

I say

Rotterdam Zuid heeft ruimtelijk, sociaal, economisch en financieel belangrijke ontwikkelruimte en groeipotentieel

Willem Sulsters



Willem Sulsters is directeur van WSA Stedelijke Ontwikkeling en samen met Concire en DuraVermeer mede-initiatiefnemer van de ondernemersbeweging IkZitopZuid, gericht op de ruimtelijk economische ontwikkeling van de Rotterdam Zuid binnen regionaal perspectief.

## Get connected!

### De waarde van investeren in de mobiliteit van regio Rotterdam Zuid

De ontwikkeling van wereldsteden wordt sterk bepaald door mobiliteit, de kwaliteit van infrastructuur en het vervoernetwerk. Een global gateway als de wereldstad Rotterdam moet werken aan optimale netwerken. Dat is een voorwaarde voor haar concurrentiepositie, maar ook voor de kwaliteit van leven in de stad. Haar vestigingsklimaat is haar belangrijkste waarde. Investeren in de kwaliteit van het netwerk moet bij voorkeur op die plaatsen, die kansen bieden door het meeste ontwikkelpotentieel. Zuid heeft dat potentieel.

Rotterdam Zuid heeft ruimtelijk, sociaal, economisch en financieel belangrijke ontwikkelruimte en groeipotentieel. Rotterdam Zuid krijgt impulsen voor haar integrale stedelijke ontwikkeling als verder ontsluiten, verbinden en ontwikkelen van een multimodaal infra- en vervoerssysteem plaatsvindt.

Het proces van verplaatsing van bedrijvigheid, detailhandel en voorzieningen met hoge, diverse bereikbaarheidseisen en werkgelegenheid naar de periferie is al decennia gaande. Dit zal zich doorzetten als de binnenstad nog minder goed bereikbaar wordt met de auto. De periferie komt centraal te staan en de oudere, centrale stadsdelen komen in een onomkeerbaar proces van vershraling en verarming. Dit proces van 'omkering en uitholling' heeft zich in vele steden afgetekend. Regionaal georiënteerde bedrijven, functies en programma's binnen de ring (lees: winkelcentrum Zuidplein/Ahoy, Kuip, kantoorlocatie Kop van Zuid) kunnen hier directe en indirecte gevolgen van ondervinden.

Rotterdam stelt zich de vraag op welke wijze Rotterdam Zuid optimaal kan profiteren van een substantiële verkeerskundige ingreep, zoals de aanleg van een metro Zuid tangent. De legitimatie voor zo'n investering ligt in de toegevoegde waarde voor de ontwikkeling van stad, inwoners en ondernemers.

#### Mobiliteit als motor voor de global gateway

De regio Deltapoort ligt in het kruispunt van belangrijke economische assen.

Deze dynamiek gaat echter grotendeels aan de binnenstedelijke woonwijken van Rotterdam Zuid voorbij. Investeren in de bereikbaarheid van verschillende gebieden onderling is noodzakelijk om het aanwezig stedelijk kapitaal onderdeel te laten blijven van een groter, economisch systeem. Hiervoor is niet alleen een nieuwe metrolijn van belang, maar ook een verdere ontwikkeling van het fijnmazig netwerk.

Ontwikkeling van mobiliteit heeft effect op bewegingspatronen, bereikbaarheid in tijd, economische concurrentiepositie en de waardeontwikkeling van een stad. Het levert een bijdrage aan het onderling verbinden van economie op het niveau van de wijk, stad en regio. In het MIRT staat daarom de ontwikkeling van knooppunten in het vervoersnetwerk in samenhang met stedelijke concentraties centraal.

Nieuwe verbindingen leiden tot verschuivingen in het netwerk; knooppunten ontstaan, worden ontlast of gepasseerd. Een knooppunt is een netwerk portal tussen regio en omliggende stad, overstapmachine, reisdoel, transferium en bestemming ineen. Als transferium dragen de knopen bij aan effectieve mobiliteitsketens en grotere actieradius van gebruikers. Als bestemming en vestigingsplaats zijn de knopen dragers van economische en sociale netwerken; plaatsen voor werk, commercie en recreatie. Dit maakt deze locaties geschikt voor ontwikkeling en verdichting met stedelijke functies.

Het gaat om de toevoer naar de knopen, maar ook via en vanuit die knopen. Ze zorgen voor ontsluiting van de regio maar ook voor toegang tot wijken van Zuid. Met een juiste specialisatie kan dat voor lokale



wijkeconomie, kleinschalige bedrijvigheid en niet dagelijkse voorzieningen een impuls vormen.

Kwalitatieve bedrijvigheid kan niet zonder een vitale, stedelijke omgeving. Hoewel afhankelijk van sectoren en segmenten ligt het belang zeker niet alleen bij bereikbaarheid en beperking van huisvestingslasten, maar vooral bij een goed vestigingsklimaat. De aantrekkingskracht van bedrijven op personeel wordt mede bepaald door hun vestigingsplaats. Fijnmazige, stedelijke netwerken dragen in het algemeen bij aan een vitale, stedelijke omgeving.

Door verknoping van het netwerk ontstaat toenemende concurrentie van de knopen onderling. Dit is positieve aanleiding voor positionering en specialisatie van de knopen. De spin off van de knopen zelf naar de omliggende woonwijken ligt in werkgelegenheid in service en ondersteunende diensten.

#### **Kansen voor Rotterdam Zuid binnen de regio**

De opgave voor Rotterdam Zuid is het ontwikkelen en verknopen van mobiliteitsnetwerken in Rotterdam Zuid en met Stadshavens en Deltapoort. Bestaande concentraties zijn uiteraard logische aangrijpingspunten voor verknoping en verstedelijking, zoals de VIP's van Zuid. Maar ook de 'perifere', juist in de regio centraal gelegen gebieden komen voor betere verflechting met de netwerken in aanmerking. De bedrijvigheid rond de ring moet voor het arbeidspotentieel en opleidinginstituten beter bereikbaar worden.

Er moet een perspectief en meervoudige strategie worden ontwikkeld gericht op economische vitaliteit en vestigingsklimaat, mobiliteit en bereikbaarheid en specifieke marktsectoren passend bij de kernkwaliteiten van de regio. Alleen dan ontstaat een metropolaan leefmilieu met sociaal-economische dynamiek, competitieve specialisatie en diversiteit. Alleen dan kunnen de wijken van Zuid zich openen naar de regio en zich opnieuw verbinden met de global gateway Rotterdam. Alleen dan komt de ontwikkeling en positionering van binnenstedelijke centra en perifere gebieden in een nieuwe balans en versterken zij elkaar.

Bestaande bedrijventerreinen als Waalhaven, Hordijk, De Laagjes zijn ontwikkeld op basis van functiescheiding, isolatie van milieubelasting en goede autobereikbaarheid. Het zijn nu vooral monofunctionele en weinig intensief gebruikte gebieden. Tegelijkertijd zijn het dagelijkse bestemmingen voor goederen, werknemers, klanten en leveranciers. Ze zijn economisch belangrijk, maar worden nog zeer weinig beschouwd als potentiële dragers voor sociale, culturele en stedelijke betekenis. Betere aansluiting op het publiek transport is voorwaarde voor een meer gemengd, intensiever gebruik en herpositionering ervan.

Ook de hele A15-zone is als bedrijventerein uitgegeven op basis van autobereikbaarheid en traditionele 'zichtlocaties'. De potentie ervan als perifeer centrum verbonden met Zuid en met de regio is nog amper in beeld. Zuid en Barendrecht zijn er volledig van geïsoleerd. Dit gebied kan zich echter ontwikkelen tot een ZuidZuidas voor Rotterdam, maar dan een met een echt stedelijk karakter en op z'n Rotterdams.

## *Fijnmazige, stedelijke mobiliteitsnetwerken dragen in het algemeen bij aan een vitale, stedelijke omgeving*

#### **Mobiliteitsprincipes en gebiedsconcepten**

Niet het generiek aanbod van vervoer, maar de vraag ernaar moet centraal staan. Niet de kostenbenadering van vervoerswaarde is maatgevend, maar een visie op waardeontwikkeling.

Veranderende opvattingen over de balans tussen werk en privéleven bepalen nu al hoe we werken en waar we wonen. Elk publiek systeem moet daarin concurreren met privé-vervoer als ultiem flexibel vervoermiddel. De gebruiker maakt keuzes op basis van kosten, kwaliteit, comfort, imago, effectiviteit en snelheid. Voorwaarde is een goed inzicht in bewegingspatronen van specifieke gebruikers door de stad.

Bedrijvigheid rond netwerkknoepn concentreren is dus niet voldoende in de strijd tegen binnenstedelijke (auto-)congestie. De ambitie moet zijn om in de 21ste eeuw het autogebruik van stadsbewoners en forensen met een integraal publiek vervoersnetwerk binnen de ring te verslaan. Het faciliteren van de fiets rond knooppunten, P+R-voorzieningen aan de ring en shuttles zijn instrumenten voor een strategie gericht op een carlight environment in binnenstedelijke gebieden. Gebiedsconcepten zijn dus sterk verbonden met keuzes in vervoer en mobiliteit.

De noodzaak tot thematische uitwerking van de knoepn van Zuid vanwege toeneemende concurrentie zijn al genoemd. De programmering van de VIP-gebieden moet herkenbare, samenhangende 'voorportalen van Zuid' opleveren die de concurrentie regionaal aankunnen vanwege hun thematische trekkers commercie, sport en medische zorg. Dit moet in samenhang worden benaderd. Elke knoep kan accenten leggen qua type aanbod vastgoed en identiteit omgeving. Het belang van een gepositieerd gebiedsconcept binnen het netwerk

als basis voor een haalbaar programma is groot. De vraag is of woongebieden in aanmerking komen als kleine autovrije buurt, gefaciliteerd door omliggende knooppunten, zo dat ze een binnenstedelijke groene enclave worden.

Gelet op de Grote Woontest zou er een aanzienlijke marktinteresse van middenkaderpersoneel kunnen zijn voor een nieuw concept van het Rotterdamse tuindorp en de tuinstadgedachte in IJsselmonde, steunend op de nabijheid van Stadionpark en Medimall. Dat zou kunnen leiden tot heruitvinding van het tuindorp uit begin 20ste eeuw tot een concurrerend, goed ontsloten woonmilieu van de 21ste eeuw; van arbeiderswijk naar de duurzame 'personeelswijk'.

#### **Investeren in waardeontwikkeling**

Wereldwijd profiteren stedelijke gebieden van ontwikkeling van betaalbare en moderne vormen van openbaar vervoer. Economische gevolgen zijn te verwachten in het vergroten van bereikbaar werkgeversareaal c.q. werkgelegenheid, het uitbreiden van commercieel vestigingsgebied en directe investeringen in het bouwproject zelf.





# 56.000

nieuwe woningen in 2005 - 2020

OV draagt bij aan ontsluiting van markten, stijgende productiviteit en verhoogde omzet voor bedrijven en commerciële instellingen. Financiële effecten liggen in bovengemiddelde waardeontwikkeling van omliggend vastgoed en daarmee grondwaarde. Publiek transport is voorwaarde voor gebiedsontwikkeling, het heeft effect op de grondexploitatie. Hierbij is tijd en kwaliteit maatgevend in plaats van afstand. Verhoogde belastinginkomsten voor lokale overheden zijn een direct effect van hogere vastgoed en grondwaardes. Het geeft de gemeente meer investeringsruimte of via een revolving fund mogelijkheden tot blijvende kwaliteitsontwikkeling van gebieden.

De sociaal-economische waardeontwikkeling in wijken en woonbuurten ligt vooral in verbeterde mobiliteit en verkeersveiligheid, toegang tot voorzieningen, opleiding, werk, sociale netwerken en recreatie. Binnenstedelijk is het mobiliteitsaanbod van waarde voor bevolkingsgroepen die door een te beperkte actieradius nagenoeg geen gebruik (kunnen) maken van het voorzieningenaanbod of de werkgelegenheid.

Mobiliteit kan letterlijk hun leven verruimen als die betaalbaar is. Daarbij is *get connected!* een aardig politiek thema. Het binnenstedelijk milieu kan verbeteren door reductie van autogebruik, vermindering CO<sub>2</sub>-uitstoot en verbetering van de kwaliteit van leven in de stad. Op termijn levert het zelfs een bijdrage aan kostenreductie in gezondheidszorg. Een investeringsafweging voor een aanvullend metrotraject is dus veel meer dan een beoordeling van een op vervoerswaarde gebaseerde exploitatie.

#### **Investeringsopgave en coalities**

De grote opgave ligt in het maximaliseren van waardeontwikkeling en het betrekken van verschillende stakeholders, die hier belang bij hebben. De mobiliteitsstrategie voor Zuid moet mede worden gebaseerd op het ruimtelijk economisch ontwikkelperspectief voor heel Zuid. Tegelijkertijd speelt het daar een voorwaardelijke factor in als schakel in de ontwikkeling van locaties met toekomstpotentie.

Consequentie is dat ontwikkeling van mobiliteit en infrastructuur verbonden wordt met de realisatie van stedelijke omgevingen en vastgoed. Zo kan op waardeontwikkeling worden gestuurd, die via een 'enkelvoudige' vervoerswaarde benadering buiten beeld blijft. Er is reeds een ontwikkeling gaande richting (gecombineerde) concessies in transport, vastgoed en gebiedsontwikkeling.

### *Een investeringsafweging voor een aanvullend metrotraject is dus veel meer dan een beoordeling van een op vervoerswaarde gebaseerde exploitatie*

De overheid moet hierbij als publiek ontwikkelaar en als regisseur optreden. Zij is een op het vlak van maatschappelijk rendement baathebbende partij, maar zal vanuit het oogpunt van omvang en risicoprofiel van investeringen samen met marktpartijen moeten optrekken.

Die partijen zijn dan niet alleen professionals in vastgoed en grondontwikkeling, maar naar verwachting ook ondernemingen, waarvan het belang ook (in-)direct bij het vestigingsklimaat van de stad ligt.



## De metro als katalysator

De keuze om de komende jaren in te zetten op binnenstedelijk bouwen biedt de kans om groei van de mobiliteit voor een groot deel met ov-maatregelen op te lossen. Een hogere concentratie van stedelijk programma zorgt immers voor grote vervoersstromen en daarmee voor meer mogelijkheden voor een kostendekkende exploitatie van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd is een robuust openbaarvervoernetwerk noodzakelijk om de verstedelijkingsambitie te realiseren. De capaciteit van het weg-systeem is niet toereikend om een verdere groei van het verkeer op lange termijn op te vangen en de uitbreidingsmogelijkheden zijn fysiek en financieel bereikt. Een upgrading van het regionale openbaarvervoersysteem met de zuidtangent is nodig om de groei van de mobiliteit op een duurzame wijze op te lossen.

De meerwaarde van een nieuwe metrolijn naar Zuidplein zit hem vooral in een betere bereikbaarheid vanuit het oosten en westen van Rotterdam en – via het nieuwe intercitystation Stadionpark – vanuit de Drechtsteden en het zuiden van Nederland. Het winkelcentrum en de andere voorzieningen rondom Zuidplein krijgen hierdoor een groter afzetgebied. Voor Ahoy betekent deze nieuwe verbinding en het intercitystation een kans om de problematische bereikbaarheid vanuit Zuid-Nederland te verbeteren. Dit heeft een positieve invloed op de ontwikkeling en programmering van Ahoy en omliggende leisure-functies.

Ten slotte kan de zuidtangent een katalysator zijn voor (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen in Stadshavens op de lange termijn. Voor het uitgroeien naar een woon- en werkgebied met internationale allure is een goede randstedelijke en regionale bereikbaarheid essentieel.

### Metro ook functie voor lokale economie

Door de grote impact en uitstraling gaat de aandacht al snel uit naar de grote gebiedsontwikkelingen. Maar het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de metro ook een positief effect krijgt op de lokale, wijkgerichte economie. Haltes die niet op de grote knooppunten liggen, moeten op de juiste manier worden ingepast in de wijk. Zo kan een koppeling worden gemaakt met wijkvoorzieningen zoals gezondheidscentra, winkels of een bibliotheek. Overleg met lokale ondernemers over locatie en ontwerp van de halte zijn daarbij essentieel. En het is natuurlijk belangrijk om te zorgen voor goede verbindingen met de wijken rondom de metrohalte, voor goede loop- en fietsroutes en overstapmogelijkheden met andere vormen van openbaar vervoer.

### Aanjager voor gebiedsontwikkeling

De komende jaren zal een aantal gebieden op Zuid een flinke transformatie ondergaan. De aanleg van de metro zuidtangent kan een prominente rol spelen bij het op gang brengen van gewenste ontwikkelingen en functioneren als een aanjager voor ontwikkeling van locaties als Stadionpark, Ahoy' en Stadshavens. Voor Stadionpark geldt zelfs dat de metro randvoorwaardelijk is voor de ontwikkelpotentie op lange termijn.

### Metro verlost focus

Zoals hierboven is aangegeven, kunnen de ontwikkellocaties een metrolijn goed gebruiken als aanjager. Andersom heeft de metrolijn bovenstaande ontwikkelingen ook nodig om voldoende reizigers te krijgen voor een kostendekkende exploitatie.

Wil Rotterdam nu een beroep doen op investeringen van Rijk en stadsregio dan moet het kiezen voor een langdurige programmatische focus op Zuid. Dit betekent dat het ook na 2020 nieuwe woningen bouwt in het bestaande stedelijke gebied. Wellicht kan dat in het zuidelijke deel van Stadshavens, bovenop het reeds geplande aantal in de Merwe-Vierhavens, als het profiel en het beoogde programma voor de Waalhaven in de structuurvisie Stadshavens wordt aangescherpt.