oevers, een stad waarin mensen uit alle lagen van de bevolking en van alle leeftijden en gezindten kunnen meedoen en elkaar kunnen ontmoeten. Daarom zetten we ons in voor gemengde wijken waar mensen zich mee verbonden voelen, goede scholen en voorzieningen in elke wijk. Ook belangrijk: aantrekkelijke openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is en die zich leent voor intensief gebruik en ontmoeting.

Circulaire stad: Rotterdam ontwikkelt zich als een stad, haven en regio, die vooroploopt in de transitie naar duurzame energie en circulaire processen. Wijken worden aardgasvrij en de haven economie maakt een overgang naar schonere energie. Rotterdam draagt zo bij aan een toekomstbestendige wereld, het beperken van klimaatverandering en het vernieuwen van de economie. Om deze grote transitie een plek te geven,

verbindt Rotterdam opgaven in de bovengrond aan die in de ondergrond (en vice versa).

Productieve stad: Rotterdam ontwikkelt zich als een stad, haven en regio die ruimte biedt voor de nieuwe economie. Dat is een economie die inspeelt op internationale trends, zoals digitalisering, robotisering, 3d-printing, Artificial Intelligence, energietransitie en circulariteit. Zo maakt Rotterdam onder andere ruimte voor innovatieve maakindustrie, circulaire economie en zogeheten interactiemilieus. Daarnaast zet Rotterdam ook in op de verbinding met onderwijs en innovatief en kleinschalig ondernemerschap.



Een dynamische visie

In de ruimtelijke ordening is het gebruikelijk om zo'n 20 jaar vooruit te kijken. Voor de omgevingsvisie richten we ons niet op een specifiek jaar, omdat we soms langer en soms minder lang vooruit kunnen en willen kijken. Voor de energietransitie is 2050 bijvoorbeeld een belangrijk richtjaar, terwijl dit voor de keuze van ontwikkellocaties wellicht erg ver weg is. We willen dat de omgevingsvisie Rotterdam een dynamischer uitwerking heeft op de fysieke leefomgeving dan eerdere visies hadden. We leven in een tijd van grote veranderingen; veranderingen die zich moeilijk laten voorspellen. Dat betekent dat de omgevingsvisie Rotterdam zich richt op de langetermijndoelen, maar zich ook periodiek kan aanpassen aan nieuwe inzichten en behoeften.

Daarnaast hebben we als gemeente al veel beleid vanuit verschillende disciplines. Hiermee geven we richting aan de ontwikkeling van de stad. Met de omgevingsvisie hebben we de ambitie om (bestaand) sectoraal beleid op hoofdlijnen beter met elkaar te verbinden. Dit moet helpen bij het bepalen van een meer integrale koers voor de fysieke leefomgeving. Tegelijkertijd gaan we niet alles oplossen in de omgevingsvisie. Concretere beleidsambities zijn of worden in thematische of gebiedsgerichte beleidsstukken uitgewerkt. Ook worden in de Omgevingswet programma's en het omgevingsplan als instrumenten genoemd, waar op een gedetailleerder niveau beleid kan worden uitgewerkt in maatregelen of in regels. Dit betekent ook dat er op onderdelen – bijvoorbeeld in een sectoraal beleidsstuk – een herziening kan plaatsvinden. Zo'n herziening kan dan 'modulair' worden ingepast in de omgevingsvisie. Deze manier van werken aan een samenhangend stelsel van omgevingsbeleid geeft verder invulling aan het dynamische karakter van de visie.

Eigenheid van Rotterdam

Al eerder in de geschiedenis stond de stad voor onverwachte of grootse opgaven zoals de moderne wederopbouw van de gebombardeerde binnenstad. Ook ondernam de stad zelf voortvarend projecten ter verbetering en vooruitgang van de stad, zoals met de Erasmusbrug en ontwikkeling van de Kop van Zuid, of langer geleden het graven van de Nieuwe waterweg. Deze momenten, maar ook kleinere of minder in het oog springende gebeurtenissen en ingrepen in de stad zelf, hebben samen met de veerkracht en veranderkracht Rotterdam gemaakt tot wat het nu is. Ook de natuurlijke condities van het (delta)landschap, en de stedenbouwkundige concepten en gebouwen uit verschillende tijdperken hebben bepaald hoe de stad er nu uitziet. Een verstedelijkt landschap met een diversiteit aan wijken, plekken, gebouwen, bewoners en verhalen. De historische gelaagdheid en het eigenzinnige karakter van Rotterdam biedt een stevig fundament voor de verdere ontwikkeling van de stad.

Dat wat we vandaag eigen vinden aan Rotterdam heeft vaak een lange geschiedenis. Die eigenheid manifesteert zich in de fysieke verschijning van de stad (het verkavelingspatroon, de gebouwen, de ondergrondse lagen uit het verleden) en in de betekenis (de verhalen en beleving) die bewoners en ook bezoekers daaraan geven. Het zijn typerende eigenschappen en fenomenen die de stad al lang in de genen bezit.

De stad heeft zich - ten dele - gevoegd naar het patroon van de zeer diverse landschappelijke onderlegger van veenontginning, uitwaaiërend slagenlandschap en rivierkleipolders. Centraal

daarin ligt de Maas. Het is de meest centrale en unieke openbare ruimte van de stad. Royale grote maten kenmerken vele ruimten en gebouwen in de stad. Ruimtelijke artefacten van havenactiviteiten en de grote schaal van de wederopbouw zijn uniek in Nederland. Landschappelijke elementen als boezems, vaarten en singels vormen daarnaast een groenblauw raster verspreid in de stad en bieden parkachtige settings. Het contrast tussen één centrale zeer dichte binnenstad en groene uitbreidingswijken in lage dichtheden tot in de buurten is hoog. Rotterdamse wijken en buurten liggen als jaarringen met eigen identiteiten rondom de kern van de stad. De wederopbouw heeft niet alleen het centrum van de stad bepaald, maar ook in veel wijken eromheen. Geen stad in Nederland kan tippen aan de beeldbepalende Rotterdamse hoogbouw en haar lange geschiedenis van spectaculaire vooruitstrevende architectuur.

De laatste jaren is er een toename van het historisch bewustzijn en ook trots op de geschiedenis van de stad (oud en recent), de zichtbaarheid daarvan in de gebouwen, de verbinding ermee in verhalen. De aandacht voor de geschiedenis, het DNA van de stad, en het zichtbaar houden van stedelijke structuren en gebouwen uit het verleden, valt in Rotterdam bijna als vanouds samen met de gevraagde en benodigde ruimte voor vernieuwing. De verbinding van deze soms schijnbaar tegenstrijdige doelstellingen wordt keer op keer gezocht en resulteert in een eigen, Rotterdamse omgang met erfgoed. De inzet is dat ook cultuurhistorisch erfgoed bijdraagt aan de ontwikkelkracht van de stad.

Het succes van de kluswoningen, herbestemming van karakteristieke bestaande gebouwen tot woningen en bedrijfsgebouwen geven aan dat nieuwe ontwikkelingen steeds vaker op positieve wijze door het aanwezige erfgoed worden gestimuleerd. Dit is des te actueler nu de opgaven in de bestaande gelaagde en soms complexe stad plaatsvinden.

De Rotterdamse Omgevingseffectenrapportage

– een instrument om de gevolgen van keuzes inzichtelijk te maken, breder dan een MER – is zowel bij het vormgeven van de omgevingsvisie als de monitoring van de voortgang een belangrijk instrument en past in deze meer iteratieve gedachte van visievorming.



2. RUIMTE GEVEN

In het hoofdstuk 'Ruimte geven' beschrijven we de keuzes die Rotterdam maakt om een antwoord te geven op de opgaven die beschreven staan onder 'Trends en transities'. Met deze keuzes werken we toe naar een stad die compacter, gezonder, inclusiever, productiever en meer circulair is.

We hebben dit hoofdstuk onderverdeeld in twee subhoofdstukken: 'Ruimte voor goede groei' en 'Ruimte voor transities'. Hier hebben we voor gekozen omdat er een groot verschil in voorspelbaarheid zit tussen groei en transities. We denken redelijk te kunnen prognosticeren hoe hard onze stad de aankomende decennia zal groeien en te bepalen wat nodig is om dat in goede banen te leiden. Maar transities als de energietransitie of digitalisering kennen een fundamentele onzekerheid. De uitspraken die we doen en de keuzes die we maken rond transities verschillen dan ook van karakter vergeleken met die rond groei. Waar de uitspraken in het onderdeel 'Ruimte voor goede groei' vaak relatief concreet zijn, zullen we bij 'Ruimte voor transities' vaker meer conceptuele of procesuitspraken doen.

2.1 Ruimte voor goede groei

We continueren de inzet van de afgelopen decennia om de bestaande stad te verdichten. Deze inzet heeft ervoor gezorgd dat Rotterdam compacter en aantrekkelijker is geworden. De vraag naar woningen is groot. Er ontstaat een tekort aan woningen vooral voor bepaalde doelgroepen. We willen voor iedereen een thuis kunnen bieden in de stad en onze woningmarkt gezond houden. Daarom zullen we zeker 50.000 nieuwe woningen moeten bouwen tot 2040. Het aantal 65- en 75-plussers met een migratieachtergrond neemt toe. Deze vergrijzing vraagt om om geschikte woningen, de ontwikkeling van ouderenhubs en toegankelijke buitenruimte. Vanuit de economische verkenning blijkt dat we ook rekening

moeten houden met een groei van 70.000 arbeidsplaatsen. Voor een groot deel heeft deze groei te maken met een groei van nieuwe bedrijven en verbreding van de economische basis.

We benutten de groei van het aantal bewoners en arbeidsplaatsen om Rotterdam nog verder te versterken. Met de vijf perspectieven als kompas werken we aan deze versterking van de stad. Zo kunnen meer inwoners zorgen voor een breder draagvlak voor voorzieningen, waardoor voorzieningen zoals winkels, zorg, onderwijs in de nabijheid van de bewoners blijven of kunnen komen. De groei van het aantal inwoners vergroot de urgentie, maar biedt ook kansen om het netwerk van openbaar vervoer verder te versterken. Groei kan zo worden ingezet als vliegwiel voor een betere stad.

Groei legt echter ook grote druk op de openbare ruimte en voorzieningen. Alle ruimteclaims zijn niet altijd in te passen. Om alles een plek te geven en verantwoord met groei om te gaan zijn soms lastige keuzes noodzakelijk. Keuzes die gevestigde belangen van bewoners en ondernemers kunnen raken. Deze keuzes gaan we niet uit de weg als een grote groep Rotterdammers daar beter van wordt.

Metropoolvorming

Rotterdam is niet alleen een stad op zichzelf, het is een belangrijk knooppunt in een internationaal netwerk. Zo positioneren Rotterdam en de Drechtsteden zich sinds 2017 gezamenlijk als Maritieme hoofdstad van Europa. Verder is voor Rotterdam het schaalniveau van de Randstad van groot belang. En dat geldt ook voor de samenhang met omliggende stedelijke netwerken Rijn-Ruhr en Brussel-Antwerpen. De Noordelijke en Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven werken samen aan een ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie (REOS). Deze richt zich op het versterken van dit

kerngebied van Nederland.

Rotterdam en Den Haag vormen samen de twee centrale steden van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH). De uitdaging is dat op dit niveau de arbeidsmarkt, vervoersmarkt en woningmarkt steeds meer als één geheel gaan functioneren. Rotterdamse inwoners moeten beter gebruik kunnen maken van vrijkomende banen in de regio en andersom. De gemeente Rotterdam is een van de aanjagers van de Verstedelijkingsalliantie; een samenwerking van acht gemeenten om de verstedelijking te koppelen aan de (ontwikkeling van) de Oude Lijn, de spoorlijn van Leiden naar Dordrecht. Ook andere afspraken op het gebied van de woningmarkt stemmen we af met regiogemeenten, omdat we steeds meer als één markt fungeren. Rotterdam en de omliggende gemeenten kunnen verschillende woonmilieus aanbieden en elkaar daarmee complementeren. Verder ontwikkelen Den Haag, Rotterdam en de MRDH gezamenlijk een Roadmap Next Economy. Ook wordt op dit schaalniveau een gezamenlijke strategie voor versterking van het regionale landschap ontwikkeld, cruciaal voor het vestigingsklimaat. Kortom, het mag duidelijk zijn dat Rotterdam er niet alleen voor staat bij de uitdagingen die op ons af komen.

Kernpunt 1: Verdichten binnen de bestaande stad waarmee de stad versterkt wordt

We kiezen voor het accommoderen van de trek naar de stad door de groei binnen de bestaande stad op te vangen. Groei doen we tegelijkertijd voor iedereen; juist de bestaande stad en inwoners dienen baat te hebben bij de demografische ontwikkelingen en trek naar de stad. De groei van de stad biedt veel kansen om alle Rotterdammers te laten meeprofiteren. Zo leiden investeringen in de stad tot mogelijkheden om de stadswijken met de naoorlogse wijken te verbinden en een kwalitatief gebied te realiseren waar nu vooral infrastructuur een barrière vormt. Groei inzetten om

zowel fysieke als sociale barrières weg te nemen.

Verdichting en groei betekenen ook dat er breder draagvlak ontstaat voor voorzieningen zoals detailhandel of maatschappelijke voorzieningen. Juist op plekken waar detailhandel het nu soms moeilijk heeft, biedt dit kansen. Stimuleren van nabijheid is een sleutelbegrip voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Door wonen, werken, onderwijs en voorzieningen op kortere afstand van elkaar te organiseren en waar mogelijk slim en efficiënt te combineren, neemt de verplaatsingsafstand en -tijd af. Een kortere verplaatsingsafstand stimuleert wandelen en fietsen, is gezond, duurzaam en leidt tot ontmoeting. Het vergt zorgvuldigheid om oog te hebben voor de eigen identiteit van buurten, de inrichting van de openbare ruimte af te stemmen op verschillende behoeften en de kansen op ontmoeting te vergroten.

Intensivering en bundeling zijn nodig voor een duurzame, compacte en complete stad. Het vraagt om intensief en inclusief gebruik van de ruimte. Meervoudig en slim ruimtegebruik is het uitgangspunt, waarbij ook



de ondergrond niet wordt vergeten. We bieden daarbij minder ruimte voor extensieve, exclusieve functies.

Dit brengt voor sommige huidige bewoners, gebruikers en functies ingrijpende veranderingen met zich mee. Bijvoorbeeld als gevolg van slimmere combinaties van functies, het intensiever gebruik van de ruimte, het toevoegen van nieuw programma en het verdwijnen van extensieve, exclusief gebruikte functies.

Niet alle delen van de stad bieden hiervoor dezelfde kansen en mogelijkheden. We kiezen voor bundeling en concentratie van een groot deel van de verstedelijkingsopgave in de daartoe aangewezen zones en gebieden zoals rondom hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten (in het vervolg 'HOV') Bijvoorbeeld Alexanderknoop, Maashaven en Melanchtonweg en rondom de nieuwe oeververbinding tussen Kralingen en Stadionpark.

Samenvattend

- het realiseren van planaanbod voor 50.000 nieuwe woningen tot 2040 op strategische plekken;
- het accommoderen van een groei van 70.000 arbeidsplaatsen tot 2040;
- intensiever en inclusiever ruimtegebruik.

Kernpunt 2: Maatschappelijke voorzieningen groeien mee met de stad en worden intensiever benut

Door de snelle groei neemt de druk op maatschappelijke voorzieningen in rap tempo toe. De groei van het aantal inwoners vraagt om het laten meegroeien van het aanbod van maatschappelijke voorzieningen enerzijds en het intensiever gebruiken van de bestaande voorzieningen waar mogelijk anderzijds. Zo blijven maatschappelijke voorzieningen bereikbaar voor alle Rotterdammers, wat bijdraagt aan een inclusieve stad. Onder maatschappelijke voorzieningen verstaan we voorzieningen met een maatschappelijke functie zoals bijvoorbeeld onderwijs, welzijnsvoorzieningen, zorg, kinderopvang en sport.

We zorgen er allereerst voor dat we maatschappelijke voorzieningen vroegtijdig meenemen in gebiedsontwikkelingen. Rotterdam maakt hiertoe gebruik van Rotterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen om de behoefte aan maatschappelijke voorzieningen ook op buurniveau te borgen. Dit betekent een toename van een aantal maatschappelijke voorzieningen in Rotterdam. De opgave verschilt per gebied. Zo ontstaat bijvoorbeeld in de binnenstad schaarste van huisartsen.

Voor een aantal maatschappelijke voorzieningen geldt dat de groei van de stad grotendeels opgevangen kan worden door intensiever en inclusiever gebruik van de beschikbare capaciteit, veelal via kwaliteitsverbetering. Zo kiezen we ervoor om de huidige capaciteit aan sportterreinen in de stad minimaal te handhaven, waarbij we inzetten op het intensiveren van het gebruik ervan. Veel sportvelden liggen nu in een zone die we de 'sportcirkel' noemen, goed bereikbaar vanuit vele delen van Rotterdam. Deze sportvelden en -verenigingen willen we behouden en versterken door betere benutting en verbinding met de omliggende wijken. Voor onderwijs gaat het ook om intensiever gebruik van de bestaande capaciteit en daarnaast om de juiste onderwijsvoorziening op de juiste plek. Het aanbod moet beter afgestemd worden op de vraag in bepaalde gebieden. Verder gaat intensiveren regelmatig hand in hand met een kwalitatieve opgave. Niet overal is de kwaliteit van de voorziening toegerust op intensiever gebruik. Dit vraagt soms om investeringen vanuit de gemeente. Recreatieve voorzieningen zijn van belang voor een prettige woon- en leefomgeving. Het vergroten van de betekenis van deze voorzieningen in een compacte stad vergt het versterken van het inclusieve karakter of medegebruik, bijvoorbeeld bij sommige volkstuincomplexen.

Notities

Samenvattend:

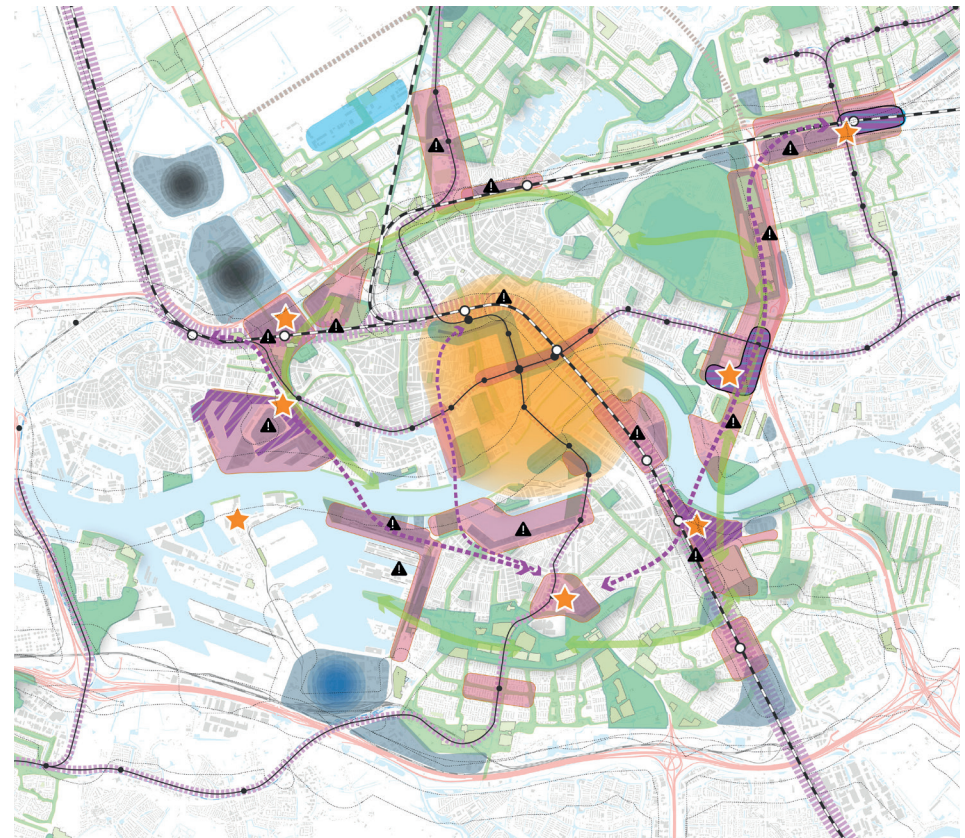
- toepassen van de Rotterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen om voldoende capaciteit te waarborgen;
- handhaven en intensiveren van de huidige capaciteit van sportterreinen en behoud van de ligging van deze terreinen in de nabijheid van de woonomgeving;
- beter afstemmen van het onderwijsaanbod op de vraag in de omgeving en intensiever gebruik van de

bestaande huisvesting;

- over conflicterende ruimteclaims gaan we verder in gesprek.

Ruimte voor goede groei Legenda

- Zoekgebied verstedelijking
- Bestaande bedrijventerreinen
- Bestaande kantoorlocaties
- Bestaande volkstuincomplexen
- Bestaande sportcomplexen
- Transformatie naar gemengd gebied
- Concentreren HMC bedrijven
- Concentreren havengerelateerde bedrijven
- Aandachtspunt milieu & gezondheid
- (Toekomstig) interactiemilieu
- Nieuwe HOV-verbindingen
- Sportcirkel
- Groenstructuur



Kaart die hoort bij Ruimte voor goede groei. Op deze kaart zijn verschillende ruimteclaims over elkaar heen gelegd. Op sommige plekken leidt dat tot goede combinaties van bijvoorbeeld wonen en werken, op sommige plekken schuurt het en leidt het tot kwesties. Deze kaart is daarmee het begin van een gesprek, onder andere over de conflicterende ruimteclaims.

Kernpunt 3: Doorontwikkeling HOV als drager voor verstedelijking op stedelijke en regionale schaal

De ontwikkeling van het netwerk openbaarvervoer en verstedelijking lopen samen op in Rotterdam. Openbaar vervoer, fiets en voetgangers hebben een steeds belangrijkere rol in de bereikbaarheid van het stedelijk gebied. Hiermee creëren we meer ruimte voor ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. De doorontwikkeling van het HOV-netwerk vergroot de kansen voor mensen, omdat de bereikbaarheid van banen en onderwijsinstellingen wordt verbeterd. De verplaatsingspatronen in de stad veranderen en verschuiven van de auto naar meer fiets- en OV-gebruik. Dit is niet uniek voor Rotterdam maar een (inter)nationale trend. In Rotterdam is het autogebruik binnen de Ruit de afgelopen tien jaar niet gestegen maar licht gedaald, ondanks de groei van het aantal inwoners. We creëren een balans in het gebruik van de infrastructuur, waarbij er meer ruimte komt voor OV, fiets en voetganger en de fysieke ruimte voor de auto binnen de ruit minder wordt. Nieuwe regionale en stedelijke verbindingen zoals de nieuwe oeververbinding (inclusief hoogwaardig OV) zijn cruciaal als drager van en katalysator voor de grote verdichtingsopgave aan de oostkant van Rotterdam en op binnenstedelijke locaties. Een schaa sprong in de OV-bereikbaarheid op Zuid is een belangrijke opgave.

Samenvattend:

- Nieuwe oeververbinding Kralingen-Feijenoord i.c.m. HOV Zuidplein-Stadionpark-Kralingse Zoom
- Station Stadionpark
- Opwaarderen Oude Lijn (Leiden-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht) tot “derde metrolijn” (S-bahn) inclusief nieuwe stations zoals station Van Nelle
- HOV Maastunnelcorridor
- Op langere termijn (vanaf 2040) kansen voor een nieuwe westelijke oeververbinding in combinatie met HOV Zuidplein – Rotterdam-West/Schiedam.

Kernpunt 4: Het versterken van de binnenstad tot hoogwaardig interactiemilieu betekent meer fiets-, voet- en OV-gebruik

De binnenstad groeit verder naar 60.000 inwoners in 2040, inclusief extra arbeidsplaatsen (30.000+). Het toerisme is de laatste jaren flink toegenomen en zal de komende jaren verder groeien. Daarnaast is de Rotterdamse economie steeds verder aan het ‘verdien-stelijken’, wat vooral voor de binnenstad vraagt om het toevoegen van vierkante meters kantoor. De binnenstad is ook dé plek waar mensen elkaar in levenden lijve kunnen ontmoeten. Dit is een randvoorwaarde voor het uitwisselen van kennis en ideeën en daarmee de essentiële basis voor het bevorderen van innovatie. Rotterdam heeft in het centrum met de City Lounge de afgelopen jaren geïnvesteerd in een zeer gemengd interactiemilieu van internationale allure. Er ontstaat geleidelijk een steeds groter aaneengesloten grootste-delijk interactiemilieu. Het gaat niet alleen om een prettige uitstraling van de openbare ruimte, werk-plekken en gebouwen, maar ook om het creëren van de juiste mix van functies en invulling van de plinten.

Door de toegenomen gebruiksintensiteit van de binnenstad ontstaan er knelpunten, zoals verdichten versus vergroenen, bereikbaarheid versus nabijheid, leefbaarheid versus levendigheid. Het gemeentelijk beleid voor mobiliteit is vastgesteld in 2017. Als richting is aangegeven dat de infrastructuur binnen de Ruit meer ruimte biedt aan fiets, voetganger en OV. De keuze voor OV en actieve mobiliteit in de binnenstad geeft ruimte aan vergroening en leefbaarheid. Dit levert kansen op voor verdere groei van de dienstensector en verdichting. We zetten in de binnenstad in op nabijheid, ontmoeting en interactie.

De opgave voor de binnenstad is om de verdere verdichting niet te doen op postzegelniveau met bijbehorende kleine projectingrepen in de openbare

ruimte. Integrale fysieke ingrepen zijn nodig om het vestigingsklimaat te versterken en de verdere verdichting te realiseren. Aanpassingen in het mobiliteitssysteem zijn aanjager om de verdere ontwikkeling van een hoogwaardig interactiemilieu in de binnenstad vorm te geven.

Samenvattend:

- Meer ruimte voor actieve mobiliteit, lopen en fietsen, en openbaar vervoer, met minder ruimte voor auto
- Groei naar 60.000 inwoners in 2040
- Accommoderen van groei met 30.000 banen tot 2040

Kernpunt 5: Versterken van de groenblauwe structuur van de stad

Ruimte voor groei vraagt om het versterken van de groenblauwe structuur. Dit is voorwaardelijk voor gezonde en vitale Rotterdammers, voor biodiversiteit, klimaatadaptiviteit, voor een betere luchtkwaliteit en om in te recreëren. Tegelijkertijd zorgt dit voor de mogelijkheid tot beleving van rust en natuur, voor aantrekkelijke recreatieve en sportieve routes in de stad en via directe verbindingen met het buitengebied rond de stad. De wijken kunnen fijnmazig op deze groenstructuur worden aangesloten. Bewoners profiteren hiervan omdat ze dan meer 'ommetjes' kunnen maken. Ook ontstaan er meer fietsroutes en plekken om elkaar te ontmoeten.

Prioritair in deze benadering zijn de rivieroevers van de Nieuwe Maas en de Rotte. De Nieuwe Maas en zijn havenbekkens zijn de meest imposante locaties van de stad. Ze bieden verkoeling en volop de mogelijkheid tot het uitbouwen van groene routes en groene verblijfsplekken van formaat in de toekomst. De toegenomen waterkwaliteit komt ook ten goede aan de aquatische natuurmilieus, waarmee de natuur tot in de binnenstad doordringt. We koppelen de structuren en ingrepen op bepaalde plekken, zoals in de Rijnhaven en Maashaven. Juist op dit soort plekken maakt het

toevoegen van een programma het aanleggen van parken mogelijk. Verder kiezen we voor minder doorgaand verkeer door de binnenstad. Daardoor ontstaat ruimte voor het verder versterken van de groenstructuur. Tenslotte takken we de stedelijke groenblauwe structuur goed aan op structuren in de regio. Zodoende zijn de regionale landschappen via aantrekkelijke routes te bereiken.

Verstedelijking en het versterken van de groenblauwe structuur staan soms op gespannen voet met elkaar. We hebben er nog niet altijd zicht op waar dit het geval is. In de verdere uitwerking besteden we hier aandacht aan.



Kernpunt 6: Inzetten op een balans tussen rust en reuring

Het verdichten van de bestaande stad wordt een hefboom voor het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving. In een aantrekkelijke stad is ruimte voor werken en ontmoeten, maar ook rust is belangrijk. Tegelijkertijd wordt in een compacte stad het programma intensiever benut. Dit leidt soms tot moeilijke keuzes. We kiezen ervoor dat er in de stedelijke drukte plekken zijn om tot rust te komen. Thuis en buiten.

Rust en reuring zijn beide belangrijk om gebieden levendig en leefbaar te houden. De balans zit ruimtelijk in de verdeling van functies en in programmering in de tijd. Dit geldt voor het niveau van stad, buurt en woning. Op het niveau van de stad moet er verblijfsbalans zijn tussen interactiemilieus en parken, wandel- en natuurroutes. Op het gebied van de buurt gaat het over horeca, pleinen, spelen, woonerven, etc. Op woningniveau moet uitgangspunt zijn dat deze ten minste één geluidsluwe kant heeft.

De balans gaat ook over tijd. Parken worden gekoesterd als rustplekken in de stad en kunnen een paar dagen in het jaar het podium zijn voor een festival. Het gaat bij een gezonde, kwalitatieve leefomgeving niet alleen om het toepassen van normen. We bouwen niet op plekken die niet aan de wettelijke normen voldoen. Maar voldoen aan de norm is nog niet per se gezond; we maken daarnaast een brede afweging op gezondheidsaspecten en nemen daarin de beleving van mensen mee. We werken aan een gezonde leefomgeving op basis van integrale samenwerking bij de start van het planproces.

Kernpunt 7: Ontwikkelen sturingsprincipes voor diversiteit en betaalbaarheid

We willen een complete toegankelijke en leefbare stad voor alle Rotterdammers. We zien dat door de snelle groei in de binnenstad en de stadswijken rondom het centrum de betaalbaarheid van woningen, bedrijfsruimte en voorzieningen in toenemende mate onder druk staat. Daardoor worden deze gebieden voor bepaalde groepen minder toegankelijk. Bovendien zijn essentiële maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijs en huisartsen kwetsbaar voor deze prijsstijgingen en als we niet oppassen worden deze verdrongen. De ruimte moet dus slim benut worden om een complete, toegankelijke en leefbare stad voor alle Rotterdammers te garanderen. Wij willen een stad zijn en blijven waar voor iedereen een plek is om te wonen en te werken, met alle voorzieningen die daarbij horen.

Dit doen we door verspreid over de stad vraaggericht woningen te bouwen, vooral in de schaarse segmenten. We zorgen dat we de basisvoorzieningen kwalitatief en kwantitatief op peil houden (denk aan scholen en gezondheidscentra) en dat ook commerciële voorzieningen zoals winkels en horeca voor iedereen fysiek en financieel binnen bereik blijven. Daartussen moet voldoende openbare ruimte zijn om te recreëren. Het zijn de hoofdingrediënten van een goed samengesteld gebied. Daarnaast houden we op stedelijke schaal ruimte voor ruimte-extensieve bedrijvigheid voor een lage vierkante meterprijs, voor functies als een werkplaatsen of andersoortige 'maakbedrijven'. Denk ook aan broedplaatsen of ateliers, waar ruimte is voor experimenten en vernieuwing. Ook in de binnenstad en stadswijken behouden we betaalbare ruimtes voor innovatie door makers en creatieve ondernemers. Het ontwikkelen van instrumenten om de betaalbaarheid en diversiteit in de stad te borgen is hiervoor noodzakelijk.

2.2 Ruimte voor transities

Transities (zoals digitalisering, circularisering, klimaatverandering, energietransitie en mobiliteitstransitie) laten zich moeilijk voorspellen. Wel weten we dat de invloed van transitie aanzienlijk zal zijn. Zo wordt er bijvoorbeeld wereldwijd geëxperimenteerd met zelfrijdende auto's. We weten echter nog niet op welke termijn ze praktisch worden en wat precies de ruimtelijke impact zal zijn.

Deze onzekerheid moet er niet toe leiden dat we gaan afwachten. Soms vraagt dit om het actief openhouden van strategische opties. Of juist om aanpassingsvermogen binnen reeds ingeslagen paden en het aanpassen van bestaande kaders. En soms moeten we ruimte bieden aan experimenten. We zullen voortdurend adaptief moeten zijn om met onzekerheden om te kunnen gaan. Als overheid zijn we ook niet altijd aan zet of in staat om uitwerking te geven aan deze nieuwe ontwikkelingen. Wel kunnen we de kaders en condities schetsen waarbinnen dit zou moeten plaatsvinden. Dit om zo de gewenste richting aan te geven hoe een transitie een positieve bijdrage aan de toekomst van de stad levert. De komende jaren zal steeds duidelijker worden hoe de transities zich gaan doorvertalen naar het ruimtelijke domein. De kunst is om de kansen die zich voordoen te grijpen. En om de negatieve effecten die zich ook onvermijdelijk voordoen vroegtijdig te signaleren en zonodig in te grijpen.



Foto Joep Boutet

A. NIEUWE ECONOMIE Economie in transitie

Onder invloed van de transities verandert de economie wezenlijk. Rotterdam ontwikkelt zich de komende jaren tot de werk- en vestigingsplaats voor de economie van morgen. Deze "nieuwe economie" is duurzaam, schoon, slim en inclusief. We hebben robuuste, betaalbare en snelle infrastructuur voor energie en ICT. Voorzieningen in de stad zijn gericht op circulaire bedrijfsvoering en circulair leven in alle facetten. We hebben een sterk innovatie-ecosysteem voor startende en gevestigde ondernemers. Dit systeem is aangesloten op innovatieve netwerken in de regio en de wereld. De stad biedt daardoor ook een goed groeiklimaat voor start-ups en scale-ups. Toonaangevende innovators op technisch en sociaal gebied vestigen zich hier. De stad is nu al voor een deel een ideale broedplaats voor nieuwe ideeën en producten. De goed geschoolde bevolking, het ondernemende karakter en (technische) voorzieningen zorgen daarvoor. We hebben in de toekomst een arbeidsmarkt met de juiste vakmensen en kenniswerkers op alle niveaus. Een goed onderwijsaanbod van PO tot WO zorgt hiervoor. Evenals effectieve samenwerking tussen bedrijfsleven en onderwijsinstellingen. Werkgevers, werknemers en onderwijs zetten zelfstandig en gezamenlijk in op een leven lang ontwikkelen van iedereen op de arbeidsmarkt. Rotterdammers blijven zich ontwikkelen zodat ze een relevante rol kunnen blijven spelen in een veranderende economie. Waar dit niet mogelijk is, proberen we vanuit de economische transitie mogelijkheden te benutten om passend werk te creëren. Zo bouwen we aan een inclusieve stad waar iedereen mee kan doen. We geven ruimte aan bedrijven, aan particulier initiatief en sociaal ondernemerschap gericht op duurzame en sociale oplossingen op wijk- en stadsniveau.

Om dit alles te bereiken gelden drie lijnen:

- 1) de huidige economische structuur doorontwikkelen en innoveren richting nieuwe producten, diensten en processen;
- 2) nieuwe vormen van economie en bedrijvigheid een plek laten vinden in de stad;
- 3) de randvoorwaarden voor een goed functionerende economie inrichten voor deze beide ontwikkelingen.

Kernpunt 8: Ruimte geven aan bedrijvigheid die de nieuwe economie vormgeeft

De ruimte voor bedrijvigheid houden we zo veel mogelijk in stand, met uitzondering van de gebieden die in aanmerking komen voor binnenstedelijke transformatie. Hier zetten we in op het ontwikkelen van gemengde woon-werkgebieden met behoud van (vervangende) werkgelegenheid. Bedrijven die aansluiten op onze ambities rond nieuwe economie (duurzaam, schoon, slim, inclusief) krijgen voorrang bij het alloceren van ruimte. Bedrijven met toegevoegde waarde voor het economische profiel dan wel de arbeidsmarkt van Rotterdam, krijgen prioriteit bij de uitgifte van de resterende beschikbare ruimte. De bestaande ruimte voor bedrijvigheid gebruiken we zo efficiënt mogelijk. Op locaties met een hoog bereikbaarheidsprofiel en een (hoog)stedelijke ligging in de stad gaan we uit van intensief ruimtegebruik (in mensen/m²). We gaan uit van extensief ruimtegebruik

(in mensen/m²) op locaties met een laag bereikbaarheidsprofiel en een “suburbane” ligging.

Ruimte bieden aan de volgende typen bedrijvigheid in de stedelijke economie:

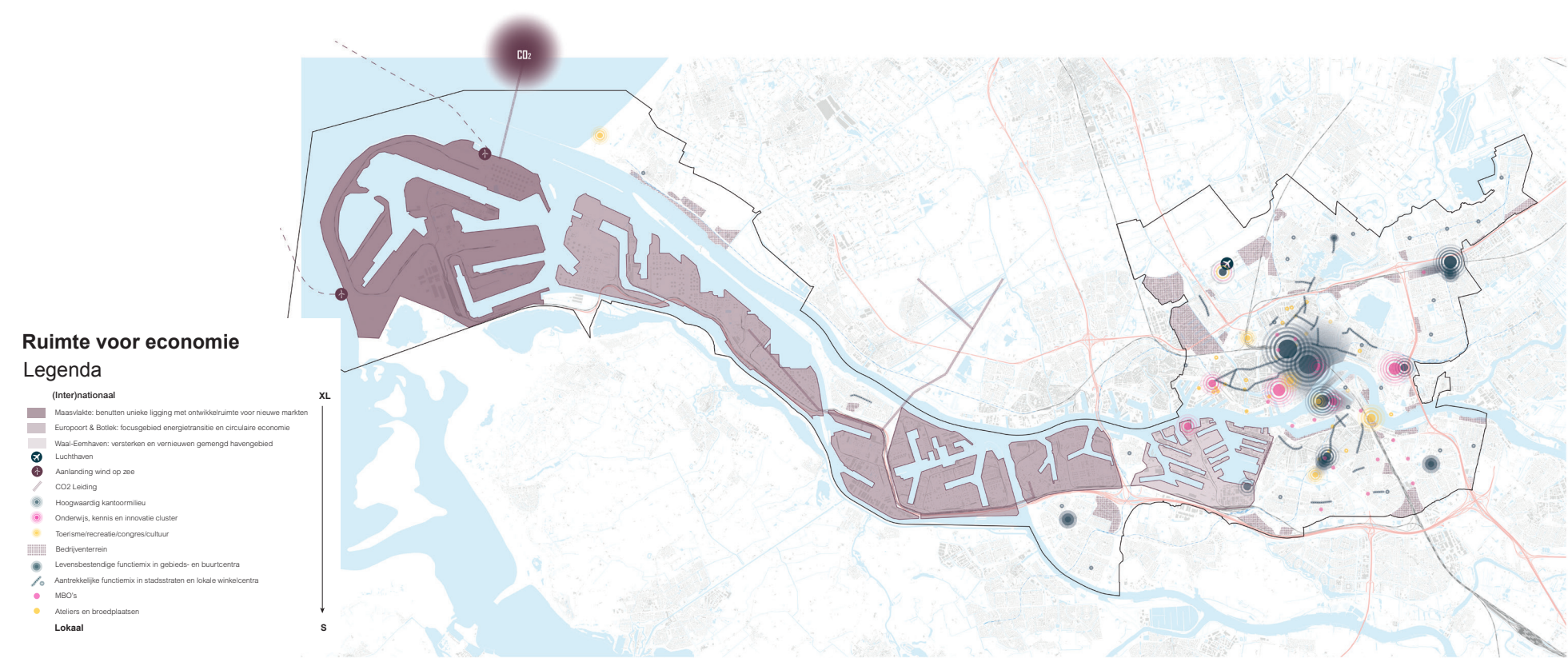
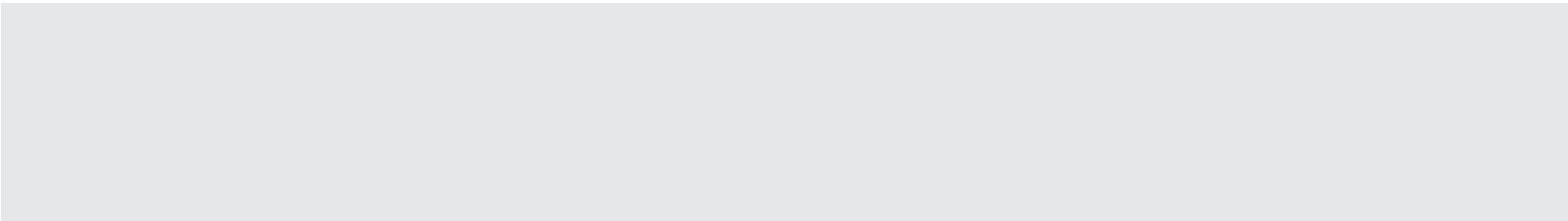
- hightech-bedrijven: omdat hightech-sectoren in de economie de meest geavanceerde technologie ontwikkelen of gebruiken, worden deze bedrijven vaak gezien als grootste potentie voor toekomstige groei. Daarnaast creëren ze een grote toegevoegde waarde;
- kennisintensieve bedrijven: bedrijven die op een andere manier hoogwaardige productie c.q. toegevoegde waarde en werkgelegenheid genereren. Dit met het oog op de binding van een hooggekwalficeerde beroepsbevolking aan Rotterdam;
- Arbeidsintensieve bedrijven: bedrijven die veel werkgelegenheid genereren ten opzichte van hun ruimtegebruik.

Randvoorwaardelijk voor de nieuwe economie zijn zogenaamde ‘transitievoorzieningen’ op alle bedrijfsterreinen en werklocaties: betaalbare, snelle en betrouwbare digitale aansluitingen voor ondernemers¹, voorzieningen voor een circulaire bedrijfsvoering² en aansluitmogelijkheden op betaalbare duurzame energie-infrastructuren³. Verder bieden we ruimte aan kleine en middelgrote datacenters en andere ruimtevragende functies voor de digitale infrastructuur.

¹ Excellente digitale bereikbaarheid voor bedrijven in Rotterdam. – 100% ‘Next Generation Access’ aansluitingen (glasvezel) voor bedrijventerreinen in Rotterdam

² Mogelijkheid voor scheiden afval en nichestromen, materiaaldepots, mogelijkheden voor uitwisselen restmateriaal, ruimte voor opslaan/ophalen/verwerken, etc. Specifieke maatregelen zijn maatwerk op basis van kenmerken van betreffende terreinen en locaties.

³ Energievoorziening voor pand en productieproces, opladen van voertuigen, mogelijkheden decentrale energiesystemen. Specifieke maatregelen zijn maatwerk op basis van kenmerken van betreffende terreinen en locaties.



Kaart die hoort bij kernpunt 7. Waar vindt welke economie met meerwaarde voor de stad een plek?

Kernpunt 9: Concentreren en intensiveren bedrijven met een hoge milieucategorie in bepaalde gebieden om de economische transitie een plek te geven

Om de bestaande economie te vernieuwen en de nieuwe economie een plek te geven, is niet alleen fysieke ruimte nodig, maar ook milieugebruiksruimte voor bedrijven met een hoge milieucategorie. Dit geldt zowel voor de stedelijke bedrijventerreinen als voor het havenindustriële complex. Het vraagt ook om het intensiveren en concentreren van bedrijven met een hoge milieucategorie op aangewezen plekken, zodat bedrijventerreinen waar de milieugebruiksruimte groot is zo intensief mogelijk benut worden. In het haven en industriecomplex gaat het om het intensiveren van bedrijvigheid die te maken heeft met de haven. Het intensiveren en concentreren op bepaalde plekken kan schuifruimte opleveren op andere plekken.

De nieuwe economie gaat niet alleen over innovatieve start-ups met laptops, maar ook over chemische (circulaire) processen en het verwerken en opwaarderen van afvalstromen (grondstoffen!). Deze processen kunnen nog steeds stinken en gevaar opleveren voor de omgeving. Voor circulariteit is het belangrijk ruimte te bieden aan bedrijven die van elkaars (rest)product gebruikmaken. Het faciliteren van ketens betekent dat er naast het concentreren van hoge milieucategorie bedrijvigheid, ruimte moet zijn voor complementaire bedrijvigheid die het ecosysteem/de keten versterkt. Daarnaast hebben we in Rotterdam een bestaande economie die ook gebaat is bij behoud van de huidige milieugebruiksruimte. Dit type economie blijft de komende decennia van belang voor Rotterdam. Ook voor deze bedrijven is het belangrijk om specifieke ruimte te reserveren. Ruimte houden en maken voor dit type bedrijven vraagt om zorgvuldige afwegingen. Voor het plaats bieden aan bedrijven met een hoge milieucategorie is een goede balans nodig tussen de

fysieke- en milieugebruiksruimte voor het haven- en industriecomplex en andere bedrijventerreinen. Dat geldt ook voor ruimte voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving in een groeiend stedelijk gebied. Dit levert op een aantal plekken een afweging van belangen op, die we verder uitwerken in het vervolgproces. Vaak heeft dit te maken met de factor tijd; wanneer transformeren bepaalde gebieden? Het gaat bijvoorbeeld om het Sappencolander, de Sluissjesdijkpolder en de Spaanse Polder Zuid.

Samenvattend:

- het concentreren van Spaanse Polder Noord en Bedrijventerrein Noord-West, intensiveren van en langjarig reserveren voor bedrijvigheid met een hoge milieucategorie;
- het starten van gesprekken met het Havenbedrijf over de langetermijnontwikkeling van de Sluissjesdijkpolder, Waalhaven Oost en het Sappencolander.

B. MOBILITEITSTRANSITIE

Er wordt flink vernieuwd op het gebied van mobiliteit. Zo wordt bijvoorbeeld wereldwijd geëxperimenteerd met zelfrijdende auto's, komen er allerlei nieuwe vormen van deelmobiliteit op de markt en wordt de lobby voor het toelaten van drones in de stad steeds sterker. Van veel van deze nieuwe vormen van mobiliteit weten we nog niet zo goed op welke termijn ze welke ruimtelijke impact hebben. Wel verwachten we dat deze impact flink is. Bewezen technieken hebben meerwaarde bij nieuwe ontwikkelingen. Zo maken (auto)deelconcepten binnenstedelijke verdichting mogelijk en zorgen autonoom rijdende metro's op termijn voor een capaciteitsvergroting op het metronet.

Daarnaast zijn er ontwikkelingen die zich beter laten voorspellen, en waar we met eerdere beleidsdocumenten ook al richting kozen. Zo versterken we het openbaar vervoer en langzaam verkeer in de stad, zoals eerder beschreven in het onderdeel 'goede groei'.

Notities

Kernpunt 10: Stads- en wijkhubs als uitgangspunt voor logistiek van goederen en grondstoffen in het stedelijke gebied

Logistieke systemen en mobiliteit veranderen door digitalisering (en bijvoorbeeld e-commerce als gevolg daarvan) en nieuwe vormen van vervoer. Zo neemt de ruimtevrage voor grootschalige distributiecentra toe en leidt e-commerce ook tot meer vraag naar distributie van goederen in het stedelijke gebied en bijbehorende kleinschalige opslaglocaties voor het 'last mile' (elektrische) vervoer naar de klant.

Een systeem van stadslogistiek met verschillende schaalniveaus kan inspelen op deze ontwikkeling. Veel goederen en grondstoffen komen vanuit de hele wereld via de haven de stad binnen. In de toekomst gaan de voor het stedelijk gebied bestemde goederen en grondstoffen vanuit de haven naar grote logistieke distributiecentra (de stadshubs) langs de Ruit van Rotterdam. Dit vereist ruimte. Transport van haven naar deze centra is mogelijk met relatief grootschalig transport. Vervolgens worden de wijk- en buurthubs bevoorradat vanuit deze stadshubs. Dit zijn kleinere hubs die passen bij de schaal van de wijken en buurten. Ook is het transport van en naar deze hubs kleinschaliger en schoon, omdat het zich door het stedelijk weefsel moet begeven.

Rotterdam heeft haar ambitie uitgesproken op het gebied van de circulaire economie. Grootstedelijke gebieden bieden namelijk een perfecte kans voor een circulaire economie. Zo is afval geen afval meer, maar een grondstof. Hoewel er nog veel onzekerheden zijn over tempo en richting van de veranderingen, zien we een aanzienlijke impact op het functioneren van de stad. Op alle schaalniveaus streven we naar het zo circulair en efficiënt mogelijk omgaan met grondstoffen en ruimte. Dit betekent onder andere dat we ernaar

streven 'niet leeg te rijden'. We zorgen dat de hubs plaats bieden voor uitwisseling van stromen, zodat afval van de één als grondstof dient voor de ander. Een voorbeeld hiervan is een materialendepot, waar bouwmaterialen van een afgebroken gebouw tijdelijk worden gestald. Die bouwmaterialen hergebruiken we voor nieuwe projecten.

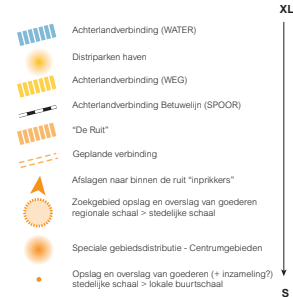
Als we de locaties rond (afval) grondstofstromen in kaart brengen en combineren met de logistieke knooppunten in en om de stad, dan vallen deze redelijk samen. Alleen functioneren ze nog niet altijd als één systeem. Wat we nodig hebben is een fijnmazig distributienetwerk op niveau van gebieden en wijken. Zowel voor kleinschalige logistiek naar eindgebruikers als het scheiden en transporteren van kleinschalige rest- en nichestromen. De verwerking van deze stromen kan via de middelgrote knooppunten verbonden worden met een grootschaliger logistiek en verwerkingsnetwerk om de stad en met de regio.

Samenvattend:

- het reserveren van ruimte voor logistieke en circulaire hubs langs de Ruit;
- het introduceren van hubs voor goederen en grondstoffen op kleinere schaal op strategische plekken in het stedelijk weefsel;
- schone stadslogistiek binnen de Ruit vanaf 2025.
- De logistieke distributiecentra of stadshubs liggen deels in dezelfde zoekgebieden als voor de verstedelijking (langs de ring, soms bij OV-hubs). Dit slim combineren levert soms ingewikkelde ontwerpopgaven op, onder andere wat betreft verkeersstromen.

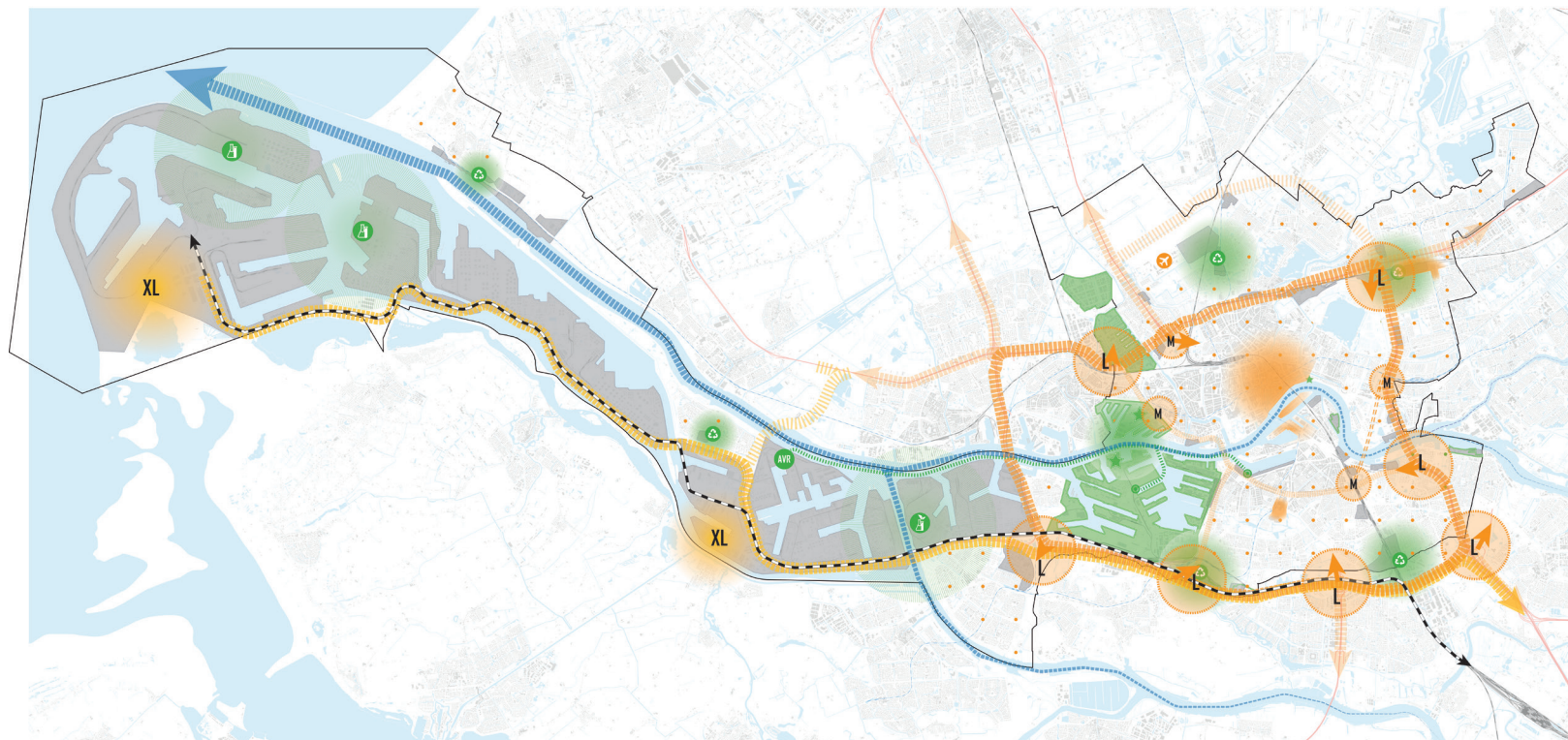
Ruimte voor logistiek

Legenda



Ruimte voor circulair

Legenda



Kaart die hoort bij kernpunt 9. Deze kaart geeft een beeld van de logistiek van goederen gekoppeld aan de economie van grondstoffen. Op een aantal punten vallen deze twee onderdelen mooi samen. Dit kan 'gouden combinaties' opleveren in de vorm van circulaire goederen- en grondstoffenhubs.

C. ENERGIETRANSITIE

De Nederlandse Klimaatwet bevat een streefdoel van 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990, en een einddoel van 95% minder CO₂-uitstoot in 2050. Rotterdam is met haar stedelijk gebied en haar haven verantwoordelijk voor een flink aandeel van de uitstoot. De energietransitie stelt Rotterdam daarmee voor een grote uitdaging. Het gaat naast ruimtelijke maatregelen ook om bewustwording bij de Rotterdammers over nut en noodzaak van de energietransitie.

Kernpunt 11: Inzetten op het beperken van de energievraag, het hergebruiken van reststromen en duurzaam opwekken van stroom.

We streven naar een haalbare, betaalbare energievoorziening - tegen de laagst maatschappelijke kosten - die ook op ruimte-efficiënte wijze wordt uitgevoerd. We zorgen voor een eerlijk speelveld; de vervuiler betaalt. We streven naar een schone, veilige en betrouwbare energievoorziening. We zetten in op 'no-regret'-beslissingen en in onze keuzes houden we ruimte voor nieuwe oplossingen en toekomstige innovaties.

We stimuleren het verdere gebruik van alle bronnen, zoals zon, wind, warmte uit bodem en water en biomassa. Particuliere initiatieven rond duurzame bronnen toetsen we aan algemene principes (haalbaar, betaalbaar, laagst maatschappelijke kosten) en efficiënt gebruik van de ruimte. We geven de voorkeur aan zonnepanelen op daken en gevels van gebouwen. Rotterdam heeft veel zonpotentie. Dat komt onder meer door de 18,5 km² aan platte daken die de stad rijk is; dat is 70% van het totale dakoppervlak. Het doel is om in 2030 1000 GWh op te wekken via zonne-energie. Dat staat gelijk aan het stroomverbruik van 300.000 huishoudens.

Daarnaast is de ambitie van de gemeente Rotterdam om in 2025 380 megawatt (MW; circa 1370 GWh) windvermogen te realiseren binnen de gemeentegrenzen. Om meer Rotterdamse gezinnen en gebouwen in staat te stellen restwarmte en duurzame warmtebronnen te gebruiken, is het doel om voor 2030 150.000 woningen aan te sluiten op het warmtenet.

We benutten optimaal de (regionale en lokale) restwarmte en sturen op verdere energie-efficiëntie, zoals cascadering en isolatie. We maken de energie-infrastructuur geschikt voor duurzame energiebronnen en reserveren daarvoor ruimte. We voorkomen energieverlies (conversie & transport). We balanceren energiesysteem door slimme integratie & opslag, garanderen leveringszekerheid, uitwisselbaarheid, veiligheid, stabiliteit en de mogelijkheid om uit te breiden.

Bij de opgave van duurzame energie hebben we oog voor de kwaliteit van de omgeving. We combineren deze zoveel mogelijk met andere functies, zoals rood-groene-blauwe daken. Maatregelen voor de energietransitie worden gecombineerd met de bouwopgave, met een gezonde, veilige en klimaatadaptieve inrichting van onze omgeving, en met maatregelen voor bereikbaarheid en renovaties die om andere redenen worden ingezet.

De komende periode werken we dit verder uit aan de hand van van het Klimaatakkoord. Ook stellen we een warmtetransitie-visie op voor 2021 als onderdeel van de omgevingsvisie. De uitkomsten van de Regionale Energiestrategie (RES) vertalen we in een schone energiestrategie. En we leggen deze uitkomsten vast in de omgevingsvisie, waarbij we nadrukkelijk de samenwerking zoeken met de regio.

D. KLIMAATADAPTATIE

De mate waarin het klimaat verandert en de exacte gevolgen ervan zijn niet goed te voorspellen, maar zeker is dat weersextremen steeds vaker voorkomen. Extreem weer leidt tot een grotere kans op uitval van delen van vitale en kwetsbare functies in de stad. Aan de andere kant zorgt de geleidelijkheid van klimaatverandering voor een mogelijke toename van allergieën en infecties en verandering en verlies van biodiversiteit door verschuiving van klimaatzones. Daarnaast stijgt de zeespiegel, maar hoeveel is nog de vraag. Dat stelt ons voor vragen over het verhogen van dijken en uitgiftepeilen.

Een belangrijke les die we in Rotterdam leerden, is dat klimaatverandering niet alleen een bedreiging vormt, maar juist ook kansen biedt. Bijvoorbeeld een mooiere, multifunctionele buitenruimte door fysieke aanpassing van de stad. De klimaatadaptatie zorgt net als andere transitieopgaven voor ruimteclaims in de fysieke buitenruimte.

Kernpunt 12: Ontharden en verkoelen van de openbare ruimte in met name de oude stadswijken

Om de hele stad klimaatbestendig te maken, zijn ingrepen nodig op verschillende schaalniveaus. De kern van de klimaatadaptatiestrategie is een robuust systeem dat het grondwater en de bodemvorming reguleert. Dit systeem hangt sterk samen met de groenblauwe hoofdstructuur van de stad. Op een lager schaalniveau in met name de dichte, stenige, vooroorlogse woonwijken, zijn in iedere straat maatregelen nodig om hittestress tegen te gaan en regenwater op te vangen. Dit vraagt een transitie van bestaande situaties, waarbij functies in de openbare ruimte moeten worden uitgewisseld of vervangen (beheeropgave).

Een strategie in de oude stadswijken is bijvoorbeeld om parkeerplaatsen in te wisselen voor meer groen. Daarnaast stimuleren we de ontharding van privétuinen en vergroening van daken.

Het mes snijdt aan twee kanten: een klimaatadaptieve stad is noodzakelijk vanuit het perspectief van veiligheid en (volks)gezondheid én zorgt voor een bereikbare, aantrekkelijke en groene buitenruimte die een vestigingsvoorwaarde is om inwoners en bedrijven aan de stad te binden en Rotterdammers te laten bewegen en sporten.



3. GEBIEDSUITWERKINGEN

In enkele gebieden komen bovengenoemde kernopgaven samen. Een gebiedsgerichte aanpak geeft uitwerking aan deze samenhangende opgaven. In deze gebieden is de rol van de gemeentelijke overheid een randvoorwaarde voor succes, eventueel in samenhang met andere overheden. Deze overheidsrol varieert tegelijkertijd. In gebiedsuitwerkingen hieronder beschrijven we de opgaven in deze gebieden. Deze uitwerkingen zijn een opmaat naar het aanwijzen van specifiekere gebieden waar we als overheid de komende jaren extra energie en middelen in steken. De omvang en aard van de opgaven verschillen per gebied.

I. Binnenstad+

Dat de opgaven voor de Binnenstad vragen om een nieuwe visie staat al eerder in dit document beschreven. In 2008 was de inzet 'verdichting voor een aantrekkelijke Binnenstad'. De constatering nu is dat verdichting niet langer automatisch leidt tot een meer aantrekkelijke binnenstad. Er komt een aantal opgaven samen:

- verdichting naar 60.000 inwoners in 2040 gaat hand in hand met vergroening;
- focus op nabijheid, langzaam verkeer, OV indien nodig ten koste van automobiliteit; geen doorgaand autoverkeer meer door de binnenstad;
- gezonde binnenstad; lucht, geluid, groen, waterberging;
- maatschappelijke voorzieningenstructuur die voldoet aan de vraag van vandaag en morgen;
- een stedelijke functiemix waar culturele programmering, detailhandel, sport, levendigheid en gastvrijheid randvoorwaarden zijn om van de binnenstad nog sterker een plek te maken waar verblijven, vermaken en ontmoeten centraal staan;
- meer aantrekkelijke en betaalbare plekken om te kunnen werken en ondernemen; kantoren, bedrijfsruimten, detailhandel;

- verlengde Willemsbrug en Maashavenbrug om de olievlekwerking binnenstad te versterken.

II. De Nieuwe Maas (van Schie tot Hollandsche IJssel)

Van een stad aan de haven is Rotterdam nu een stad met een centrum op twee oevers. De volgende fase ligt nu voor ons: de rivier als park(landschap) met een stad op twee oevers. Rotterdam ziet veel kansen om de binnenstedelijke Nieuwe Maas (tussen Schie en Hollandsche IJssel) te ontwikkelen tot de meest bijzondere en karakteristieke openbare ruimte in het centrum van Rotterdam. Juist de rivier biedt mogelijkheden voor de belevenis van de stad, de ruimte, het unieke landschap.

Veel gebiedsontwikkelingen in Rotterdam liggen op goed ontsloten locaties langs de rivieren. Van de geplande woningen op kortere termijn ligt ruim de helft op loopafstand (hemelsbreed 500 meter) van de rivier, voor de langere termijn is dit 45% (peildatum januari 2019). De druk op de groene openbare ruimte in de stad is nu al hoog en neemt met de komst van meer inwoners verder toe. De verdichting vindt grotendeels plaats in gebieden waar nu al sprake is van een tekort aan groen. De rivier biedt mogelijkheden voor sportieve en recreatieve belevenissen die de kwaliteit van de leefomgeving versterken.

De Nieuwe Maas is de enige locatie in de stad waar op termijn substantieel, echt grote aantallen hectaren nieuw groen toegevoegd kan worden. De Rotterdamse rivieren dragen ook bij aan een verbonden, samenhangende groenstructuur: binnen de stad én met het omringende landschap (routes de stad in en uit). Het wegnemen van fysieke barrières, het verbeteren van de continuïteit en aanleggen van groene, aantrekkelijke routes zijn hierbij essentieel. Vergroening van de rivieren levert tegelijkertijd een grote bijdrage aan de klimaatopgave, vooral het

reduceren van hittestress. De Nieuwe Maas en de Rotte zijn daarbij de meest karakteristieke en herkenbare openbare ruimte van de stad; herkenbare symbolen van Rotterdam.

Personenvervoer over water is een belangrijke aanvulling op het bestaande vervoersaanbod over land: het vergroot de samenhang binnen de stad en biedt een fantastische, karakteristieke beleving. Een betere samenhang tussen het water- en landnetwerk - met bijzondere aandacht voor het koppelen van fiets en vervoer over water en het ontwikkelen van nieuwe waterknooppunten nabij hoogwaardige openbaar vervoerknooppunten - dragen significant bij aan het gebruik van vervoer over water.

Tot slot: de Nieuwe Maas is en blijft altijd een belangrijke verbinding voor de binnenvaart. De vraag is wel of de meest vervuilende en meeste hinder gevende activiteiten in een verder verdichtende stad nog langer de Nieuwe Maas als route moeten gebruiken.



III. NPRZ

Het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ) kent de zogenaamde focuswijken. Dit zijn stadswijken waar de woon-, werk-, leef- en onderwijssituatie van de bewoners via een integrale aanpak verbetert. Deze focuswijken kenmerken zich door de nabijheid van de stad, het hoogstedelijke karakter en de multidimensionale sociale problematiek. Doel is om leefbare en veilige wijken te maken, waar bewoners toegang hebben tot werk en onderwijs. Deze opgave vertaalt zich bijvoorbeeld in het creëren van nieuwe “Children’s Zones” en ontmoetingsplekken in de wijken. Ook woningdifferentiatie zorgt op de lange termijn voor een stabiel leefklimaat waar ook andere Rotterdamse gezinnen graag willen wonen. We maken wooncarrière mogelijk in elke wijk, om juist ook de sociale stijgers een plek te bieden.

Daarnaast kijken we of we gekoppeld aan het renoveren van gebieden direct maatregelen voor de energietransitie of klimaatadaptatie kunnen meenemen. Een ander aandachtspunt is de hoge werkloosheid in de wijken. Door in te zetten op passende werkplekken in de omgeving en die te koppelen aan onderwijsinstellingen en lokale arbeidscapaciteit, dringen we de werkloosheid terug. Ten slotte liggen er in de focuswijken kansen om mee te liften op grote gebiedsontwikkelingen als Feyenoord City, Hart van Zuid, Rijnhaven en de Maashaven. We zorgen dan ook dat deze ontwikkelingen meerwaarde opleveren voor de omliggende wijken.

IV. Ontwikkelzone Alexander – Kralingen – Stadionpark – Hart van Zuid

Het verbinden van Kralingen met het Stadionpark met een nieuwe multimodale oeververbinding, maakt het mogelijk om een gebied te ontwikkelen met een positieve impact ver daarbuiten. De grootschalige verstedelijkingsmogelijkheden en het leggen van nieuwe verbindingen tussen delen van de stad, komen samen in het gebied van het Stadionpark tot de Alexanderknoop. De band-

Notities

breedte voor woningbouw in deze zone bedraagt maximaal 20.000 tot 30.000 woningen. Daarnaast kan hier een substantieel economisch programma tot ontwikkeling komen. De kansen voor mensen worden vergroot, omdat nieuwe verbindingen worden gelegd en bereikbaarheid van bijvoorbeeld onderwijs-, recreatieve voorzieningen en werk wordt verbeterd.

De bestaande capaciteit aan sportterreinen behouden we in dit gebied. Dit aanbod willen we optimaal benutten omdat dit de kansen vergroot van vele Rotterdammers. In deze zone spelen al meerdere afzonderlijke gebiedsontwikkelingen, zoals het Stadionpark, rondom de Kralingse Zoom en de Alexander-knoop. Met een samenhangende ontwikkeling van een nieuw stuk stad worden Noord en Zuid beter met elkaar verbonden. Dat betekent onder meer een forse impuls voor de toegankelijkheid van het academisch onderwijs (EUR Campus) vanuit Zuid en de Drechtsteden. Station Stadionpark ontwikkelt zich tot knooppunt van boven-lokale betekenis. Ook gaan we bij de ontwikkeling van Hart van Zuid door op de ingeslagen weg: een bruisend centrum voor Zuid met een mix aan verschillende (stedelijke) functies. We versterken de betekenis en belevenis van de Nieuwe Maas en de groengebieden.



a. Ontwikkelen stedelijk-regionale HOV-knopen i.c.m. investeren in openbare ruimte

Wonen en werken in hoge dichtheden bij goed HOV-ontsloten knopen met goede kwaliteit openbare ruimte, versterken elkaar. De inrichting van de openbare ruimte is afgestemd op verschillende behoeften en maakt de kans op ontmoeting groter. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer en actieve mobiliteit. De aantrekkelijkheid van deze plekken valt of staat daarnaast met de plint van de gebouwen, met de beleving op ooghoogte.

Een uitweringsopgave is het 'smoel' geven aan de verschillende knooppunten, hun identiteit en toekomstbestendigheid verbeteren met de juiste mix per knooppunt. Een extra uitdaging voor de knooppunten is het mede vormgeven van en aansluiten op het fijnmazige netwerk richting de omliggende wijken en de binnenstad.

De knopen kennen ieder een andere invulling en fasering. Sommige ontwikkelingen lopen al, andere zitten nog in de fase van definitie van opgaven en kansen. Het gaat om de volgende knopen:

- Hart van Zuid;
- Stadionpark;
- Kralingse Zoom;
- Rotterdam-Alexander;
- Marconiplein;
- Schieveste (weliswaar geen Rotterdams grondgebied maar een belangrijke knoop in de regio waarvan Rotterdam kan profiteren)

Bij de invulling van deze knopen streven we naar het stapsgewijs vormgeven van een interactiemilieu. Hier levert menging van bedrijven en woningen in hoge dichtheden en een aantrekkelijke omgeving- meer op dan de som der delen. Zowel wat betreft buitenruimte als qua invulling van de plinten. Face-to-face ontmoet-

tingen zijn cruciaal voor het tot stand komen van innovatie. Door menging in hoge dichtheden en de nabijheid van verschillende functies en mensen als gevolg daarvan, komt deze ontmoetingen eenvoudiger tot stand.

b. Rotterdamse meerkamp; gebundelde aanpak van wijken

In een aantal Rotterdamse wijken komen veel opgaven samen, maar is een grote ontwikkelopgave niet aan de orde. Het gaat eerder om een 'gebundelde renovatie-aanpak'. Hierbij pakken we de verduurzaming van de woningvoorraad, klimaatadaptieve maatregelen, opgaven op het gebied van woningdifferentiatie tegelijk aan, met oog voor de sociale opgave. Zo hoeven we enerzijds als gemeente samen met onze partners maar één keer langs te komen en blijft de overlast beperkt. Anderzijds maken we werk met werk wat kosten bespaart. Deze aanpak noemen we 'de Rotterdamse meerkamp'.

Veel oude stadswijken in Rotterdam zijn stenig ingericht en kennen een hoge woningdichtheid. Hier zien we de grootste kwetsbaarheid voor hittestress, wateroverlast en verdroging. In die wijken wonen relatief veel ouderen en huishoudens met een bescheiden inkomen. En de meeste gezondheidsproblemen komen hier voor. Het zorgen voor een meer groene omgeving is hier dan ook urgent. Daarnaast zijn verduurzamingsmaatregelen nodig, zoals betere isolatie en moeten de wijken van het gas af.

1. Kleine kernen

Rotterdam heeft een aantal kleine kernen: Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg. De opgaven in deze kleine kernen zijn wezenlijk anders dan in de rest van de stad. De aandacht is specifiek gericht op op het behoud en versterken van de weerbaarheid en het benutten van de kansen voor de toekomst. Heijplaat valt officieel niet onder de kleine kernen, maar de opgaven die daar spelen zijn vrij vergelijkbaar. De vier havendorpen liggen in het hart van de Rotterdamse haven, op afstand van de stad. Het woonmilieu is dorps, het eigen woningbezit hoog en de inkomens zijn er hoger, terwijl het opleidingsniveau lager is. De sociale verbanden tussen de bewoners zijn hecht, de gemiddelde leeftijd is hoog en men is, vergeleken met andere Rotterdammers, bovengemiddeld tevreden over het wonen.

De toekomstbestendigheid van Heijplaat, Pernis en Rozenburg staat onder druk. De beroepsbevolking is laag opgeleid, werkzaam in de haven en industrie, en relatief oud. Door vergrijzing en een afnemende vraag naar laaggeschoold personeel neemt de financiële draagkracht van de bevolking af. De instroom van buitenstaanders blijft achter. De komst van de Maasdel-tatunnel, functieverandering van de haven, afnemende milieuhinder en ontwikkelingen op de woningmarkt zorgen op termijn voor verbetering. De opgave voor Rozenburg en Pernis is om de leefkwaliteit en het voorzieningenniveau op niveau te houden. De toekomst van Hoek van Holland ziet er positiever uit. Het dorp wordt populairder als woon- en verblijfsgebied. Dit leidt tot een instroom van financieel daadkrachtige groepen. De groeiende toeristenindustrie is een impuls voor de werkgelegenheid.

Notities

2. Haven

Het Rotterdamse Haven- en industriecomplex is strategisch en economisch van belang voor de regionale, nationale en Noordwest-Europese economie. Het complex is als Global Hub en Europa's Industrial Cluster voor nu en in de toekomst bepalend voor de welvaart in Nederland. Om de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven te versterken en duurzame groei in een haven van wereldklasse te realiseren, is recent een herijkte Havenvisie geschreven. Deze Havenvisie is het kompas voor het toekomstbestendig maken van het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Het doel is het blijven creëren van economische en maatschappelijke waarde.

In het Rotterdamse haven- en industriecomplex krijgen transities vorm. Zo leidt digitalisering tot transparantie waardoor logistieke ketens en de processen in de haven van zeezijde tot in het achterland efficiënt en naadloos op elkaar afgestemd zijn. Andere oorzaken van de transformatie van de Global Hub zijn automatisering, de ontwikkeling van de circulaire economie en verduurzaming van transportketens.

Doorslaggevend voor verduurzaming van de logistiek zijn de inzet van alternatieve brandstoffen, elektrificatie en transportefficiëntie van alle modaliteiten. De hub-functie is daarmee ook van groot belang om de transitie van het Industrial Cluster mogelijk te maken. De Global Hub wordt bedreigd als er geen verdere investeringen plaatsvinden in de infrastructuur in de haven. Ook zijn gezamenlijke inspanningen nodig om de robuuste multimodale bereikbaarheid en connectiviteit in de regio en het achterland op orde te houden.

Voor het Industrial Cluster staat de inrichting van een efficiënt energie- en grondstoffsysteem centraal, zodat bestaande activiteiten toekomst hebben en tegelijkertijd nieuwe bedrijvigheid zich vestigt. Deze

én-én-strategie is nodig, omdat zonder de kracht en investeringscapaciteit van het bestaande haven- en industriecomplex het vernieuwen en aantrekken van forse investeringen in nieuwe activiteiten onhaalbaar is. Uitbreiden van energie-infrastructuur voor warmte, stoom, CO2 en elektriciteit is een noodzakelijke eerste stap en een belangrijke voorwaarde voor de transitie naar een CO2-neutraal haven- en industriecomplex. In een volgende fase komen hier infrastructuur voor aanlanding en transport van waterstof bij. Ook in Noordwest-Europees verband is deze infrastructuur strategisch van groot belang. Hiermee accommodeert Rotterdam activiteiten en functies voor de Noordwest-Europese economie die elders blijvend bijdragen aan CO2-emissies. Een verdere verbreding van het haven- en industriecomplex met deze activiteiten is cruciaal om ook op lange termijn maatschappelijke waarde te blijven creëren, zowel voor het haven- en industriecomplex als voor stad, regio en Nederland.

De transities leiden tot sterkere verwevenheid van de haven- en de stedelijke economie. Een sterke Global Hub en Industrial Cluster bevorderen de internationale positie van Rotterdam als meest diverse en concurrerende maritieme hoofdstad van Europa (Rotterdam Maritime Capital) en andersom. Daarnaast bieden de transities kansen om hoogwaardige stedelijke economische activiteiten aan te trekken, omdat innovatieve maakindustrie, kennisinstellingen en zakelijke (digitale) dienstverlening steeds sterker in elkaar grijpen.

Ruimte voor ontwikkeling is een kritische, maar tegelijkertijd schaarse succesfactor. Tijdens de transitie is er parallel ruimte nodig voor zowel de verdere groei en vernieuwing van bestaande activiteiten als de ontwikkeling van nieuwe activiteiten.

Eenzijds vereist dit een verdergaande clustering van bestaande en nieuwe bedrijven om de fysieke ruimte,

voorzieningen, (rest)stromen en milieugebruiksruimte intensiever en zo efficiënt mogelijk te benutten. Anderzijds zijn de milieukarakteristieken van deze nieuwe activiteiten en daarmee de benodigde gebruiksruimte voor de diverse milieucomponenten - bijvoorbeeld als gevolg van de toepassing van nu nog onbekende technologieën – pas in de loop van de tijd duidelijk. Gelet op de onzekerheden en dynamiek is voorzichtigheid en maatwerk voor het vinden van de juiste balans nodig.

De ontwikkelopgave is verschillend per gebied:

- Maasvlakte 1 en 2: versterken van de intercontinentale draaischijf voor containerlogistiek, behoud van de mondiale hub voor deepsea bulkstromen, ontwikkelruimte voor nieuwe markten in offshore en energie;
- Europoort & Botlek: energiecluster en rotonde voor de energiebehoefte in West-Europa, investeringen van bestaande bedrijven in de verdere verduurzaming van het cluster en het bereiken van klimaatdoelstellingen, ontwikkelruimte voor nieuwe bedrijven zoals bioraffinage en waste-2-chemicals;
- Waal-Eemhaven: cluster voor aan- en afvoer van shortsea containers en andere continentale lading, zoals vers-logistiek en breakbulk, thuisbasis van maritieme dienstverleners en haventoeleveranciers. Goede overgangszone tussen woongebied en zwaardere havenactiviteiten;
- RDM & Merwe-Vierhavens: transformatie naar een modern innovatief haven- en stadscluster met innovatieve maakindustrie, kennisinstellingen, scholing en de combinatie van haven gerelateerde en stedelijke functies.

3. Agenderen ontwikkelzone Schiedam – Van Nelle – M4H – Charlois – Hart van Zuid

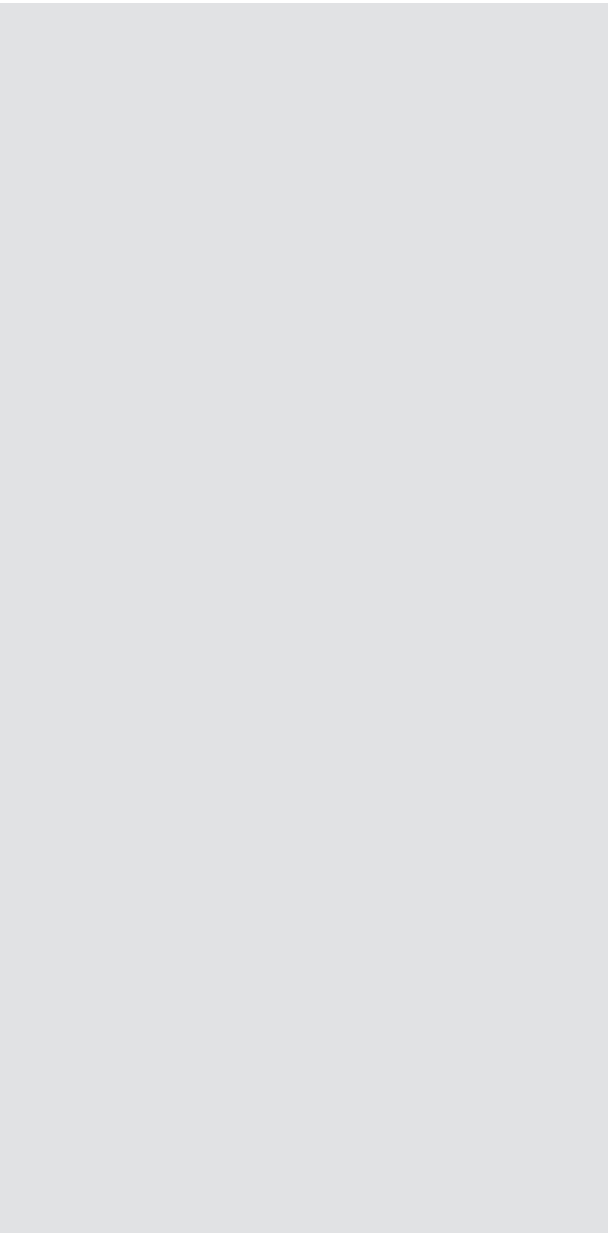
Een gezamenlijk perspectief op dit gebied ontbreekt nog. Op lange termijn kan dit gebied verder transformeren, eventueel gekoppeld aan een nieuwe westelijke oeververbinding. Ook op de korte en (middel)lange

termijn ondergaat het M4H-gebied al de eerste transformatie. Haven en stad komen hier letterlijk samen. De gezamenlijke koers is vastgelegd in een ruimtelijk raamwerk en leidt onder andere tot een gemengd district met werken, wonen, onderwijs, horeca en cultuur.

In de andere delen van deze ontwikkelzone spelen onder meer de volgende opgaven:

- herordening en ontwikkeling Marconiplein als een van de cruciale en nu zwakke schakels in deze ontwikkelzone;
- realiseren station Van Nelle op de Oude Lijn in relatie tot een nieuw toekomstperspectief voor Spaanse Polder Zuid;
- ontwikkeling van een westelijke oeververbinding en bijbehorende impact op het ruimtegebruik 'achter' en 'langs' de verbinding en waar de verbinding eventueel komt (denk bijvoorbeeld aan de cruise, invulling en fasering van ruimtegebruik op de Sluijsjesdijkpier, het Sappencluser etc.);
- hoe sluiten we goed aan op de ontwikkelingen in Schiedam?





Colofon

Omgevingsvisie Rotterdam

Rotterdam, oktober 2019

Tekst:	Gemeente Rotterdam
Vormgeving	Buro voor de Boeg
Overige fotografie	Beeldbank Gemeente Rotterdam

Disclaimer: Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.



rotterdam.nl/wonen-leven/omgevingsvisie/
omgevingsvisie@rotterdam.nl
Oktober 2019
gespreksdocument

Foto Erik Fecken



Gemeente Rotterdam