Omgevingsvisie
Rotterdam



December 2021

De Veranderstad.

Werken aan een wereldstad voor iedereen.

Gemeente Rotterdam

De Veranderstad.

Werken aan een wereldstad voor iedereen.

Er staat een bijzonder gebouw aan de Blaak nummer tien in Rotterdam. Het is één van de weinige gebouwen in het centrum die het bombardement van 1940 heeft overleefd.

Sinds de oplevering in 1934 is de omgeving rond dit gebouw compleet veranderd. In de jaren dertig werd dit splinternieuwe bankpand omringd door oudere gebouwen. Na 10 mei 1940 stond het jarenlang eenzaam in een lege vlakte. Tegenwoordig staat het ingeklemd tussen strakke hoogbouw.

Niet alleen de omgeving rond het pand is veranderd. Ook kreeg het gebouw een hele andere functie. De voormalige bank huisvest sinds 1981 een kunstacademie, vernoemd naar de Rotterdamse kunstschilder Willem de Kooning. Van hem is het citaat dat in neonletters naast de ingang aan de gevel hangt:

‘I have to change to stay the same.’

Rotterdam staat voor verandering. Vaak veroorzaakt door mensen die naar de stad trokken of door gebeurtenissen ergens op de wereld die gevolgen hadden voor de open stad die Rotterdam altijd is geweest. Maar net zo vaak kwamen die veranderingen door de ondernemerszin van Rotterdammers zelf.

Dat is nog steeds zo.

De trek naar de stad, vergrijzing, de energietransitie, klimaatverandering, digitalisering en de opkomst van de netwerksamenleving, het zijn grote ontwikkelingen die de stad raken en voor veranderingen zorgen. De inwoners, instellingen en bedrijven zijn zelf ook een geweldige veranderkracht. Rotterdam is geen stad die achteroverleunt.

Dat schept kansen en roept vragen op. Want wat voor stad willen we worden?

Wie ‘Rotterdam’ googelt ziet veel foto’s van de indrukwekkende skyline. Die foto’s zijn meestal vanuit de hoogte genomen. Pas als je inzoomt, en dichterbij komt, in de straten, havens en parken, zie je de echte kracht van Rotterdam. Dat zijn de Rotterdammers, of ze er nu al generaties lang wonen of zich er net hebben gevestigd.

Het gebouw aan de Blaak nummer 10 staat er nog fier terwijl de wereld de afgelopen 85 jaar ingrijpend is veranderd. Ook de stad gaat veranderen. Als college willen we dat alle Rotterdammers baat hebben bij deze veranderingen. We gaan met deze omgevingsvisie met veel inspiratie aan de slag, en ook met vol vertrouwen.

Het vertrouwen dat Rotterdam zichzelf zal blijven. Juist door te veranderen.



Namens het college van B&W
Bas Kurvers
Wethouder
Bouwen, wonen en energietransitie gebouwde omgeving

Samenvatting.

Rotterdam omarmt een nieuwe visie voor de stad

In vijftien jaar tijd zijn de stad en de wereld om ons heen sterk veranderd. Rotterdam staat voor grote en ingrijpende opgaven. Dat vraagt om een nieuwe visie op de fysieke leefomgeving, helemaal omdat de laatste stadsvisie alweer uit 2007 is.
Tegelijkertijd verplicht de Omgevingswet, een grote landelijke wetswijziging die in 2022 wordt ingevoerd, elke gemeente om een omgevingsvisie te maken. Wij grijpen deze kans met beide handen aan om, samen met de stad, een nieuwe koers voor Rotterdam te bepalen.

Goede uitgangspositie

Rotterdam, stad met een diverse en dynamische bevolking, met meer dan 170 nationaliteiten: niemand is hier in de meerderheid. Stad van handige handjes en knappe koppen. Een stad met een rijke geschiedenis en internationaal bekend als architectuurstad. Waar steeds meer mensen willen wonen, werken en verblijven. Met een haven van wereldformaat en een groeiende kenniseconomie.

Rotterdam heeft een goede uitgangspositie, is goed verbonden met de wereld en met de regio. Onze haven is de grootste van Europa en is van regionaal belang voor de werkgelegenheid. Via de haven staat Rotterdam in verbinding met de rest van de wereld. Daarnaast is Rotterdam onderdeel van de Randstad, een van de sterkste polycentrische metropolen in Europa.

Goede (ov-)verbindingen tussen de stad en de regio zijn essentieel voor de bouw van nieuwe woningen en het versterken van de agglomeratiekracht i. Ze brengen belangrijke centra van kennis en innovatie dichter bij elkaar. De woonmilieus in regiogemeenten zijn weer aanvullend op die in Rotterdam en bieden kansen voor de stad.

Opgaven

Tegelijkertijd kent de stad een aantal uitdagingen en die zijn deels ook anders dan voorheen. De levensverwachting van de inwoners is lager dan in andere delen van het land en de bevolking is relatief laagopgeleid. Het gaat goed met de Rotterdamse economie maar veel economische sectoren moeten veranderen om schoner en duurzamer te worden en daarmee (internationaal) competitief te blijven. Rotterdam is internationaal bekend vanwege de slimme omgang met het water en profiteert van zijn prachtige ligging in de delta, maar tegelijkertijd zijn de klimaatverandering en zeespiegelstijging hier extra voelbaar.

De trek naar de stad zet door en ook Rotterdam is populair. Steeds meer mensen willen er wonen, werken en recreëren. Het realiseren van voldoende woningen, werkgelegenheid en voorzieningen is essentieel om deze trek naar de stad op te kunnen vangen. Bij deze ontwikkelingen is de aantrekkelijkheid van de stad en regio belangrijker dan ooit. Een biodivers, gezond en goed bereikbaar landschap in en rond de stad is randvoorwaardelijk om prettig te kunnen leven in Rotterdam en de regio.

Daarnaast hebben we te maken met grote transities. De energietransitie i heeft grote impact op de stad en de regio, omdat onze industrie en logistiek nog grotendeels gebruik maken van fossiele brandstoffen. Duidelijk is dat de energiemix in onze regio de komende jaren zal veranderen. Ook moeten we ons als stad aanpassen op klimaatverandering en streven we naar een circulaire economie i. Het mobiliteitspatroon in steden verandert, er komen steeds meer nieuwe vormen van vervoer bij. Bovendien gaat de digitalisering van onze samenleving verder.

Meerdere opgaven waardoor de stad en het ruimtegebruik ingrijpend veranderen. Die opgaven vragen om een nieuwe visie en een duidelijke koers.

Koers

Rotterdam kiest voor goede groei. Groei die bijdraagt aan het welzijn van de inwoners, aan een duurzame samenleving en aan economische vooruitgang. Groei die het Rotterdamse rijke erfgoed en identiteit ondersteunt en versterkt waarbij we Rotterdammers betrekken in het proces van verandering. Dit is essentieel om ervoor te zorgen dat we een aantrekkelijke stad zijn en blijven voor alle Rotterdammers, want samen maken we de stad. Om richting te bepalen bij goede groei gebruiken we ons kompas met de vijf perspectieven: compact, gezond, inclusief, duurzaam en productief.

Om goede groei concreet te maken, maken we in deze omgevingsvisie vijf hoofdkeuzes:

Rotterdam zet in op prettig leven in de delta. We maken van Rotterdam een gezonde, groene en aantrekkelijke stad om te wonen, werken en recreëren. Onze rivieren – de Maas, de Schie en de Rotte – zijn onze belangrijkste groen-blauwe verbindingen. We leggen nieuwe parken aan en vergroenen onze boulevards, zoals de Blaak en Westblaak. We verbinden groenstructuren voor aantrekkelijke routes en om de biodiversiteit te vergroten. Tegelijkertijd werken we met het toevoegen van groen aan het reduceren van hittestress en aan de opvang van water tijdens hevige regenbuien. We maken het voor Rotterdammers aantrekkelijk en eenvoudig om te bewegen in de buitenlucht. De auto doet een stapje terug en we bieden meer ruimte aan de fietser en voetganger.

Rotterdam gaat **verstedelijken & verbinden.** We verstedelijken binnen de bestaande stad om de stad te versterken. Dat doen we vooral bij en rondom bestaand of nieuw hoogwaardig openbaar vervoer. Dat is de meest duurzame manier van verstedelijking. Daarom investeren we met onze partners in onder andere een nieuwe oeververbinding, nieuwe stations en meer treinen op het spoor tussen Leiden en Dordrecht (Oude Lijn). Door het toevoegen van woningen ontstaat een groter draagvlak voor voorzieningen. Met hogere dichtheden wonen meer mensen in de directe nabijheid van verschillende voorzieningen. Men kan al zijn dagelijkse voorzieningen te voet of op de fiets bereiken: de stad om de hoek. Door een netwerk van complementaire stedelijke centra te ontwikkelen, zorgen we dat onze toplocaties elkaar versterken.

Rotterdam zet in op **vitale wijken**. Het moet niet uitmaken waar je opgroeit om dezelfde kans te hebben op goed onderwijs, een goede woning en passend werk. In onze wijken komen een heleboel opgaven samen: de energietransitie, klimaatadaptieve ingrepen en sociaaleconomische opgaven. Deze pakken we in samenhang op om de wijken toekomstbestendig te maken. In alle wijken zetten we in op een divers aanbod van woon- en werkruimte en is de openbare ruimte op orde. Maatschappelijke voorzieningen groeien mee met de stad en worden intensiever benut.

Rotterdam zet de schouders onder de **energie- en grondstoffentransitie**. De komende jaren gaan we energie anders en schoner opwekken, anders distribueren en de vraag verminderen. Daarnaast gaan we materiaalkringlopen sluiten. In het havenindustrieel complex betekent dat onder andere elektrificatie van processen en inzet van waterstof als energiedrager. We gebruiken restwarmte om het stedelijk gebied van warmte te voorzien en we verduurzamen onze woningvoorraad. Ook verduurzamen we de stedelijke mobiliteit en het transport naar en in de haven.

Rotterdam **vernieuwt het verdienvermogen**. Rotterdam heeft een sterke economische uitgangspositie; een wereldhaven, een luchthaven, een sterke logistieke sector en groeiende maakindustrie. Deze sectoren blijven ook in de toekomst belangrijk voor de werkgelegenheid en het verdienvermogen, maar moeten de komende jaren flink vernieuwen. Tegelijkertijd is Rotterdam, onder meer door zijn uitstekende (internationale) bereikbaarheid, een middelpunt van innovatie en van kennisintensieve dienstverlening. We verwelkomen nieuwe bedrijfsmodellen, zoals start-ups in de circulaire economie. Bedrijven die hinder veroorzaken en daarom in een hoge milieucategorie vallen concentreren we zoveel mogelijk op een paar locaties. Door goede netwerken en interactie ontstaat innovatie in de bestaande en de nieuwe economie; juist dat is de economische kracht van onze stad.

Bij de uitwerking van deze vijf hoofdkeuzes is blijvende aandacht voor omgevingskwaliteit en leefomgeving nodig. De omgevingseffectrapportage maakt duidelijk dat onder andere de combinatie van verdichten binnen de bestaande stad en de inzet gericht op de transitie van de economie tot opgaven leidt rondom milieu- en gezondheidsthema's. Door deze aandachtspunten vroegtijdig mee te nemen in de uitwerking kunnen risico's worden beperkt, negatieve effecten worden voorkomen en een prettige leefomgeving worden gerealiseerd.

Gebieden

Er is een aantal gebieden waar meerdere grote opgaven bij elkaar komen en tegelijkertijd kansen liggen om veel van onze stedelijke doelstellingen te realiseren. Deze strategische gebieden vragen om gebiedsspecifieke richtinggevende keuzes.

De **binnenstad** is een zeer geschikte plek om verder te verdichten en daarmee de aantrekkelijkheid te vergroten voor zowel wonen, werken als recreëren. Maar dat vereist wel een aantal systeemingrepen. In het centrum maakt de auto op een aantal boulevards plaats voor fietsers, voetgangers en groen. We streven naar een balans tussen rust en reuring. Daarbij blijft het een gebied waar iedereen elkaar kan ontmoeten.

In de zone **Alexander tot en met Zuidplein** investeren we in een oeververbinding met hoogwaardig openbaar vervoer. Dit is de drager voor verstedelijking van het gebied. Belangrijke knopen worden met elkaar verbonden en transformeren tot aantrekkelijke verblijfsgebieden met wonen, werken en recreatie in hoge dichtheden. Daarnaast versterken we verbindingen tussen wijken en tussen groenstructuren; langs de Nieuwe Maas ontwikkelen we een nieuw rivierpark.

Rotterdam Zuid krijgt ook extra aandacht. Het gaat goed op Zuid; de focus verschuift van de tekortkomingen naar de kansen. De successen en intrinsieke kracht van het gebied komen steeds meer naar boven. We blijven inzetten op Zuid als een plek om te blijven, ook voor sociale stijgers. Zuid wordt in toenemende mate een bestemming, door zowel de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte verder te vergroten als door te investeren in nieuwe aantrekkelijke plekken om te werken en te recreëren. Het wordt veerkrachtiger en nog sterker verbonden door ov-ingrepen en investeringen in routes voor langzaam verkeer.

Aanpassen als het nodig is

De omgevingsvisie is een beleidsinstrument van de gemeenteraad, elke twee jaar wordt de visie geëvalueerd. Op basis van monitoring door middel van de Rotterdamse omgevingseffectrapportage (ROER) en evaluatie bekijken we hoe de visie doorwerkt. De Rotterdamse omgevingsvisie is niet in beton gegoten maar adaptief, dat wil zeggen dat we de visie dus aan kunnen passen als dat nodig is.

Leeswijzer.

Hoofdstuk 1
Waarom een omgevingsvisie?
Wat is een omgevingsvisie, waarover gaat deze visie en waarom hebben we deze visie op de stad?

Hoofdstuk 2
Het verhaal van Rotterdam.
In dit hoofdstuk beschrijven we waar we vandaan komen en de positionering van de stad. De eigenheid van Rotterdam, de bevolking, economie en uitstraling komen hier aan bod.

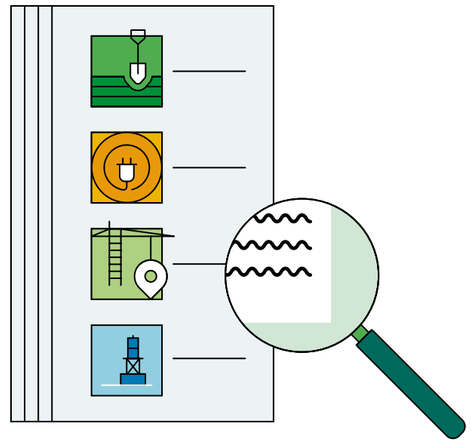
Hoofdstuk 3
Trends, opgaven en transities.
In dit hoofdstuk kijken we vooruit. We beschrijven een aantal trends en transities waar we als stad mee te maken hebben én krijgen. We sluiten af met een aantal onvermijdelijke opgaven die op Rotterdam afkomen.

Hoofdstuk 4
Rotterdam in de wereld, de regio en het landschap.
Rotterdam is groter dan Rotterdam. Veel keuzes die we in deze omgevingsvisie maken, hebben hun impact op de regio en andersom. Tegelijkertijd heeft Rotterdam ook anderen nodig om zijn ambities te kunnen waarmaken. In dit hoofdstuk beschrijven we deze vraagstukken.

Hoofdstuk 5
De koers van Rotterdam.
In dit hoofdstuk beschrijven we de koers die Rotterdam vaart. We lichten toe wat goede groei voor Rotterdam inhoudt. De vijf perspectieven geven aan wat voor stad we willen zijn. We beschrijven vijf hoofdkeuzes die richting geven aan de toekomstige ontwikkeling van Rotterdam. Daarnaast zijn we ons ervan bewust dat bepaalde keuzes tot nieuwe uitdagingen leiden. Daarom behandelen we in dit hoofdstuk ook onderwerpen waar we in de (nabije) toekomst nog keuzes over moeten maken.

Hoofdstuk 6
Gebieden.
Voor drie gebieden zijn de opgaven zo groot en samenhangend dat we ze apart uitlichten in zogenoemde ‘Gebiedsuitwerkingen’. Dit zijn de Binnenstad, Alexander-Zuidplein en Zuid. We beschrijven de koers voor deze gebieden en de gebiedskeuzes die we hebben gemaakt of moeten maken.

Hoofdstuk 7
De omgevingsvisie: nieuw instrument, nieuwe werkwijze.
De omgevingsvisie is een nieuw beleidsinstrument onder de Omgevingswet. Bij de omgevingsvisie hoort ook een nieuwe werkwijze. In dit hoofdstuk lichten we toe hoe de omgevingsvisie als beleidsdocument werkt en wat de wisselwerking is met andere documenten.



Inhoudsopgave.

Klik op een hoofdstuk om naar de betreffende pagina te gaan

1. Waarom een omgevingsvisie?

Een nieuwe visie 12
Kenmerken van de nieuwe visie 13
Waar gaat de omgevingsvisie over? 14

2. Het verhaal van Rotterdam.

Een verbonden mozaïek 18
Ruimte voor ondernemen, doen en denken 25
Stad in de delta 28

3. Trends, opgaven en transities.

Trek naar de stad 34
Diversiteit, toenemende verschillen en behoefte aan verbinding 37
Van fossiel naar klimaatneutraal en circulair gebruik 38
Economie in transitie 39
Buitengewone aandacht voor de openbare ruimte 42

4. Rotterdam in de wereld, de regio en het landschap.

Rotterdam als wereldhavenstad 47
Maritieme hoofdstad van Europa 48
De Rotterdamse haven in de regio 49
Kaart: Rotterdam onderdeel van de Randstad metropool 50

Metropoolontwikkeling in de zuidelijke Randstad 51
De woningbouwopgave 52
De mobiliteitsopgave 53
De economische opgave 54

Landschap en natuur om Rotterdam 55
Landschap en recreatie 56
Landschap, biodiversiteit en klimaat 57

Energie in de regio 58

Inhoudsopgave.

Klik op een hoofdstuk om naar de betreffende pagina te gaan

5. Rotterdam in de wereld, de regio en het landschap.

De koers van Rotterdam **60**

Werken aan goede groei **63**
Samen stadmaken 64
Ontwikkelen vanuit eigen identiteit en bestaande kwaliteiten 65
Kaart: Cultureel erfgoed 66
Groeien door middel van vijf perspectieven 67
De vijf perspectieven 68

Vijf hoofdkeuzes **70**
Kaart: Regio 71
Kaart: Stedelijk gebied 72

Prettig leven in de delta **73**
Kaart: Prettig leven in de delta 74
De rivieren als landschappelijke slagaders van de stad 76
Rotterdam groener: parken, singels, boulevards en straten 78
Ruim baan voor fietsers en voetgangers 80
Verbeteren kwaliteit leefomgeving 81
Klimaatadaptieve inrichting van de stad en wijken 83

Verstedelijken & verbinden **86**
Kaart: Wereldstad aan de Maas 87
We verdichten binnen de bestaande stad om de stad te versterken 89
Ontwikkeling oeververbindingen en hoogwaardig openbaar vervoer op stedelijke en regionale schaal 92
Ontwikkelen van een netwerk van complementaire hoogstedelijke centra 94

Vitale wijken **95**
Kaart: Vitale wijken 96
Maatschappelijke voorzieningen groeien mee en worden intensiever benut 101
Voldoende en divers aanbod van wonen, werken en voorzieningen 103
Sociale en fysieke structuur versterken 104
Toekomstbestendige wijken 105
Focuswijken stedelijke vernieuwing 105

Schouders onder de energie- en grondstoffentransitie **107**
Kaart: Schouders onder de energie- en grondstoffentransitie 108
Een circulair grondstoffensysteem 110
Nieuw energiesysteem 111
Haven en industrie: op weg naar klimaatneutrale haven en economie 112
Gebouwde omgeving: op weg naar klimaatneutrale en circulaire wijken 113
Mobiliteit: op weg naar klimaatneutrale mobiliteit en transport 114

Inhoudsopgave.

Klik op een hoofdstuk om naar de betreffende pagina te gaan

Verdienvermogen vernieuwen **115**
- Kaart: Verdienvermogen vernieuwen 116
- Ontwikkelen aantrekkelijke en complementaire centra 118
- Versterken innovatiekracht 119
- Detailhandel 120
- Bezoekerseconomie in dienst van de stad 119
- Ruimte voor bedrijven 121
- Kaart: Ruimte voor bedrijven 123
- (Inter)nationale connectiviteit: stad, haven en achterland bereikbaar houden 124
- Economische transitie in het havenindustrieel complex 125

Omgevingskwaliteit en leefomgeving blijven aandacht vragen **127**
- Kaart: Aandachtsgebieden milieu en gezondheid 128

6. Gebieden.

Binnenstad **132**
- Toekomstperspectief 133
- Opgaven 134
- Gebiedskeuzes 135
- Kaart: Binnenstad 139

Alexander tot Zuidplein **140**
- Kaart: Alexander tot Zuidplein 141
- Toekomstperspectief 142
- Opgaven 143
- Gebiedskeuzes 146
- Uitwerkingsopgaven: mogelijkheden verkennen en onderzoeken 148

Rotterdam-Zuid **149**
- Op weg naar een toekomstperspectief 150
- Gebiedskeuze 1 - Zuid: plek om te blijven 151
- Gebiedskeuze 2 - Zuid als bestemming 152
- Gebiedskeuze 3 - Zuid vol veerkracht 153
- Gebiedskeuze 4 - Zuid optimaal verbonden 154
- Vervolg 155

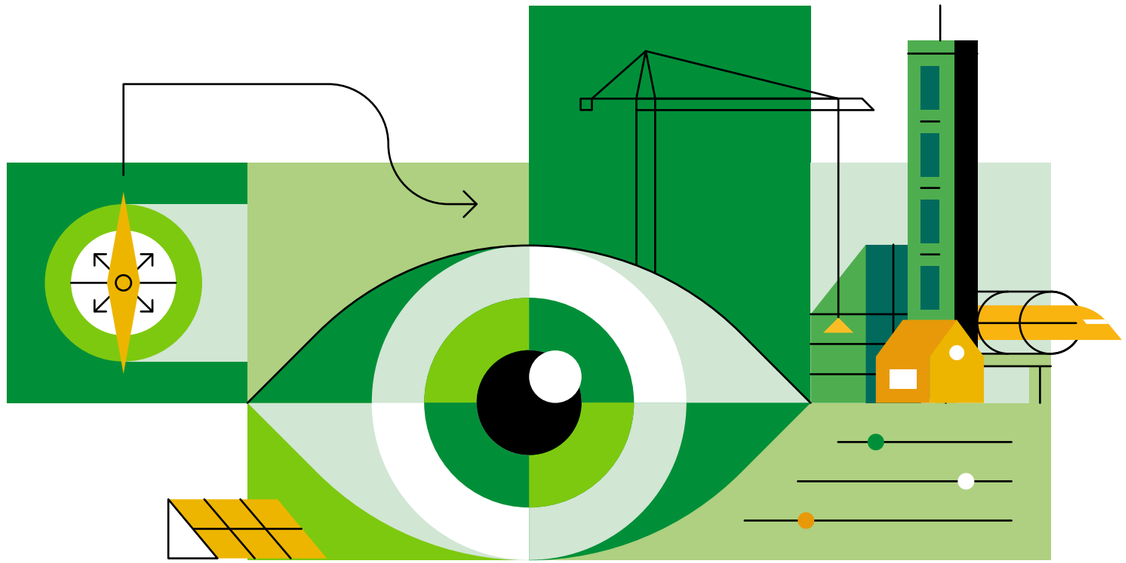
7. De omgevingsvisie: nieuw instrument, nieuwe werkwijze.

Werkwijze: hoe werken we aan de fysieke leefomgeving? **158**
- Integrerend stadmaken 161
- Samen stadmaken: principe én werkwijze 162

Hoe werkt de omgevingsvisie door? **162**
Hoe blijft de omgevingsvisie actueel? **165**

Woordenlijst **168**

Colofon **173**



1. Waarom een omgevingsvisie?

Rotterdam verandert. De stad van vandaag ziet er morgen weer anders uit. Rotterdam groeit snel. We willen meer op een grondgebied dat niet groter wordt. Daarnaast komen er verschillende nieuwe opgaven op de stad af, zoals de energietransitie en klimaatadaptatie . Als we dit allemaal een goede plek willen geven op een manier die de stad sterker maakt, vraagt dat om een visie. Een visie die al deze ruimtelijke ontwikkelingen in gezamenlijkheid bekijkt en richting bepaalt. Een visie die keuzes maakt over wat we wel maar ook wat we niet willen. Een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Rotterdam op de (middel)lange termijn.

De fysieke leefomgeving is dat wat je ziet, ruikt, en aan kunt raken. Dat zijn bijvoorbeeld gebouwen, straten, wegen, parken, lucht, pleinen, sloten, rivieren, bossen en de grond.

Een nieuwe visie.

Het maken van een richtinggevende ruimtelijke visie is voor Rotterdam niet nieuw; we hebben vaker richtinggevende visies gemaakt. De laatste was de Stadsvisie uit 2007. Daarmee zette Rotterdam zich op de kaart als aantrekkelijke woonstad met een sterke economie. Met die visie zijn ook enkele belangrijke gebiedsontwikkelingen in gang gezet. De Stadsvisie gaf lang houvast voor ontwikkelingen binnen en buiten de gemeentelijke organisatie. Maar de wereld is sinds 2007 veranderd. De nieuwe opgaven vragen om een nieuwe koers. De omgevingsvisie biedt deze nieuwe koers.

Daarnaast is de omgevingsvisie een verplicht onderdeel van de Omgevingswet. Deze nieuwe wet vraagt om een samenhangende aanpak van de leefomgeving. De doelen van de Omgevingswet en omgevingsvisie als instrument sluiten aan bij de ambitie van Rotterdam. Daarom zien wij in de omgevingsvisie de kans om onze doelen te realiseren: een integrale, allesomvattende visie op de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie geeft zo ook richting aan de ontwikkeling van andere instrumenten van de omgevingswet, zoals omgevingsprogramma's i en het omgevingsplan i.

De omgevingsvisie wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Maar we willen een visie met draagvlak, waar Rotterdammers zich in herkennen. Daarom hebben we Rotterdam betrokken bij het totstandbrengen van deze visie. Ook bij de uitvoering krijgen bewoners, bedrijven en bezoekers een belangrijke plek.
Die visie ligt in principe vast maar we zijn ons ervan bewust dat er onverwachte en ingrijpende ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Misschien zijn de gevolgen daarvan zo groot dat het nodig is om de koers bij te kunnen stellen. De omgevingsvisie is daarom een 'levend document' en wordt aangepast of herzien wanneer daar aanleiding voor is.

Deze omgevingsvisie kwam tijdens de coronacrisis van 2020 en 2021 tot stand, een ingrijpende ontwikkeling. Op het moment van schrijven kunnen we nog niet inschatten wat de structurele gevolgen van deze crisis zijn. Daarom is de coronacrisis niet expliciet als disruptieve (ingrijpende) ontwikkeling benoemd. Als over een aantal jaar blijkt dat er toch grote, structurele gevolgen zijn van deze crisis, nemen we die in een toekomstige aanpassing of herziening van de visie mee.

Verbeterdoelen Omgevingswet

- Inzichtelijkheid, voorspelbaarheid, gebruiksgemak
- Samenhangende benadering
- Ruimte voor lokaal maatwerk
- Snellere en betere besluitvorming



Kenmerken van de nieuwe visie.



Samen met stad
De Rotterdamse omgevingsvisie is van Rotterdam. Onder Rotterdammers groeit de behoefte om mee te denken over de plannen voor de stad. Bij het opstellen van de omgevingsvisie hebben we gesproken met uiteenlopende stakeholders. Van grote partijen zoals de RET, het Havenbedrijf Rotterdam, woningcorporaties, zorg- en onderwijsinstellingen tot en met de Rotterdammer op straat.



Gebaseerd op bestaand omgevingsbeleid
De basis voor de omgevingsvisie is bestaand beleid. De omgevingsvisie voegt de hoofdpunten uit deze stukken samen en integreert ze. In het 'sectorale' omgevingsbeleid zijn specifieke thema's gedetailleerd uitgewerkt. Maar de visie kijkt verder dan bestaand beleid en doet ook nieuwe uitspraken over belangrijke, grote toekomstige opgaven voor de hele stad.



Robuust én adaptief
De omgevingsvisie is niet in beton gegoten, maar het is ook geen vrijblijvend document. De visie staat vast maar is ook adaptief, dat wil zeggen dat we deze kunnen aanpassen als dat nodig is. Aanpassen doen we niet zomaar. De vijf perspectieven en de vijf hoofdkeuzes zijn zo richtinggevend en ingrijpend dat we daaraan vast willen blijven houden.

De omgevingsvisie is een beleidsinstrument van de gemeenteraad, elke twee jaar wordt de visie geëvalueerd. Op basis van monitoring (door middel van de Rotterdamse omgevingseffectrapportage (ROER)) en evaluatie bekijken we hoe de visie doorwerkt. En we kijken of bijstelling of herziening nodig is.



Aandacht voor proces
De toekomst brengt grote transities en onzekerheden met zich mee. We willen de omgevingsvisie mee kunnen laten veranderen met de maatschappij. Soms weten we nog niet welke keuze de beste is. We spreken daarom wel een manier van werken af, over het proces daarnaartoe. Dus hoe we iets gaan doen.



Als kerninstrument onderdeel van de Omgevingswet
De Omgevingswet bestaat uit zes 'kerninstrumenten'. De omgevingsvisie is één van de kerninstrumenten. De kerninstrumenten maken duidelijk welk beleid er is voor de fysieke leefomgeving, wat de inhoudelijke doorwerking is van dit beleid en waar er samenhang is met ander beleid.

'We willen de omgevingsvisie mee kunnen laten veranderen met de maatschappij.'

Waar gaat de omgevingsvisie over?

De omgevingsvisie gaat over inhoud, gebied en tijd

Inhoud

De omgevingsvisie is de integrale visie op de fysieke leefomgeving. Met fysieke leefomgeving wordt alles bedoeld dat nodig is om hier te kunnen leven, wonen, werken, studeren en recreëren. Het omvat alle elementen die de ruimte bepalen zoals: bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed en werelderfgoed. De ontwikkeling van de fysieke leefomgeving hangt sterk samen met de sociale leefomgeving en het economische domein. Daarom zijn ruimtelijke aspecten op het gebied van maatschappelijke ontwikkeling, milieu en economie ook onderdeel van deze visie. De omgevingsvisie beschrijft integrale, allesomvattende opgaven en keuzes voor Rotterdam.

Rotterdam is met 650.000 inwoners en een oppervlakte van 320 km² een grote gemeente.

Gebied

De Omgevingsvisie Rotterdam richt zich op het volledige grondgebied van de gemeente Rotterdam. Rotterdam is met 650.000 inwoners en een oppervlakte van 320 km² een grote gemeente. Het grondgebied van Rotterdam bestaat uit gebieden die sterk van elkaar verschillen. De Omgevingsvisie Rotterdam houdt daar rekening mee en maakt onderscheid in vier typen gebieden:

Het Stedelijk Kerngebied

Het stedelijk kerngebied van Rotterdam is een groot, aaneengesloten bebouwd gebied met verschillende wijken op de twee oevers van de Nieuwe Maas. Van Overschie tot Beverwaard en van Pendrecht tot Nesselande. Het merendeel van de bevolking woont in dit deel van de gemeente. Binnen dit gebied maken we onderscheid tussen verschillende stadsdelen met eigen karakters.

Het Havengebied

De totale oppervlakte van de haven van Rotterdam beslaat 127 km² waarvan 81 km² land en 46 km² water. De totale lengte van de haven is 42 kilometer. Het is een logistiek en industrieel complex waar 175.000 mensen werken. Het havengebied heeft een eigen visie, de in 2019 herijkte Havenvisie. Deze is vastgesteld door het bestuur van het Havenbedrijf Rotterdam en de Rotterdamse gemeenteraad.

Vrijliggende Woonkernen

Rotterdam heeft vijf kernen die vrij of verder af liggen van het stedelijk kerngebied. Het gaat om Hoogvliet, Pernis, Rozenburg, Heijplaat en Hoek van Holland. In deze kernen spelen vaak andere opgaven dan in de rest van Rotterdam. De kernen hebben elk een sterke, eigen identiteit. Ze liggen dichtbij de haven, verder van het stadscentrum. De bewoners voelen zich nauw verbonden met hun eigen kern maar zijn voor hun voorzieningen ook gericht op omliggende buurgemeenten.

Landschappelijke gebieden

Minder bekend zijn de landschappelijke gebieden binnen de gemeentegrenzen. Zo ligt Rotterdam in de rivierdelta aan grote riviermondingen, maar heeft de stad ook een kuststrook met duinen. En aan de rand van de stad liggen enkele polders. Bovendien bestaat Rotterdam voor één derde uit water.

Door de verschillende karakters, kunnen we de gebieden niet overal hetzelfde aanpakken. In de omgevingsvisie houden we hier rekening mee. De keuzes die we moeten maken hebben op de verschillende gebieden een ander effect. Sommige keuzes zijn specifiek voor een bepaald gebied, andere keuzes gelden voor alle gebieden.

Tijd

De omgevingsvisie richt zich niet op een specifiek jaar of vastgelegde periode. Soms willen we verder vooruitkijken, of kunnen we juist minder ver zien. Daarbij laten de gevolgen van grote - en kleine - veranderingen zich moeilijk voorspellen. De omgevingsvisie richt zich op de ambities voor de lange termijn. Maar tegelijkertijd bevat de visie ook besluiten waarmee we ontwikkelingen in het heden en in de nabije toekomst sturen.





2. Het verhaal van Rotterdam.



Als je weet wie je bent en waar je staat, kun je ook beter bepalen wie je in de toekomst wilt zijn. In dit hoofdstuk nemen we je mee in het verhaal van Rotterdam. Van het mozaïek van dorpen, de industrialisering en immigratie tot aan de wereldstad en opgaven waar de stad vandaag voor staat. De geschiedenis van Rotterdam begint zo'n negenhonderd jaar geleden. Periodes van voorspoed en verval wisselen elkaar af, maar in de 21e eeuw groeit Rotterdam uit tot een stad met tal van mogelijkheden. De stad is voor velen een thuishaven, waar mensen en ondernemingen aan blijven bouwen. Drie kenmerkende elementen vormen hiervoor de basis: een verbonden mozaïek, ruimte voor ondernemen en water als bedreiging en kans.

Een verbonden mozaïek.

In de 13e eeuw wordt er een zeedijk aangelegd om het Schieland en Delfland te beschermen. De dijk, die loopt van Schiedam tot Gouda, beschermt bewoners in dit gebied tegen overstromingen van de Maas en de Noordzee, die in de monding van de Maas vrij spel heeft. In 1270 wordt een 400 meter lange dam in de rivier de Rotte gelegd: een eerste verbinding tussen twee oevers.

In 1340 krijgt Rotterdam stadsrechten.

Tabel 1. Aantal inwoners Rotterdam per jaar

Periode	Aantal
Het jaar 1525	1.525 huizen
Het jaar 1573	10.000 inwoners
Het jaar 1622	20.000 inwoners
Het jaar 1690	50.000 inwoners
Het jaar 1880	160.000 inwoners
Het jaar 1900	315.000 inwoners
Het jaar 1920	500.000 inwoners
Het jaar 1940	620.000 inwoners
Het jaar 1950	675.905 inwoners
Het jaar 1965	731.564 inwoners
Het jaar 2020	651.157 inwoners

Rotterdam rond 1340



Tot 1825 breidt de stad niet uit.

Op de dam ontstaat de nederzetting Rotterdam, die al snel uitgroeit tot de grootste handelsplaats in de regio. In 1340 krijgt Rotterdam stadsrechten, de bewoners uit die eerste gemeenschap leggen de fundamenten voor het Rotterdam dat we nu kennen. Tussen de 14e en 17e eeuw groeit Rotterdam uit tot stad van betekenis die wedijvert met omliggende grote steden zoals Delft, Dordrecht en Schiedam. Tot 1825 breidt de stad niet uit buiten zijn wallen en singels (het gebied tussen de Coolsingel, Goudsesingel en de Nieuwe Maas).

Industrialisering en trek naar Rotterdam

De industrialisering zorgt voor een enorme vraag naar arbeid: door de groeiende haven en opkomende fabrieken ontstaan nieuwe banen die opgevuld moeten worden. De opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 luidt de stormachtige groei van de haven in. Vooral vanuit het armere Brabant en Limburg trekken vele families naar Rotterdam om hier te werken. Maar ook vanuit China komen arbeiders naar de Rotterdamse haven. Om de arbeiders te huisvesten, worden de polders om de oude binnenstad volgebouwd met woningen. In deze periode maakt Rotterdam de sprong naar Zuid en legt hier nieuwe havens aan.

Rotterdam en omliggende landerijen 1784



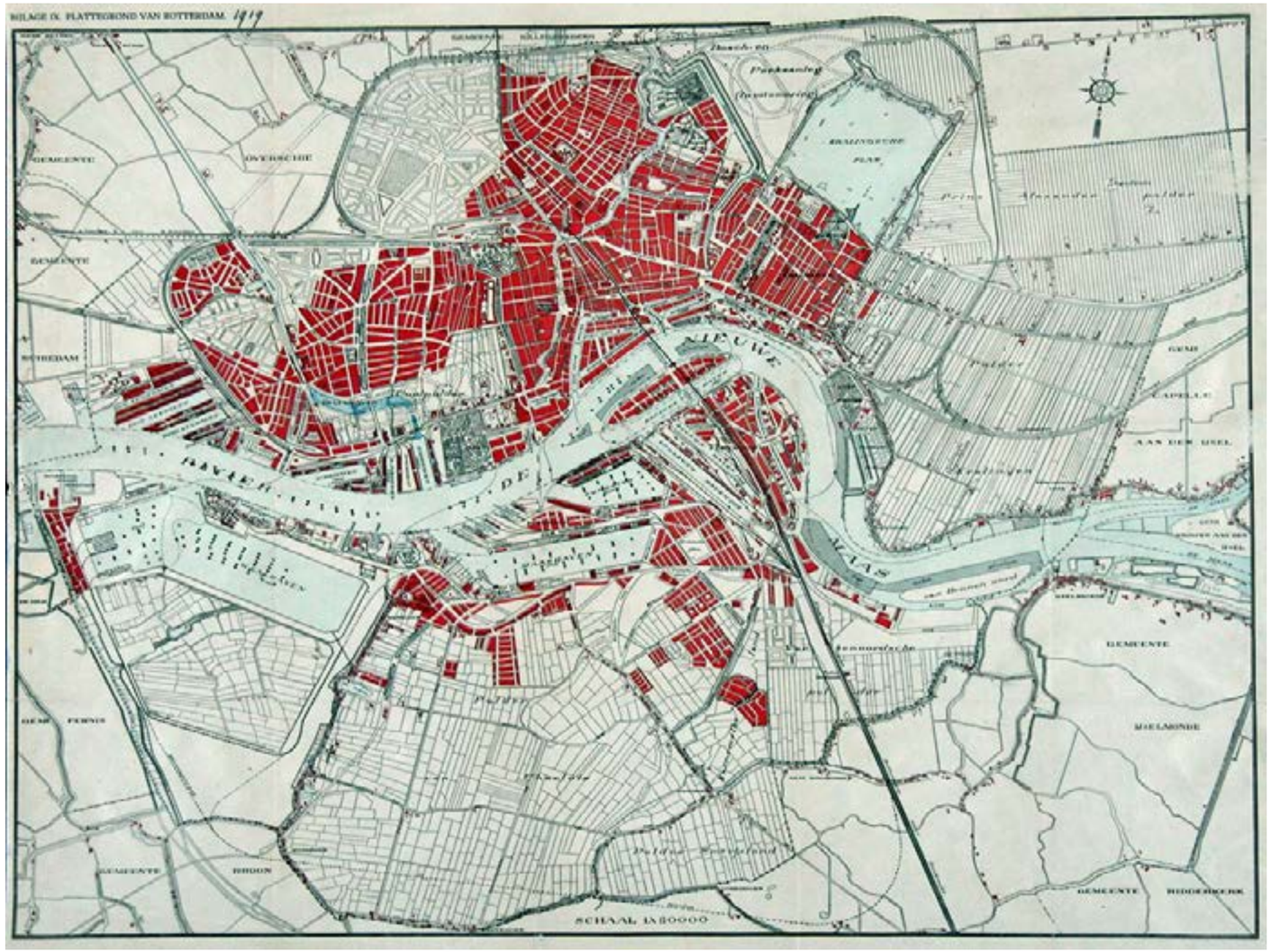
De aanleg van de Willemsbrug (1878) en naastgelegen spoorbrug zijn de eerste vaste oeververbindingen over de Nieuwe Maas en geven het startschot voor grootschalige verstedelijking op de zuidoever. Er ontstaan nieuwe woonwijken waar arbeiders van verschillende afkomsten zich vestigen. De Chinese havenarbeiders strijken vooral neer op Katendrecht; de Brabantse en Limburgse arbeiders vooral in de overige nieuwe wijken op Zuid. Zuid werd daarom ook wel 'de boerenzij' genoemd.

In 1878 wordt de Willemsbrug aangelegd als eerste vaste oeververbinding tussen Noord en Zuid

Stad van dorpen...
Voormalige aangrenzende dorpsgemeenschappen zoals Hillegersberg, Overschie, Schiebroek, Kralingen, Charlois en IJsselmonde worden door de oprukkende verstedelijking bij Rotterdam getrokken. Zo ontstaat een 'stad van vele dorpen'.

...en vrijliggende kernen
Rotterdam kent een aantal 'kernen', voormalig zelfstandige gemeenten die in de 20e eeuw bij Rotterdam zijn gevoegd maar op afstand liggen van de Rotterdamse binnenstad. Waaronder enkele kleine havendorpen met van oudsher bewoners die in de haven en industrie werken.

Stadsplattegrond Rotterdam 1919

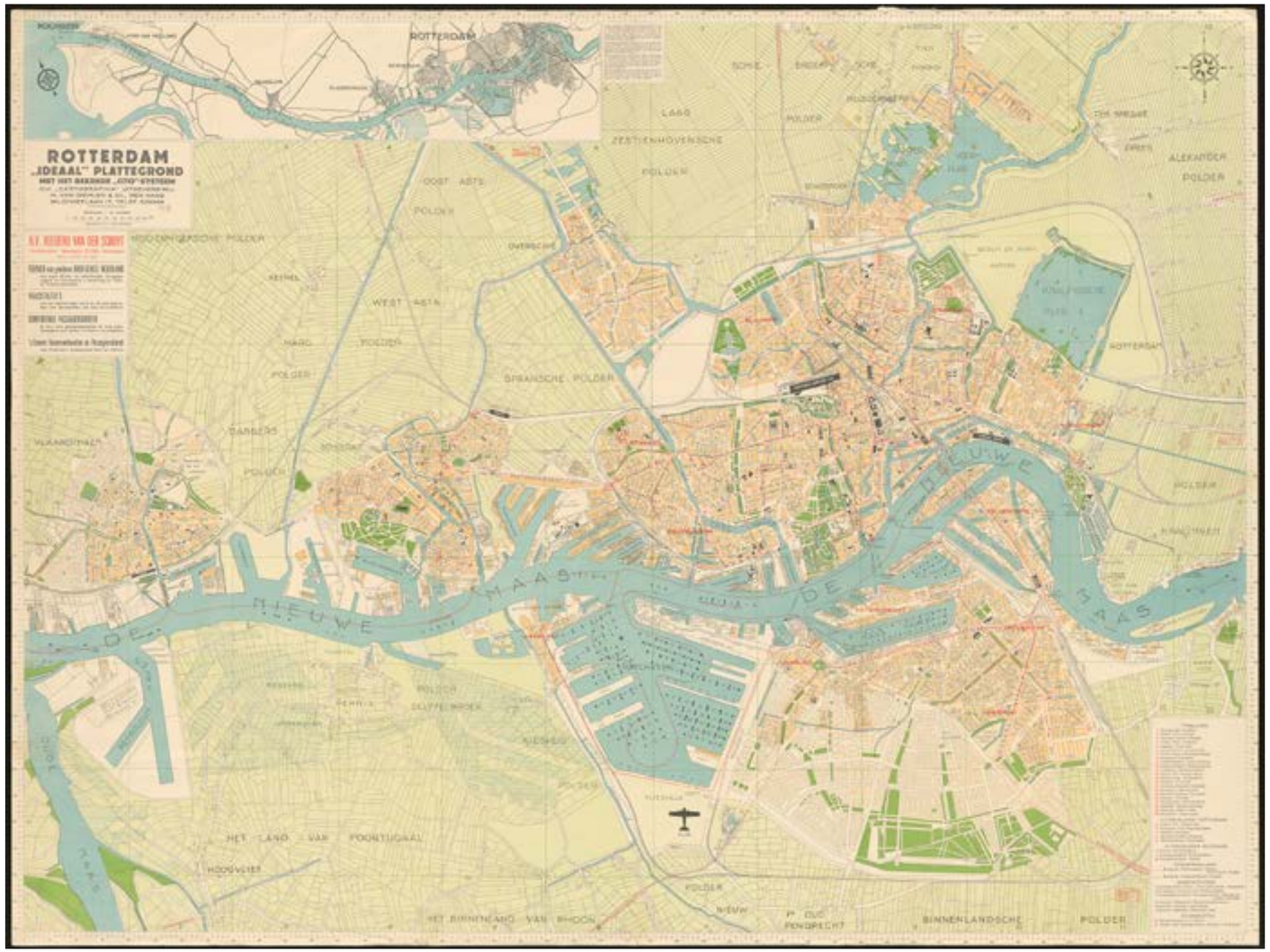


Zo maakt Hoek van Holland, toegangspoort van en naar de haven en op circa 25 kilometer ten westen van het centrum, sinds 1914 deel uit van Rotterdam. In de jaren 1930 worden de Eerste en Tweede Petroleumhavens aangelegd en later de Eemhaven. In 1934 lijft Rotterdam dijkdorpje Hoogvliet (dan 682 inwoners) en Pernis in, die midden in dit gebied liggen. In 1902 vestigt de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) zich op Heijplaat. Omdat de scheepswerf moeilijk te bereiken is, bouwt de RDM vanaf 1914 een modern, eigen dorp voor de werknemers: Tuindorp Heijplaat. In 2010 gaat Rozenburg, midden in de havengebieden Botlek en Europoort, op in Rotterdam.

In 1914 bouwt de RDM een modern, eigen dorp voor de werknemers: Tuindorp Heijplaat.

Metro
In 1968 wordt de eerste metrolijn in Rotterdam geopend, tussen Rotterdam Centraal en station Zuidplein. De stad heeft daarmee het oudste en nog steeds grootste metronetwerk van Nederland: 5 lijnen met een totale lengte van 101 kilometer. Inmiddels verbindt de metro meerdere Rotterdamse wijken, kernen en steden met elkaar: van Hoek van Holland tot Capelle aan den IJssel en van Den Haag tot Spijkenisse.

Plan Rotterdam 1936



Groei van bevolking, wijken en kernen

In de naoorlogse periode ondergaat Rotterdam opnieuw een periode van groei. Om iedereen te kunnen huisvesten, verstedelijkt Rotterdam ook buiten de stadsgrenzen en in de verderop gelegen kernen. Nieuwe, ruim opgezette woonwijken met veel groen verrijzen in Prins Alexander en IJsselmonde. Hoogvliet transformeert van voormalig dijkdorp in een stedelijke kern met zo'n 34.000 inwoners. Ook Hoek van Holland breidt uit om aan de vraag naar woonwijken met vooral eengezinswoningen te voldoen. In deze jaren is de werkloosheid laag, bedrijven hebben moeite met het vinden van arbeidskrachten, met name voor zwaarder fysiek werk. De Nederlandse overheid trekt daarom vanaf de jaren '60 gastarbeiders aan uit andere landen, zoals uit Spanje, Portugal en Italië. Daarna uit Marokko, Turkije en Suriname, deze groepen vestigen zich blijvend in de stad waarna ook hun familie volgt. Daarnaast wonen er in Rotterdam ook relatief grote gemeenschappen uit Kaapverdië en de Nederlandse Antillen.

Rotterdam investeerde vanaf de jaren '70 en '80 via stadsvernieuwingsprojecten fors in het verbeteren van de woningen in de verouderde wijken, waarbij betaalbaarheid en bouwen voor de buurt centraal stonden.

Vanaf de jaren '70 ging het slechter met de stad. De binnensteden en vooroorlogse wijken verloederden en mensen die het konden betalen verhuisden naar nieuwe groeikernen, zoals Spijkenisse, Barendrecht en Hellevoetsluis. Rotterdam investeerde in deze tijd via stadsvernieuwingsprojecten fors in het verbeteren van de woningen in de verouderde wijken, waarbij betaalbaarheid en bouwen voor de buurt centraal stonden.

Rotterdam telt circa 170 verschillende nationaliteiten



Na 2000: metropool

Ook na 2000 trekt Rotterdam groepen arbeidsmigranten aan. In 2020 had 52,3% van de Rotterdammers een migratieachtergrond. De stad is de laatste jaren ook steeds populairder onder internationale studenten en expats die voor kortere of langere tijd in de stad wonen. Hierdoor telt Rotterdam de laatste jaren ongeveer 170 nationaliteiten. De stad verandert in een zinderende wereldstad met een mix van culturen en diversiteit, op elke straathoek kun je gerechten uit alle windstreken eten.

Rotterdam heeft sinds 2000 fors ingezet op de herontwikkeling van binnenstedelijke havengebieden, zoals de Kop van Zuid waar architectonisch bijzondere hoogbouw de toon voert. Door de inzet op toerisme en architectuur trekt Rotterdam steeds meer binnen- en buitenlandse toeristen aan die genieten van de levendigheid van de stad. Nog nooit eerder in de naoorlogse geschiedenis was de stad zo populair.

Inmiddels is Rotterdam met buurgemeenten zoals Schiedam, Spijkenisse, Capelle aan den IJssel, Barendrecht, Albrandswaard en Lansingerland aaneengegroeid tot een grootstedelijk gebied met meerdere centra. Dankzij de uitstekende verbindingen heeft de Rotterdamse agglomeratie een sterke positie in de Randstad.

Tabel 1. De Rotterdamse vrijliggende kernen

Kern	Inwoners	Oppervlakte
Hoogvliet	34.948 inwoners	9,8 km^2
Hoek van Holland	10.200 inwoners	14,1 km^2
Rozenburg	12.515 inwoners	6,5 km^2
Pernis	4.850 inwoners	1,6 km^2
Heijplaat	1.395 inwoners	41 hectare

Rotterdam in 2020



Een verbonden mozaïek

Door de eeuwen heen groeit Rotterdam uit van kleine vissersnederzetting op de dam in de Rotte tot kosmopolitische stad, mede door de toevoeging van vele dorpen.

1499 – 1525
Laurenskerk

1816
Toevoeging gemeente Cool

1886
Toevoeging Delfshaven

1895
Toevoeging gemeente Charlois en Kralingen

vanaf 1914
Heijplaat

1914
Toevoeging Hoek van Holland

vanaf 1916
Vreewijk (eerste woningen vanaf 1917)

1934
Toevoeging Pernis en Hoogvliet

1941
Toevoeging Hillegersberg, Schiebroek, Overschie, IJsselmonde

1942
Maastunnel nieuwe oeververbinding

Vanaf 1945
Ontwikkeling Pendrecht, Zuidwijk, Lombardijen

1960 – 2000
Suburbanisatie en herstructurering (ontwikkeling Oosterflank, Zevenkamp, Beverwaard, Prinsenland, de Veranda en start Nesselande)

2010
Toevoeging Rozenburg

Ruimte voor ondernemen, doen en denken.

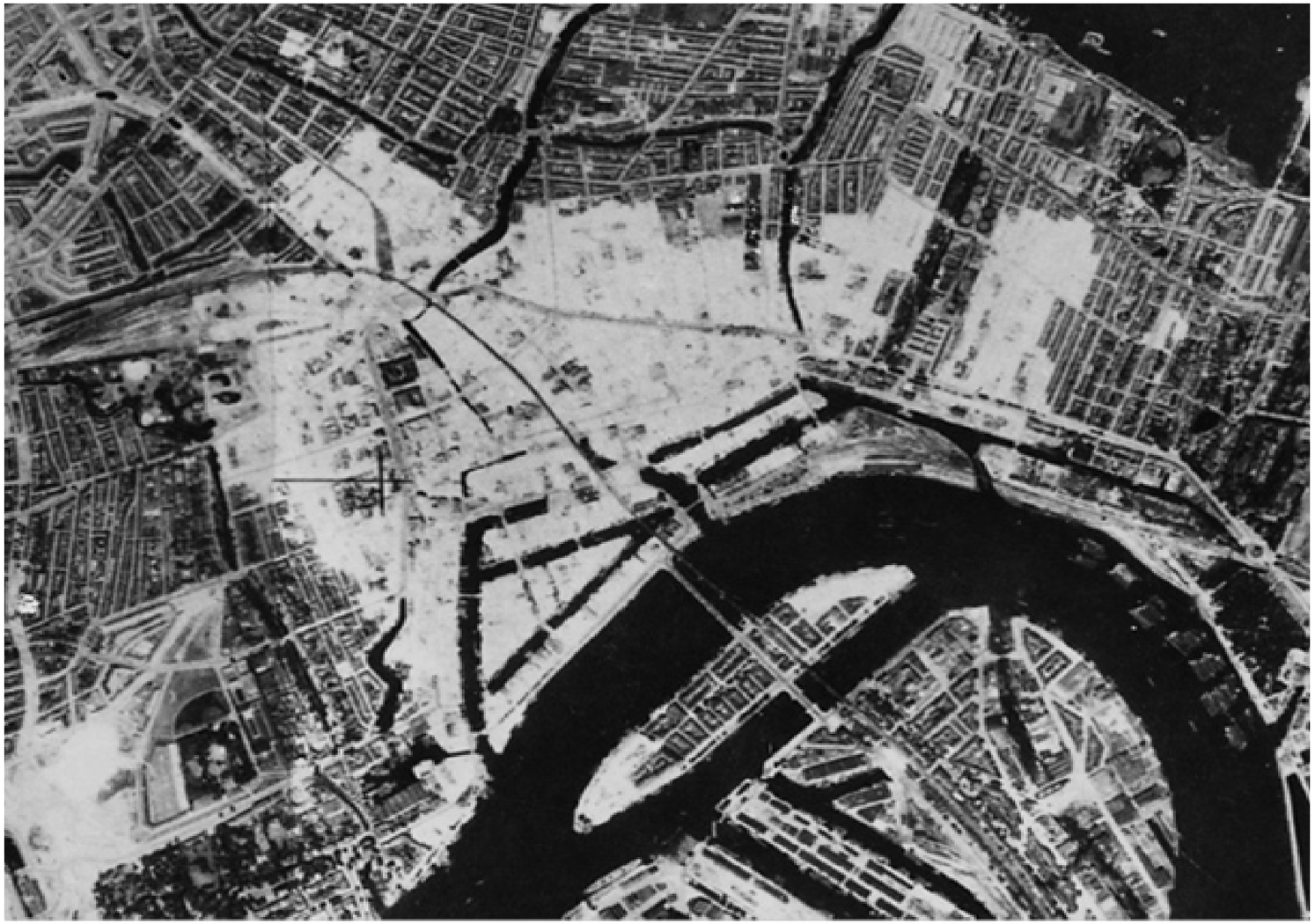
Vanaf midden 19e eeuw ondergaat Rotterdam grote veranderingen. Door de aanleg van de Nieuwe Waterweg, de groeiende haveneconomie en het gemeentelijke klimaat is het aantrekkelijk om in de stad te investeren. Havenbaronnen investeren samen met het stadsbestuur in havens, woongebieden en representatieve gebouwen. Zo verrijst aan de Coolsingel een nieuw stadhuis, gevolgd door een postkantoor en een beurs.

Het Duitse bombardement tijdens de Tweede Wereldoorlog op Rotterdam op 14 mei 1940 is ingrijpend en kost naar schatting 900 mensen het leven. Binnen een kwartier wordt het hart van de stad weggevaagd, 80.000 mensen raken dakloos. Vóór de verwoesting van de binnenstad was al een voorzichtige modernisering ingezet om de stad net zo modern te laten zijn als de haven. Deze wordt nu voortvarend doorgevoerd.

Binnen een kwartier wordt het hart van de stad weggevaagd, 80.000 mensen raken dakloos.

Wederopbouw

Door deze wederopbouw heeft Rotterdam als een van de weinige Nederlandse steden een binnenstad die jonger is dan de wijken eromheen. Met het Witte Huis had Rotterdam al de eerste wolkenkrabber van Europa, de herbouw van het centrum opent de deuren naar het doorontwikkelen van een vernieuwende binnenstad met hoogbouw.





Architecten krijgen volop de ruimte om bijzondere gebouwen te realiseren, zoals het Groothandelsgebouw in 1953, de Markthal in 2014 en het Depot Boijmans Van Beuningen in 2021. De hoogbouw en de kenmerkende gebouwen vormen samen de typische Rotterdamse skyline en de stad. Met de vooroorlogse drie-eenheid (stadhuis, postkantoor, beurs) nog altijd als historisch middelpunt.

Vernieuwingsdrift

Rotterdam staat bekend als de stad van doen. De economie is lange tijd hoofdzakelijk gebaseerd op de haven, industrie en fysieke arbeid. Rotterdam is een stad met een uitgesproken karakter, energiek, altijd in beweging. Mede door de veelzijdige en veelkleurige samenstelling van de bevolking, is de stad internationaal bekend om haar vernieuwingsdrift en waar ruimte is voor innovatie.

Multinationals, kennisinstituten en creatieven

Na de millenniumwisseling neemt de dienstensector een steeds grotere rol in en verbreedt de economie naar denken. Mede onder invloed van digitalisering en automatisering leidt dit tot de transformatie van havenstad naar een stad waarin ook steeds meer kantoren en voorzieningen komen. Rotterdam trekt multinationals aan die neerstrijken in grote kantoorgebouwen, maar biedt ook kleine ondernemers en initiatieven plek om zich te ontwikkelen. De stad groeit in haar rol als solide thuishaven voor internationaal vooraanstaande onderzoeks- en kennisinstellingen, waaronder Erasmus Universiteit Rotterdam, Erasmus MC en Hogeschool Rotterdam.

Vernieuwing en innovatie gaan hand in hand met ondernemen: oude gebouwen en vervallen gebieden worden afgestoft en krijgen een nieuwe invulling. Zoals de circulaire broedplaats Blue City in voormalig zwemparadijs Tropicana en het Schiekadeblok met diverse culturele hotspots. In voormalige binnenstedelijke havengebieden ontstaat ruimte voor een andere invulling; zoals de innovatieve maakindustrie in Merwe-Vierhavens.

Ruimte voor ondernemen

1609
Aanleg Leuvehaven

1847
Rotterdam wordt aangesloten op het spoor, de zogenaamde Oude Lijn.

1873
Holland Amerika Lijn

1885 – 1930
Uitbreiding haven (Rijnhaven, Maashaven, Waalhaven)

1908
Hofpleinlijn (treinverbinding tussen Rotterdam en Den Haag)

1931
Van Nellefabriek

1940
Beursgebouw (1987 toren World Trade Center)

1946
Eemhaven

1950
Manifestatie Ahoy: opening nieuwe haven

1952
Groothandelsgebouw

1953
De Lijnbaan opening

1956
Vliegveld Zestienhoven

1957
Plan Europoort

1960
Euromast (Floriade)

1968
Metro opening

1973
Eerste schepen meren af op 1e Maasvlakte

1996
Beurstraverse

1996
Erasmusbrug gereed en start Kop van Zuid

2013
2e Maasvlakte in gebruik genomen

2014
Opening nieuwe Centraal Station

Door de eeuwen heen realiseert Rotterdam projecten van verschillend formaat die nog steeds bepalend zijn voor het beeld en de positie van de stad.

Stad in de delta.

Rotterdam leeft met water; door de ligging aan de zeemonding van de Rijn en de positie in de rivierdelta. De aanleg van de dijken rondom Delfland en Schieland in de 12e eeuw zorgen voor veiligheid, maar er is meer nodig om Rotterdam te beschermen. In de eeuwen daarna krijgt Rotterdam met zijn gemalen, boezems en kanalen het water steeds meer onder controle.

Het bouwen in de diepe droogmakerijen aan de noordzijde van de stad (Alexander, Schiebroek, Park Zestienhoven) laat zien hoe maakbaar wij het watersysteem achten. De stad zet water ook steeds vaker in als kwaliteitsimpuls. Een goed voorbeeld hiervan is de singelstructuur die stadsarchitect Willem Nicolaas Rose eind negentiende eeuw introduceert. Zijn 'Waterproject' combineert water met vergroening om de (toen) nieuwe stadswijken leefbaar en gezond te maken. De singels worden in die tijd regelmatig met vers water doorgespoeld. Zo helpen ze bij de strijd tegen de toenmalige terugkerende cholera-epidemieën, als gevolg van onvoldoende hygiënische omstandigheden in het overbevolkte Rotterdam. Tijdens de wederopbouw worden meerdere singels en kanalen zoals de Blaak en Schiekade gedempt met puin.



Vandaag de dag koestert Rotterdam de overgebleven singels én innoveert de stad met water. De getijdenparken i, groene daken en waterpleinen i zijn praktische oplossingen en maken de stad aantrekkelijker. Zo houden de Rotterdammers droge voeten en wordt het water in droge periodes beter vastgehouden.

Tijdens de wederopbouw worden meerdere singels en kanalen, zoals de Blaak en Schiekade gedempt met puin.

Verbinding naar zee

Vergroten van de welvaart is door de eeuwen heen steeds een belangrijke drijfveer achter de ontwikkeling van de stad, met de haven als motor. De aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1872, een ruim 4 kilometer lange doorgraving van de duinen bij Hoek van Holland, werkt als hefboom. De Nieuwe Waterweg is een directe en open verbinding met zee, waarlangs mensen en goederen over de hele wereld gaan. Rotterdam groeit zo van een bescheiden havenplaats uit tot een haven van wereldformaat. Mede onder leiding van havenbouwer en stadsontwikkelaar G.J. de Jongh, gaat de groei van de havens gelijk op met de ontwikkeling van de stad. Een reeks van havens wordt aangelegd, op de noord-, maar vooral op de zuidoever. Het bepaalt tot de dag van vandaag het beeld van de stad met karakteristieke silo's, havenbekkens i en weidse zichten over het water. Door de steeds doorgaande uitbreiding en schaalvergroting is de haven in 2021 maar liefst 42 kilometer lang.

De Rotterdamse haven is ook nu een volwaardige speler op het wereldtoneel en staat in verbinding met havens over de hele wereld. Rotterdam heeft de grootste zeehaven van Europa. Deze positie is te danken aan de uitstekende bereikbaarheid via zee en aan de intermodale verbindingen. Zoals de container in de vorige eeuw een transportrevolutie inluidde, vormt de digitalisering de motor achter de huidige transformatie van de havensector. De koppeling van meer en meer informatiebronnen – big data – leidt tot een steeds efficiëntere vervoersketen, waarin schepen precies op tijd en met zo min mogelijk brandstofverbruik hun goederen afleveren. Rotterdam staat komende decennia voor een nieuwe uitdaging: we gaan van een petrochemische haven naar een klimaatneutrale haven die draait op duurzame grondstoffen en hernieuwbare energiebronnen zoals wind en zon. De grootste windturbine ter wereld op Maasvlakte 2 is nog maar een voorproefje van deze haven van de toekomst.

Sprong over de Maas

In 1942 is de oplevering van de Maastunnel, de eerste tunnelverbinding tussen de twee oevers van de Nieuwe Maas. Dagelijks gaan ruim 55.000 motorvoertuigen, 7.000 fietsers en bromfietsers en 150 voetgangers door de tunnel.

Begin jaren 90 maakt stedenbouwkundige Riek Bakker een masterplan voor de grootschalige ontwikkeling van de Kop van Zuid, een voormalig havengebied. In 1996 maakt de stad opnieuw een sprong over de Maas met de ingebruikname van de Erasmusbrug. Een eerste mijlpaal voor de ontwikkeling van de stad op twee oevers. De brug en de opening van metrostation Wilhelminaplein een jaar later, betekenen een sterke verbinding van Noord met Zuid.

De laatste jaren ontstaan door de ontwikkeling van de Alexanderknoop en Hart van Zuid meerdere centra. De Maas ligt letterlijk en figuurlijk steeds prominenter in de stad. Het is al lang niet meer hoofdzakelijk de economische levensader, ze is steeds meer onderdeel van het stedelijke en publieke leven.

"Dagelijks gaan ruim 55.000 motorvoertuigen, 7.000 fietsers en bromfietsers en 150 voetgangers door de tunnel."



Groei van het havengebied naar het westen

2008 - 2030

1970 - 2008

1960 - 1970

1948 - 1957

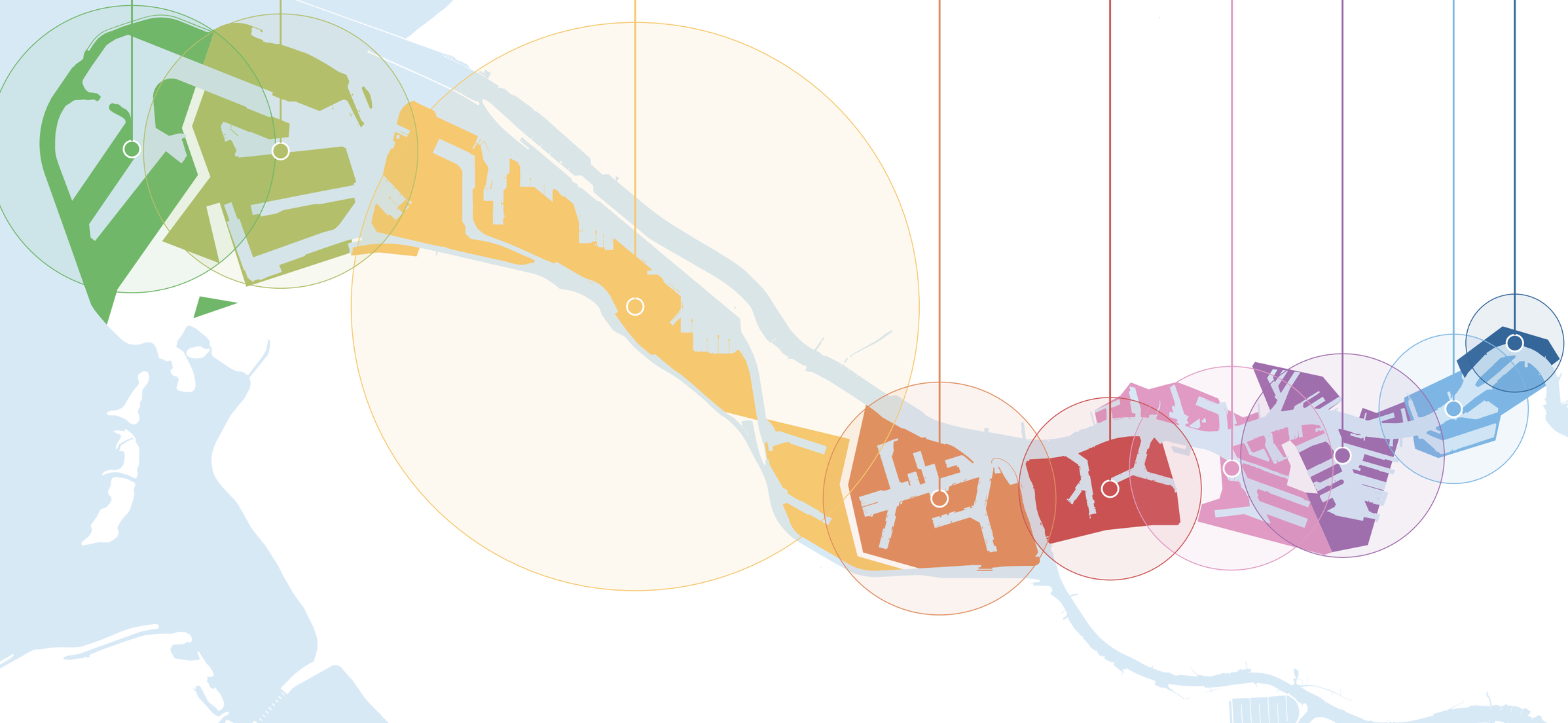
1929 - 1949

1934 - 1946

1906 - 1922

1800 - 1900

1400 - 1800



Stad in de delta

Door de eeuwen heen realiseert Rotterdam waterbouwkundige projecten die de stad en regio bescherming bieden en de handelspositie versterken.

1255
Aanleg Schielandse Hoge Zeedijk

1270
Dam in de Rotte

1800 (helft)
Polder -Schieveen

1840
Droogmaking Zuidplas

1854
Waterproject Rose gereed

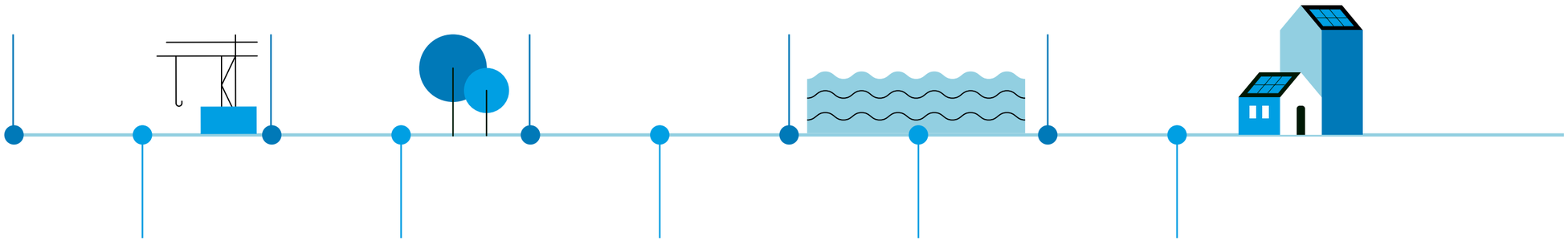
1870
Demping Binnenrotte

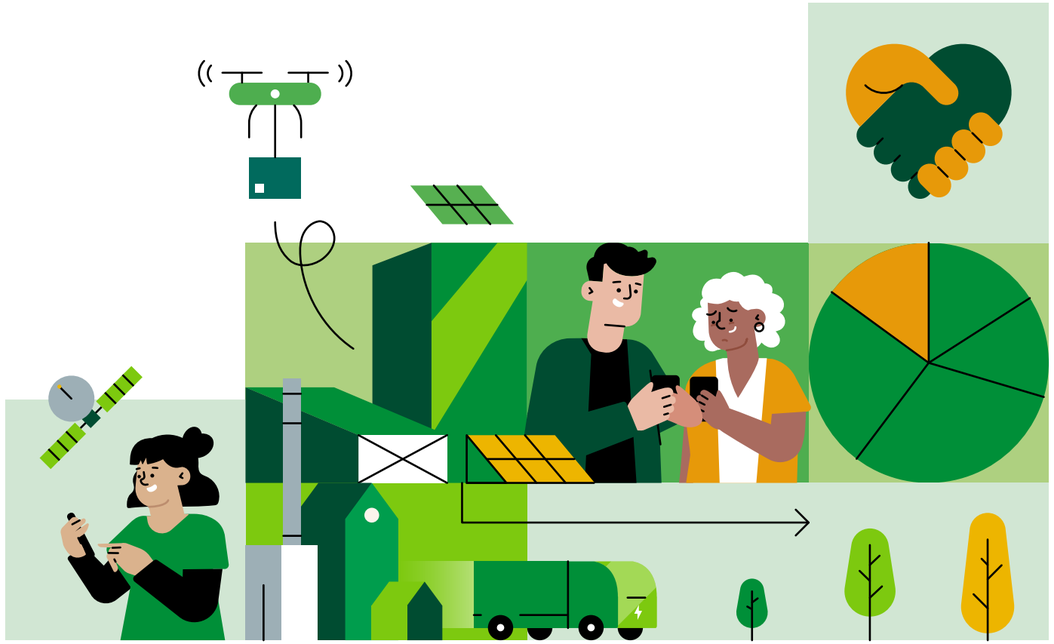
1872
Nieuwe Waterweg gereed

1922
Coolhaven (verbinding tussen Nieuwe Maas en Delfshavense Schie)

1997
Maeslantkering in gebruik genomen

2018
Herinrichting Coolsingel





3. Trends, opgaven en transities.

Een deel van de opgaven waar Rotterdam nu voor staat lijkt op wat we als stad altijd al gedaan hebben: groeien in omvang, groei in diversiteit, groei in mobiliteit bijvoorbeeld. Een ander deel is echt anders dan vroeger. Denk bijvoorbeeld aan grote maatschappelijke veranderingen zoals de energietransitie, de groei van de stad en de digitalisering. Maar ook vergrijzing, opkomst van de netwerksamenleving, klimaatverandering en circulariteit [1]. De impact hiervan op de fysieke leefomgeving verschilt per opgave en is soms goed te voorspellen, maar vaak ook niet. Een veerkrachtige stad met veerkrachtige bewoners past zich continu aan en kan na een incident, crisis of tegenslag snel herstellen én sterker weer verder. Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen?

Trek naar de stad.

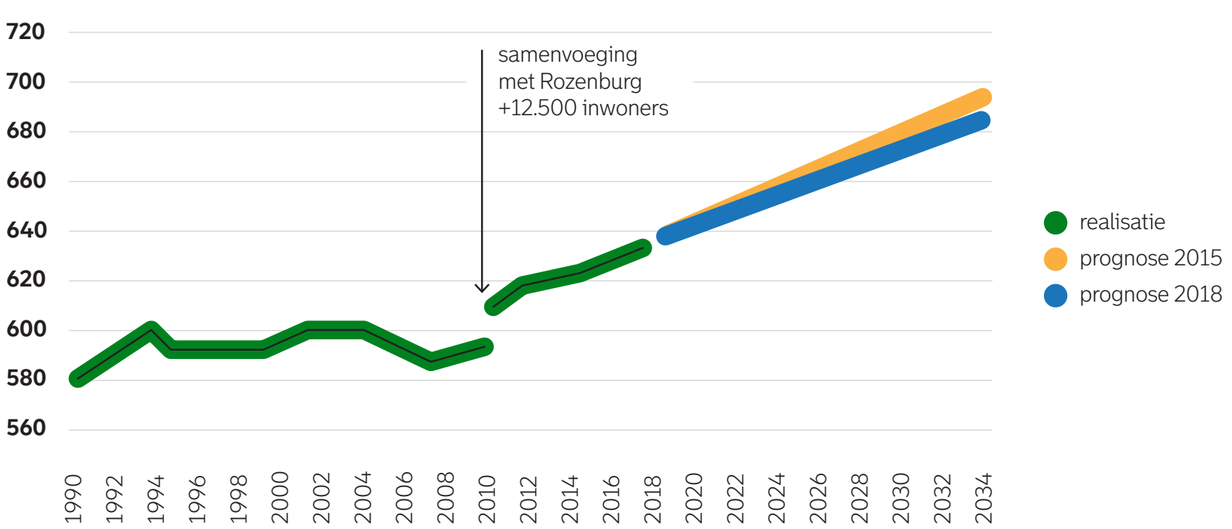
Wereldwijd gaan steeds meer mensen in steden wonen. De wereldwijde trek van mensen naar de stad en naar metropoolregio's wordt gestuwd door de grote aanwezigheid van banen, voorzieningen en opleidingen die zich steeds meer concentreren op deze plekken. Dit geldt ook voor Nederland en met name voor steden in de Randstad. Deze toename wordt veroorzaakt door de natuurlijke groei van de bevolking, maar vooral doordat meer mensen zich in de steden vestigen, zowel vanuit Nederland als vanuit het buitenland. Ook Rotterdam is in trek, steeds meer mensen wonen en/of werken in deze stad of regio. De stad is populair bij studenten, kenniswerkers 1 en bedrijven.

Het migratiesaldo is positief: dat houdt in dat meer mensen naar de stad komen dan uit de stad vertrekken. Dit komt onder andere door immigratie maar ook de vergrijzing i (mensen leven langer) heeft daarmee te maken. Ook is het geboortecijfer hoger dan het sterftecijfer. De trek van stadsbewoners naar buiten is wel een blijvende trend i, maar de toestroom van mensen naar de stad is nog altijd groter. De keerzijde van deze trend is dat negatieve effecten van gentrificatie en verdrukking van kwetsbare groepen op de loer liggen.

Demografische ontwikkeling

Sinds 2010 groeide Rotterdam met ruim 57.000 inwoners, een toename van bijna 10%. Terwijl in 2010 nog geen 3,6% van de Nederlanders in Rotterdam woonde, was onze stad daarmee verantwoordelijk voor ruim 6,3% van de totale Nederlandse bevolkingstoename. Tot 2035 zal de bevolking in Rotterdam waarschijnlijk stijgen met ongeveer 50.000 inwoners. De stad zal tegen die tijd dus meer dan 700.000 inwoners tellen.
De vergrijzing van de Rotterdamse bevolking gaat verder, zo is in 2035 bijna 1 op de 5 Rotterdammers 65 jaar of ouder. Maar naast deze relatieve vergrijzing van de bevolking, neemt ook het aantal jeugdigen toe, zo blijkt uit de bevolkingsprognose voor Rotterdam. Een groei van circa 8.000 jeugdigen tot 2035, al blijft daarmee het percentage jeugdigen ongeveer gelijk op 21%. Ook stijgt het aantal eenpersoonshuishoudens in de stad met 15% van 158.909 in 2020 naar ruim 180.000 in 2035. De voorspelde groei is niet gelijk verdeeld over Rotterdam. Deze concentreert zich in eerste instantie vooral waar ook de woningvoorraad relatief toeneemt, zoals in de binnenstad en Merwe-Vierhavens. Tot 2040 verwachten we verder een sterke groei van het aantal inwoners in Kralingen, IJsselmonde en Prins Alexander, door grote ontwikkelingen aldaar. In Rozenburg en Pernis verwachten we juist een kleine krimp, door de vergrijzing en doordat de woningvoorraad nauwelijks toeneemt.

Bevolkingsontwikkeling van Rotterdam gerealiseerd (1990-2018) en prognose (2018-2035).





Opgave: de woningmarkt

De woningmarkt en de toegankelijkheid van de woningvoorraad staan onder zware druk. De laatste jaren is het woningtekort in Nederland hard opgelopen, dat heeft geleid tot de woningnood waar we op dit moment mee te maken hebben. Door het opgelopen tekort zijn de prijzen van woningen hard gestegen, met name in steden als Rotterdam. Als gevolg van de sterke prijsstijging, stokt de doorstroming en is toegankelijkheid van de Rotterdamse woningmarkt gedaald tot een onwenselijk niveau. Als we niets doen loopt de druk op de woningmarkt nog verder op, waardoor de toegankelijkheid van de woningmarkt verder zal afnemen. Vooral starters en middeninkomens ondervinden hier de negatieve gevolgen van en zullen steeds verder in de knel komen. Er ligt een grote opgave om de woningvoorraad diverser, adaptiever en vooral meer betaalbaar te maken. Deels door toevoeging van betaalbare woningen via nieuwbouw, maar ook door regulering van de prijsontwikkelingen in de bestaande bouw. Hierbij is het de opgave is om een divers aanbod aan woontypologieën te creëren, passend bij de diverse vraag.

"Rotterdam stimuleert ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit, zoals met de recent vastgestelde Rotterdamse Mobiliteitsaanpak."

Veranderend mobiliteitsgedrag

De stedelijke populatie groeit en meer mensen betekent meer bewegingen. Deze ontwikkelingen stellen andere en hogere eisen aan de wegen en verbindingen in Rotterdam en daarbuiten. Dit heeft gevolgen voor de openbare ruimte, ook nu al. Zo neemt de drukte in parken toe, net zoals het aantal fietsfiles en het tekort aan fietsparkeerplekken. De manier waarop we ons in de stad verplaatsen verandert. De mobiliteit in de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag) groeit niet alleen harder dan in de rest van Nederland, maar ook harder dan dat de prognoses voorspelden. Daarbij zien we in alle G4-steden dat – hoewel de mobiliteit groeit – het autogebruik in de afgelopen jaren in de binnenstad afneemt. Rotterdam stimuleert ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit, zoals met de recent vastgestelde Rotterdamse Mobiliteitsaanpak. De Citylounge aanpak met meer aantrekkelijke openbare ruimte, waardoor er meer fietser en voetgangers zijn in deze verblijfsgebieden, is succesvol. De stadsbewoner loopt meer en pakt vaker de fiets of het ov. Het gebruik van de fiets in het centrum is de afgelopen tien jaar met 30-40% gestegen. Ook het aantal metroreizigers neemt per jaar met 3-4%

toe, mede door de aansluiting van het netwerk op de Randstadrail en Hoekse Lijn. Op metrostation Beurs komen dagelijks al meer reizigers dan op het treinstation van Arnhem, 128.000 in- en uitstappers.

De afgelopen jaren is het aanbod van verschillende schone vormen van (deel)mobiliteit sterk toegenomen. Mobiliteitsservices worden steeds beter, waardoor het bezit van een auto minder nodig is. Het vervoer van goederen en de stadsdistributie veranderen onder invloed van technologische ontwikkelingen en door druk vanuit nationale en internationale energie- en klimaatdoelen. Er wordt flink geïnvesteerd in schone en kleinere vormen van logistiek en bevoorrading in de stad, een belangrijke nieuwe economische ontwikkeling.

Het centraal station als zichtbaar icoon van veranderende mobiliteit in Rotterdam.



Diversiteit, toenemende verschillen en behoefte aan verbinding.

Rotterdammers zijn over het algemeen trots op de diversiteit in hun stad. Een diversiteit aan culturen, nationaliteiten, religies, waarden en normen, opinies en politieke voorkeuren. De samenleving wordt nog meer divers. Individualisering zet door, maar tegelijkertijd neemt ook de behoefte aan verbinding toe. Eenzaamheid onder ouderen en jongeren groeit, zo blijkt uit onderzoek. Vanuit deze trends van individualisering, diversiteit en eenzaamheid, groeit de vraag naar meer ontmoetingsplekken en verbindende activiteiten in de stad en de buurt.

Nieuwe netwerken

Er ontstaan nieuwe, spontane, maatschappelijke en economische netwerken van gelijkgestemde mensen die samenwerken aan een gezamenlijk doel. Bijvoorbeeld buurtcoöperaties die hun eigen duurzame energievoorziening realiseren of samen een buurttuin onderhouden.

Opgave: iedereen doet mee

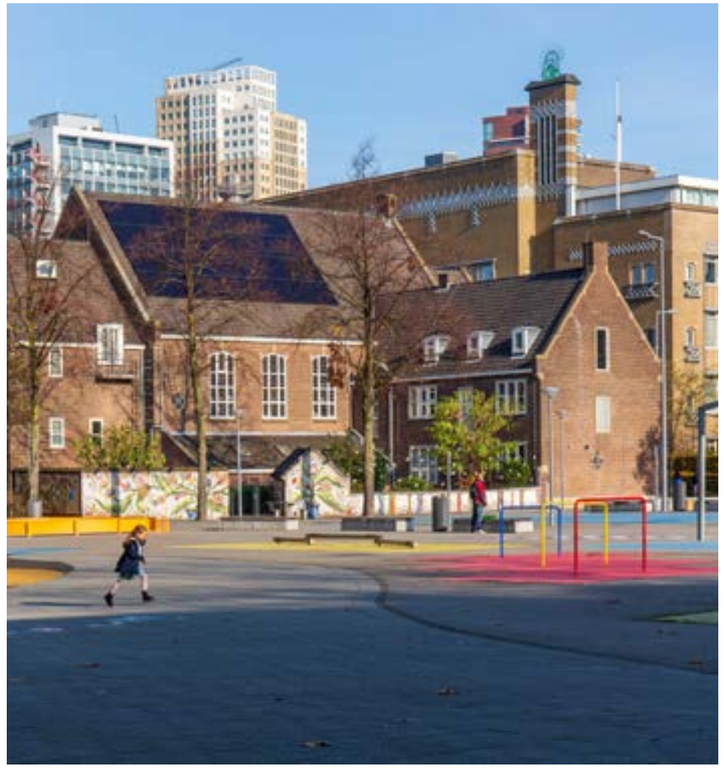
Deze netwerksamenleving i kent ook een keerzijde. Niet iedereen beschikt over de juiste middelen of vaardigheden om mee te doen aan deze (vaak digitaal georganiseerde) netwerken. Sommige mensen raken hierdoor buiten het gezichtsveld van de samenleving. Vooral laagopgeleide mensen, ouderen en mensen met een laag inkomen voelen zich eenzaam. Mensen met een migratieachtergrond voelen zich vaker eenzaam dan mensen met een Nederlandse achtergrond. Het gevoel van niet meedoen, niet mee te tellen of economisch overbodig te worden, drukt zwaar op mensen.

Opgave: maatschappelijke voorzieningen

Het huisvesten van maatschappelijke voorzieningen i is een thema dat steeds vaker op de politieke agenda staat. De groei van het aantal inwoners betekent ook een grotere vraag naar voorzieningen, terwijl de ruimte schaars is. De stad wil voorkomen dat er een tekort ontstaat aan scholen, huisartsen, sportvoorzieningen, cultuur- en ontmoetingsruimtes en speelplekken. Doordat Rotterdam een grote studentenpopulatie kent is er ook een behoefte aan specifieke voorzieningen voor deze groep. Door de oplopende vastgoedprijzen is het voor huisartsen en andere kleinschalige maatschappelijke voorzieningen, lastig om geschikte praktijkruimte te vinden in de binnenstad.

Opgave: gezondheid

De levensverwachting in Rotterdam neemt tot 2019 toe (corona veranderde dit), maar ligt gemiddeld lager dan in andere grote steden. Ook krijgen Rotterdammers gemiddeld op jongere leeftijd last van chronische aandoeningen. Deels heeft dit te maken met het lagere opleidingsniveau, deels ook met de leefomgeving die de gezondheid beïnvloedt. Landelijk gezien draagt een ongezond milieu 4% bij aan de totale ziektelast, in grootstedelijke omgevingen zoals Rotterdam tot wel 14%. Binnen de stad bestaan grote verschillen in gezondheid en leefstijl. Zeven op de tien Rotterdammers beoordeelt zijn/haar gezondheid als goed. Dit is minder gunstig dan gemiddeld in Nederland. In één op de zes buurten beoordeelt maar de helft zijn gezondheid als goed. In 2019 was bijvoorbeeld 29% van de schoolkinderen te zwaar. Tussen de gebieden varieert dit van 9% in Hoek van Holland tot 37% in de oude wijken op Zuid en centrum. Een omgeving die bewegen en spelen stimuleert, helpt bij het verminderen van overgewicht.



Van fossiel naar klimaatneutraal en circulair gebruik.

Het onderwerp energietransitie staat al langer op de agenda, maar de tijd dringt om de noodzakelijke stappen te zetten. 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 het stedelijk gebied en de haven verantwoordelijk voor een flink aandeel van de uitstoot. We stappen over van fossiele grond- en brandstoffen naar duurzame en circulaire alternatieven. Het is nog onbekend hoe de transitie precies verloopt, zo is het tempo van innovaties bijvoorbeeld onvoorspelbaar. Maar we weten ook al veel wel: de opgave ligt er. Samen met de stad zoeken we naar duurzame oplossingen en benutten we zoveel mogelijk kansen.

Dynamiek in de energiemix

In het stedelijk gebied, de haven en het gebied rond de stad, heeft de overgang naar een duurzaam energiesysteem gevolgen die we nog niet goed kunnen overzien. In de haven moeten veel van van de processen die nu nog draaien op fossiele bronnen, de overstap maken naar CO2-neutrale alternatieven. Dit stelt het haven- en industrieel complex de komende decennia voor grote uitdagingen. Ook in het stedelijk gebied moet er veel gebeuren. Het vastgoed moet worden verduurzaamd, er moeten alternatieven komen voor aardgas en de mobiliteit moet uitstootvrij worden. Ook de stedelijke bedrijvigheid en industrie moeten af van de fossiele brandstoffen.

Circulaire economie

Circulair denken en doen is in opkomst. De filosofie is dat afval niet meer bestaat en dat kringlopen gesloten worden. Daardoor voegen we steeds minder nieuwe grondstoffen in productieketens toe. We noemen dit ook wel de transitie van een lineaire economie naar een circulaire economie.

Duurzame initiatieven

Steeds meer Rotterdammers voelen de behoefte om een steentje bij te dragen aan een toekomstbestendige wereld en beperking van de klimaatverandering. Rotterdammers nemen zelf het heft in handen door de oprichting van energie-, zorg-, voedsel-, en andere coöperaties. Het aantal burgerinitiatieven en bedrijven met duurzame initiatieven stijgt de laatste jaren, maar lang niet alle Rotterdammers zijn hiermee bezig. Het blijft vooralsnog een kleine groep met veel interesse en kennis die hier voldoende tijd, energie en geld in kan steken.

“Het vastgoed moet worden verduurzaamd, er moeten alternatieven komen voor aardgas en de mobiliteit moet uitstootvrij worden.”



Economie in transitie.

De economie is in transitie. Niet alleen de energie- en grondstoffentransitie, maar ook de digitalisering heeft gevolgen voor de economie van Rotterdam. Nieuwe, innovatieve bedrijven staan op, andere bedrijven passen zich aan maar er zijn ook bedrijven die ophouden te bestaan. Innovatieve ontwikkelingen zorgen voor fundamentele doorbraken. De ontwikkelingen verlopen schoksgewijs, traditionele sectoren veranderen of verdwijnen en grenzen tussen sectoren vervagen. Dit heeft gevolgen voor communicatie, mobiliteit, energieopwekking en verbruik en de organisatie van de economie.

De digitalisering heeft steeds meer invloed op de economische sectoren van de stad en de haven. Van grote multinationals tot mkb-bedrijven, met vergaande consequenties voor producten, diensten, verdienmodellen en marktketens. Ook verandert de economie van lineair naar circulair en energieneutraal.

Deze transitie is nodig om de economie in de regio toekomstbestendig te maken. Ook kan de transitie zorgen voor economische groei en meer banen.

Uitdagingen Rotterdamse economie

Een belangrijke opgave voor de Rotterdamse economie is de verbreding en vernieuwing van de economie aan de hand van de transities (digitaal, circulair en energie). Rotterdam heeft van oorsprong een sterk profiel dat gelieerd is aan de haveneconomie. Deze economie is sterk vertegenwoordigd in het Haven- en Industrieel Complex (HIC), maar dat maakt het ook kwetsbaar. De bankencrisis van 2008 heeft laten zien dat mindere economische tijden in Rotterdam harder aankomen dan in andere steden in Nederland. Voor belangrijke sectoren in de lokale en regionale economie (natte waterbouw, transport en logistiek, energie en chemische industrie) liggen er uitdagingen om zich te vernieuwen om toekomstbestendig te zijn.

De trend van de afgelopen jaren is dat de economie van Rotterdam is gegroeid en veelzijdiger is geworden. De kwetsbaarheid is daarmee afgenomen. De Rijnmondse economie groeide jaarlijks van 2015 tot 2019 en ook de arbeidsproductiviteit is vergroot. Na 2014 is de werkgelegenheid met 50.000 banen gegroeid en de verwachting is dat er tot 2035 nog eens 70.000 banen bijkomen.

Verschillende sectoren zorgen voor meer werkgelegenheid. Zo heeft de Rotterdamse economie zich verbreed met een groei van ICT-bedrijven, detailhandel, zorg, horeca, creatieve en innovatieve bedrijven. Ook de havengerelateerde diensteneconomie (advocaten, verzekeraars en financiers) is toegenomen.
Al deze sectoren profiteren maximaal van de toegenomen agglomeratievoordelen van de grootstedelijke omgeving. Lange tijd liep de agglomeratiekracht achter op andere grootstedelijke regio's. Onder meer door beperkte aanwezigheid van sectoren en de beperkte verbinding tussen de haven en de stad. De ontwikkeling van een hoogwaardige diensteneconomie zorgt nu voor samenhang tussen de sectoren en een sterkere economie in het algemeen.

In alle wijken maar vooral in het centrum groeide de werkgelegenheid. De toegenomen bereikbaarheid van het centrum en functiemenging dragen bij aan de aantrekkelijkheid van de stad. Net zoals de dichtheid en de toegenomen kwaliteit van de openbare ruimte. Door de groei van het aantal inwoners, bezoekers en de dienstensector (met name consumentendiensten) kent Rotterdam nu een volwaardige, brede stedelijke economie met alle functies.

Afgelopen jaren is er door de groei van de economie en het aantal inwoners veel veranderd. Zo neemt het thuiswinkelen toe, wat vooral voelbaar is voor de detailhandel. Maar ook het aantal logistieke bewegingen in de stad stijgt enorm. Door bezorging van pakketten, bevoorrading van winkels, kantoren, horeca en supermarkten en toegenomen servicediensten. Bovendien neemt de bouwlogistiek toe. Dit alles leidt ook tot meer inzameling van afval. Dit vraagt om specifieke voorzieningen en duurzaam goederentransport. Tegelijkertijd biedt de verandering weer kansen voor de circulaire economie waarbij afval niet afgevoerd hoeft te worden maar een nieuw leven krijgt.



Grote opgaven voor de haven

De Rotterdamse haven is de Global Hub van Europa voor containeroverslag en brandstof- en energiestromen. Het havengebied beslaat 12.686 hectare waarvan circa 2800 hectare industrie en circa 3.450 hectare logistieke activiteiten. Er zijn circa 3.000 bedrijven gevestigd. De haven biedt direct en indirect werkgelegenheid aan in totaal 385.000 mensen en vertegenwoordigt 6,2% van het BBP. Maar liefst 13% van de energie die in Europa wordt verbruikt komt hier via de haven binnen. Rotterdam is samen met Antwerpen en het Rijn-Ruhr gebied het meest moderne en duurzame petrochemie- en energiecomplex van Europa. Door de digitalisering en verduurzaming van de logistieke keten blijft het containervolume en het goederenvervoer via containers groeien. Omdat 70% van de containerritten binnen de regio Rotterdam plaatsvindt, zal de afhankelijkheid van vervoer over de weg blijven.

De haveneconomie is met zijn werkgelegenheid en verdienvermogen van grote waarde voor de stad en regio. Rotterdam heeft de haven nodig en de haven Rotterdam. Komende decennia past de haven zich aan de veranderende omstandigheden aan. De oplossing van de geluids- en stikstofproblematiek zijn hierbij grote uitdagingen en kunnen van invloed zijn op het vestigingsklimaat. Bestaande en nieuwe bedrijven in de haven hebben milieugebruiksruimte nodig, is die voldoende beschikbaar? Hoe zorgen we ervoor dat de haven bereikbaar blijft, voor goederen maar ook voor arbeidskrachten? De transformatie van de haven is ook afhankelijk van investeringen vanuit de markt. De grondstoffen- en energietransitie in de haven zal de komende jaren eerder meer ruimte vragen dan opleveren.

Werkomgeving van de nieuwe economie

De transitie van de nieuwe economie raakt alle economische sectoren en heeft dus ook consequenties voor de inrichting van de stad. Naast de basisinfrastructuur voor duurzame energie, duurzame mobiliteit en digitalisering gaat het ook om (schuif)ruimte te vinden voor grootschalige transities. Tegelijkertijd vinden ook veel kleinschalige ontwikkelingen en innovaties op verschillende locaties in de stad plaats. Dat leidt zowel tot goed afgebakende werklocaties (met milieuzoneringen), maar ook tot steeds meer nieuwe mengvormen van wonen, werken en soms ook opleiden op goed bereikbare locaties.

Doordat mensen meer 'hoofdarbeid' verrichten, kan een groot deel van de werkzaamheden op een andere plek plaatsvinden. Veel werkzaamheden kun je vanuit huis, het café, bedrijfsverzamelgebouw of een 'co-workingspace' doen. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit en het ruimtegebruik in Rotterdam. Steeds vaker werken mensen in creatieve en innovatieve werkruimtes in een aantrekkelijke omgeving met een breed aanbod van functies. Deze locaties variëren van voormalig leegstaande gebouwen, winkelpanden en pop-ups. Ook bedrijven als het Cambridge Innovation Centre (CIC) en het Erasmus Centre for Entrepreneurship (ECE) bieden zulke creatieve bedrijfsruimten voor het faciliteren van startups en scale-ups.



RDM, de voormalige Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, staat tegenwoordig voor Research, Design & Manufacturing en vormt samen met de transitie die in Merwe-Vierhavens gaat plaatsvinden een belangrijk onderdeel van het Makers District.

De toenemende vraag leidt tot grotere druk op de goedkope bedrijfsruimtes in Rotterdam. De toegenomen druk op de vastgoedmarkt heeft geleid tot sterk gestegen prijzen, ook voor werkruimte. Kleine, startende bedrijven kunnen in Rotterdam nog maar moeilijk aan betaalbare bedrijfsruimte komen. De kantorenmarkt is uit een diep dal gekomen, er is de afgelopen jaren veel getransformeerd en de leegstand was, tot voor de coronacrisis, sterk teruggelopen. Die ontwikkeling is op zijn eind, de verwachting is dat veel werknemers met kantoorbanen meer thuis gaan werken. De vraag is wat de impact hiervan is op het vraag en aanbod van en de eisen aan kantoren en werkplekken. Als Rotterdam aantrekkelijk wil blijven voor (internationale) organisaties en bedrijven, zijn onder meer investeringen in passende kantoren en werkmilieus nodig.

Daarnaast zien we dat ook in de Greenport en de haven veel praktisch geschoold personeel werkt waarvoor een goede bereikbaarheid van groot belang is. Deze gebieden hebben momenteel slechte of geen aansluiting met het openbaar vervoer, en zijn dus met name met de auto bereikbaar.

Vakmanschap en nieuwe vaardigheden

Door de opkomst van digitalisering en nieuwe technologieën gaan economische en maatschappelijke ontwikkelingen sneller dan ooit tevoren. De transitie naar de nieuwe economie heeft invloed op de Rotterdamse arbeidsmarkt. We verwachten dat er banen gebaseerd op fossiele energie en industrie zullen wegvallen, maar dat er tegelijkertijd nieuwe banen ontstaan door duurzame energie. Enerzijds nemen robots bepaalde werkzaamheden over, anderzijds ontstaan nieuwe – nu nog onbekende - industrieën en sectoren. Traditionele industrie en productie baseren hun verdienmodellen vaker op services (beheer en onderhoud). Maatwerk dankzij vakmanschap en klantenbinding door merkbeleving worden daarbij steeds belangrijker. Daarnaast zijn er nieuwe ondernemers die in deze nieuwe markten stappen en snel groeien zoals Mendix en Coolblue. Voor bedrijven en werknemers geldt dat sommigen kansen zien en goed mee kunnen veranderen, maar anderen het lastiger krijgen. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen mee kan blijven doen?

Er is ook een ontwikkeling naar nieuwe maakindustrie, die zich baseert op nieuwe technieken zoals 3D printen, digitalisering en de inzet van circulaire materialen. Deze maakindustrie is van waarde voor zowel de haven als de stad. Zij richt zich veelal op 'customer made' in plaats van massaproductie. Dit leidt tot vraag naar kleinere, flexibel inzetbare ruimtes en gedeelde voorzieningen, die onder andere in het Rotterdam Makers District te vinden zijn.

De kwaliteit en weerbaarheid van de (toekomstige) beroepsbevolking is een cruciale factor voor de economische groei en het vestigingsklimaat. Een relatieve zwakte in het regionale DNA is de arbeidsmarkt en de kwaliteit van het aanwezige Human Capital.
Relatief gezien zijn Rotterdammers vaker werkloos dan elders in Nederland en is onze beroepsbevolking relatief laag opgeleid en jong. Steeds meer banen vereisen gespecialiseerde werknemers met een hoger of wetenschappelijk opleidingsniveau. Net als veel andere regio's in Nederland, ervaart ook Rijnmond inmiddels een krappe arbeidsmarkt, met name voor IT-personeel. Voor het werk in de haven, op industrieterreinen en in bepaalde sectoren (denk aan de maakindustrie) is personeel van alle opleidingsniveaus nodig, maar er is vooral behoefte aan praktisch geschoolde mensen. Mensen die hier werken, moeten zich kunnen ontwikkelen en met technieken en werkprocessen kunnen meegroeien. Daar hebben we opleidingsmogelijkheden voor nodig én ruimte. Hier ligt een opgave voor de toekomst.

De aantrekkelijke stad.

De afgelopen jaren heeft Rotterdam fors geïnvesteerd (en geëxperimenteerd) in de buitenruimte. Hierdoor is de binnenstad steeds aantrekkelijker geworden. Ook de komende jaren staan nog grote projecten in de openbare ruimte op de planning: de 7 stadsprojecten. Aantrekkelijke openbare plekken waar bewoners en bezoekers elkaar ontmoeten, bewegen en recreëren. En die tegelijkertijd ook oplossingen bieden voor andere belangrijke opgaven van de stad. Daarnaast zorgen deze projecten voor meer werkgelegenheid, een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemers en meer ruimte voor festivals. Ook in de vrijliggende kernen zetten we al vol in op het verbeteren van de openbare ruimte, zo krijgt natuurgebied de Landtong in Rozenburg een koppeling met groene gordels en een verbindende fietsroute naar Pernis.

Sporten en bewegen is booming in Rotterdam. Het aantal leden van sportverenigingen (jeugd) neemt nog steeds toe. Maar ook het informele sportgebruik neemt toe en heeft nog een extra boost gekregen door corona. De openbare ruimte wordt benut door bijvoorbeeld wandelaars, hardlopers en bootcampgroepjes of urban sporters. Het Rotterdamse mobiliteitsbeleid laat zien dat ruimte anders ingericht kan worden. In 2019 is Rotterdam als wandelstad op de kaart gezet met het programma Walk21. Dit heeft geleid tot een nieuwe blik op de inrichting van de straten en pleinen. Op veel plekken heeft de gemeente al maatregelen genomen om fiets- en voetganger vriendelijker te worden. De recente herinrichting van de Coolsingel is hier een goed voorbeeld van. Toch is er nog een wereld te winnen, het fietsgebruik blijft nog achter bij andere G4 steden. Het aantal korte autoritten binnen de stad is groot.

Klimaatadaptieve stad ontwerpen

Het klimaat verandert. De kans op overlast en schade door hevige neerslag, wind, overstromingen, hitte, droogte en bodemdaling neemt toe. Daarom is Rotterdam een aantal jaar geleden al gestart met klimaatadaptatie om de stad voor te bereiden op het veranderende klimaat en extreme weersomstandigheden.

De Rotterdamse strategie voor klimaatadaptatie is wereldberoemd: denk aan de waterpleinen, waterbergingen en waterbuffers.

De Rotterdamse strategie voor klimaatadaptatie is wereldberoemd, denk aan de waterpleinen, waterbergingen en waterbuffers. Deze hebben de internationale aandacht, jaarlijks komen internationale delegaties kijken en leren van de Rotterdamse aanpak. Door de openbare ruimte aantrekkelijk én functioneel in te richten, maken we Rotterdam veiliger, schoner, gezelliger en groener. Zo zijn de waterpleinen aantrekkelijke speelplekken maar bij hevige regenval bergen ze tijdelijk het overtollig water. Ook hebben we een multifunctionele waterkering: het Dakpark. Een groot deel van Rotterdam ligt buitendijks, deze gebieden zijn niet beschermd door dijken of duinen. Door het ontbreken van dijken overstromen de kades sneller dan het binnendijkse gebied. Om de gevolgen van een overstroming te beperken worden nieuwe ontwikkelingen op een minimale hoogte van 3,60 meter boven NAP gebouwd (uitgiftebeleid).





Klimaatverandering hoeft niet alleen een bedreiging te zijn, maar kan juist kansen bieden. Fysieke aanpassing van de stad betekent een kans voor een mooiere, multifunctionele buitenruimte en gebouwde omgeving. Denk aan de vele groene daken en de aanleg van de Blauwe Verbinding (de waterverbinding tussen het Zuiderpark in Rotterdam, naar Rhoon en Barendrecht). Maar ook de Rotterdamse rivieroevers, het Eiland van Brienenoord, de groen-blauwe schoolpleinen en de vele vaak sociale buurtinitiatieven.

Behoefte aan rust en groen

Rotterdammers zijn blij met het groeiend aanbod van vertier, maar ze maken zich ook zorgen om de drukte. Naast de stedelijke reuring hebben ze ook behoefte aan plekken waar ze kunnen ontspannen, in de stad en in de regio. Groene en aantrekkelijke buitenruimten spelen hierin een belangrijke rol: om te spelen, te bewegen, om met elkaar in contact te komen en om rust te vinden. Maar de druk op de openbare ruimte in Rotterdam is groot. De drukte in de parken neemt zichtbaar toe. De behoefte aan groene openbare ruimte is het grootst in het centrum en de oude stadswijken: juist daar waar de meeste Rotterdammers wonen, is het minste groen aanwezig. De roep om groen klinkt steeds luider. Hoewel Rotterdam relatief veel groene buitenruimte per inwoner heeft, is het groen niet altijd bruikbaar, bereikbaar of verbonden en ligt het ook niet altijd op een logische plek.

Biodiversiteit in een verdichtende stad

De biodiversiteit i is essentieel voor stad en regio en staat in Rotterdam en in de landbouwgebieden om ons heen onder druk. Het aantal soorten planten en dieren neemt af. In sommige soortgroepen zien we een desastreuze afname. Dit heeft een direct effect op de stand van de natuur in Nederland en Europa. Het heeft gevolgen voor de natuur zelf en voor ons; onze gezondheid en onze welvaart zijn één op één verbonden met biodiversiteit. Biodiversiteit is een essentieel onderdeel van een leefbare stad. Er ligt een grote opgave voor het herstellen, behouden en versterken van de biodiversiteit.

Drukte in de ondergrond

Veel van de ondergrondse infrastructuur en systemen, zoals gas- en waterleidingen en riolering bereiken de grenzen van hun capaciteit. Daar komt bij dat het klimaatadaptief inrichten van straten, extra energie-infrastructuur en het toevoegen van gebouwen ook ruimte in de ondergrond vragen. Denk bijvoorbeeld aan ruimte voor waterberging, boomwortels, funderingen, warmtenet, metrobuizen, ondergrondse containers en extra kabels en leidingen. In de bestaande stad zitten in de ondergrond vaak al veel functies waardoor bij nieuwe ontwikkelingen, ruimte geven aan transities, biodiversiteit of klimaatadaptatie vaker afwegingen nodig zijn omdat niet alles past.

Leefkwaliteit

Hoewel de luchtkwaliteit in Rotterdam op veel plekken voldoet aan de wettelijke norm, kan hij overal nog beter. Er wonen veel Rotterdammers direct aan straten waar de luchtkwaliteit nog niet voldoet aan de WHO-advieswaarden van 2005 i die de gemeente per 2025 wil bereiken. De belangrijkste veroorzakers voor een slechte gezondheid als gevolg van deze luchtvervuiling zijn fijnstof en stikstofdioxide. In de bewoonde stadsdelen draagt het verkeer voor bijna 50% bij aan roet in de lucht. Het is de ambitie om de luchtkwaliteit in de komende jaren te blijven verbeteren.

Er wonen veel Rotterdammers direct aan straten waar de luchtkwaliteit nog niet voldoet aan de WHO-advieswaarden.

Geluid is een groeiend gezondheidsprobleem, zeker voor mensen die nabij industrie of aan en rondom hoofd- en toegangswegen en drukke straten wonen. Het zorgt voor stress en vermoeidheid door een verstoorde nachtrust en vergroot de kans op hart- en vaatziekten. Het verkeer, maar ook de activiteiten in de haven en luchthaven, dragen bij aan de geluidsbelasting op het stedelijk gebied.

Opgave: balans tussen rust en reuring

De toegenomen populariteit van Rotterdam kent soms een keerzijde. We leven met steeds meer mensen op dezelfde oppervlakte. Verschillende groepen mensen met allemaal verschillende leefstijlen maken gebruik van dezelfde ruimte. Dat levert soms botsingen op. Waar de één de stad opzoekt voor drukte, levendigheid en reuring, heeft de ander juist meer behoefte aan rust. Groeien met het behoud van een balans tussen rust en reuring en verbetering van de luchtkwaliteit is een belangrijke opgave in de ontwikkeling van de stad.



4. Rotterdam in de wereld, de regio en het landschap.

De omgevingsvisie gaat in principe alleen over het grondgebied van de gemeente Rotterdam. Maar de keuzes die Rotterdam maakt, hebben een grotere impact, de stad heeft namelijk ook een positie in de regio en de wereld. De Rotterdamse haven is een van de belangrijkste economische motoren van Nederland; het is de grootste haven van Europa en de 10e van de wereld.

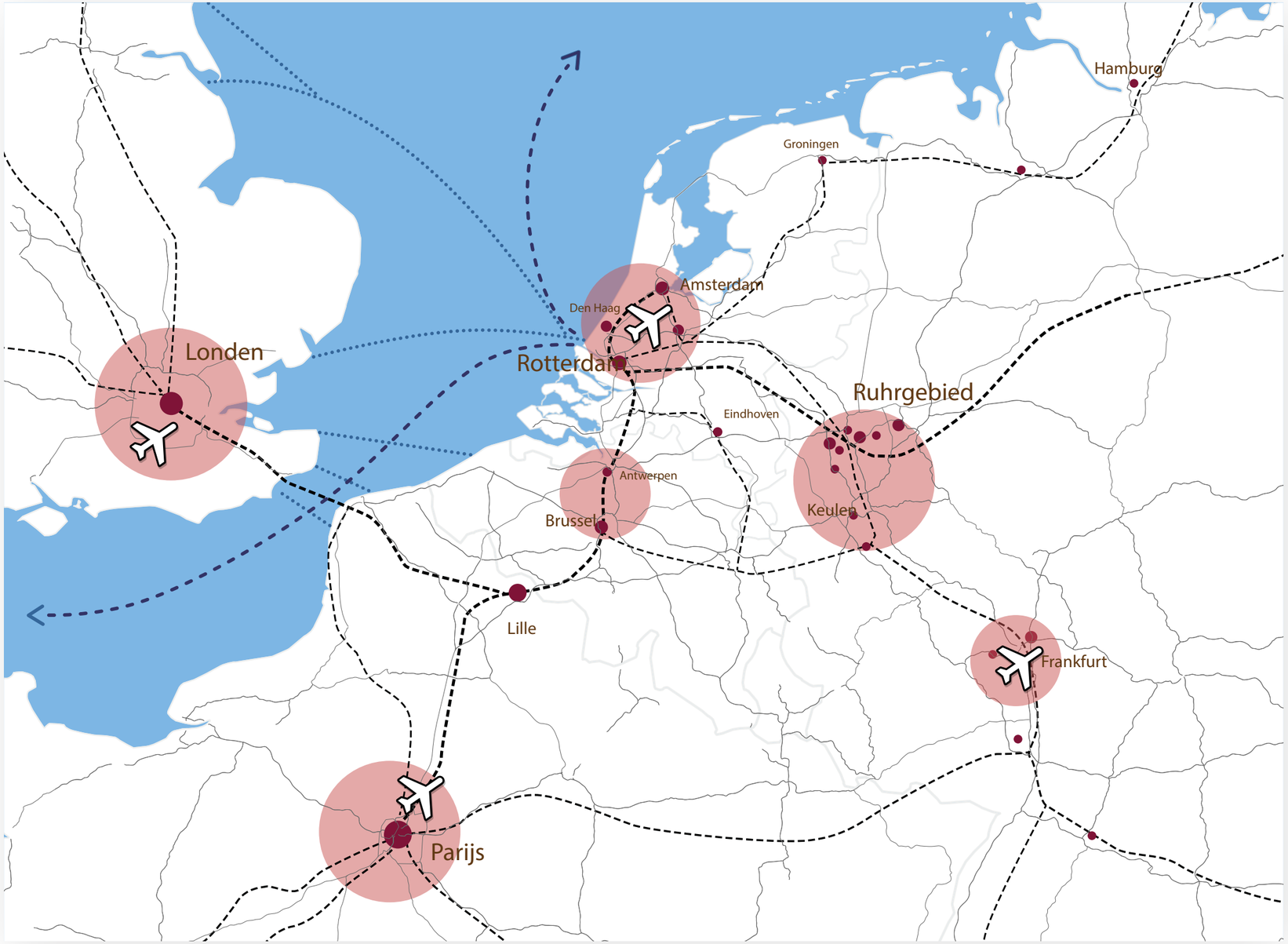
Als tweede stad van het land en grootste stad van de regio, komen veel mensen van buiten de stad in aanraking met Rotterdam. Ze werken in de haven of komen met de trein door de stad. Ze gaan in Rotterdam naar school of brengen een bezoek aan één van onze grotere voorzieningen.

Op lokaal niveau heeft Rotterdam al snel te maken met de buurgemeenten. Aan vrijwel alle kanten loopt Rotterdam bijna direct over in stedelijk gebied van steden en plaatsen zoals Schiedam, Barendrecht en Capelle aan den IJssel. Voor inwoners is zo'n gemeentegrens vaak weinig relevant. Zij beleven dit als één stedelijk gebied en bewegen net zo gemakkelijk over de grens. Rotterdammers maken dankbaar gebruik van de voorzieningen in omliggende gemeenten en onze buren doen dat net zo gemakkelijk in Rotterdam.

De richting die Rotterdam inslaat, heeft dus invloed op de omliggende gemeenten, de provincie en het hele land. Tegelijkertijd kan Rotterdam niet al zijn ambities waarmaken zonder samenwerking met buurgemeenten, provincie en Rijk. In dit hoofdstuk benoemen we de belangrijkste onderwerpen waarop we samenwerken met andere overheden en beschrijven we het Rotterdams belang in deze onderwerpen.

Rotterdam als wereldhavenstad.

Rotterdam is een haven van wereldniveau. Je kunt het zo gek niet bedenken of het wordt via de haven van Rotterdam vervoerd. De toegangspoort tot Europa. Een belangrijk logistiek knooppunt voor de hele wereld.



Maritieme hoofdstad van Europa



Het haven- en industrieel complex is vooraanstaand binnen Europa, er heerst een hoog activiteitenniveau en de haven is de belangrijkste draaischijf van de Noordwest-Europese markt. Door forse investeringen van bestaande en nieuwe bedrijven is het complex ingrijpend aan het veranderen. Nieuwe en omgevormde industrieën floreren. Er staat echter ook een aantal belangrijke opgaven voor de deur. Zoals vastgesteld in de herijkte Havenvisie 2030, streeft de Rotterdamse haven ernaar om koploper te worden op het gebied van duurzame en efficiënte ketens. Hierin wordt de expliciete keuze gemaakt om een bijdrage te leveren aan het creëren van maatschappelijke en economische meerwaarde. De 'sustainable development goals' van de Verenigde Naties voor duurzame economische ontwikkeling nemen hier een centrale plaats in.

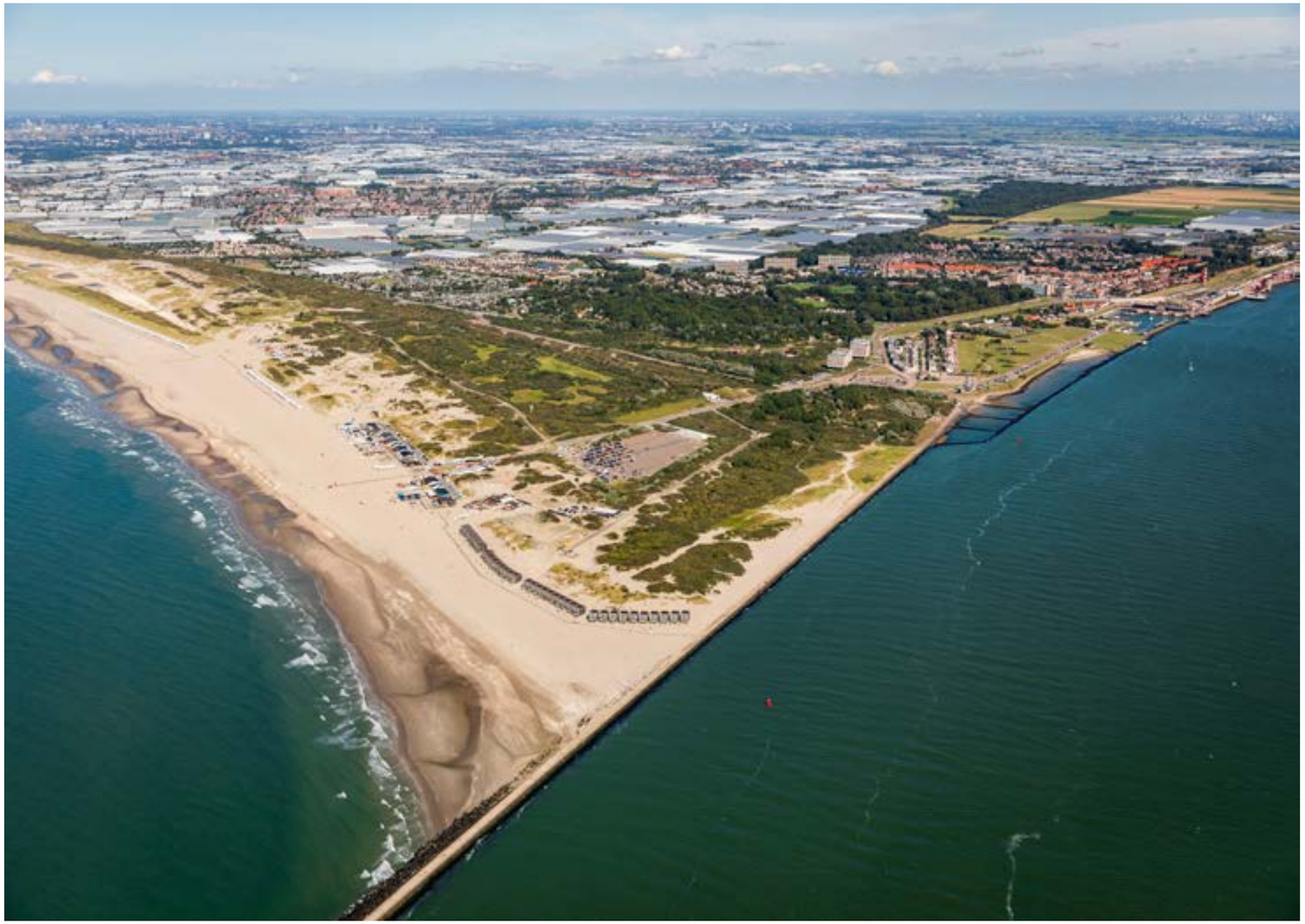
De Rotterdamse haven streeft ernaar om koploper te worden op het gebied van duurzame en efficiënte ketens.

In de ontwikkeling van de haven staat Rotterdam niet alleen. Er zijn intensieve samenwerkingen met de haven- en industriecomplexen in Schiedam, Dordrecht en Moerdijk, gezamenlijk positioneren we ons als 'Maritieme hoofdstad van Europa'. Dat betekent ook dat we willen excelleren bijvoorbeeld bij de verduurzaming van de scheepvaart (zee- en binnenvaart), dat we toonaangevend willen zijn op het gebied van waterveiligheid en klimaatadaptatie en dat we koploper willen zijn in de energie-en klimaattransitie van de procesindustrie.

De Rotterdamse haven in de regio

Daarnaast hebben de ontwikkelingen in het Rotterdamse havencomplex ook gevolgen voor de gemeenten die direct aan de haven grenzen. De (groei van de) haven heeft effect op het gebied van veiligheid, luchtkwaliteit en geluid. Ook zijn er gevolgen voor steden die aan belangrijke transportroutes liggen (en vice versa). Het is zaak om deze onderwerpen met onze partners te blijven bespreken en samen tot oplossingen te komen voor de ontwikkeling van de haven en een goede leefkwaliteit.

Omgevingsfactoren zoals luchtkwaliteit, geluidsbelasting, stikstofdepositie en omgevingsveiligheid hebben invloed op de leefkwaliteit en ontwikkelmogelijkheden van Rotterdam en de gemeenten in de omgeving. Ze spelen op een hoger schaalniveau dan alleen de stad Rotterdam. Een deel van de luchtverontreiniging komt door bronnen van buiten de stad, tegelijkertijd heeft Rotterdam ook zijn negatieve milieueffecten op de omliggende gemeenten. De Rotterdamse haven neemt als grootschalig haven- en industriecomplex in het milieuvraagstuk een bijzondere positie in. Met name op het gebied van geluid en stikstofdepositie spelen urgente opgaven die zowel de ontwikkeling van de haven als de omgeving raken. Gemeenten die grenzen aan het haven-industrieel complex ondervinden de sterkste milieueffecten vanuit de haven. Op regionale schaal is het dus zoeken naar een balans tussen enerzijds de ontwikkeling van de haven en anderzijds het werken aan een gezonde leefomgeving. Deze onderwerpen worden meegenomen in de NOVI-aanpak i die voor de Rotterdamse haven wordt ontwikkeld (NOVI staat voor Nationale Omgevingsvisie).



LEGENDA

ROTTERDAM ONDERDEEL VAN DE RANDSTAD METROPOOL

Stad

Hoofdcentra steden

Stedelijk gebied

Gemeentegrens

Landschappen

Kustlandschap

Deltalandschap

Veenweidelandschap

Verbindingen

Zeehavens

Luchthavens

Spoorlijn

Hogesnelheidslijn

Snelwegennetwerk

Metropoolontwikkeling in de zuidelijke Randstad.



Rotterdam is de tweede grootste stad van het land en vormt samen met Amsterdam, Den Haag en Utrecht de Randstad. Samen met Den Haag is Rotterdam de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Met de andere Zuid-Hollandse steden maakt Rotterdam weer deel uit van het zuidelijke gedeelte van de Randstad.

Op internationaal niveau is er concurrentie tussen regio's om wie het meeste talent weet aan te trekken.

In de hedendaagse gemondialiseerde samenleving staan metropoolregio's steeds meer centraal. Dit zijn de plekken waar de meeste mensen wonen, waar de grootste economische toegevoegde waarde wordt gecreëerd en waar de meeste innovaties plaatsvinden. Op internationaal niveau is er concurrentie tussen regio's om wie het meeste talent weet aan te trekken. Door een verbeterde bereikbaarheid per hogesnelheidstrein of vliegtuig wordt het steeds makkelijker om je tussen verschillende metropolen te verplaatsen, de best verbonden plekken zijn sterk in trek. Aspecten als kwaliteit van de woningvoorraad, werkgelegenheid, kennisinstellingen, maar ook kwaliteit van de natuur en het landschap spelen ook een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van een metropoolregio.

Om de agglomeratiekracht van de zuidelijke Randstad te versterken, zet Rotterdam zich samen met gemeenten in de regio en regionale overheden in voor metropoolontwikkeling. Samen werken we aan meerdere onderwerpen. De belangrijkste zijn woningbouw, mobiliteit en economie, die we in samenhang bekijken.

De woningbouwopgave

Volgens de huidige inzichten moeten er in Zuid-Holland tot 2030 minimaal 200.000 woningen worden gebouwd om aan de vraag te voldoen. De meeste woningen zijn nodig in de stedelijke gebieden langs de spoorlijn van Leiden tot Dordrecht (de Oude Lijn). Rotterdam werkt in verschillende verbanden samen met andere gemeenten en overheden om deze verstedelijkingsopgave te realiseren. Een van deze verbanden is de Verstedelijkingsalliantie. Hierin werken we met 8 steden langs de Oude Lijn samen om tot 2040 minimaal 170.000 woningen nabij hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren.

Daarnaast werken we samen met gemeenten aan het vergroten van de voorraad sociale woningbouw. Zoals bijna overal in Nederland, is er ook in onze regio een tekort aan sociale huurwoningen. Dit tekort is niet evenredig verspreid door de regio. Sommige gemeenten, zoals Rotterdam, hebben een relatief hoge voorraad sociale huurwoningen. Andere gemeenten hebben een lage voorraad sociale huurwoningen waardoor daar te weinig aanbod is en tekorten ontstaan. Rotterdam zet in op een meer evenredige spreiding van het aanbod sociale huurwoningen, daarover maken we afspraken met gemeenten en provincie in het Samenwerkingsverband Wonen Regio Rotterdam.



De mobiliteitsopgave

De infrastructuur van Zuid-Holland was tot de uitbraak van de coronapandemie zwaar belast. Dagelijks stonden er files op de snelwegen en kon het openbaar vervoer de reizigersstroom nog maar net aan. Om deze knelpunten aan te pakken en om het mobiliteitssysteem van de zuidelijke Randstad robuuster te maken, werkt Rotterdam samen met omliggende gemeenten, MRDH, provincie en Rijk aan een 'schaalsprong' in het openbaar vervoer. Centraal hierin staat de opwaardering van de Oude Lijn. Dit houdt onder meer in: een uitbreiding van de dienstregeling, aanpassing van de railinfrastructuur, renovatie van bestaande stations en aanleg van nieuwe stations. De aanleg van een nieuwe, multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord/IJsselmonde maakt ook deel uit van deze schaalsprong. De nieuwe hoogwaardige ov-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein is hier onderdeel van. Het nieuwe station Stadionpark verbindt de nieuwe verbinding met de Oude Lijn.



"Het ontwikkelen van een uitgebreid, veilig en snel fietsnetwerk tussen steden onderling is essentieel. Ook hierbij werken we samen met MRDH en andere partners aan gezamenlijke, metropolitane fietsroutes: een netwerk van regionale, snelle fietswegen."

Ook ontwikkelt Rotterdam samen met partners en andere overheden een gezamenlijke strategie voor de bereikbaarheid voor vrachtverkeer en personen over de weg, zodat de verbinding met het Westland, het havengebied en het achterland bereikbaar blijft. Het hoofdwegennet in en rondom Rotterdam, de Ruit, moet blijven functioneren. De doorstroming van de Ruit is hierbij een belangrijke opgave. Het economisch functioneren van de A15, A4, deel van de A20 en de nieuwe Blankenburgverbinding is essentieel. Hier krijgt het logistieke verkeer en het stedelijke en regionale distributieverkeer meer prioriteit. Een ander deel van de Ruit (A13, A20 en A16) ligt meer in het stedelijk gebied, waar kansen zijn voor verdere verstedelijking. Verbindingen over en onder de Ruit zijn cruciaal voor het functioneren van het stedelijk weefsel. Hierbij moeten delen van de Ruit beter worden ingepast.

Het ontwikkelen van een uitgebreid, veilig en snel fietsnetwerk tussen steden onderling is essentieel. Ook hierbij werken we samen met MRDH en andere partners aan gezamenlijke, metropolitane fietsroutes: een netwerk van regionale, snelle fietswegen. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid en agglomeratiekracht van de zuidelijke Randstad.

Tot slot werkt Rotterdam bij het verduurzamen van de mobiliteit samen met omliggende gemeenten, MRDH, provincie en G4; onder meer via de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur. Daarnaast doen we onderzoek naar hubs voor logistiek (laden en verladen) en deelvervoer.

De economische opgave

De regio Rotterdam/Den Haag is naast de Noordvleugel (Amsterdam en Utrecht) en Brainport Eindhoven één van de economische kerngebieden van Nederland. Uit onderzoek blijkt dat onze regio achterblijft bij de andere economische kerngebieden (OESO, 2016). De afgelopen jaren heeft Rotterdam de focus gelegd op de transitie naar een nieuwe economie zoals verwoord in de regionale Roadmap Next Economy. De transities naar een circulaire, duurzame en digitale economie staan centraal.

"Ook werken we samen met de MRDH, de provincie en de Economic Board Zuid-Holland aan het agenderen van de grote investeringen die nodig zijn om de concurrentiekracht en vernieuwing van de economie te versterken."

In regionaal verband werkt Rotterdam samen met partners om de economische positie van de zuidelijke Randstad te versterken. Een voorbeeld hiervan is de samenwerking tussen de drie Zuid-Hollandse universiteiten, de alliantie Leiden-Delft-Erasmus (LDE). Deze universiteiten hebben de intentie uitgesproken om intensiever samen te werken en gebruik te maken van elkaars kwaliteiten. Daarnaast werkt Rotterdam ook in G4-verband samen (soms aangevuld met andere steden) om de gezamenlijke economische positie in (inter)nationaal verband te versterken. Ook werken we samen met de MRDH, de provincie en de Economic Board Zuid-Holland onder de noemer groeiagenda Zuid-Holland aan het agenderen van de grote investeringen die nodig zijn om de concurrentiekracht en vernieuwing van de economie te versterken. De grote opgaven vragen om coalities van bedrijven, overheden en kennisinstellingen om de beschikbare fondsen in de regio, bij het Rijk, de EU en op private kapitaalmarkt beter te benutten.





Landschap en natuur om Rotterdam.

De stad verdicht, het aantal inwoners groeit. Een biodivers, gezond en goed bereikbaar landschap rondom de stad is belangrijker dan ooit. Beweging, een wijde blik, leren over natuur, even lekker uitwaaien, een frisse neus of een verkoelende duik; het zijn essentiële zaken die de kwaliteit van leven bepalen. Ook biodivers groen is essentieel voor het behoud van soorten, het opvangen van klimaatverandering, economische activiteiten als voedselproductie en het voorkomen van plaagdieren zoals de eikenprocessierups.

Landschap en recreatie

Bij een gezonde en aantrekkelijke regio horen grotere natuur- en recreatiegebieden buiten de stad. Voor Rotterdam zijn de Rottemeren, het Midden-Delfland, de Oude Maas, het Buijtenland van Rhoon, Hitland de kust en de Krimpenerwaard de belangrijkste. Een aantrekkelijk landschap is van grote invloed op het vestigingsklimaat voor kennisintensieve bedrijvigheid. Voor Rotterdam is het belangrijk dat zijn inwoners makkelijk gebruik kunnen maken van natuur en recreatie buiten het stedelijk gebied, het voorziet in de behoeften van de groeiende bevolking aan ontspanning in het groen of aan buitensport. We zetten in op een goede bereikbaarheid van deze gebieden te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer. Voor een deel werken we aan deze opgave binnen de gemeentegrenzen. Zo trekt Rotterdam de metro door naar Hoek van Holland strand en gaat het dorp ontwikkelen tot een vierseizoenenbadplaats i. Ook zetten we in Hoek van Holland in op het creëren van een groene buitenplaats waar natuur, recreatie en toerisme centraal staan. De oprichting van het Nationaal Park Hollandse Duinen is hier een belangrijke stap in.

Voor Rotterdam is het belangrijk dat zijn inwoners makkelijk gebruik kunnen maken van natuur en recreatie buiten het stedelijk gebied.

De meeste natuur- en recreatiegebieden waar Rotterdammers gebruik van maken liggen echter niet op Rotterdams grondgebied. Samenwerking met buurgemeenten en andere regionale partners is hiervoor dus randvoorwaardelijk. We werken via landschapstafels samen met omliggende gemeenten en provincie aan de versterking van natuur- en recreatiegebieden en aan de bereikbaarheid daarvan via aantrekkelijke wandel- en fietsroutes.



Landschap, biodiversiteit en klimaat

Het landschap rondom Rotterdam heeft een grote rol in de staat van de biodiversiteit. Door zoveel mogelijk groene en blauwe verbindingen te herstellen, behouden en verbeteren, kunnen zowel mensen als dieren zich verplaatsen rondom Rotterdam. Ook voor het opvangen van klimaatverandering is een biodivers landschap van belang. Overlast door hevige neerslag kan worden verminderd door een deel van de wateropgave te realiseren in het landschap.

Ook heeft het ommeland, het land rondom de stad, een rol bij de vermindering van hittestress. Het ommeland is koeler dan de stad, door luchtuitwisseling heeft het een ventilerende werking. Bovendien biedt het recreatieve plekken voor verkoeling, bijvoorbeeld door zwemgelegenheden waar stedelingen verkoeling vinden op warme dagen. Bij bodemdaling biedt het ommeland de mogelijkheid voor een flexibel peilbeleid waardoor inklinking van het veen kan worden verminderd.



Op regionaal schaalniveau focussen we ons op de volgende punten:



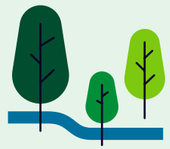
Waterveiligheid

In samenwerking met het Rijk en de waterschappen werken we aan een aanpak van overstromingsrisico. Bijvoorbeeld door de versterking van waterkeringen en het tegengaan van hoge pieken in waterafvoer stroomopwaarts.



Robuustheid watersysteem

Om wateroverlast te voorkomen, versterken we de opvang van regenwater in de bodem en de afvoer- en bergingscapaciteit van het watersysteem. Hiervoor werken we samen met de drie waterschappen waar Rotterdam deel van uitmaakt.



Verkoeling

Om hittestress te verminderen, werken we in de stad aan vergroening en schaduwrijke plekken. Regionaal maken we koele plekken goed toegankelijk, zoals de rivieren en omliggende landschappen.



Bodemdaling

We werken samen met relevante partijen aan het tegengaan van bodemdaling door inklinking van het veengebied in West-Nederland.

Energie in de regio.

In Rotterdam werken we samen met Rijk, provincie, regio en de stad aan de uitvoering van de afspraken uit het landelijke klimaatakkoord (2019).

De (inter)nationale en Rotterdamse klimaatdoelstellingen zijn vertaald in een regionale energiestrategie (RES) en cluster energiestrategie (CES). In de RES laat de regio Rotterdam-Den Haag zien hoe ze de nationale CO2-doelstellingen wil bereiken: waar en hoe ze het best duurzame elektriciteit kan opwekken, welke energiebronnen ze kan gebruiken en hoe duurzame brandstoffen een rol kunnen spelen. Bij deze keuzes speelt betaalbaarheid een belangrijke rol, evenals goede ruimtelijke kwaliteit en inpassing, betrokkenheid van inwoners en maatschappelijk draagvlak.

De RES 1.0 is het resultaat van de samenwerking tussen 23 gemeenten, 4 waterschappen, de provincie Zuid-Holland en netbeheerders. De uitkomsten worden verankerd in eigen (omgevings)beleid. Rotterdam zet al stevig in op diverse maatregelen die de energietransitie vormgeven en versnellen. Vice versa is daarom ook Rotterdams beleid input geweest voor de RES. Hoewel nog veel beleid in ontwikkeling is, kan van het Rotterdams beleid worden gesteld dat de (tussen)resultaten rechtstreeks gekoppeld zijn aan de lange termijn doelen van RES.

Het Rotterdamse havengebied maakt geen onderdeel uit van de RES regio Rotterdam-Den Haag maar van de Cluster Energiestrategie (CES) Rotterdam/Moerdijk. Daarin werken Rijk, provincie, gemeenten en bedrijven samen aan de verduurzaming van het Haven Industrieel Complex zoals benoemd in het landelijk Klimaatakkoord.

Duidelijk is dat de energiemix in onze regio de komende jaren zal veranderen. Er zal daarbij een tekort ontstaan aan duurzame elektriciteit terwijl er een overschot aan (rest)warmte beschikbaar is. In de RES en CES proberen we hier een gezamenlijk antwoord op te geven.





5. De koers van Rotterdam.



De koers van Rotterdam.

1 **Goede Groei**

Rotterdam kiest voor goede groei. hiermee versterken we de bestaande stad en geven we ruimte aan transities. Dit doen we door:

1. *Samen de stad te maken*
2. *Ontwikkelen vanuit eigen identiteit en bestaande kwaliteiten*
3. *Groeien door middel van de vijf perspectieven: compacte stad, inclusieve stad, gezonde stad, productieve stad en duurzame stad*

2 **Vijf hoofdkeuzes**

Goede groei betekent dat rondom een aantal grote opgaven richtinggevende, soms rigoureuze, keuzes gemaakt worden. Vijf hoofdkeuzes staan centraal: dit zijn de belangrijkste keuzes die we maken voor de ontwikkeling van de stad in de komende decennia.

3 **Gebiedskeuzes**

In hoofdstuk 6 lees je over gebieden waar grote opgaven en ontwikkelkansen bij elkaar komen. Voor deze gebieden maken we een aantal richtinggevende gebiedskeuzes voor de lange termijn, deze vormen het startpunt voor verdere uitwerking.



Rotterdam kiest voor ‘goede groei’, maar wat is dat eigenlijk? Onder goede groei verstaan we groei die bijdraagt aan het welzijn van de inwoners, aan een duurzame samenleving en aan economische vooruitgang. Het soort groei dat Rotterdams rijke erfgoed en identiteit ondersteunt en versterkt. Groei waarbij zoveel mogelijk Rotterdammers kunnen delen in de voordelen. Waarbij we Rotterdammers betrekken in het proces van verandering. Dit is essentieel om ervoor te zorgen dat we een aantrekkelijke stad zijn en blijven voor alle Rotterdammers.

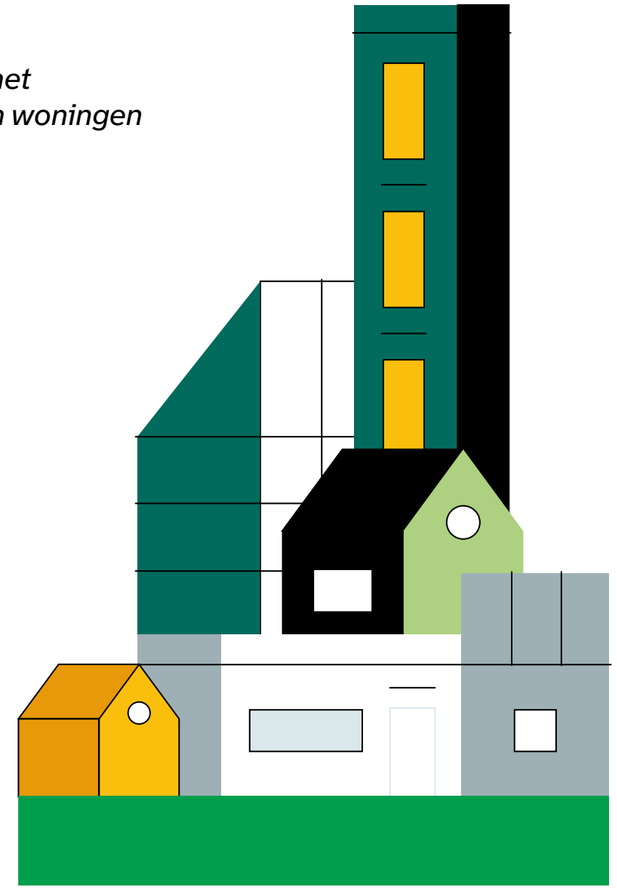
De kunst is om als stad ruimte te bieden voor vernieuwing, de kwaliteiten van het bestaande te behouden en te versterken en om mee te blijven bewegen met de maatschappij. De bevolkingssamenstelling van de stad is in een paar decennia tijd ingrijpend veranderd. De stad die als havenstad van oudsher al divers en internationaal was, is nog veelzijdiger en veelkleuriger geworden. Dit zien wij als kracht van onze stad. Ons leven is ook veranderd: nieuw werk, andere woonwensen en eigentijdse manieren van samenkomen. Voor veel mensen is het leven hierdoor verbeterd. Maar deze veranderingen leiden niet voor iedereen tot hetzelfde comfort en welvaartsgroei; niet overal in de stad zijn de kansen gelijk. Kans op goed onderwijs, een betaalbare woning of comfortabele reistijd naar werk en een gezonde leefomgeving met een goede luchtkwaliteit, aangename openbare ruimte en weinig geluidsoverlast zijn niet overal vanzelfsprekend. Een groeiende groep Rotterdammers maakt zich zorgen over de hoogte van de huur, behoud van werk, de toekomst van hun kinderen en de identiteit van de stad. Ze vragen zich af of gezond leven en vitaal oud worden hier nog wel kan. Goede groei moet maatschappelijk verantwoord zijn: als gemeente stellen we hierin het belang van de hele stad centraal.

Hoe we de stad en de ruimte vormgeven, heeft invloed op hoe wij hier kunnen (samen)leven. Nu de zorgen over klimaatverandering en biodiversiteitsverlies toenemen en de gevolgen steeds meer zichtbaar en voelbaar zijn, is er meer aandacht nodig voor het milieu. Dit roept ook vragen op hoe we met de natuur om willen gaan. Daarom grijpen we nieuwe ontwikkelingen aan die een duurzame impact hebben op mens én natuur.

Als stad moeten we ervoor zorgen dat economische groei duurzaam en inclusief is. Het besef groeit dat welvaart ook vooral gaat over welzijn. De betekenis van werk, het gevoel iets toe te voegen en te kunnen deelnemen aan de maatschappij is ook sociaal van groot belang voor alle mensen. Teveel Rotterdammers groeien op in armoede, zijn eenzaam of langere tijd werkloos. De haven is al decennia de belangrijkste economische motor van de stad. Onze inzet is en blijft een concurrerende haven, ook in de toekomst. Tegelijkertijd verbreedt de Rotterdamse economie zich steeds meer. Alle Rotterdammers moeten de kans krijgen mee te profiteren van de economische kracht van de stad.

Goede groei vraagt om keuzes. Verandering levert ook spanning op: het bestaande kan het nieuwe in de weg zitten en andersom. We moeten de opgaven onder ogen zien en ruimte maken voor initiatief, experiment en lef om zo oplossingen te vinden en proberen vooruit te kijken. We maken hierbij gebruik van de originaliteit en creativiteit van de diverse Rotterdamse stadscultuur. Zoals Rotterdam altijd al gedaan heeft, zoals dat past bij de trots van de Rotterdammer, de eigenheid en het DNA van de stad.

Goede groei is meer dan het simpelweg toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen.



Werken aan goede groei.

In dit hoofdstuk geven we aan welke koers we varen om – gebruikmakend van onze kracht – met de vraagstukken van de toekomst aan de slag te gaan. De basis onder deze koers bestaat uit drie principes: samen stadmaken, ontwikkelen vanuit eigen identiteit en bestaande kwaliteiten én groeien door middel van vijf perspectieven. Deze principes samen zijn de manier van werken aan goede groei. Het zijn uitgangspunten voor de aanpak bij nieuwe ontwikkelingen.



Samen stadmaken

Samen met de stad werken we aan Rotterdam. Rotterdam nodigt inwoners uit om mee te denken en te doen. We kunnen het niet alleen, we hebben de energie in de stad nodig om verder te komen. Daarom nemen we blijvend tijd voor het gesprek met de stad, bij het vormgeven van de visie en bij de uitvoering. De gemeente ziet haar 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 u en anderen uit om mee te denken en te doen. Voor thema's die te maken hebben met grote transitie-opgaven, nemen we als gemeente de leiding en houden we de regie. De urgentie van deze opgaven is te groot en het risico van afwachten dus ook. Als gemeente maken we heldere keuzes en faciliteren we experimenten. Hiermee geven we richting en zorgen we voor versnelling.

Rotterdam kent een levendige praktijk van 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 (sociaal) innovatieve ideeën, gekoppeld aan de strategische doelen van de stad. De uitwerking van deze omgevingsvisie is daarmee een gedeelde verantwoordelijkheid van de gemeente en haar stadsmakers.







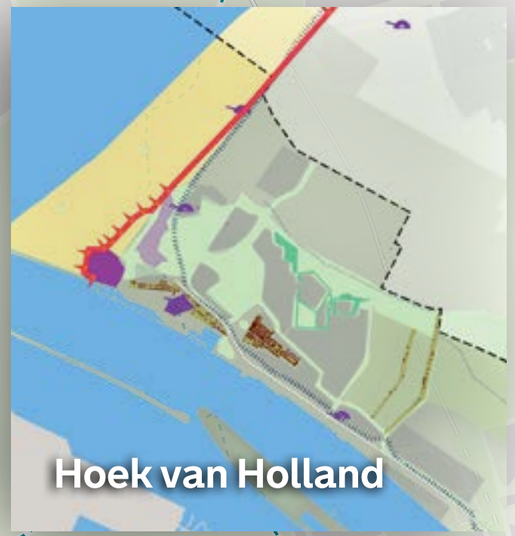


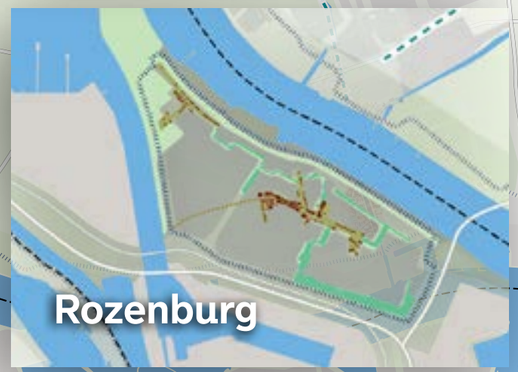


Ontwikkelen vanuit eigen identiteit en bestaande kwaliteiten

Rotterdam verbindt de hedendaagse opgaven in de stad met de zorg voor en behoud van bestaande kwaliteiten en cultureel erfgoed. We nemen bij nieuwe ontwikkelingen de karakteristieken van de plek als uitgangspunt. We creëren ruimte voor hergebruik en transformatie van bestaande elementen en toekomstgericht ontwerp. Zo raken verleden, heden en toekomst met elkaar verweven. We geven het bestaande een nieuwe betekenis. Het cultureel erfgoed speelt hierbij een zichtbare rol; passend bij de identiteit van Rotterdam als architectuur- en festivalstad, stad met ontwikkelkracht, met ruimte om te pionieren, met internationale allure. Rotterdam heeft vooraanstaande culturele instellingen en kunstenaars die met respect voor het verleden de toekomstige stad helpen vormgeven.

Een stad is nooit af, een sterke stad beweegt continu mee met de tijd. Het besef groeit dat de al aanwezige lagen een verhaal vertellen en betekenis hebben. De historische gelaagdheid draagt bij aan de herkenbaarheid en authenticiteit, het karakter van de stad. Die geschiedenis speelt een belangrijke rol bij de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Ook kunnen historie en erfgoed een economische waarde vertegenwoordigen of (weer) vervullen, zorgen voor een impuls voor verbetering, versterking van een gebied of plek.





LEGENDA
CULTUREEL ERFGOED

Gebouwd en aangelegd
- Monumenten
- UNESCO wereld erfgoed
- Monumentaal ensemble
- Rijksbeschermd stadsgezicht
- Wederopbouwgebied
- Historische kernen
- Historische linten
- Waterkering

Erfgoedlijnen
- Verdwenen historisch lint
- Brandgrens
- Trekvaart
- Atlantik Wall

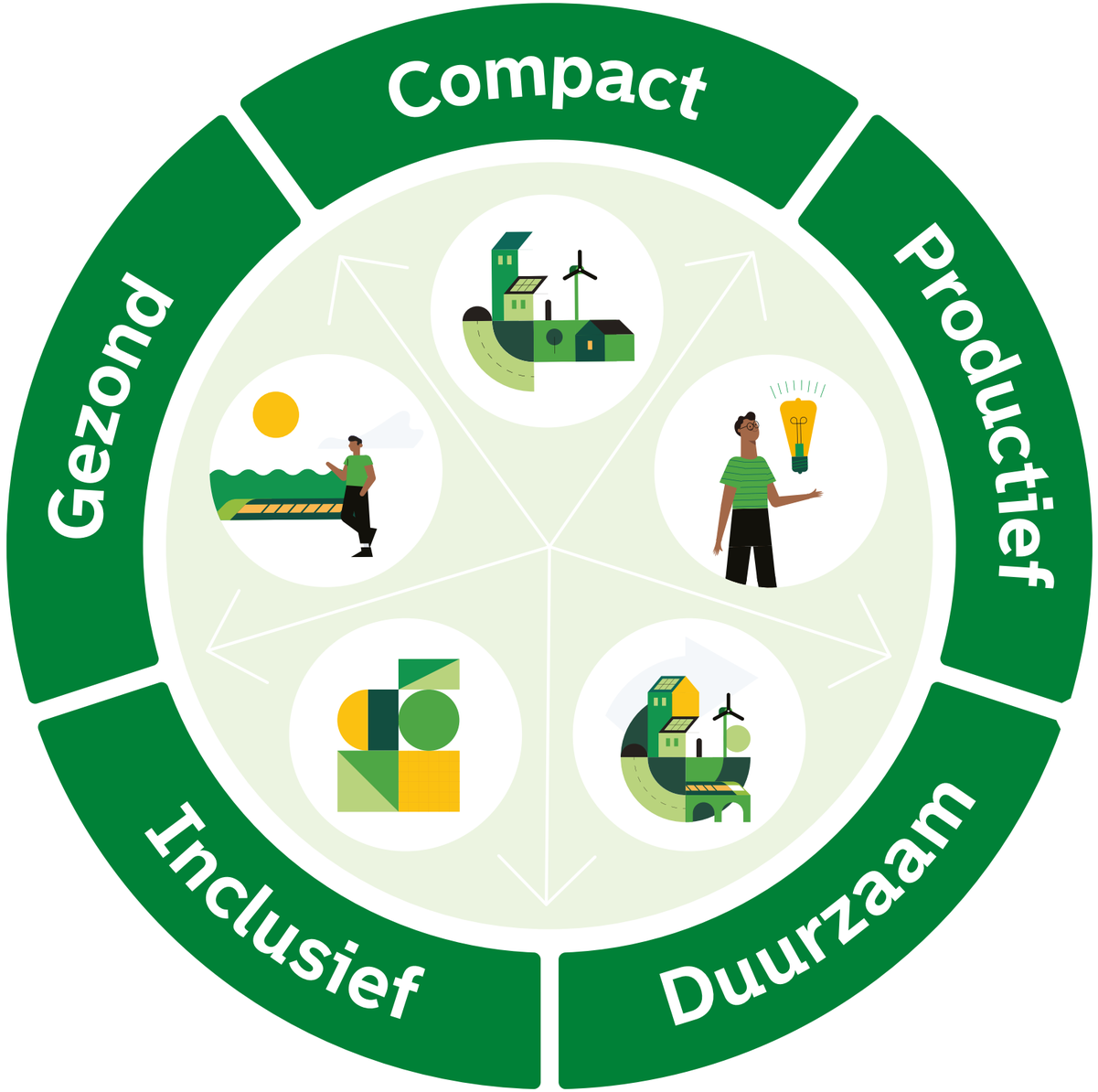
Archeologische waarden
- Archeologisch monument
- Bekend rivierduin
- Waterkering 1400

Groeien door middel van vijf perspectieven

Het is niet eenvoudig om doelen uit diverse beleidsterreinen samen te brengen. Om tot een integrale blik te komen, werken we met vijf langetermijndoelen die gezamenlijk richting geven aan de toekomst van de fysieke leefomgeving. We noemen dit perspectieven. Ze vormen een 'kompas' waarmee we koers bepalen. Een handvat voor goede groei, waarbij we in de praktijk telkens moeten zoeken naar de juiste balans. Want we weten dat we nooit alle vijf de perspectieven in dezelfde mate kunnen nastreven. Maar we bekijken elke ontwikkeling wel door alle vijf de brillen.

Deze perspectieven staan voor wat we in Rotterdam belangrijk vinden. Uit gesprekken met de stad blijkt dat deze perspectieven prioriteit hebben voor concrete ontwikkelingen in de stad. Ze zijn niet bedoeld als keuzemodel; ze zijn allemaal even belangrijk en samen bieden ze een integrale kijk op de toekomst. Ze van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Rotterdam, maar elk type gebied kent zijn eigen focus.

De perspectieven geven richting aan het handelen van het stadsbestuur en bieden houvast aan mensen, organisaties en bedrijven die iets willen doen in de stad. Ze zijn flexibel genoeg om invulling te geven aan nieuwe ideeën en ontwikkelingen. Ze maken de impact van grote trends, beleid en initiatieven op de fysieke leefomgeving inzichtelijk. En ze maken de ruimtelijke impact van plannen en keuzes vergelijkbaar. Plannen en initiatieven worden zo beter bespreekbaar, gemakkelijker te beoordelen en eenvoudiger om samen te verbeteren. Ze zijn de basis voor het in beeld brengen van de omgevingseffecten (zie ROER) van de keuzes die we maken in deze omgevingsvisie.



De vijf perspectieven

Compacte stad:
We kiezen voor de ontwikkeling van Rotterdam als een compacte, aantrekkelijke stad aan de rivier. Een knooppunt in een internationaal netwerk, met sterk openbaar vervoer en volop ruimte voor buitenleven. Rotterdam is en blijft een architectuurstad die durft te experimenteren en stuurt op een slimme mix van gebouwen en groen. Een stad waar nabijheid centraal staat en zoveel mogelijk passende voorzieningen voor iedereen op loop- en fietsafstand aanwezig zijn. De stad om de hoek. Met toegankelijk openbaar vervoer altijd in de buurt. 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.





Inclusieve stad:
Rotterdam is een stad waar niemand in de meerderheid is. Eén stad op twee oevers die voor iedereen toegankelijk is. Een sociaal veerkrachtige stad waarin mensen uit alle lagen van de bevolking en van alle leeftijden, religies en levensovertuigingen meedoen en elkaar ontmoeten. Daarom zetten we ons in voor gemengde wijken waar mensen zich mee verbonden voelen, goede scholen en voorzieningen in elke wijk. Veilige en toegankelijke routes naar werk en voorzieningen. Een aantrekkelijke openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is, die zich leent voor intensief en gevarieerd gebruik en voor ontmoeting. De aanpak van de stedelijke transities doen we met oog voor de belangen van alle betrokkenen en we zetten ons in om de kosten eerlijk en evenredig te verdelen.

Duurzame stad:
Rotterdam groeit uit tot een stad en haven die leiderschap toont in de transitie naar duurzame energie, circulaire processen en een klimaatneutrale maatschappij. Wijken worden aardgasvrij, mobiliteit in stappen uitstootvrij en de stedelijke en haveneconomie maken een overgang naar duurzaam en circulair. Daarnaast biedt Rotterdam volop ruimte voor experimenten en eigen initiatieven van bewoners en ondernemers. Rotterdam maakt zich zo klaar voor de toekomst en draagt bij aan het beperken van klimaatverandering en het vernieuwen van de economie. Om deze grote transities een plek te geven, verbindt Rotterdam opgaven in de bovengrond en ondergrond.



De vijf perspectieven

Gezonde stad:
Rotterdam maakt gezond leven voor alle inwoners in de stad mogelijk. Dit doen we door gezondheidsbevordering (stimuleren van gezond gedrag) en gezondheidsbescherming (bescherming tegen negatieve externe effecten, zoals slechte luchtkwaliteit en geluidsbelasting). Woningen hebben een gezond binnenklimaat en bestaan uit gezonde (bouw)materialen. We zetten in op een betere en gezonde levensverwachting voor Rotterdammers in alle gebieden. Onze ruimtelijke keuzes dragen hieraan bij. We zetten ons in voor schonere lucht en een betere balans tussen rust (stilte) en reuring (stedelijkheid en drukte). Ook zetten we in op Rotterdam als klimaatbestendige stad in de delta en beschermen we de inwoners tegen veiligheidsrisico's. Daarnaast nodigt de fysieke leefomgeving Rotterdammers uit tot een vitaler leven door meer te spelen, bewegen en sporten. In en rondom de gezonde stad is voldoende biodiversiteit, we zorgen voor diversiteit en soorten rijkdom in flora en fauna voor gezond leven voor mens en dier.





Productieve stad:
Rotterdam biedt ruimte aan de nieuwe economie. We bouwen aan de havenstad van de toekomst met een concurrerende en innovatieve economie die inspeelt op internationale trends zoals digitalisering, robotisering, 3d-printen, artificiële intelligentie, energietransitie en circulariteit. Zo maakt Rotterdam onder andere ruimte voor innovatieve maakindustrie, circulaire economie en zogeheten interactiemilieus. Daarnaast zet Rotterdam in op de verbinding met onderwijs, een leven lang leren en innovatief en kleinschalig ondernemerschap. Bereikbaarheid van leer- en werklocaties zijn hierbij cruciaal.

Vijf hoofdkeuzes.

Goede groei betekent dat rondom een aantal grote opgaven richtinggevende, soms rigoureuze, keuzes gemaakt worden. In de Rotterdamse omgevingsvisie staan vijf hoofdkeuzes centraal. Dit zijn de belangrijkste keuzes die we maken voor de ontwikkeling van de stad in de komende decennia. Voor elke hoofdkeuze zijn de drie principes van goede groei (samen stadmaken, ontwikkelen vanuit eigen identiteit en groeien op basis van de vijf perspectieven) de leidraad, die liggen altijd aan de basis van de keuzes.

LEGENDA:
REGIO

- Ontwikkelen oeververbindingen en hoogwaardig openbaar vervoer op stedelijke en regionale schaal
- Ontwikkelen aantrekkelijke en complementaire centra
- Transitie naar klimaatneutrale haven en economie
- (Inter)nationaal verbonden
- De rivieren als landschappelijke slagaders van de stad en regio
- Verbinden stedelijk en regionale groenstructuur voor mens en dier
- OV-haltes als verbinding naar het landschap

LEGENDA:
STEDELIJK GEBIED

Verdichten binnen de bestaande stad nabij hoogwaardig openbaar vervoer.

(Lange termijn) zoekgebied voor verstedelijking.

Schaalsprong openbaar vervoer op de Oude Lijn in combinatie met verstedelijking.

Ontwikkelen van een stad met meerdere stedelijke centra.

Nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en Centraal Station.

Focuswijken voor stedelijke vernieuwing.

Opheffen barrières

Ruimte voor bedrijven
- makersdistrict *(M4H/RDM)*
- HMC *(hoge milieucategorie)*

De rivieren als landschappelijke slagaders van de stad.

Rotterdam groener: parken, singels, boulevards en straten.

Ruim baan voor voetgangers en fietsers *(RMA).*

Impuls openbare ruimte in de stadsprojecten.

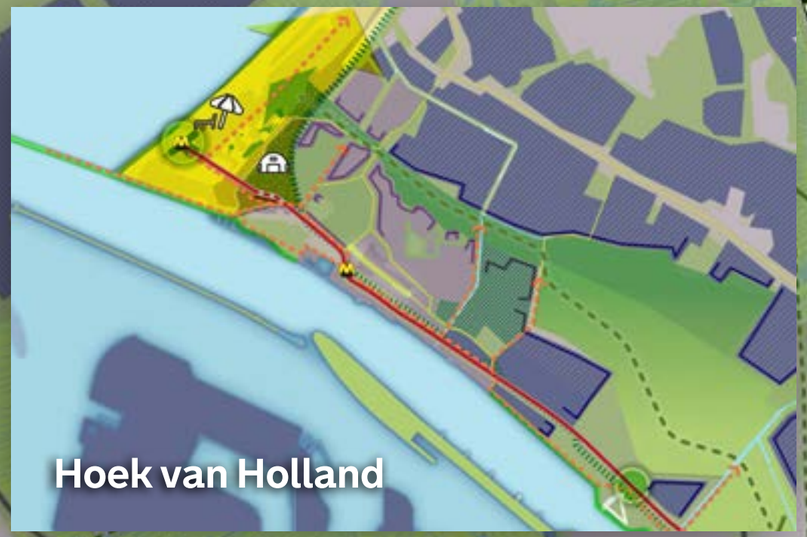
Prettig leven in de delta.

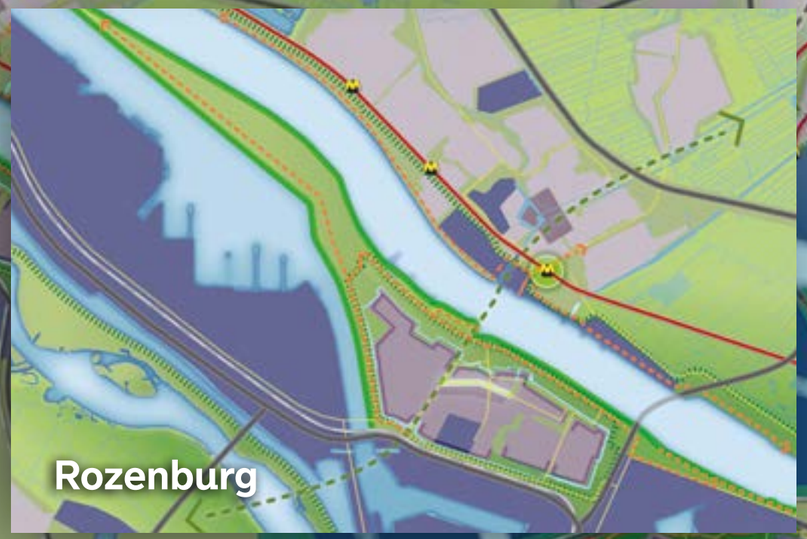
Goed groeien doen we door ruimte te maken voor gezond en fijn leven in de stad. In een compacte stad waar alles dichtbij is, pakken Rotterdammers sneller de fiets. We willen een groenere, waterrijke en klimaatbestendige stad: zo wordt de stad weerbaar voor extremer weer. We stimuleren gezond gedrag doordat er meer ruimte is voor sport en bewegen in een schonere buitenlucht. Groen nodigt mensen uit om naar buiten te gaan, te recreëren en elkaar te ontmoeten. Groen draagt bij aan de biodiversiteit van de stad. Een stadslandschap dat vol is van leven, is aantrekkelijk voor mens, dier en natuur. We blijven werken aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Met een goede verdeling tussen de gebouwde omgeving, groen en cultuur, zorgen we voor balans tussen rust en reuring.

Rotterdam is een deltastad waar water kansen én bedreigingen met zich meebrengt. Als deltastad moeten we altijd behoedzaam zijn voor het water. Steeds meer krijgen we te maken met de gevolgen van klimaatverandering en de zeespiegel stijgt. We hebben last van extremer weer zoals hevige regenbuien, langdurige droogte en hitte. Dit beïnvloedt het water-bodemsysteem waarop de stad staat en verdere verdichting zorgt ervoor dat we op bepaalde plekken de grenzen van dat systeem bereiken. We nemen maatregelen om de gevolgen hiervan te beperken. Daarnaast is het van belang consequent aandacht te geven aan de toekomstige benodigde capaciteit en ruimtebeslag van het watersysteem, ondergrond en klimaat bij locatiekeuzes van verstedelijking en bij herinrichting van de stad. In de stad lossen we wateroverlast en hittestress op met bijvoorbeeld meer waterpleinen en meer groen. De buitendijkse gebieden houden we weerbaar. Waar nodig versterken we de dijken en op de oevers van de rivier realiseren we getijdenparken, met behoud van de nautische veiligheid. In sommige oude havenbekkens ontwikkelen we nieuwe stedelijke parken met ruimte voor vergroening, recreatie en ontmoeting. Een klimaatbestendige en biodiverse stad beschermt ons niet alleen tegen water en hitte, het is ook de basis voor gezonde, leefbare en economisch welvarende wijken.

Waar nodig versterken we de dijken en op de oevers van de rivier realiseren we getijdenparken, met behoud van de nautische veiligheid.




Hoek van Holland


Rozenburg

LEGENDA:
PRETTIG LEVEN IN DE DELTA

Impuls openbare ruimte in de 7 stadsprojecten
(Hofbogenpark, Prins Alexanderplein, Groene long deel Hofplein, Groene long deel Westblaak, Schouwburgplein, Rijnhavenpark, Park Maashaven, Rivieroeverpark Feyenoord)

Versterken van de badplaatsen bij Hoek van Holland en Nesselande. Het strand bij Hoek van Holland wordt een vier seizoenen badplaats.

Versterken toeristische toplocaties
(Atlantikwall Hoek van Holland en Kinderdijk)

DE RIVIEREN ALS SLAGADERS VAN DE STAD
De Maas als stedelijk parklandschap met ruimte voor verblijven, (getijden)natuur, biodiversiteit/ecologie en stedelijke ontwikkeling

We zetten in op het versterken en beleefbaar maken van de blauwgroene verbinding van de Schie en Rotte naar recreatielandschappen rondom Rotterdam

Versterken van het Nationaal Park Hollandse Duinen *(Van Dixhoorndriehoek, Vinetaduin)*

Beter bereikbare rivieroevers
(routes langs en naar de rivier)

ROTTERDAM GROENER
Parken en regionale landschappen verbonden door groenblauwe netwerk

Fijnmazig netwerk van groene verbindingen om natuur en biodiversiteit te versterken

Versterken stadsrand (woon- en werkgebieden) langs de rivier en groengebieden
- bebouwing langs groengebieden en de rivier

Versterken sportvelden voor een gezonde leefomgeving

RUIM BAAN VOOR DE FIETSER EN VOETGANGER
We maken meer ruimte voor de fietser en voetganger op grote stadsboulevards en stadsstraten

Versterken stadsstraten: juiste functies en verkeersveilig

Kwaliteitsverbetering van het fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes als basis voor het stimuleren van gezonde mobiliteit

Er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV bij OV-knooppunten

KLIMAATADAPTIEVE INRICHTING VAN STAD EN WIJKEN
In buitendijkse gebiedsontwikkeling bouwen we klimaatadaptief op veilige peilhoogte
(M4H, Rijnhaven, Maashaven, Schiehaven, Feyenoord City)

Focusgebieden in de aanpak voor klimaatadaptatie. Hier zetten we in op vergroening en extra waterberging *(centrum en stadswijken)*

Bij herinrichting extra aandacht voor grondwaterstanden en bodemdaling *(tuinsteden)*

Extra aandacht voor mogelijke wateroverlast door lage ligging: hoge grondwaterstand in combinatie met bodemdaling *(diepe droogmakerijen: Zestienhoven, Nesselande, Alexanderpolder)*

De rivieren als landschappelijke slagaders van de stad

De Rotterdamse Rivieren - Nieuwe Maas, Rotte en Schie - zijn de slagaders van de Rotterdamse samenleving en verbinden de stad, regio en de wereld. We gaan door op de al ingezette koers van vergroenen en beter bereikbaar maken van de rivieroevers als groenblauwe hoofdaders van de stad, met behoud van de nautische functie en veiligheid. Hier is veel winst te halen: de rivieren en haar oevers zijn nog niet altijd die karakteristieke en goed gebruikte openbare ruimte die ze kunnen zijn. Het zijn de meest centrale open ruimten en ze liggen midden in de stad waar de druk op de openbare ruimte toeneemt. Hier moeten meer mensen gebruik van kunnen maken. De Nieuwe Maas, Rotte en Schie zijn bovendien belangrijke verbindingen met de regionale landschappen.

De grootste opgaven zijn:

- Verbinden: betere en meer routes naar en langs en over de rivieren. Voetgangers en fietsers staan hierbij centraal.
- Vergroenen: langs de kades en meer groen van formaat.
- Verblijven: meer vertier en levendigheid waar het kan, op andere plekken meer rust.
- Verbijzonderen: versterken van de identiteit van de verschillende rivieren
- Verdichten: toevoegen van programma langs en aan de rivieren

Er liggen kansen om de relatie tussen de rivier en de stad te versterken zoals in de gebiedsontwikkeling van Merwe-Vierhavens, het Stadionpark of op de langere termijn de zuidzijde van de Maashaven.

Om de rivieren als rivierparken te laten functioneren zijn goede en aantrekkelijke routes naar en langs de rivieren cruciaal. We bouwen door op recent heringerichte kades of oevers zoals de Linker Rottekade of het Leuvehoofd. Denk hierbij aan goede en aantrekkelijke routes langs de Lombardkade en een echt aantrekkelijk rondje bruggen. Ook goede routes en verbindingen over de rivieren zijn belangrijk. Zowel over het water, bijvoorbeeld met de watertaxi of waterbus of met brug of tunnel, zoals de nieuwe oostelijke oeverbinding. Het beter aansluiten van het vervoer over water op het openbaar vervoer op land is hierbij een aandachtspunt. De halteplaatsen moeten aantrekkelijke plekken zijn, aansluiten op routes en goede voor- en natransportsystemen bieden met bijvoorbeeld deelfietsen.

Om de rivieren als rivierparken te laten functioneren zijn goede en aantrekkelijke routes naar en langs de rivieren cruciaal.



Cruciaal voor de ontwikkeling van de rivieren en hun oevers als rivierparken is verdere vergroening. Vergroening wordt op twee manieren ingezet. De eerste is de vergroening langs kades met een bomenstructuur, gras en gemengde beplanting. Op diverse plekken is dit al voltooid: het Leuvehoofd, Boompjes en Westerkade. De tweede ingreep is de realisatie van stadsparken, het toevoegen van groen van formaat, zoals in oude havenbekkens (zoals de parken in Rijn- en Maashaven) of soms in de rivier (zoals getijdenpark Feyenoord City). Het gebied langs de Rotte (de 'Rottewig') wordt groener en aantrekkelijker ingericht voor recreatiemogelijkheden. De binnenstedelijke Rotte is onderdeel van het Landschapspark De Rotte. Hierin werkt Rotterdam samen met het Recreatieschap Rottemeren aan een verdere ontwikkeling van de Rotte tot landschapspark. Met deze vergroening wordt een bijdrage geleverd aan het toevoegen van groen juist daar waar een tekort aan aantrekkelijke openbare ruimte is en wordt ruimte voor ontspanning, sporten en ontmoeten toegevoegd.



Daarnaast voegen we bestemmingen en activiteiten toe die het karakter van de rivieren versterken en uitnodigen tot verblijf en ontmoeting. Dit zijn bijvoorbeeld horeca en buitenactiviteiten, zoals waterfestivals of sportieve activiteiten op of langs het water. Met het programmeren van (tijdelijke) activiteiten maken we de Rotte aantrekkelijker om naar toe te gaan. De meeste levendigheid op en langs het water, ‘de plek waar je geweest moet zijn’, concentreert zich in de toekomst langs de stadsas. Deze loopt van Churchillplein-Leuvehaven-Willemsplein en Boompjes-over de Erasmusbrug-Wilhelminapier naar de Rijnhaven. Verlevendiging vraagt op sommige plekken om een herschikking en specifieke toewijzing van programma en activiteiten op en langs het water. Deze levendige plekken worden afgewisseld met plekken waar het rustig is, groene kades met af en toe een terrasje, waar gewandeld, gefietst en gesport kan worden, bijvoorbeeld op het eiland van Brienenoord.

De Nieuwe Maas kenmerkt zich meer door de wijdsheid, de getijdenwerking en de ligging.

Tot slot verbijzonderen we de Rotterdamse rivieren door voor elke rivier uit te gaan van de identiteit van elke rivier. De Rotte is een groene plezierrivier, die van bron tot dam als landschapspark functioneert. Dit wordt op verschillende wijzen verbeeld, bijvoorbeeld door de markeringen langs de Rotte van oorsprong tot dam met herkenbare bebording en bewegwijzering. De Nieuwe Maas kenmerkt zich meer door de wijdsheid, de getijdenwerking en de ligging in het hart van Rotterdam. Hier komen stad, haven en rivier op elke plek op een andere wijze samen. De Schie is een gegraven kanaal, cruciaal als functionele verbinding en dat geeft het een eigen karakter. De Schie vormt een belangrijke groenblauwe verbinding met het Midden-Delfland gebied, die verder versterkt kan worden.

Rotterdam groener: parken, singels, boulevards en straten

Rotterdam kan en moet groener. We zetten in op meer, beter, diverser en robuust groen met een gezonde bodem als uitgangspunt; verdichten en vergroenen gaan zo hand in hand. Zo dient vergroening meerdere doelen: we creëren een gezond en prettig leefklimaat en een aantrekkelijk woongebied, we koelen de stad, we vangen water op, we zorgen voor een grotere biodiversiteit, verbeteren de luchtkwaliteit en creëren rustige plekken. De stedelijke aanpak focust zich de komende jaren op:

- Uitbreiden: meer groen maken waar een tekort is, waar schakels ontbreken en waar dat het meeste bijdraagt aan klimaatadaptatie en biodiversiteit
- Koesteren: van de bestaande groene parels en maak ze toekomstbestendig, juist ook waar de bodem daalt
- Verbeteren: van diversiteit, natuurwaarden en gebruikswaarden
- Verbinden: van de huidige groenstructuur tot een stedelijk en regionaal netwerk voor mens en dier
- Versterken van het watersysteem om een gezonde waterstructuur te behouden voor mens en natuur

Door meer groen aan te leggen in de stad zetten we in op een hele reeks positieve effecten; naast een prettig stadsbeeld beperken we gelijk ook gevolgen van extreme weersomstandigheden zoals hittestress. We brengen schaduw en zorgen voor opvang en berging van regenwater. Zo zorgen we er ook voor dat het Rotterdamse riool minder wordt belast. Daarnaast levert vergroening een bijdrage aan de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners. Maar ook een grotere biodiversiteit, meer recreatieve routes, een betere bereikbaarheid van de landschappen net buiten de stad.



Creëren van nieuw groen

Rotterdam zet in op meer groen van formaat. Dit doen we de komende jaren met zeven grote openbare ruimte projecten: ‘De 7 Stadsprojecten’. Een onderdeel hiervan is de vergroening van de boulevards zoals de Westblaak. Deze moeten naast een groenimpuls zorgen voor meer werkgelegenheid, een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemers en meer ruimte voor festivals. We zetten in op het aanleggen van parken in wijken met weinig groen, zoals de binnenstad en de vooroorlogse stadswijken. Ook stimuleren we vergroening op kleinere schaal door de hele stad; bijvoorbeeld via het aanleggen van groene daken, vergroening van bedrijventerreinen en het ‘ontharden’ van straten door overbodige verharding te vervangen door beplanting.

Parken versterken

We koesteren het bestaande groen en maken dit nog aantrekkelijker voor onze inwoners, mens en dier. Rotterdammers zoeken steeds vaker het groen op. Om rustig op een bankje in de zon te zitten, maar ook om in de zomer met een vriendengroep te barbecueën, te sporten zoals bootcamp, of om een festival te bezoeken. Om dit intensievere gebruik aan te kunnen, moeten onze parken versterkt worden. De groei van het aantal Rotterdammers vraagt om het koesteren van het bestaande groen zoals de stadsparken. Ook met het oog op bodemdaling - en daarmee vernatting van de grond - is dit een belangrijke opgave. Daarnaast faciliteren we de diverse manieren van gebruik van de groengebieden door slim te programmeren. Om te voorkomen dat één park teveel wordt belast, stimuleren we de spreiding van evenementen over de verschillende groengebieden in de stad. Tegelijkertijd garanderen we ook rustige plekken in het groen om even aan de drukte van de stad te kunnen ontsnappen.
Om de biodiversiteit in ons stadslandschap te verbeteren, voegen we in de oudere stadswijken meer groen toe en in de naoorlogse



tuinsteden gaan we aan de slag met een kwaliteitsimpuls. We brengen afwisseling aan in de plantensoorten om de biodiversiteit te vergroten en passen beheer en onderhoud hierop aan. Zo is de natuur beter bestand tegen ziekten en plagen. De verdichting van de stad biedt, als we die integraal aanpakken, kansen om groenstructuren te versterken. Bijvoorbeeld door te zorgen voor betere randen en grenzen van parken en het aanvullen van ontbrekende schakels in groene routes. Soms creëren we wat minder maar aantrekkelijk en ecologisch verantwoord groen. Ook in bestaande parken en op boulevards maken we een kwaliteitsslag zodat gebruikers de plekken diverser kunnen gebruiken; bijvoorbeeld voor sport en evenementen, maar ook om tot rust te komen.

Schakels

We leggen ontbrekende schakels aan tussen singels en parken in de stad en maken meer verbindingen naar het groen en water buiten de stad. Deze groen- en waterstructuur koppelen we nog meer met wandel- of fietsroutes. Dit is een belangrijk speerpunt: de landschappen rondom de stad en de natuur aan de rand van de stad verbinden en bereikbaar maken. Het gaat hierbij om de stadsranden maar ook de groene en agrarische gebieden zoals Midden Delfland, de Krimpenerwaard en de polders van Voorne en Putten.

We leggen ontbrekende schakels aan tussen singels en parken in de stad en maken meer verbinding naar het groen en water buiten de stad.

Rotterdam heeft eigenlijk 15.000 hectare recreatieruimte méér nodig om aan de behoefte te kunnen voldoen. Dat is een enorme opgave. Gelukkig liggen op enige afstand van de stad verschillende nationale parken, deels in ontwikkeling. Bijvoorbeeld het Nationaal Park NLDelta in de Biesbosch en het Nationaal Park Hollandse Duinen dat zich langs de hele Zuid-Hollandse kust uitstrekt. Hoek van Holland wordt met de toekomstige metrohalte Hoek van Holland Strand een volwaardige entree tot het park.

Waterkwaliteit

Een goede inrichting van boven- en ondergrond en voldoende water en doorstroming van het watersysteem dragen bij aan een gezonde waterkwaliteit en leefomgeving. Het watersysteem speelt een cruciale rol bij het functioneren van de natuur. Het voert overtollig hemel- en grondwater af en houdt de ecologische diversiteit in stand. Een goede waterkwaliteit is essentieel voor het in stand houden van de biodiversiteit. Schoon water huisvest planten en dieren die een belangrijke rol spelen in ecosystemen, zoals insecten. We zetten in op goed beheer en inrichting van het watersysteem om het gezond te houden. We moeten oppassen voor kwaliteitsvermindering door verontreiniging door afval,

chemicaliën, microplastics en medicijnresten en door opwarming. Maar ook weersextremen zoals droogte hebben een grote negatieve invloed op de waterkwaliteit. Met het versterken van water- en groenstructuren dragen we bij aan een veerkrachtiger watersysteem in een groeiend stedelijk gebied.

Ruim baan voor fietsers en voetgangers

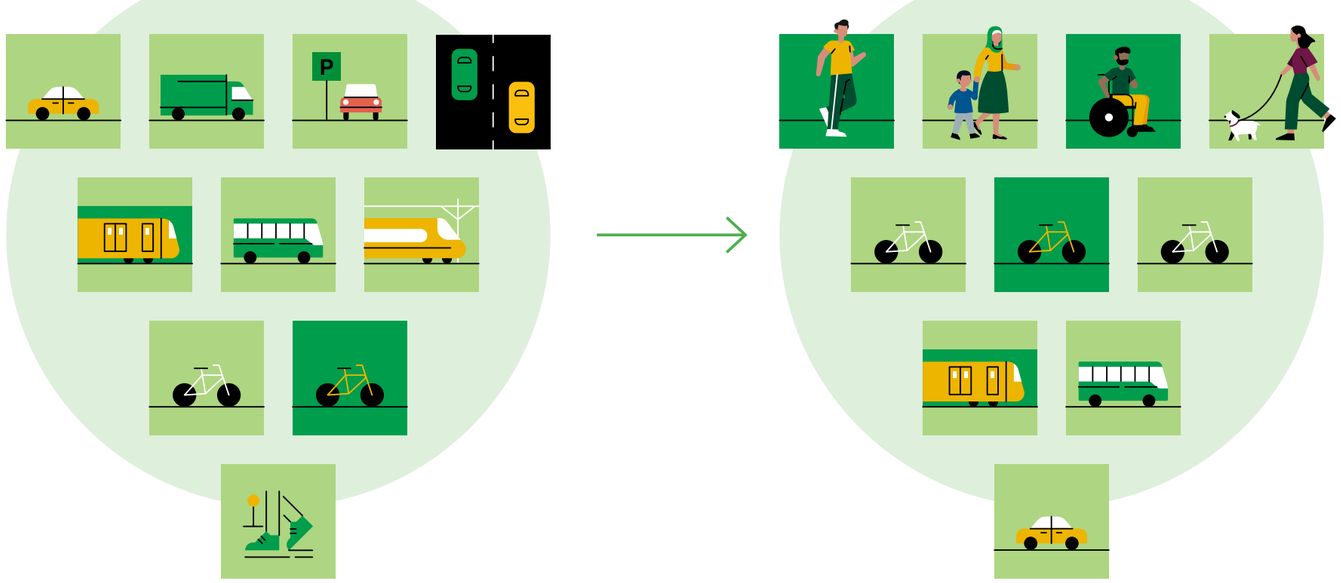
Om de aantrekkelijkheid van de stad te vergroten en om een meer gezonde stad te creëren zetten we in op de mobiliteitstransitie en geeft Rotterdam ruim baan aan fietsers en voetgangers. We zetten in op:

- In de binnenstad en bij ov-knooppunten geven we meer ruimte aan de voetganger, fietser en het ov. De auto is te gast.
- We ontmoedigen doorkruisend autoverkeer, binnen het stedelijk gebied faciliteren we alleen autoverkeer met een bestemming in Rotterdam.
- Autoverkeer accommoderen we op de hoofdinfrastructuur tot aan de randen van de verblijfsgebieden.
- We stimuleren lopen en fietsen met een fijnmazig netwerk van routes op regionaal, stedelijk, wijk- en buurtniveau .
- We verbeteren de verkeersveiligheid door de maximumsnelheid op alle wegen binnen verblijfsgebieden naar 30 kilometer per uur te verlagen.
- We maken van boulevards en (stads)straten veilige en gezonde verbindingen.
- We maken drukke uitgaans-/verblijfsstraten in het centrum (tijdelijk) autovrij wanneer dit goed is voor de verkeersveiligheid en (horeca-)ondernemers meer ruimte geeft.

Er komen meer parkeerplaatsen voor fietsen en minder voor auto's. Ook bieden de wegen fysiek meer ruimte voor fietsers en minder voor auto's. Voor zowel de snelle als langzame fietsers creëren we voldoende ruimte, bijvoorbeeld met brede of aparte fietsstroken. Binnen verblijfsgebieden wordt voor autoverkeer maximaal 30 kilometer per uur de norm.

Zo verbeteren we de verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van een gebied. En we beperken hiermee het autoverkeer binnen de verblijfsgebieden: autoverkeer leiden we zoveel mogelijk via de hoofdwegen tot aan de randen van de verblijfsgebieden. Binnen de Ruit faciliteren we alleen autoverkeer met een bestemming in de stad. Voor het gemotoriseerd verkeer zetten we in op de overgang naar elektrisch, daarom zorgen we voor voldoende oplaadmogelijkheden.

We realiseren in het stedelijk gebied aantrekkelijke wandel- en fietsroutes tussen wijken en langs groen-blauwe structuren . Deze verbindingen verminderen de barrières tussen wijken en stimuleren mensen om gebruik te maken van actieve mobiliteitsvormen (lopen en fietsen). Daarnaast zetten we in op aantrekkelijke wandel- en fietsroutes tussen het stedelijk gebied, het buitenstedelijk landschap en de kernen. Zo verbeteren we de bereikbaarheid van natuur en recreatie buiten de stad voor inwoners van het stedelijk gebied.



Een aantal grote boulevards en stadsstraten door de stad pakken we op door verder te vergroenen en een veilige inrichting voor voetgangers en fietsers. Op die boulevards komen meer opgaven samen, in de boven- en ondergrond. Met stakeholders in de stad bespreken we hoe we gezamenlijk de verkeersveiligheid verbeteren in combinatie met behoud en verbetering van de bereikbaarheid voor onder meer nood- en hulpdiensten. We zetten in op groener, gezonder en veiliger.



Door de groeiende populariteit van de stad, groeit de horeca, het aantal evenementen en de culturele en toeristische attracties. En het aantal bezoekers groeit mee. Door het spreiden van dit soort functies over de stad en in de tijd, vermindert de druk en profiteert de hele stad van deze groei.

Verbeteren kwaliteit leefomgeving

Rotterdam is een bruisende stad die de afgelopen jaren een enorme groei heeft doorgemaakt in aantallen bezoekers. Ook het aantal inwoners en arbeidsplaatsen blijft stijgen. Dit levert dynamiek op, maar legt ook druk op de kwaliteit van de leefomgeving. Functies komen soms dichter op elkaar te liggen en de toenemende drukte kan leiden tot overlast. Om het populairder worden van de stad in goede banen te leiden, zet Rotterdam in op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Enerzijds sturen we op de ontwikkeling van levendige locaties met behulp van evenementen, vestiging van culturele en toeristische voorzieningen en horeca. Anderzijds zorgen we ervoor dat de leefomgeving gezond en veilig is en dat bewoners voldoende plekken hebben waar ze rust kunnen vinden.

Concreet betekent dit:

- We spreiden reuring zoals evenementen, horeca, cultuur en toeristische attracties over de stad en in de tijd.
- We creëren ruimte voor rustpunten in de stad waar het zo stil mogelijk is.
- We beperken de geluidsbelasting op woningen door maatregelen aan de geluidsbron, slimme inpassing, inrichting en goede geluidsisolatie.
- We hebben aandacht voor gezondheid en omgevingsveiligheid bij de ruimtelijke inrichting van de stad.

Door de groeiende populariteit van de stad groeit de horeca, het aantal evenementen en de culturele en toeristische attracties. En het aantal bezoekers groeit mee. Door het spreiden van dit soort functies over de stad en in de tijd, profiteert de hele stad van deze groei. Tegelijkertijd zorgen we met dit spreidingsbeleid dat de ‘bekende plekken’ niet overbelast raken met toeristen en bezoekers.

Zo kiezen we voor een gecontroleerde groei van de hotelsector in de stad en we spreiden het hotelaanbod ook buiten het centrum. In het centrum is toevoeging van het hotelaanbod op de meeste plekken niet gewenst, met uitzondering voor het Rotterdam Central District en de Rijnhaven. Het is belangrijk dat we naast de druk op de openbare ruimte, met bijvoorbeeld festivals, voldoende vrije openbare ruimte hebben waar iedereen onbetaald kan verblijven en ontmoeten.

Dezelfde mensen die genieten van reuring, hebben op andere momenten behoefte aan rust, ontspanning en bezinning. Plekken waar het stiller is, waar het aantal prikkels beperkt is en waar je je veilig voelt. Deze rustpunten kunnen goed gekoppeld worden aan groene plekken of plekken bij het water. Zo'n plek moet visueel en auditief aantrekkelijk zijn. De geluidsbeleving is te beïnvloeden, bijvoorbeeld met materiaalgebruik of door het maskeren van ongewenst geluid.

We willen rust bieden op verschillende schaalniveaus. Het beperken van geluidsoverlast begint bij de bron. Die bronnen zijn divers, denk aan mobiliteit, bedrijvigheid en nachthoreca. Per bron zetten we in op passende maatregelen. Bij woningen moet er genoeg afstand zijn van geluidsproducerende functies om de ergste overlast te beperken. Vervolgens is stilte in de woning van belang voor de gezondheid van bewoners. We maken met ontwikkelaars afspraken om bij nieuwe projecten een stille, aangename zijde te realiseren door een slimme situering van de woning of technische toepassingen, zoals goede geluidsisolatie.

Een stad heeft altijd ruimte nodig voor bedrijvigheid, logistiek en verkeer. Dit kan spanning opleveren met ons streven naar een gezonde en veilige leefomgeving. In de ruimtelijke inrichting proberen we een balans te vinden. Soms is geluid op bepaalde plekken onvermijdelijk, dan zoeken we compensatie in de directe woonomgeving, zoals rustige gezamenlijke binnentuinen of dakterrassen. Gevoelige functies





(woningen, scholen, kinderdagverblijven) plaatsen we bij voorkeur niet langs drukke wegen. We zorgen voor stille plekken, voldoende groene wijk- en stadsdeelparken op loop- en fietsafstand en groene routes die het groen in de stad en regio onderling verbinden. Per saldo verbeteren we zo de kwaliteit van de leefomgeving.

Via periodieke monitoring en evaluatie houden we bij of we voldoende vooruitgang boeken. In de Rotterdamse omgevingseffectrapportage (ROER) is daarvoor een basis gelegd. Als uit evaluatie blijkt dat we niet op koers liggen, brengen we in kaart met welke instrumenten we kunnen bijsturen.

Klimaatadaptieve inrichting van de stad en wijken

Het klimaat verandert wereldwijd en ook op lokaal niveau gaan bewoners dat merken. Rotterdam krijgt steeds meer te maken met de negatieve effecten van klimaatverandering: de zomers worden warmer en droger, de winters natter en regen gaat steeds meer in ‘piekbuien’ vallen. De zeespiegel stijgt en bodemdaling gaat onverminderd door. Klimaatadaptatie betekent letterlijk je aanpassen aan een ander klimaat en veranderende weersomstandigheden. Rotterdam bereidt zich voor op klimaatverandering en wil de stad hiermee sterker, veiliger maar ook socialer en mooier maken.

Klimaatadaptatie beschouwen we als een vanzelfsprekend onderdeel in iedere ontwikkeling in de Rotterdam. In de gebouwde omgeving, openbare ruimte en tuinen. Zo werken we samen met andere partners zoals waterschappen, woningcorporaties en projectontwikkelaars aan de verdere uitbreiding van de klimaatadaptieve stad.

Om Rotterdam ook in de toekomst een veilige en leefbare stad te houden, zetten we in op:

- Ruimte voor vergroening en waterberging om overtollig water uit piekbuien op te kunnen slaan
- Klimaatbestendig vastgoed, bijvoorbeeld door het gebruik van daken voor vergroening of waterberging
- Bodemdaling bestendig bouwen en renoveren
- Beperken van de gevolgen van een overstroming

Veel problemen zoals extreme neerslag, hitte, droogte, overstromingen en bodemdaling kunnen worden opgelost in de buitenruimte door inzet van groen en water. Dat geldt voor de openbare ruimte, maar ook eigenaren van veel particuliere terreinen kunnen een bijdrage leveren.
Veel oude stadswijken in Rotterdam zijn op dit moment stenig ingericht met weinig plek voor groen en water in de buitenruimte. In deze wijken is de woningdichtheid hoog en zien we de grootste kwetsbaarheid voor hittestress, wateroverlast en verdroging. In deze wijken wonen nog relatief veel ouderen en huishoudens met een bescheiden inkomen die weinig mogelijkheden hebben om thuis zelf maatregelen te nemen. Dit zijn ook de wijken met de meeste gezondheidsproblemen. Om de problemen van hittestress en wateroverlast tegen te gaan, is aanleg van groen en water in deze wijken het meest urgent, in combinatie met gezonde verduurzaming van de woning.

Ook de gebouwde omgeving heeft een rol in het klimaatbestendig worden van de stad. We streven ernaar dat alle nieuwbouw klimaatadaptief ontwikkeld en natuurinclusief i gebouwd wordt. Hiermee voorkomen we schade, (dure) herstelmaatregelen en overlast in de toekomst. In samenwerking met woningcorporaties, eigenaren en particuliere verhuurders gaan we bestaand vastgoed verduurzamen. Hierbij zetten we in op het multifunctioneel gebruik van daken. Door de grote hoeveelheid naoorlogse gebouwen, zijn veel daken in de stad plat. Platte daken zijn uitermate geschikt voor vergroening, het opvangen en langer vasthouden van water. We stimuleren particulieren om hun daken in te zetten voor klimaatadaptatie. Zelf geven we zelf het goede voorbeeld door daken van gemeentelijk vastgoed ook multifunctioneel in te zetten.







"Veel oude stadswijken in Rotterdam zijn op dit moment stenig ingericht met weinig plek voor groen en water in de buitenruimte. In deze wijken is de woningdichtheid hoog en zien we de grootste kwetsbaarheid voor hittestress, wateroverlast en verdroging."

Bodemdaling

Veel Rotterdamse wijken kampen met de gevolgen van bodemdaling. Door steeds meer droge periodes in de zomer en natte winters fluctueert de grondwaterstand aanzienlijk. Het gevolg is dat de bodem nog meer inklinkt en niet-onderheide gebouwen verzakken tijdens droogte en wateroverlast ondervinden tijdens extreme regenva.
Gebouwen die met houten palen zijn onderheid ondervinden ook problemen. Als houten palen bij een lagere grondwaterstand langdurig droog komen te staan, treedt paalrot op. Hierdoor wordt de constructie instabiel en kunnen gebouwen verzakken. Door water tijdens droge periodes langer vast te houden, kunnen we problemen beperken of vertragen. Hiervoor is het nodig dat we vergroenen, maar richten we ons ook op het langer vasthouden van water in droge periodes.

Droge voeten

De kans op een overstroming groeit door de stijging van de zeespiegel, hoger rivierwater en bodemdaling. Daarnaast zijn er door ruimtelijke ontwikkelingen ook meer mensen aanwezig in buitendijkse gebieden. Bij het ontwikkelen in buitendijkse gebieden houden we rekening met het overstromingsrisico. Per gebied bepalen we waar leven met water (acceptatie) en waar we het water buiten de deur houden (preventie). In onze deltastad liggen grote delen buitendijks. Zo'n 50.000 Rotterdammers wonen, werken en recreëren buitendijks en met name in de haven zijn er ook veel bedrijven gevestigd. De overstromingsrisico's nemen toe tenzij we maatregelen blijven nemen.

Op drie manieren zorgen we ervoor dat we de voeten van de Rotterdammers droog houden voor water uit de rivier:

1. Buitendijks bouwen we 'hoog genoeg' en we ontwikkelen adaptieve strategieën hoe in de toekomst deze gebieden slim te (her)ontwikkelen. De haven heeft deze strategieën al ontwikkeld en handelt ernaar. Het stedelijk gebied is hiermee aan de slag.

2. We integreren tijdig de stedelijke opgaven met (toekomstige) dijkversterkingen. Denk aan de dijken die tegelijkertijd als groene aders door de stad lopen en die ook dienst doen als fiets- en wandelpaden.

3. Bij binnendijkse (her)ontwikkelingen voorkomen we dat het risico op schade en slachtoffers door een dijkdoorbraak toeneemt (voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is).

Verstedelijken & verbinden.

Tussen 2010 en 2020 nam het aantal inwoners van de stad met ruim 50 duizend toe en ook de komende jaren verwachten we een groei in zowel inwoners als arbeidsplaatsen. Rotterdam kiest ervoor om de groei van de stad in te zetten voor een betere en volwaardige stad op twee oevers. We verdichten delen van de stad en accommoderen de groei binnen de bestaande stadsgrenzen. Hiermee zorgen we voor een levendige, compacte stad, vergroten we het draagvlak voor voorzieningen en behouden we de landschappen en natuurgebieden buiten de stad.

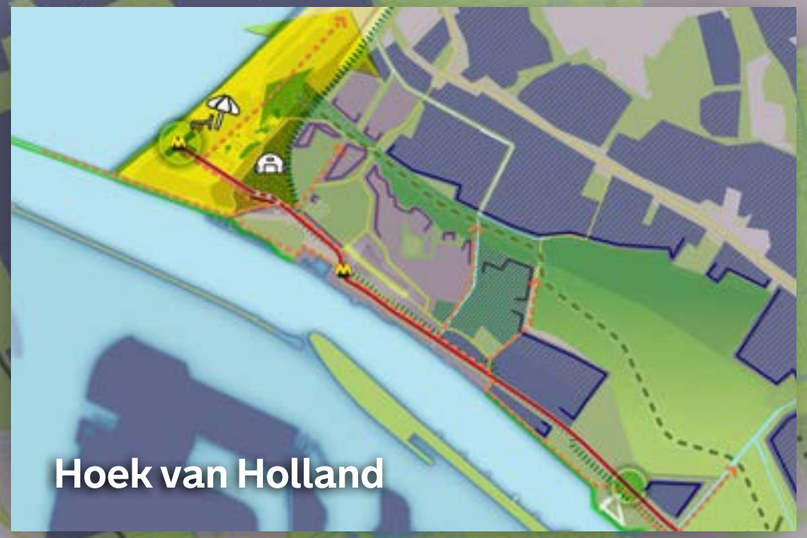
Tussen 2010 en 2020 nam het aantal inwoners van de stad met ruim 50 duizend toe.

Maar groei gaat over meer dan het bouwen van woningen. Verstedelijking betekent het toevoegen van (een combinatie van) wonen, bedrijvigheid en voorzieningen. De groei van de stad leidt tot kansen om de stad beter te maken. We zetten de groei van de stad in om een volwaardige stad op twee oevers te maken, waarin alle stadsdelen evengoed profiteren van de grootstedelijke kwaliteiten en ontwikkelingen om de hoek. Rotterdam zet in op de realisatie van een divers woningaanbod met geschikte woningen voor alle doelgroepen en voldoende maatschappelijke voorzieningen zoals huisartsen, scholen, sportvoorzieningen, Huizen van de Wijk en cultuur. Bij de groei van de stad hoort een gebalanceerde vorm van verstedelijking, dat is randvoorwaardelijk om Rotterdam toegankelijk en beschikbaar te houden voor alle bevolkingsgroepen.

Groei heeft ook impact op het stedelijke mobiliteitspatroon, meer inwoners betekent meer verplaatsingen. We zetten in op meer ruimte en veilige verbindingen voor de voetganger, fietser en het openbaar vervoer. De auto krijgt een minder prominente positie binnen de stad. Hiermee wenden we groei aan om de stad schoner en aantrekkelijker te maken.

Om verstedelijking in het oostelijk deel van de stad mogelijk te maken en voor een betere integratie tussen noord en zuid, zet Rotterdam in op een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord/IJsselmonde. Deze moet er bovendien voor zorgen dat de bereikbaarheid van werk, onderwijs en voorzieningen wordt verbeterd.




Hoek van Holland


Rozenburg

LEGENDA:
VERSTEDELIJKEN & VERBINDEN

WE VERSTEDELIJKEN BINNEN DE BESTAANDE STAD OM DE STAD TE VERSTERKEN
De verstedelijking vindt veelal in de binnenstad, stedelijke centra en op locaties tussen voor- en naoorlogse stadswijken plaats. Een deel zal in grote gebiedsontwikkelingen zoals M4H, Rijnhaven en Maashaven plaats- vinden.
Ook in de zone A-Z onderzoeken we verstedelijkings- mogelijkheden. We benutten verstedelijking om deze plekken te transformeren tot samenhangende gebieden, een rijke variatie aan werk- woonmilieus in combinatie met kwalitatieve openbare ruimte en goede voorzieningen in onderwijs, sport en zorg waar ook de omliggende wijken van profiteren.

- binnenstad en stedelijke centra
- zoekgebied verstedelijking
- lange termijn zoekgebied verstedelijking

Met verdichten zorgen we ook verbetering van routes tussen wijken en het opheffen van fysieke en mentale barrières.

- invalswegen verbeteren
- opheffen barrières spoor en snelweg
- uitbreiden vaarroutes/opstapplaatsen Waterbus

MOBILITEIT ALS DRAGER VOOR VERSTEDELIJKING
Schaalsprong openbaar vervoer op de Oude Lijn. In combinatie met verstedelijking wordt een nieuw station Stadionpark en op langere termijn een nieuw station Van Nelleknoop gerealiseerd.

Nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en HOV met snelle busverbinding van Zuidplein via Maastunnel en Centraal Station.

OV-parkeerhubs aan de randen van de stad voor afvangen autoverkeer.

In M4H, Feyenoord City en Kralingse Zoom onderzoeken we mogelijkheden voor mobiliteitshubs voor bewoners en bezoekers.

ONTWIKKELING EN TRANSFORMATIE OEVERVERBINDINGEN
Nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord inclusief een HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein (meerdere tracés in onderzoek).

Ruimte reserveren voor mogelijke oeververbinding lange termijn *(Sluisjesdijk – Schiehoofd, verlenging Willemsbrug, Maashaven, Merwehaven).*

ONTWIKKELEN VAN EEN NETWERK VAN COMPLEMENTAIRE HOOGSTEDELIJKE CENTRA
Complementaire stedelijke centra: stedelijk interactiemilieu met unieke mix wonen, werken en stedelijke voorzieningen met kwalitatieve openbare ruimte en HOV: *(Alexander, Kralingse Zoom, Feyenoord City, Hart van Zuid, Binnenstad, M4H/RDM).*

OPGAVES VOOR VERSTEDELIJKING IN EEN PRETTIGE LEEFOMGEVING
Walstroom aansluitingen zorgen ervoor dat aangemeerde schepen minder geluid- en luchtoverlast geven *(conform Walstroomstrategie).*

Om een complete groei van de stad binnen de bestaande stadsgrenzen te accommoderen nemen we de volgende kernbeslissingen:

We verstedelijken binnen de bestaande stad om de stad te versterken

Rotterdam kiest ervoor om de vraag naar woningen en arbeidsplaatsen binnen de bestaande stad op te lossen, hiervoor maken we de volgende keuzes:

- Tot 2040 hebben we in de stad behoefte aan 50 tot 75 duizend nieuwe woningen. Om in te spelen op deze vraag, realiseren we een constante bouwstroom van circa 3.000 woningen per jaar.
- We verwachten dat het aantal arbeidsplaatsen tot 2040 met circa 70 duizend toeneemt. We accommoderen deze vraag.
- Hoogwaardig openbaar vervoer is de drager voor verstedelijking. Nieuwe woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen realiseren we voor het grootste deel nabij knooppunten ℹ of haltes van bestaande of nieuwe hoogwaardige ov-verbindingen.
- In gebieden van verdichting zetten we in op het concentreren van mobiliteitsdiensten in hubs.

Zoals eerder beschreven, ondervinden we de afgelopen jaren een grote trek naar de stad. Tegelijkertijd verandert de samenstelling van de huishoudens: het aantal eenpersoonshuishoudens neemt toe en het aantal grote gezinnen juist af. Dit vangen we op door verschillende wooncarrières mogelijk te maken. We willen dat alle inwoners en de hele (bestaande) stad profiteren van de groei en trek naar de stad. Zo ontstaat er een groter draagvlak voor voorzieningen, zoals detailhandel of publieke voorzieningen. Juist in de wijken waar deze functies het moeilijk hebben, biedt dit kansen. Daarnaast biedt binnenstedelijke verdichting kansen voor verbetering in routes tussen onderlinge wijken en het aanpakken van barrières.



Door wonen, werken en voorzieningen op kortere afstand van elkaar te organiseren, en slim en efficiënt te combineren, neemt de verplaatsingsafstand en -tijd af. Zo ontstaat een ‘stad om de hoek’.

Een kortere reistijd om ergens te komen, stimuleert wandelen en fietsen, het is gezond, duurzaam en leidt tot ontmoeting. Hierbij hebben we natuurlijk oog voor de eigen identiteit en het karakter van buurten. De openbare ruimte richten we zo in zodat die voldoet aan de behoeften van verschillende groepen gebruikers, met de focus op ontmoeting.

We kiezen voor bundeling en concentratie van een groot deel van de verstedelijkingsopgave in de zones en gebieden rondom knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer (in het vervolg 'HOV'). Het grootste deel van de verstedelijking tot 2040 vindt plaats in Merwe-Vierhavens, de Binnenstad en Alexander-Zuidplein. Die laatste twee zijn ook de gebiedsuitwerkingen die in hoofdstuk 6 terugkomen. De nieuwbouw wordt aardgasvrij met een lage energievraag voor verwarming en koeling gerealiseerd. Circulair bouwen leidt tot ander materiaalgebruik en andere afwegingen ten aanzien van de levensduur en adaptiviteit.





In de gebieden van verdichting en intensief ruimtegebruik, gaan we voor goede verblijfskwaliteit , schone manieren van verplaatsen en is de auto steeds meer te gast. We concentreren mobiliteitsdiensten in hubs. Deelmobiliteit biedt een alternatief voor eigen autobezit, individuele parkeerplekken en korte autoritten. Voor bezoekersparkeren in de binnenstad bieden we andere opties aan, zo vangen we auto's eerder op via goede ov-hubs aan de stadsranden.

Niet alles past in een verdichtende stad
Een verdichtende stad leidt tot concurrentie om de ruimte. Alle woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen die nodig zijn om de groei van de stad mogelijk te maken, nemen ruimte in. Verdichting brengt voor sommige huidige bewoners en gebruikers ingrijpende veranderingen met zich mee. Intensief ruimtegebruik is nodig om zoveel mogelijk functies te combineren. Het geeft mogelijkheden om barrières van infrastructuur te slechten en de overlast ervan te verminderen. Dat kan onder meer door overkluizing of ondertunneling van infrastructuur. Intensief ruimtegebruik maakt ook slimme combinaties van functies mogelijk, zoals het dubbelgebruik van daken van overkluizingen en bestaand vastgoed voor andere functies, zoals recreatief gebruik, groen en sport of door erop te bouwen. Goede voorbeelden waar dit nu al gebeurt zijn het Dakpark boven de winkels en parkeergarage eronder en het Lage Bergse Bos waar de nieuwe A16 onderdoor gaat. Waar mogelijk worden dergelijke oplossingen bekeken als gebiedsontwikkelingen en infrastructuur elkaar raken. Op dit moment huisvest Rotterdam een aantal ruimte-extensieve functies i. Komende jaren moeten we beslissen hoe we deze ruimte voor meer gebruikers of functies toegankelijk maken. Of dat ze verplaatst moeten worden, ten behoeve van andere functies. Niet in alle delen van de gemeente is deze opgave van meervoudig ruimtegebruik even urgent, bijvoorbeeld in de vrijliggende kernen is de druk op de ruimte kleiner.





Verdichting in een prettige en gezonde leefomgeving
Verdichting van de stad leidt tot meer mensen op een beperkt oppervlak. De stad wordt drukker, mensen wonen dichter op elkaar en de openbare ruimte moet gedeeld worden met meer mensen. Meerdere woningbouwlocaties zijn gelegen binnen de invloedssfeer van infrastructuur en de haven. Het is voor een prettige en gezonde leefomgeving belangrijk dat iedereen voldoende groen in de directe omgeving heeft. En dat iedereen een prettige woning heeft met voldoende ruimte waarbinnen bewoners geen overlast ervaren van omgevingsgeluid. Dit komt niet automatisch goed, het vereist keuzes en investeringen. Hoe we omgaan met een verdichtende stad en zorgen voor een prettige en gezonde leefomgeving is een opgave die aandacht vraagt. Een belangrijk vraagstuk is hierbij de inpassing van delen van de Ruit, waar kansen zijn voor verstedelijking. Het verminderen van de barrièrewerking van de Ruit tussen gebieden binnen en buiten de Ruit wordt gerealiseerd door het verbeteren van verbindingen over en onder de snelwegen.

Een voorbeeld hiervan is dat in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) invulling gegeven wordt aan de verdere ontwikkeling van Merwe-Vierhavens. En we onderzoeken samen hoe walstroom op bepaalde plekken kan worden gerealiseerd om de geluidsoverlast te beperken en de luchtkwaliteit te verbeteren. Zo zal op de Landtong in Rozenburg in 2030 een groot deel van de scheepsbezoeken met gebruik van walstroom plaatsvinden. Op die manier kunnen de rivieroevers met aanlegplekken levendige én gezonde plekken worden.

Ondergrond
De groei van de stad, het toevoegen van nieuwe woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen zorgt voor een enorme belasting op de ondergrond. Nieuwe ontwikkelingen vereisen namelijk uitbreiding van het netwerk aan kabels en leidingen. Tegelijkertijd is er een energietransitie gaande, waarin we weer een beroep doen op de ondergrond. Nieuwe warmteleidingen, geothermie i en warmte / koudeopslag i hebben allemaal een gevolg op de ondergrond, terwijl ook daar de ruimte beperkt is. Om dit in goede banen te leiden, werken we met een 3D ordeningsprincipe waarin we keuzes voor de ondergrond kunnen afwegen.

Ontwikkeling oeververbindingen en hoogwaardig openbaar vervoer op stedelijke en regionale schaal

Rotterdam versterkt het netwerk van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en zet de komende jaren in op de volgende lijnen en plekken:

- Nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord/IJsselmonde inclusief een HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein
- Treinstation Stadionpark
- HOV-verbinding tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein via de Maastunnel met een snelbus
- Opwaardering van de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) tot 'lightrail' i, inclusief een nieuw station Van Nelle
- We reserveren ruimte voor de ontwikkeling op lange termijn (>2040) van een nieuwe westelijke oeververbinding met een HOV-verbinding tussen Zuidplein en Rotterdam-West/Schiedam

De ontwikkeling van het ov-netwerk gaat in Rotterdam samen op met de verstedelijking. Om de groei op te vangen, zetten we in op een mobiliteitstransitie i. We investeren meer in ov-, fiets- en loopverbindingen om de groeiende stroom woon-werkverkeer in de stedelijke regio's op te vangen. Ook van en naar het openbaar vervoer zijn goede looproutes, fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen erg belangrijk. Deelfietsen en deelscooters spelen een steeds grotere rol. Op het stedelijke en regionale schaalniveau zet Rotterdam in op versterking van een aantal ov-verbindingen. Bovendien verknopen we deze ov-, fiets- en loopverbindingen op goed bereikbare knooppunten, waar ook aanbod van deelmobiliteit aanwezig is. Dit zijn goed bereikbare plekken in de stad en aan de rand van de stad waar de uitwisseling tussen verschillende vormen van vervoer goed kan plaatsvinden: de mobiliteitshub i. Door te kiezen voor de voetganger, fietser en het ov, creëren we meer ruimte voor een betere openbare ruimte en leefbaarheid.



Door te kiezen voor de voetganger, fietser en het ov, creëren we meer ruimte voor een betere openbare ruimte en leefbaarheid.



De nieuwe multimodale oeververbindingen (tussen Kralingen en Feijenoord/IJsselmonde en HOV tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel) leiden tot een betere bereikbaarheid van banen en voorzieningen voor bewoners op de twee oevers en tot kansen voor verstedelijking. Daarnaast leidt het tot een afname in de verkeersknelpunten op de A16 en in het metro- en tramnetwerk. De aanleg van de Maasdeltatunnel tussen Rozenburg en Maassluis en de nieuwe Rijksweg A24 maken ook een nieuwe buslijn mogelijk. Hierbij kan Rozenburg worden aangesloten op de Hoekse Lijn.

Daarnaast zet Rotterdam in op een grootschalige verbetering, een schaalsprong van het ov op de Oude Lijn. De Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) loopt dwars door de stad heen. Voor deze lijn beogen we een zeer hoge frequentie (City)sprinters en intercity's. We zetten in op een regulier bediend station Stadionpark en realisatie van een nieuw station Van Nelle. Met Feyenoord City wordt er al flink verdicht bij Stadionpark, in de Van Nelleknoop zoeken we naar verstedelijkingsmogelijkheden. Verder onderzoeken we de mogelijkheden van een nieuw station ter hoogte van de Entrepothaven. Onze bestaande stations aan de Oude Lijn maken integraal onderdeel uit van de schaalsprong en worden ook bediend met de nieuwe hoogfrequente 1 citysprinters.

Tot slot zet Rotterdam voor de verdere toekomst, na 2040, in op de komst van een westelijke oeververbinding (brug of tunnel). We voorzien deze globaal tussen Schiemond en de oostelijke Waalhaven. Deze westelijke oeververbinding biedt op langere termijn opnieuw grote verbetering in bereikbaarheid en kansen voor mensen in Zuid en in Rotterdam-West, nieuwe verstedelijkingsmogelijkheden en leidt tot een ontlasting van binnenstedelijke hoofdwegen, zoals het Maastunneltracé. Na 2040 kan ook een schaalsprong op de Goudse lijn (spoorlijn Rotterdam-Gouda) met kansen voor extra stations binnen Rotterdam een nieuw ontwikkelperspectief bieden.

Ontwikkelen van een netwerk van complementaire hoogstedelijke centra

Rotterdam heeft op dit moment één centrum en daaromheen een ring aan goed bereikbare ov-knooppunten. De meeste van deze ov-knooppunten zijn echter geen aantrekkelijke plekken en benutten de goede bereikbaarheid niet. Om Rotterdam als polycentrische stad - een stad met meerdere centra - te versterken, zetten we rond de ov-knooppunten in op verstedelijking door:

- Toevoegen van wonen, werken en voorzieningen in hoge dichtheden.
- Hoge mate aan functiemenging.
- Het creëren van nieuwe interactiemilieus waar ontmoeting en uitwisseling van kennis en kunde tussen mensen, bedrijven en instellingen centraal staat.
- Verbeteren toegankelijkheid van de knooppunten voor voetgangers en fietsers en voorzieningen voor deelmobiliteit.
- Verbeteren van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte rondom de ov-knooppunten en het verminderen van de barrièrewerking van grote spoor- en weginfrastructuur.

Voor alle stedelijke centra zijn er verbeteringen nodig in de openbare ruimte en in de inbedding in de directe omgeving. Op dit moment worden alle knopen gedomineerd door spoor- of weginfrastructuur en is er vaak weinig groen.



Rotterdam kent, naast de binnenstad, een aantal belangrijke centra gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer. Bijvoorbeeld de knooppunten met een regionale en nationale bereikbaarheid doordat ze (nu of in de toekomst) gekoppeld zijn aan het spoornetwerk. Hierbij gaat het om de Alexanderknoop en de toekomstige knoop Stadionpark. Op deze plekken zetten we in op een concentratie van hoogwaardige werkgelegenheid (kantoren) en de versterking en komst van een aantal 'topfuncties', dat zijn functies waar bezoekers van (ver) buiten de stad op afkomen om er gebruik van te maken. Denk aan het (nieuwe) Feyenoordstadion.

Daarnaast is er een aantal stedelijke centra dat niet gekoppeld is aan het spoornetwerk en daarmee vooral een stedelijke bereikbaarheid heeft, zoals Zuidplein, Kralingse Zoom en Marconiplein. Qua huidige inrichting en programmering verschillen deze centra op dit moment enorm. Ook op deze plekken zetten we in op functiemenging en toevoeging van wonen, werken en (stedelijke) voorzieningen. Door de andere manier van bereikbaarheid krijgen deze plekken vooral functies op stedelijk of stadsdeelniveau, bijvoorbeeld een ziekenhuis, theater of detailhandel. De focus ligt minder op kantoren of regionale functies. Op deze manier blijven de knooppunten zowel in programmering als in ruimtelijke zin aanvullend aan elkaar en voorkomen we dat er concurrentie ontstaat tussen de verschillende plekken.

Voor alle stedelijke centra zijn er verbeteringen nodig in de openbare ruimte en in de inbedding in de directe omgeving. Op dit moment worden alle knopen gedomineerd door spoor- of weginfrastructuur en is er vaak weinig groen. Voor fietsers en voetgangers zijn het meestal onaantrekkelijke plekken. We verbeteren de openbare ruimte bij alle knooppunten door te vergroenen. Ook creëren we meer ruimte voor de fietser en voetganger door het spoor en de weg minder dominant te maken en beter in te passen. Een passend aanbod van slimme, gezonde deelmobiliteit per knoop is van belang. We creëren plekken die prettig zijn om doorheen te reizen en te verblijven.

Vitale wijken.

Het moet niet uitmaken waar je opgroeit om dezelfde kans te hebben op goed onderwijs, een goede woning en passend werk. We scheppen de voorwaarden om alle Rotterdammers mee te kunnen laten doen. We pakken bestaande wijken aan om ze toekomstbestendig te maken. In alle wijken is er een divers aanbod van woon- en werkruimte en zijn het voorzieningenniveau en de openbare ruimte op orde. We doen dit niet alleen voor, maar ook samen met de Rotterdammers. Juist als het gaat om de eigen wijk, is het belangrijk dat bewoners nauw en vroegtijdig betrokken zijn bij veranderingen en er tevens een structurele dialoog ontstaat over wat er nodig is om de wijk vitaal te houden.

Hierbij geven we geen blauwdruk voor een complete wijk, het zijn al buurten met een eigen karakter. Dit karakter is een belangrijk uitgangspunt voor het werken aan wijken. De bewoners zijn de dragers van dit eigen karakter en het is ook daarom dat we hen structureel betrekken bij het werken aan wijken. De veelzijdige en meerkleurige identiteit van de Rotterdamse wijken - en zo van heel Rotterdam - blijft behouden. Met die identiteit als startpunt gaan we integraal aan de slag met een brede kwaliteitsopgave: sociaal-maatschappelijk, economisch, verduurzaming, klimaatadaptatie en bodemdaling. Dit noemen we ook wel de gebundelde aanpak voor toekomstbestendige wijken. We hebben daarbij in het bijzonder ook oog voor de meekoppelkansen van de bestaande stadswijken met/in relatie tot de grotere gebiedsontwikkelingen verspreid over de stad.

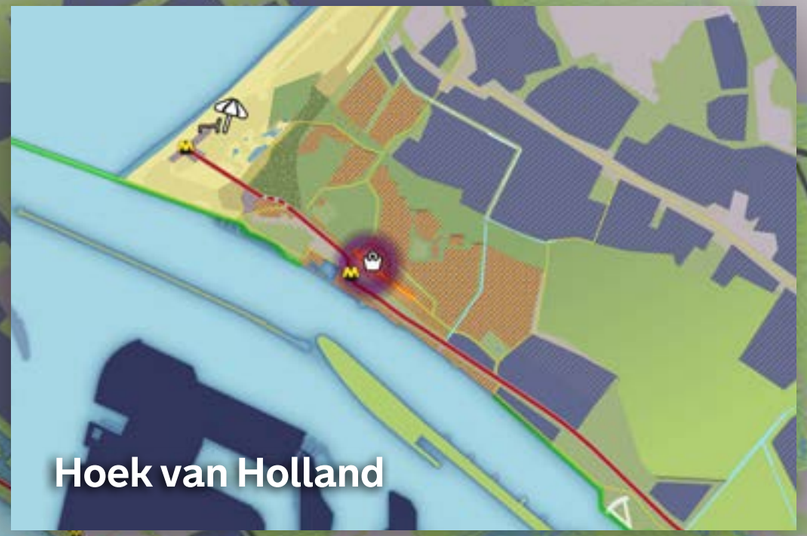
Gelijktijdig met het verduurzamen van de woningvoorraad pakken we sociale opgaven op. Om een inclusieve, gezonde wijk te zijn, kijken we naar de gebouwde omgeving en de openbare ruimte. Meedoen vindt overwegend plaats via school, werk en de invulling van vrije tijd. Mensen ontmoeten elkaar op straat, in het park, op het schoolplein, langs het voetbalveld en in het winkelcentrum. Voor meedoen en ontmoeten is de inrichting van de wijken, en met name van de publieke ruimte, inclusief de maatschappelijke voorzieningen, van groot belang.

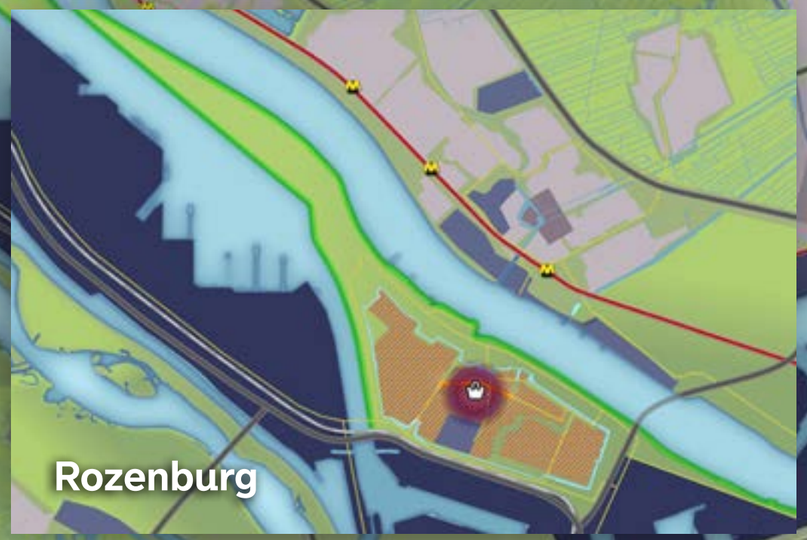
“We scheppen de voorwaarden om alle Rotterdammers mee te kunnen laten doen.”

Nieuwe ontwikkelingen, of het nu op blok- of wijkniveau is, zien we als een kans om een duurzaam verschil te maken. We kijken hierbij goed naar het al aanwezige aanbod van voorzieningen. In sommige wijken is het onderling verbinden van wijken wenselijk voor een sterkere of completere wijk en stad. Bijvoorbeeld omdat een park of het sportveld dan via een fijne fiets- of looproute te bereiken is. Ook dat hoort bij het toekomstbestendig maken van wijken.

In een aantal wijken en gebieden is de optelsom van deze bovengenoemde opgaven extra groot en zijn rigoureuze keuzes nodig om dezelfde kansen te kunnen bieden aan de Rotterdammers die er nu wonen en de Rotterdammers die er in de toekomst zullen wonen. Wij wijzen deze wijken aan als focuswijken voor stedelijke vernieuwing.




Hoek van Holland


Rozenburg

LEGENDA:
VITALE WIJKEN

TOEKOMSTBESTENDIGE WIJKEN
We gaan in de wijken integraal aan de slag met een brede kwaliteitsopgave: sociaal-maatschappelijk, economisch, verduurzaming, klimaatadaptatie en bodemdaling.

FOCUSWIJKEN STEDELIJKE VERNIEUWING
In een aantal gebieden overstijgt de aard van de opgave de mogelijkheden van eigenaren. In de focuswijken voor stedelijke vernieuwing is initiatief en regie vanuit de gemeente nodig. *(Schiebroek Zuid, Crooswijk, Oud-Mathenesse, Bospolder, Tussendijken, Feijenoord, Afrikaanderwijk, Hillesluis, Bloemhof, Tarwewijk, Carnisse, Oud-Charlois)*

VOLDOENDE EN DIVERS AANBOD VAN WONEN, WERKEN EN VOORZIENINGEN
Binnenstad en stedelijke centra als huiskamer van en voor iedereen

Voorzieningen en ruimte voor ontmoeten en werken
in buurtcentra en stadsstraten
- stadsstraten versterken: juiste functies en verkeersveilig
- ruimtelijke structuur verbeteren *(Willems-as, Slinge, Kralingse Zoom-Strevelsweg, Alexanderlaan)*
- verbindingen tussen wijken verbeteren

Vitaal voorzieningenmilieu aan de rand van de stad behouden *(winkels en maatschappelijke voorzieningen)*
We passen de referentiewaarden voor maatschappelijke voorzieningen toe zodat er voldoende voorzieningen nabij zijn

MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN GROEIEN MEE EN WORDEN INTENSIEVER BENUT
Het huidige areaal aan sportterreinen wordt gehandhaafd en ze worden ontwikkeld voor intensiever en inclusiever gebruik.
- sportterreinen binnen sportcirkel versterken

Toevoegen en/of versterken onderwijs:
- voldoende middelbare scholen op Zuid
- basisscholen in de binnenstad versterken

Versterken van de badplaatsen bij Hoek van Holland en Nesselande. Het strand bij Hoek van Holland wordt een vier seizoenen badplaats.

In vitale wijken komen alle vijf de perspectieven terug. Vitale wijken zijn zowel gezond als productief, als duurzaam, als compact, als inclusief. Om te verbeelden aan welke functies en plekken we denken bij het realiseren van vitale wijken op basis van de vijf perspectieven worden deze in een aantal fictieve ontwerpen weergegeven: de buurttegels. De exacte invulling is voor elke Rotterdamse wijk anders, maar de buurttegels geven alvast kleuring aan wat we onder vitale wijken verstaan.

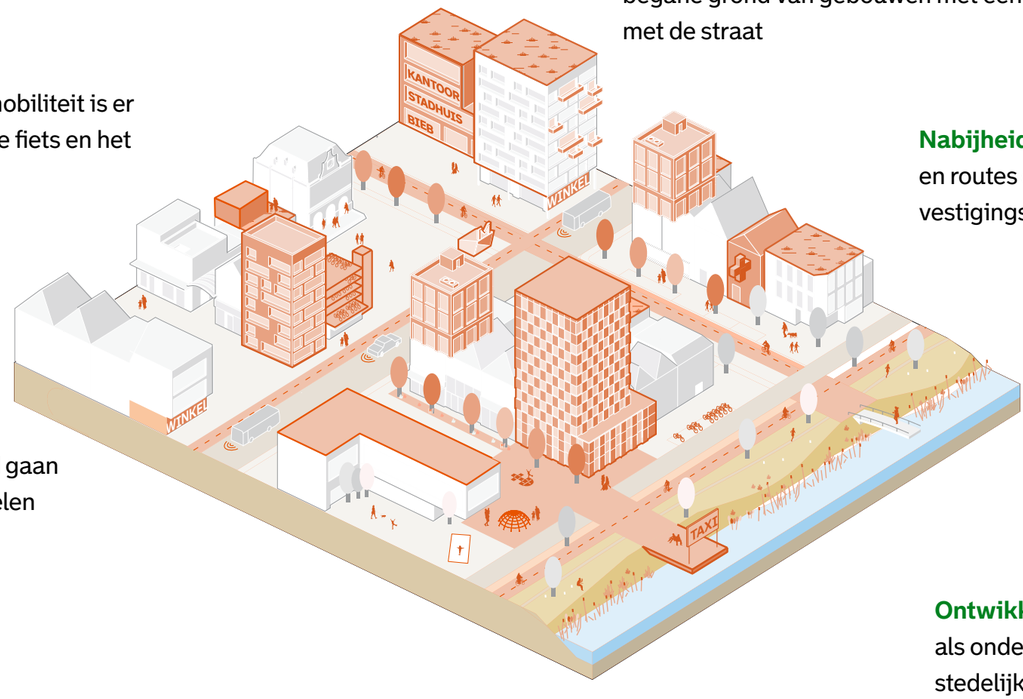
De Compacte Stad.

Bij de compacte stad hoort:

Binnenstedelijk verdichten
verdichten rondom bestaande en nieuwe OV haltes

Verlevendigen plinten van gebouwen
ruimte bieden aan verschillende functies op de begane grond van gebouwen met een goede relatie met de straat

Mobiliteit
door een veranderende mobiliteit is er meer ruimte nodig voor de fiets en het OV, minder voor de auto



Nabijheid groen
en routes er naar toe, stedelijk park als vestigingsvoorwaarde extra woningen

Stapelen functies
in een intensiever worden stad gaan we steeds vaker functies stapelen

Ontwikkelen groene oevers
als onderdeel van de rivier als stedelijk parklandschap

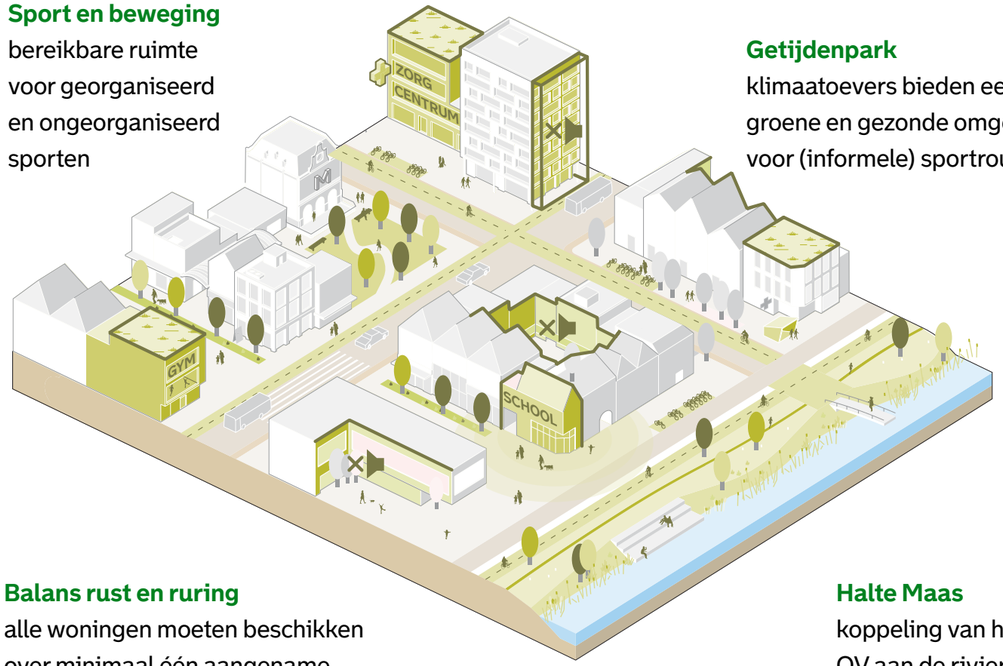
De Gezonde Stad.

Bij de gezonde stad hoort:

Balans rood en groen
zicht op groen, groene daken en infiltratieruimtes moet groene tuinen triggeren

Rotterdam fietsstad
snelle fietsverbindingen van buitenwijken naar het centrum en het ommeland met strategische fietsparkeerplekken

Sport en beweging
bereikbare ruimte voor georganiseerd en ongeorganiseerd sporten



Getijdenpark
klimaatoevers bieden een groene en gezonde omgeving voor (informele) sportroutes

Balans rust en ruring
alle woningen moeten beschikken over minimaal één aangename geluidarme zijde. Nieuwbouw kan als geluidscherm dienen

Halte Maas
koppeling van het OV aan de rivier

Gezonde schoolomgeving
autovrije zones rondom schoolpleinen, sportveldjes en speeltuinen met groene en veilige aanlooproutes

De Inclusieve Stad.

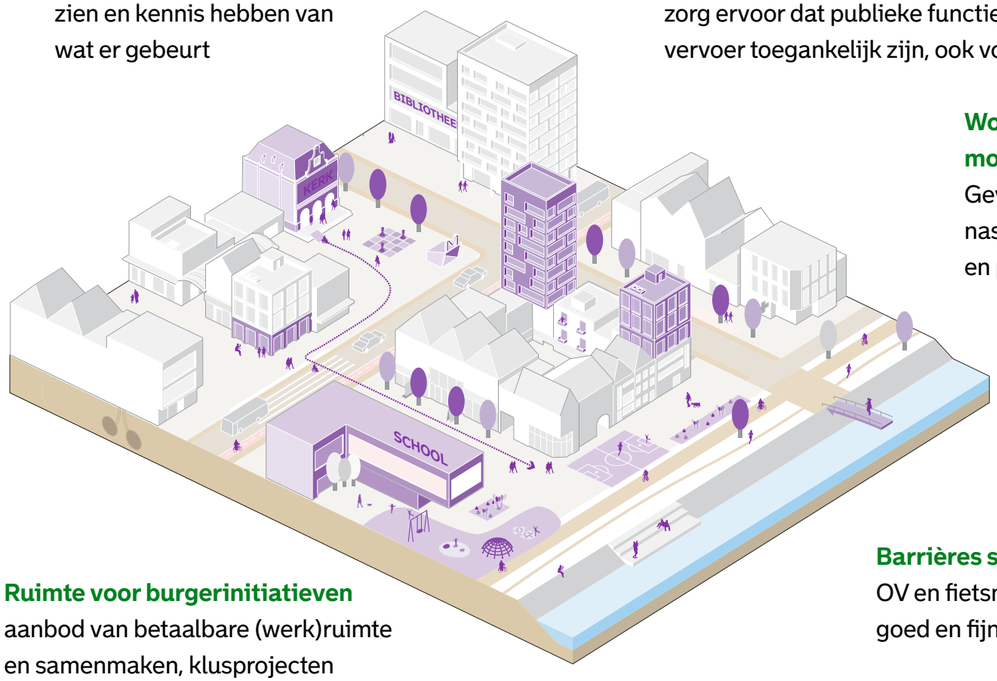
Bij de inclusieve stad hoort:

Voorzieningen
goede en betaalbare voorzieningen in de wijk in clusters of gekoppeld, ook aan openbare ruimte

Aantrekkelijke wandelroutes voor ouderen
zien en kennis hebben van wat er gebeurt

Toegankelijkheid OV en publieke voorzieningen
zorg ervoor dat publieke functies en openbaar vervoer toegankelijk zijn, ook voor minder validen

Wooncarrière in de buurt mogelijk maken
Gevarieerd woningaanbod nastreven qua typologie en prijssegment



Ruimte voor burgerinitiatieven
aanbod van betaalbare (werk)ruimte en samenmaken, klusprojecten

Barrières slechten
OV en fietsnetwerk moet goed en fijnmazig zijn

Schoolomgeving als ankerpunt in de wijk
gemengde scholen op loopafstand met veilige aanloopstraten

Gebruik openbare ruimte
openbare ruimte zo inrichten en programmeren dat het door diverse groepen gebruikt wordt en ontmoeting mogelijk maakt

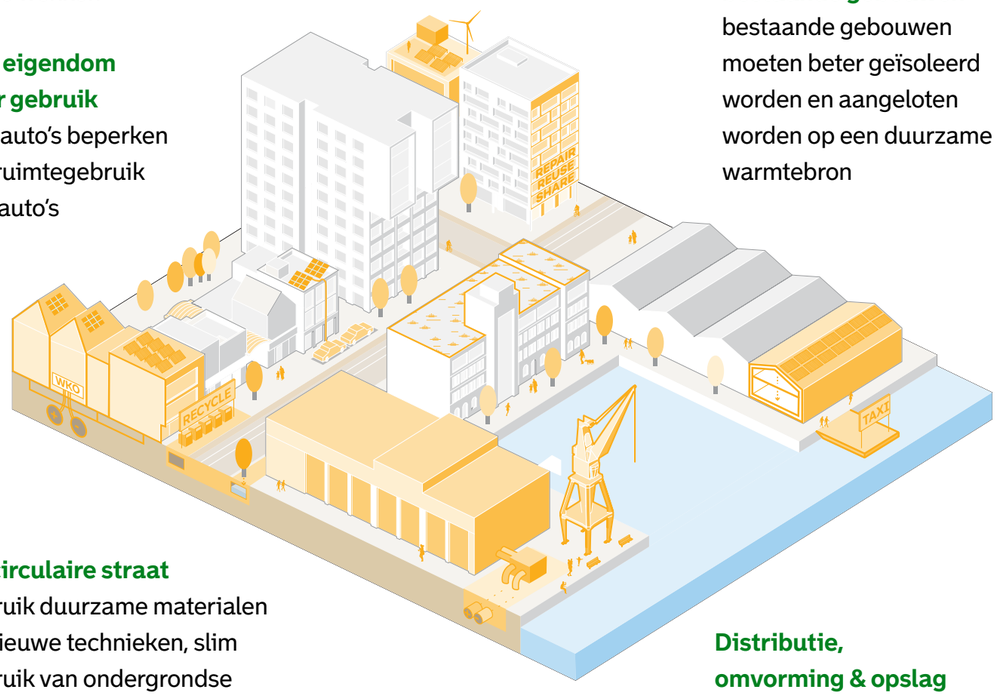
De Duurzame Stad.

Bij de duurzame stad hoort:

Energiedak
de daken gebruiken om zonne- en windenergie op te wekken

Van eigendom naar gebruik
deelauto's beperken het ruimtegebruik van auto's

Duurzame opwek uit hernieuwbare energiebronnen
op gebouwniveau voorzien huizen in hun eigen energiebehoefte, de ondergrond speelt een belangrijke rol bij de opslag hiervan



De circulaire straat
gebruik duurzame materialen en nieuwe technieken, slim gebruik van ondergrondse systemen

Smart grid
gebruik van accu's in stilstaande auto's en gebouwen om energie van het net in op te slaan

Repair cafe
repareer en deel kleding, elektronica en meubels voor hergebruik van goederen

Uitstootvrije mobiliteit
Efficiëntere logistiek en vermindering uitstoot verkeer

Verduurzamen bestaande gebouwen
bestaande gebouwen moeten beter geïsoleerd worden en aangeloten worden op een duurzame warmtebron

Distributie, omvorming & opslag
warmtehub vangt pieken en dalen in warmtedistributie op

De Productieve Stad.

Bij de productieve stad hoort:

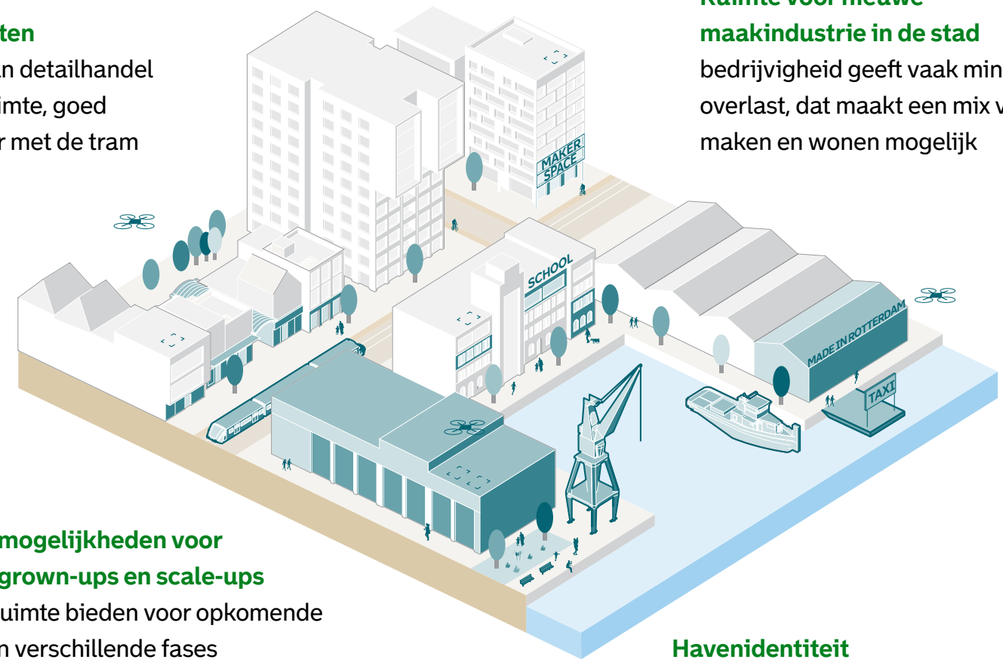
Levenlang leren
leren en werken wordt steeds meer met elkaar verweven, ook ruimtelijk

Betaalbare werkruimten in de wijk
voor kleine en beginnende bedrijven

Maker Space
toegang tot machines voor creatieve productie

Stadsstraten
een mix van detailhandel en werkruimte, goed bereikbaar met de tram

Ruimte voor nieuwe maakindustrie in de stad
bedrijvigheid geeft vaak minder overlast, dat maakt een mix van maken en wonen mogelijk



Doorgroeimogelijkheden voor start-ups, grown-ups en scale-ups
passende ruimte bieden voor opkomende bedrijven in verschillende fases

Havenidentiteit
versterken en voelbaar maken van de identiteit van de stad

Ontmoetingsplekken voor kenniswerkers
behoefte aan plekken waar je elkaar toevallig kunt tegenkomen

Maatschappelijke voorzieningen groeien mee en worden intensiever benut

Door de snelle groei neemt de druk op maatschappelijke voorzieningen snel toe. Onder maatschappelijke voorzieningen verstaan we voorzieningen met een maatschappelijke functie zoals onderwijs, cultuur, welzijnsvoorzieningen, zorg, kinderopvang, Huizen van de Wijk en sport. We moeten het aanbod van de voorzieningen vergroten maar ook meer en intensiever gebruiken. Zo blijven maatschappelijke voorzieningen bereikbaar voor alle Rotterdammers, wat bijdraagt aan een inclusieve stad.

- Bij gebiedsontwikkeling de referentiewaarden [1] voor maatschappelijke voorzieningen toe te passen zodat er zeker voldoende capaciteit is. De referentiewaarden geven aan met hoeveel ruimte voor maatschappelijke voorzieningen rekening moet worden gehouden in een gebied.
- Het huidige areaal van sportterreinen te handhaven en te intensiveren om sportterreinen in nabijheid van de woonomgeving te behouden
- Vraag en aanbod van onderwijs beter op elkaar af te stemmen in de omgeving en bestaande huisvesting intensiever te benutten.
- Op basis van afgesproken referentiewaarden te zorgen voor voldoende culturele voorzieningen.

We nemen de referentiewaarden vroegtijdig mee in gebieds- en projectontwikkelingen. Dit betekent een toename van maatschappelijke voorzieningen in Rotterdam, waarbij we zorgen voor een zo goed mogelijke spreiding. De opgave verschilt per gebied.

Voor een aantal maatschappelijke voorzieningen geldt dat de beschikbare capaciteit intensiever en inclusiever gebruikt kan worden, veelal door de kwaliteit te verbeteren. Zo behouden we minimaal de huidige capaciteit aan sportterreinen in de stad maar we gaan ze beter en meer gebruiken. Veel sportterreinen liggen nu in een zone die we de 'sportcirkel' noemen, gebieden die goed bereikbaar zijn vanuit vele delen in Rotterdam. Deze sportterreinen en verenigingen willen we behouden en versterken door een betere verbinding met de omliggende wijken. Bij gebiedsontwikkelingen binnen de sportcirkel is het mogelijk met sportvelden te schuiven in de nabijheid, met behoud van het areaal. We zetten in op goed onderwijs op verschillende niveaus. Hierbij gaat het om de juiste onderwijsvoorziening op de juiste plek en intensiever gebruik van de bestaande capaciteit. De manier waarop we dat doen, verschilt per gebied en niveau. Zo ligt er voor Rotterdam Zuid een opgave om de diversiteit in het aanbod voor middelbare scholen te vergroten. Op de noordoever ligt er in bepaalde gebieden een opgave om basisscholen toe te voegen.





De sportcirkel

Ook zetten we ons in voor betere bereikbaarheid van scholen en werk. Het gemiddelde opleidingsniveau van Rotterdam is laag, hoewel dat langzaam verbetert: de schoolresultaten stijgen, het aantal voortijdig schoolverlaters daalt en meer hoogopgeleiden binden zich aan de stad.

Recreatieve voorzieningen, zoals parken, volkstuinen, plezierhavens, speeltuinen, scouting en kinderboerderijen zijn van belang voor een prettige woon- en leefomgeving. We willen dat meer mensen van deze voorzieningen gebruik kunnen maken en dat ze inclusiever zijn. Dit vraagt om gedeeld gebruik van deze voorzieningen. In sommige gebiedsontwikkelingen moeten we voor volkstuinen onderzoeken of deze in de huidige vorm kunnen blijven bestaan of dat ze op andere manieren kunnen worden gebruikt. Deze afweging werken we verder uit in overleg met betrokken partijen.

"Veel sportterreinen liggen nu in een zone die we de 'sportcirkel' noemen, gebieden die goed bereikbaar zijn vanuit vele delen in Rotterdam. "

Voldoende en divers aanbod van wonen, werken en voorzieningen

Binnen de compacte stad, waarin ruimte schaars is, moeten de volgende sturingsprincipes i centraal staan:

- Juiste functie op de juiste plek binnen de wijk, toekomstgericht en in balans met vraag en aanbod in de omgeving.
- Balans in prijssegmenten woon-, bedrijfs- en voorzieningenruimtes en het borgen van betaalbaarheid, ook in de creatieve en culturele sector.
- Slim ruimtegebruik op niveau van het gebouw, de straat, de buurt en de wijk als geheel.
- Divers aanbod van mobiliteitskeuzes om vervoersarmoede tegen te gaan.

De wijk is van cruciaal belang voor het dagelijks leven van de Rotterdammer. Mensen hechten zich aan de woonomgeving, de mensen, de plekken en straten in de buurt. Gezondheid, inclusiviteit en productiviteit worden beïnvloed door wat er in de wijk gebeurt. Daarom streven we naar de mogelijkheid van een wooncarrière binnen de eigen wijk. In sommige wijken betekent dit een toevoeging van midden en hoger segment en/of grotere woningen voor gezinnen en in andere wijken betekent het juist een toevoeging van sociale voorraad en/of kleinere woningen voor starters en senioren. Uitgangspunt is dat alle Rotterdammers een bij hun levensfase passende woning kunnen vinden zonder verlies van hun sociaal-maatschappelijk netwerk in de wijk. Met name in de wat meer geïsoleerde kernen is dit van belang.

We streven naar een mix van maatschappelijke, recreatieve en commerciële functies die past bij de wijk. En die alle wijkbewoners in staat stelt om op haar of zijn eigen manier mee te doen en anderen te ontmoeten. We kiezen voor een evenwichtig aanbod van gezond en ongezond voedsel in de stad, met de ambitie dat in alle wijken gezond voedsel gemakkelijk bereikbaar is en (alle) Rotterdammers gemakkelijk zelf een gezonde keuze kunnen maken. Op sommige plekken in de stad, zoals rond scholen, is toevoeging van nog meer ongezond voedselaanbod niet gewenst. Ook streven we naar een gezonde en levendige wijkeconomie, waar ruimte is voor buurtinitiatieven en werkgelegenheid dichtbij huis. Bij dit alles worden de bijzondere kwaliteiten en karakteristieken van de wijk (woonmilieu) en haar bewoners (leefstijlen) als uitgangspunt genomen. Voor een inclusieve wijk is het belangrijk dat dagelijkse voorzieningen binnen handbereik liggen en je die via veilige loop- en fietsroutes kunt bereiken en dat er in alle wijken voldoende toegang tot OV of deelmobiliteit is.







Sociale en fysieke structuur versterken

Het inclusief inrichten van de stad betekent ook dat we meer oog hebben voor de sociaal-fysieke structuur in wijken. Voor meedoen, ontmoeten en spelen is de inrichting van de wijken, en met name van de publieke ruimte, van groot belang; inclusief de maatschappelijke voorzieningen. In ruimtelijke zin vertaalt dit zich in in de structuur van straten, pleinen, parken, singels, fiets- en wandelroutes en een betere oversteekbaarheid van grote infrastructuren.

- Op wijk- en buurtniveau zorgen we voor een aantrekkelijke en toegankelijke openbare ruimte voor alle bewoners.
- We versterken de verkeersveiligheid en functie van stadsstraten en wijk- en buurt(winkel)centra als aantrekkelijke plekken voor ontmoeting en ontwikkeling.

Rotterdam kent een aantal stadsstraten, dit zijn bijzondere openbare ruimtes in het stedelijk weefsel. Hier komen doorgaande verbindingswegen samen met voorzieningen en bedrijvigheid die mensen aantrekt. Het zijn karakteristieke routes en plekken, we noemen ze ook wel identiteitsdragers. Het zijn lange lijnen en ze vormen belangrijke verbindingen tussen wijken en gebieden. Hier zitten vaak apotheken, zorgcentra en supermarkten. Die vervullen een belangrijke rol voor zowel de stad als de buurt. Door de beperkte ruimte in stadsstraten is er spanning tussen verkeersstromen, voorzieningen en activiteiten, hierdoor is de verkeersveiligheid op deze plekken op dit moment nog niet altijd goed genoeg. De balans vinden is belangrijk en maakt het verschil tussen een bruisende en dynamische plek óf onveilige en rommelige straat. Daarom kiezen wij ervoor om de verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van de stadsstraten te verbeteren door ruim baan te geven aan verblijven, lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Een verlaging van de maximumsnelheid behoort hierbij tot de mogelijkheden. Per straat wordt bekeken welke modaliteiten en functies/gebruik veilig zijn om te combineren.

Het versterken van de sociale structuur van wijk- en buurt(winkel)centra gaat over behouden én realiseren van plekken voor ontmoeting. Veel wijk- en buurt(winkel)centra kennen een kern met winkels en andere voorzieningen. Vanuit de economisch perspectief is te voorzien dat winkelgebieden zich doorontwikkelen tot vitale kerngebieden: gemengde, multifunctionele locaties waar diverse functies en doelgroepen een wezenlijke bijdrage aan leveren. Het zijn plekken waar mensen elkaar ontmoeten en hebben dus voor veel mensen ook een maatschappelijke betekenis. De aantrekkelijkheid van deze centra is een belangrijk speerpunt.

In ‘het leven tussen de gebouwen’ van de openbare ruimte, speelt zich een groot deel van het leven van bewoners af. Zeker voor mensen met een kleinere actieradius, zoals mensen met een beperking, ouderen en kinderen. We behouden of ontwikkelen voldoende openbare ruimte door toepassing van de Rotterdamse norm voor buitenspeelruimte bij gebiedsontwikkelingen en zorgen dat de openbare ruimte geschikt is voor verschillende activiteiten, zoals spelen, sporten, bewegen en ontmoeten. We zorgen dat de openbare ruimte zowel toegankelijk is voor ouderen en mensen met een beperking als uitnodigend is voor kinderen. We ontwikkelen concrete richtlijnen voor inclusiviteit van wijken, zodat we met een menselijke maat toekomstbestendige gebieden ontwikkelen die uitnodigen tot ontmoeting.

Toekomstbestendige wijken

Op wijkniveau komen verschillende uitdagingen samen. Technisch op orde brengen van de woningvoorraad, funderingsherstel in relatie tot bodemdalingproblematiek, klimaatadaptatie, verduurzaming en aardgasvrij maken van woningen, gevarieerd aanbod in woningtypen en prijssegmenten en verbeteren van de leefkwaliteit zijn opgaven waar we voor staan.

Om de wijken toekomstbestendig te maken - veilig, gezond, prettig en aantrekkelijk voor zowel huidige als nieuwe bewoners - kiezen we voor een aanpak waarbij we meerdere opgaven in de wijk tegelijkertijd oppakken en zo tegelijkertijd meerdere doelen bereiken. We zijn samen met onze partners eerlijk over de mogelijke overlast die dit oplevert voor bewoners en proberen deze zoveel mogelijk te beperken. Waar het kan realiseren we ambities in één keer en waar het moet gaan we stapsgewijs aan de slag. De verantwoordelijkheid voor de woningen blijft waar hij hoort, bij de eigenaar. Voor verduurzaming en klimaatadaptatie moeten gemeente en gebouweigenaren ook samen keuzes maken vanwege de samenhang tussen maatregelen in gebouwen én de openbare ruimte. Daarom bieden we ondersteuning en doen we het samen. Het gefaseerd, grondig aanpakken van wijken vraagt niet alleen om zorgvuldige afstemming, maar ook om instrumenten om private partijen te verleiden of soms zelfs te verplichten om mee te doen.

Aangezien de problematiek per wijk verschilt, is maatwerk nodig. Waar mogelijk starten we dan ook met een waarde-scan op wijkniveau. Om invulling te geven aan het circulair denken kijken we wat er al in het gebied is en wat behouden kan of moet worden. Dit kunnen fysieke waarden zijn zoals gebouwen en gebouwdelen, groen en historisch erfgoed. Het kunnen ook sociale waarden zijn zoals ontmoetingsplekken van bijvoorbeeld ouderen of jongeren.

Focuswijken stedelijke vernieuwing

Een groot deel van de Rotterdammers kan de opgaven in het kader van het toekomstbestendig maken van de eigen woning aan. In een aantal gebieden overstijgt de aard van de opgave echter de mogelijkheden van eigenaren. Stapeling van opgaven in sociaal kwetsbare wijken zet deze gebieden onder druk. Dit wordt nog versterkt door de ingewikkelde eigendomsstructuur bij versnipperd bezit in kleine verenigingen van eigenaren.
In de focuswijken voor stedelijke vernieuwing is initiatief en regie vanuit de gemeente nodig. Ook zijn middelen nodig om de forse deels onrendabele investeringen te kunnen doen. Om deze Rotterdammers te steunen kunnen we niet zonder hulp van het Rijk en partners zoals de woningcorporaties.

Het overgrote deel van de focuswijken bevindt zich op Zuid en is onderdeel van het Nationaal Programma Rotterdam Zuid. Maar, ook op de noordoever bevinden zich gebieden waar stedelijke vernieuwing niet vanzelf zal gaan. Voor de korte termijn ligt de grootste focus daar op de wijken in het westen van de stad. In deze ‘focuswijken stedelijke vernieuwing’ is de stapeling van opgaven voor woningverbetering groot zoals blijkt uit eerder door de gemeente uitgevoerd vitaliteitsonderzoek. In deze focuswijken is een aanpak nodig om te komen tot ingrijpende woningverbetering en verduurzaming door midden van renovatie, modernisering, transformatie of vervanging. Deze focuswijken wijzen wij aan als moderniseringslocatie in het kader van artikel 4.18 Omgevingswet. Dat doen we omdat binnen deze locatie de aanwezige bouwwerken moeten worden gemoderniseerd of moeten worden vervangen door gelijksoortige bebouwing. De uitvoering van die doelen kan, als de markt dit zelf niet kan oppakken, inzet vragen van actief grondbeleid en daarmee samenhangende instrumenten. Per gebied of buurt wordt dit nader uitgewerkt met de bewoners, maar ook met onze partners. Als wordt gekozen voor toepassing van dit instrumentarium (WvG en onteigening) is een vervolgbesluit van de gemeenteraad vereist. Eventuele nieuwe moderniseringslocaties zullen in het toekomstige Omgevingsplan worden benoemd.





Vrijliggende kernen
Rotterdam heeft een aantal vrijliggende woonkernen: Hoek van Holland, Pernis, Rozenburg, Heijplaat en Hoogvliet. De opgaven in deze kernen zijn anders dan in de rest van de stad. De aandacht is specifiek gericht op het behoud en versterken van de weerbaarheid en het benutten van de kansen voor de toekomst. Het stedelijk gebied van Rotterdam kent een grote groeiopgave, maar de vrijliggende kernen hebben dit maar minimaal. Rozenburg kampt zelfs met een bevolkingskrimp. In Hoek van Holland worden op termijn nog woningen toegevoegd en ook in Pernis is de ambitie om circa 150 woningen bij te bouwen. De opgave in deze kernen zit in het toevoegen van typen woningen die aansluiten bij de vraag en het op peil houden van het voorzieningenniveau en werkgelegenheid. Zo willen we de levensloopbestendigheid van vrijliggende kernen garanderen.

Een groot aantal mensen uit de kernen werkt in de haven. Automatisering en de krimp van het aantal arbeidsplaatsen, heeft gevolgen voor deze mensen en de gebieden. De verduurzaming van de haven biedt tegelijkertijd kansen voor de beroepsbevolking als zij tijdig in de transitie worden meegenomen. Een divers aanbod van woningen en voorzieningen - waarin ook oog is voor de nieuwe generatie - kan betekenen dat ook de meer ‘hightech’ werknemers zich in de kernen willen vestigen.

Voor Hoek van Holland geldt dit in mindere mate. Het dorp heeft vanwege de nabijheid van het strand al een aantrekkingskracht. De komende jaren staan nog enkele ontwikkelingen op de planning, zoals de aanleg van Metro aan Zee. Hier is de opgave om het dorpscentrum aantrekkelijker te maken en om het aanbod van voorzieningen te vernieuwen, voor de bewoners én de toeristen. De ontwikkeling van het Nationaal Park Hollandse Duinen, waar het toekomstige metrostation de toegangspoort tot vormt, zorgt daarnaast voor een extra aantrekkelijkheid van Hoek van Holland als buitenplaats waarin recreatie en natuur centraal staan. Daarnaast ontwikkelt Hoek van Holland zich tot een vierseizoenenbadplaats waardoor het toerisme minder seizoensgebonden is. Ook wordt de werkgelegenheid hierdoor diverser.

Hoogvliet neemt weer een andere positie in. Hoogvliet is geen kleine kern, want het telt beduidend meer inwoners dan de andere vrijliggende kernen. Ook de opgaven zijn van andere aard. Hoogvliet weet over het algemeen weinig nieuwe bewoners aan te trekken. Een groot deel van de inwoners werkt of werkte in de haven. Voor Hoogvliet zetten we in op vernieuwing van de woningvoorraad, werkgelegenheid en het voorzieningenaanbod, waarbij we de huidige diversiteit van de woningvoorraad behouden.

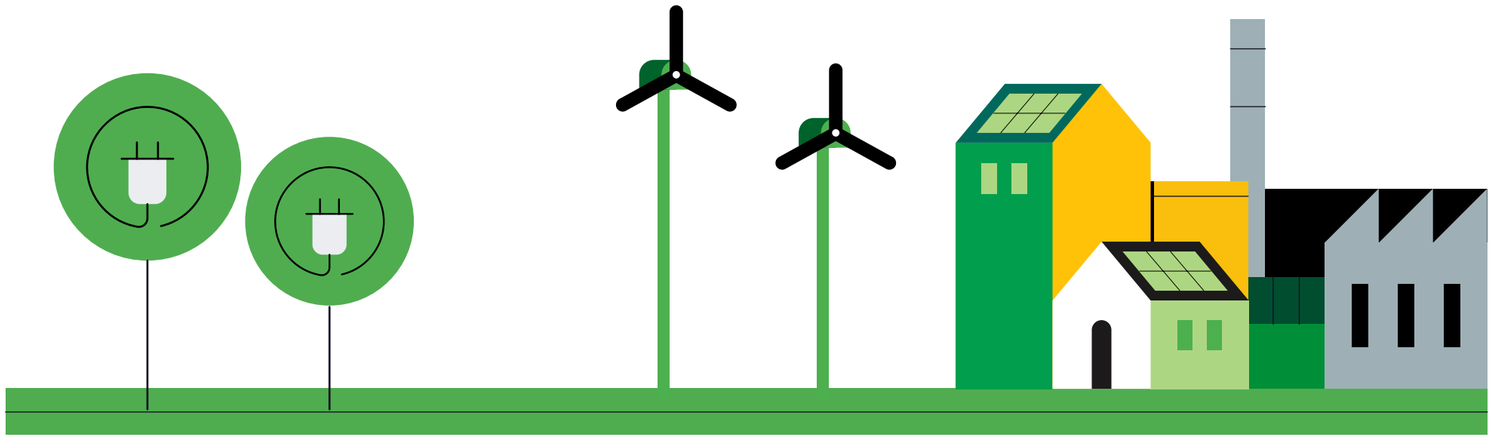
Schouders onder de energie- en grondstoffentransitie.

Het is geen vraag meer wanneer de energietransitie start, we zitten er al in. Ook al staan we nog aan het begin, Rotterdam zet er stevig de schouders onder. Wind, zon, warmte en water; het zijn de bouwstenen waarmee Rotterdam werk maakt van de energietransitie. En door afval als waardevol te zien, slaan we de handen ineen voor de grondstoffentransitie. Want dat is de ambitie: een stad die klimaatneutraal is en waar we grondstoffen hergebruiken. Zo creëren we een duurzaam Rotterdam met een bloeiende en innovatieve economie. Voor nu en toekomstige generaties.

Voor de energietransitie zijn ingrijpende veranderingen in het Rotterdamse energiesysteem nodig. Energie wordt anders opgewekt, anders getransporteerd, anders omgezet en anders gebruikt. Voor de grondstoffentransitie willen we kringlopen sluiten, dat betekent dat we grondstoffen hergebruiken. In 2050 passen we dus geen primaire grondstoffen (olie, gas, erts en steenkool) meer toe in productieprocessen en bouwactiviteiten.

Met de energie- en grondstoffentransitie zetten we tegelijkertijd in op een groeiende, competitieve economie en werkgelegenheid. Naast klimaatneutraal zullen bedrijfsactiviteiten plaatsvinden met minder primaire grondstoffen en met minder milieu-impact van producten. Bestaande bedrijven vernieuwen hun activiteiten en nieuwe klimaatneutrale bedrijven kunnen zich in Rotterdam vestigen. De kracht en de investeringscapaciteit van de bestaande bedrijven gaan we optimaal benutten. De transities zijn dus niet alleen goed voor milieu en biodiversiteit. De omschakeling is ook belangrijk voor de bedrijvigheid en de werkgelegenheid.

- **In 2030 is de Rotterdamse uitstoot van CO2 49% lager ten opzichte van 1990**
- **In 2050 is Rotterdam klimaatneutraal**
- **In 2050 zijn de materiaalkringlopen gesloten**




CO_2
H_2
H_2

LEGENDA:

SCHOUDERS ONDER DE ENERGIE- EN GRONDSTOFFENTRANSITIE

GEBOUWDE OMGEVING

Rotterdam heeft een bestaand warmtenet waarop woningen en bedrijven zijn aangesloten. Hierdoor benutten we restwarmte uit de haven. Het warmtenet wordt uitgebreid.

- bestaand
- onderzoek naar uitbreiding

Ontwikkeling elektriciteitsnet

- bestaand net + hoogspanningsstations
- uitbreiden net + hoogspanningsstations

Energievraag verminderen door 1) besparen, waaronder isoleren; 2) in te zetten op aardgasvrij, bijvoorbeeld door uitbreiding van het warmtenet, en; 3) zonne-energie op daken en gevels toe te passen.

In de gebouwde omgeving worden mogelijkheden voor geothermie en aquathermie onderzocht.

Er zijn locaties aangewezen als zoeklocatie voor windenergie op land.

- onderzoek nieuwe windturbines
- bestaande windturbines

Een aantal aanlegplekken voor schepen nabij bebouwd gebied krijgt een walstroom aansluiting om geluid- en luchtoverlast te voorkomen.

We scheppen ruimte voor start-ups en bedrijven in de circulaire economie *(Spaanse Polder-Noord, bedrijventerrein Noord-West, Tropicana, M4H).*

HAVEN

In de haven wordt ruimte gereserveerd voor CO_2-leidingen en waterstof infrastructuur en -opwek.

- bestaande OCAP-leiding
- geplande Porthosleiding
- leidingtrace studie
- waterstofleiding bestaand
- waterstofleiding studie

In de haven worden grondstoffen omgezet in duurzame energie.

Windenergie is een van de duurzame energiebronnen voor de stad en haven. Op Maasvlakte 2 komt een energie-aanlandpunt voor windparken op zee.

In de haven worden mogelijkheden voor geothermie en aquathermie onderzocht.

MOBILITEIT

In nieuwe gebiedsontwikkelingen kijken we naar mogelijkheden voor mobility-hubs waarin deelmobiliteit wordt aangeboden *(Marconiplein, Kralingse Zoom).*

Zero-emmissiezone voor stadslogistiek.

Ruit van Rotterdam als energielandschap met zoeklocaties voor zonne-energie.

Een circulair grondstoffensysteem

De noodzaak om anders om te gaan met grondstoffen is nu al voelbaar. Door schaarste en leveringsrisico's zijn diverse grondstoffen moeilijk leverbaar, met consequenties voor de bouw en productie. Daarnaast is de milieu-impact van de grondstoffen die nodig zijn voor producten en materialen groot.

- We zetten in op een hervorming van het grondstoffensysteem: van één- naar tweerichtingsverkeer
- We bieden (experimenteer)ruimte aan circulaire activiteiten en functies, wezenlijk nieuwe functies in het kader van de circulaire economie en verandering van bestaande processen

Tweerichtingsverkeer

We gaan van éénrichtingsverkeer, van producent naar gebruiker naar afvalverwerker, naar tweerichtingsverkeer. Producten komen na gebruik weer terug in de keten. In sommige gevallen kan dit één-op-één, maar veel vaker vraagt dit om een bewerking zoals een reparatie of het vermaken van een product. Deze bewerking vraagt om werkruimtes of productielocaties en soms ook om op- en overslag. Rotterdam biedt ruimte op bedrijventerreinen aan bedrijven voor op- en overslag van materialen om kringlopen te sluiten. Daarnaast maakt het combineren van traditionele inzamelingslocaties met ruimte voor maakindustrie en winkels het ruimtegebruik efficiënter.

Inpassen en experimenteren

Om het tweerichtingsverkeer mogelijk te maken, is een andere zienswijze op de inpassing van het grondstoffensysteem in de stad nodig. Soms gaat het om wezenlijke nieuwe functies en soms gaat het om het veranderen van het bestaande.

Het huisvesten van nieuwe functies vraagt specifiek om ruimte in de stad. Rotterdam stimuleert duurzame en circulaire winkel- en horecagebieden door het aantrekken van duurzame winkelconcepten, reparatiewinkels en duurzame horeca. Daarnaast zetten we in op het aantrekken van bedrijven met een circulair productieproces die bijdragen aan het sluiten van kringlopen in en uit de stad.

Verandering van bestaande processen vraagt om het aantrekken en faciliteren van een bepaald soort economie. Dat gaat niet altijd vanzelf, vooral niet in een transitiefase waarbij circulaire ondernemers nog niet volwaardig kunnen concurreren met niet-circulaire ondernemers. Dit vraagt om experimenteerruimte in specifieke zones, omdat met name wetgeving rondom afvalstatus een beperkend obstakel is om reststromen tot nieuwe grondstof te bewerken.

Rotterdam wil mogelijk maken dat de manieren van inzamelen, sorteren en verwerken van reststromen dienend zijn aan de ontwikkeling naar een circulaire economie. Dat betekent:

- toename van gescheiden en hoogwaardig inzamelen
- ten minste één locatie in de stad met experimenteerruimte voor reststromen zonder de belemmering van afvalstatus wetgeving.



Nieuw energiesysteem

We weten dat de energietransitie een complexe opgave is. Het zorgt voor druk op de schaarse ruimte in Rotterdam, boven en onder de grond. We zoeken in gezamenlijkheid naar wat de beste oplossingen zijn die passen bij een compacte stad, oftewel: we maken een integrale afweging. Dat houdt onder meer in dat we gelijktijdig werken aan opgaven zoals toekomstbestendige wijken, klimaatadaptatie, vergroening, schone lucht en de vervanging van het riool. Dat doen we op een manier waarop álle Rotterdammers mee kunnen doen en ervan profiteren.

Besparing
Als eerste zetten we in op energiebesparing. Het energiesysteem verandert ingrijpend en wordt diverser, complexer, slimmer en decentraal. In plaats van enkele grote energieproducenten, zijn er meerdere, vaak decentrale en sterk in grootte verschillende energiebronnen (zon-, wind- en bodemenergie). Het transport van energie in één richting, gaat naar tweerichtingsverkeer (gebruik en productie). Energieconsumenten kunnen namelijk ook energieproducenten worden. We benutten de ruimtelijke kansen voor het opwekken van hernieuwbare energie door wind en zon en het gebruik van restwarmte uit de haven en industrie.

Circulaire materiaal- en ontwerpprincipes helpen bovendien om bewust te blijven van de impact van de benodigde materialen en de adaptiviteit van die materialen bij toekomstige veranderingen van het systeem om materiaalverliezen te voorkomen.

Wind
Onze concrete ambitie voor windenergie: in 2025 staat er 350 MW opgesteld windvermogen binnen de gemeentegrenzen. We houden innovaties die nog meer opgesteld vermogen mogelijk maken, scherp in de gaten. Naast al bestaande locaties, vastgelegd in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), onderzoeken we nieuwe locaties. Zo is een zoeklocatie nabij de Strekdam Hoek van Holland bepaald. De mogelijkheden voor eventuele nieuwe locaties worden in het kader van de RES verder onderzocht en uitgewerkt in een gebiedsgericht proces. De uitkomsten hiervan worden waar nodig bij de herijking van de Omgevingsvisie verwerkt. Ook bij buurgemeenten zoals Krimpen aan den IJssel en Barendrecht zijn nieuwe windturbines gepland. Rotterdam trekt intensief op met deze buurgemeenten bij de voorbereiding hiervan. Daarbij houden we rekening met de eventuele gevolgen voor de leef- en werkomgeving van de Rotterdammers.

Zon
Onze concrete ambitie voor zonne-energie: in 2030 hebben we 750 MWp opgesteld vermogen binnen gemeentegrenzen. Het liefst wekken we zoveel mogelijk zonne-energie op in de gebouwde omgeving (op daken) en bij infrastructuur. Dus niet in het landschap of op het water, zo willen we aantasting van de groene ruimte voorkomen.

Dit voorziet in het jaarlijkse energiegebruik van respectievelijk 230.000 (wind) en 200.000 (zon) huishoudens. De opwekking van elektriciteit op gebouwniveau in combinatie met multifunctioneel gebruik vraagt wel om extra aandacht op het gebied van veiligheid en een complexere inzet voor de hulpdiensten.

Warmte
In Rotterdam kiezen we voor het verder ontsluiten en gebruiken van restwarmte uit de haven en industrie. Om het warmtenet beter te kunnen benutten en verder te verduurzamen is het wenselijk om op termijn ook andere bronnen in te zetten voor de voeding van het net. We gaan de bronnenmix voor het warmtenet verder uitbreiden met geothermie, aquathermie en kleinschalige lokale bronnen.

De toekomst is klimaatneutraal
Dit betekent dat hoe en waar we verblijven verandert, zoals woningen en de buitenruimte (parken, pleinen). Ook de manier waarop we ons verplaatsen verandert: metro, auto, fiets, scooter, tram, bus. En hoe en waar we produceren maakt een transitie door: de haven, industrie, kantoren, werkplaatsen.

Aanpassingen infrastructuur energiesysteem
Deze ontwikkelingen in het energiesysteem leiden tot noodzakelijke infrastructurele aanpassingen zoals:
- Verzwaring van het elektriciteitsnet
- Meer kabels en leidingen voor de aanlanding van windenergie van windparken op de Noordzee
- Uitbreiding van de warmte-infrastructuur
- Voorzieningen voor geothermie
- Meer opslag- en oplaadpunten van energie om vraag en aanbod te balanceren

De komende jaren gaan we verkennen en leren hoe we hier in de schaarse ruimte slimme oplossingen voor kunnen vinden.

Ruimtelijke gevolgen van de energietransitie
De groei van de stad en haar bedrijvigheid zorgt ervoor dat het aantal activiteiten waar energie voor nodig is toeneemt. Dit leidt onvermijdelijk tot uitbreiding van het elektriciteitsnet en het warmtenet. Dit heeft gevolgen voor zowel de ruimte in de ondergrond als de openbare ruimte, ook in de gebouwde omgeving en de haven. In een vroeg stadium de samenwerking opzoeken en afwegen zijn daarbij van essentieel belang. Daarnaast zijn de bestaande stad en haven aan veranderingen onderhevig omdat o.a. de huidige eisen aan de energie-infrastructuur ingrijpend wijzigen. De belasting van deze netstructuur wordt in toenemende mate bepalend voor de omvang, het tempo en de fasering van verstedelijking én de transformatie naar toekomstbestendige wijken.

Haven en industrie: op weg naar klimaatneutrale haven en economie

De energie- en grondstoffentransitie in de haven is al ingezet maar vraagt nog meer inzet als we onze doelen willen behalen. Daarom zetten we in op:

- Overstap cluster van fossiel naar hernieuwbare energie
- Elektrificatie van de energievraag: uitbreiding windparken
- Tijdig aanpassen en vernieuwen van de infrastructuur voor energiesystemen

In het cluster Rotterdam-Moerdijk arriveert momenteel bijna drie keer het energieverbruik van Nederland en 13% van de energievraag in de Europese Unie. Dit onderstreept het economisch belang van import en doorvoer richting andere Noordwest-Europese landen. De helft van de in Rotterdam overgeslagen goederen bestaat op dit moment uit ruwe olie, olieproducten, LNG i en kolen. Een groot deel ervan wordt doorgevoerd, een deel wordt verwerkt in Rotterdamse raffinaderijen en petrochemie. Deze industrie in Europa stapt de komende jaren over op hernieuwbare energie.

Een belangrijk element in de energietransitie is de directe elektrificatie van de energievraag. De voorwaarde is dat deze vraag kan worden ingevuld met CO2-vrije elektriciteit. Om bijvoorbeeld groene waterstof i te kunnen produceren, is veel duurzame elektriciteit voor elektrolyse i nodig. Deze zal met name moeten komen van windparken op zee. Ook de aanlanding van de kabels van deze toekomstige windparken is belangrijk. Deze locaties spelen een grote rol in de regionale koppeling van vraag en aanbod van windenergie. De elektrificatie van de industrie en de uitbreiding van de windparken zijn essentieel voor het realiseren voor de Rotterdamse klimaatambities. Tegelijkertijd versterken ze de Rotterdamse offshore sector en daarmee de economie.

Voor windenergie op land geldt dat in het havengebied de grootste concentratie windturbines van Zuid-Holland staat. Hier wordt al ruim 50% van het totaal opgestelde vermogen aan windenergie in Zuid-Holland opgewekt. De uitdaging is om het opgesteld vermogen in het havengebied te behouden, onder andere door repowering i van enkele bestaande windparken. Windmolens worden steeds groter. Dij de inpassing moeten we rekening houden met de veiligheidsrichtlijnen en havenactiviteiten; daar ligt een uitdaging.

We zetten actief in op het plaatsten van zonnepanelen op daken van vastgoed. Het doel hierbij is om per jaar 5 MW extra opwekkingscapaciteit te realiseren. Het plaatsen van zonnepanelen op nog uitgeefbare terreinen, op leidingstroken en glooiingen van havenbekkens, is niet wenselijk.

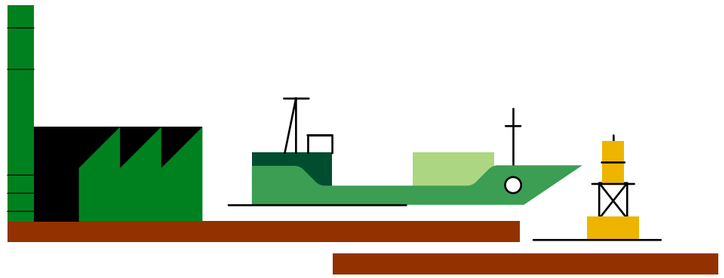
De productie van groene waterstof is ook belangrijk voor toepassingen in andere sectoren zoals voor zwaar transport, energieopslag of voor hybride warmtepompen. Elektrificatie heeft nog meer voordelen: minder geluidsoverlast en een betere lokale luchtkwaliteit en biodiversiteit. Een goed voorbeeld is walstroom i: afgemeerde schepen die hierop aansluiten stoten minder CO2 uit en geven geen geluidshinder meer van dieselgeneratoren.

Om de elektrificatie mogelijk te maken, moeten we de infrastructuur voor de energiesystemen op tijd aanpassen en vernieuwen. Specifiek gaat het om de realisatie van de volgende projecten:

- Aanleg van een open access waterstof-backbone die lokale productie, importterminals en doorvoer richting achterland integreert.
- Buisleidingenbundel vanuit Rotterdam, via Moerdijk-Geertruidenberg richting Geleen en de aansluiting met Noordrijn-Westfalen voor het (internationaal) transport van onder andere waterstof en CO2.
- Verzwaring van het elektriciteitsnetwerk – met name in Botlek en Maasvlakte, aansluiting van Moerdijk op het hoogspanningsnet en aanlanding van minimaal 2 GW extra hernieuwbare elektriciteit vanaf windparken op de Noordzee in 2030.
- Hoofdinfrastructuur aanleggen en verder uitbouwen voor transport en onderzeese opslag van CO2.
- Hoofdtransportleiding voor warmte tussen Rotterdam en Den Haag (en additionele aansluitingen in het industriegebied voor uitkoppeling van duurzame warmte).

De buisleidingenbundel, de verzwaring van het netwerk en de hoofdinfrastructuur voor CO2 zijn projecten van nationaal belang. Maar ook voor de regionale en de Rotterdamse energievoorziening is het belang groot. Door het afvangen en transporteren van restwarmte hoeft de gebouwde omgeving voor haar warmtevoorziening een minder groot beroep te doen op de schaarse duurzame elektriciteit.

De transitie van de Rotterdamse haven is als NOVI-gebied in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) benoemd. Dit zijn gebieden waarin het Rijk samen met de regio wil werken aan grote integrale opgaven en transities van nationaal belang. De Rotterdamse haven en industrie ontwikkelt zich hiermee tot een belangrijke internationale, regionale én lokale energie- en grondstoffenhub i. Dit is ook weer belangrijk voor andere transities in Rotterdam, zoals die van de gebouwde omgeving en mobiliteit.



Gebouwde omgeving: op weg naar klimaatneutrale en circulaire wijken

Ook de gebouwde omgeving heeft en krijgt intensief te maken met de energie- en grondstoffentransitie. We willen naar klimaatneutrale en circulaire wijken, daarom zetten we in op:

- Alternatieve, schone en duurzame energievoorzieningen ontwikkelen in en voor de gebouwde omgeving.
- Energiebesparing en verduurzaming van gebouwen.
- Anders bouwen en verbouwen. Bouwmaterialen anders ontwerpen, produceren en (her)gebruiken. Zo verlagen we de negatieve impact van (primaire) grondstoffen in de bouwketen.

De gebouwde omgeving is namelijk verantwoordelijk voor zo'n 1/3 van de CO2-uitstoot in Rotterdam (exclusief het havengebied). Bovendien is de Nederlandse bouwsector goed voor 50% van het grondstoffenverbruik.

Voor de gebouwde omgeving ligt de uitdaging dus in het verlagen van de directe CO2-uitstoot (door gebruik van elektriciteit en warmte) en de CO2-uitstoot en milieu-impact van toegepaste materialen.

Concreet betekent dit dat we komende decennia werken aan:

- Een aardgasvrije gebouwde omgeving in 2050. Voor Rotterdam is collectieve warmte maatschappelijk het meest aantrekkelijke alternatief.
- Ruimte in de ondergrond voor warmtenetten, wko's (warmte- en koudeopslag) en geothermie. Op het maaiveld zijn voorzieningen voor dit warmtenet nodig.
- Verzwaring van de netten vanwege de toenemende elektriciteitsvraag door elektrisch koken, warmtepompen en meer koeling.
- Meer opslag- en oplaadpunten van energie om vraag en aanbod te balanceren.
- Het verlagen van de embodied CO2 1 en milieu-impact van toegepaste materialen in de bouwactiviteiten.
- Benutten van daken voor het opwekken van zonne-energie, soms in combinatie met wind- en waterbergingsmaatregelen
- Isoleren van de bestaande bouw om de warmtevraag te reduceren en gebruik te kunnen maken van lagere temperatuurbronnen zoals aquathermie.
- Rekening houden met de ruimtelijke effecten van de energietransitie op de openbare ruimte.

De toenemende vraag naar koeling heeft ook een steeds grotere invloed op de gebouwde omgeving. Zowel in de ontwikkeling van het energiesysteem als bij nieuwbouw, renovatie en het aanpakken van de buitenruimte spelen we daarop in.



Mobiliteit: op weg naar klimaatneutrale mobiliteit en transport

Rotterdam kiest ervoor de stedelijke mobiliteit in Rotterdam voor 2050 - in stappen - emissievrij te maken. Zo werken we toe naar een mobiliteitssysteem dat de stad bereikbaar houdt, maar ook minder belasting oplevert. Als we de doelstelling voor CO2-reductie willen halen, moet meer dan de helft van de opgave al voor 2030 gerealiseerd zijn. Daarom zetten we in op:

- Efficiënte en uitstootvrije mobiliteit en stadslogistiek. Belangrijkste mijlpaal: de invoering van de zero emissie zone voor stadslogistiek in 2025 (met uitloop tot 2030) binnen de ring van Rotterdam.
- Verduurzamen mobiliteit en transport naar en in de haven en zee- en binnenvaart

We werken aan een mobiliteitssysteem waarbij onnodige kilometers worden voorkomen. We stimuleren wandelen en het gebruik van schone vervoersmiddelen zoals de fiets en openbaar vervoer. We werken aan de uitbreiding van het aantal elektrische deelauto's en werken we samen met Rotterdamse werkgevers aan het verschonen van werkgerelateerde personenmobiliteit. Maar ook de RET draagt haar steentje bij door voor 2030 alle busvervoer in de stad te elektrificeren. Hiermee verminderen we de energievraag en scheppen we ruimte voor de verdichtende stad. De (resterende) gemotoriseerde voertuigen worden verduurzaamd zodat ze volledig uitstootvrij zijn.

Belangrijke randvoorwaarde voor deze transitie is dat er voldoende laadinfrastructuur is voor alle soorten voertuigen, zodat deze snel opgeladen kunnen worden waar dat nodig is. Voor de zero emissie zone breiden we het aantal elektrische laadpunten uit naar 4400 in 2025. Voor de doelstelling in 2050 ontwikkelen we de Regionale (RAL) en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) door.

Voor de logistiek die samenhangt met de haven en industrie, werken we aan een aanpak voor meer efficiëntie in logistieke ketens. Onder meer door verdere digitalisering van transport (planning en uitvoering), gebruik van alternatieve brandstoffen en de ontwikkeling van schonere motoren. Hierin werken we samen met internationale coalities.

Voor het zwaardere segment dat deels op waterstof gaat rijden (niches) zullen voldoende vulpunten aanwezig moeten zijn. De ruimtelijke impact is aanzienlijk. Locaties van tankstations kunnen hier een rol in spelen, als dit past binnen de veiligheidsregelgeving. Door het verschuiven van centraal (fossiel) tanken naar decentraal laden, is de verwachting dat locaties voor tankstations in aantal afnemen of zich niet altijd op de geschikte locaties blijken te bevinden. Dit levert extra ruimte op, maar tegelijk moet de stad ook ruimte maken voor zogenaamde nieuwe energiehubs om in de acute laad- en vulvraag te kunnen voorzien. De verschillende hubfuncties worden zoveel mogelijk gecombineerd op dezelfde locaties.

Voor de zee- en binnenvaart werken we aan de uitbreiding van walstroom. Zeeschepen in Rotterdam gebruiken, terwijl ze aan de kade liggen, jaarlijks net zoveel elektriciteit als 250.000 tot 300.000 huishoudens. Hierdoor stoten schepen niet alleen CO2 uit maar ook luchtverontreinigende stoffen zoals stikstofoxiden. Deze hebben een negatieve invloed op de lokale luchtkwaliteit en biodiversiteit, ook in beschermde natuurgebieden nabij de haven.

De walstroomstrategie van de gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam voorziet in 2030 een besparing van jaarlijks 200.000 ton CO2 en 2.500 ton stikstofoxiden. Het doel is om in 2030 de publieke kades in stedelijk gebied van walstroom te voorzien met een gebruikspercentage van minimaal 90%. In 2030 moet minimaal 90% van de bezoeken van roll-on roll-off, offshore, ferries en cruiseschepen walstroom gebruiken. Voor de grootste containerschepen ligt het doel op 50%. Tenslotte stimuleren we innovatie binnen de meer complexe scheepsegmenten, zoals natte bulk en droge overslag, om walstroom ook hier technisch mogelijk te maken.



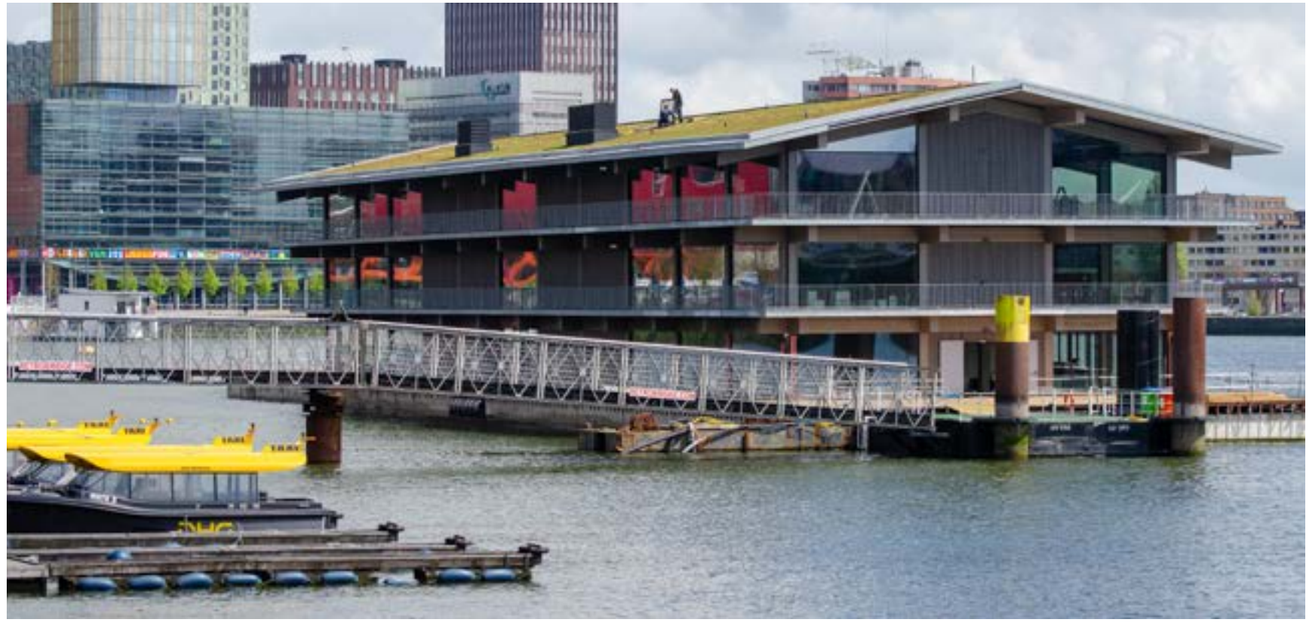


Verdienvermogen vernieuwen.

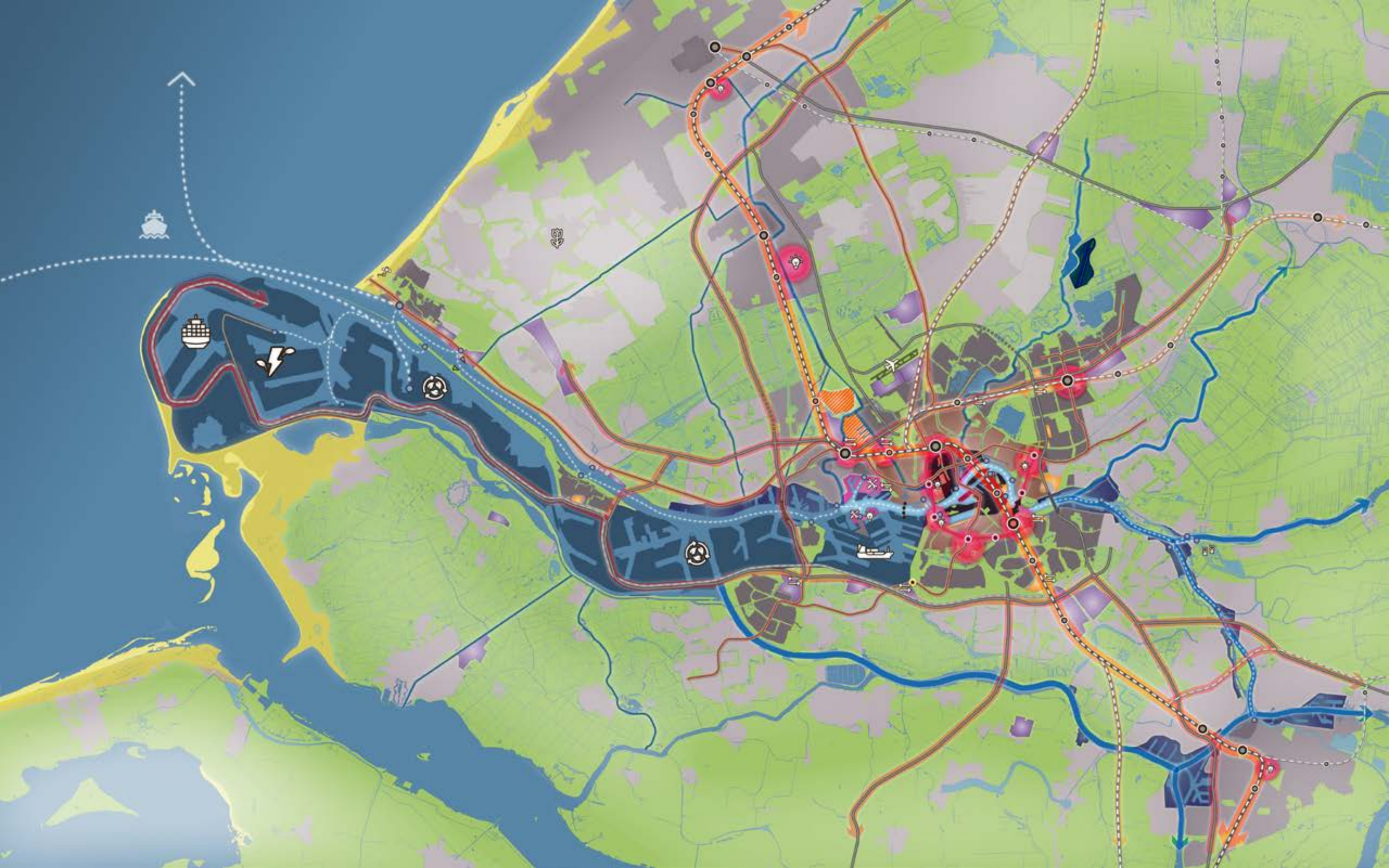
Een stad die wil blijven meespelen op de wereldmarkt biedt een goed innovatie- en vestigingsklimaat aan bedrijven. Het is er aantrekkelijk om te wonen, werken en leren. Hiervoor is een goede match nodig tussen arbeid en onderwijs, maar ook voldoende beschikbare ruimte voor verschillende type bedrijven. Rotterdam wil de omslag maken naar een digitale, circulaire, energieneutrale economie.

Rotterdam is sinds lange tijd een van de belangrijkste economische knooppunten van Noordwest-Europa. De grootste haven van Europa en de samenhangende bedrijvigheid zijn het fundament onder de Rotterdamse economie en creëren vele arbeidsplaatsen voor Rotterdam en de regio. Tegelijkertijd is de economie kwetsbaar doordat veel traditionele sectoren gelieerd aan de haven aan het einde van hun levenscyclus zitten. Wereldwijde ontwikkelingen, zoals de energietransitie, de grondstoffentransitie en digitalisering, vereisen een substantiële aanpassing van de Rotterdamse economie en zeker ook het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Deze aanpassing is nodig om de brede welvaart in de regio op peil te houden en om de klimaatdoelstellingen te halen. Het gaat hierbij om de economische welvaart maar zeker ook om de ecologische en sociaal-maatschappelijke aspecten.

De sterke bestaande economische sectoren blijven belangrijk voor Rotterdam. Tegelijkertijd is Rotterdam een centrum van innovatieve, kennisintensieve diensten. De kracht van de stad zit in de interactie hiertussen.



We vernieuwen de bestaande economie. Tegelijkertijd bieden we ruimte voor de nieuwe economie. Hierin zien we digitalisering als kans om versneld de economische, maar ook de maatschappelijke en fysieke opgaven van de stad aan te pakken. Daarbij is het belangrijk om de negatieve aspecten die digitalisering en de digitale economie met zich meebrengen, sneller te herkennen en daar actie op te nemen. Innovatie en digitalisering vormen daarbij de basis voor de transitie van de economie.
Kennisintensieve werkgelegenheid brengt in de praktijk niet alleen economische groei, maar draagt ook bij aan economische veerkracht en de brede welvaart. We richten ons op die onderdelen van het innovatie-ecosysteem die nodig zijn voor de ontwikkeling van een nieuwe economie. Denk hierbij aan een goede match tussen vraag en aanbod van talent, een goede digitale infrastructuur, ruimte voor programmering en ontmoeting, toegang tot investerend vermogen en ruimte voor (digitale) ontmoeting en bedrijvigheid. Dit draagt allemaal bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De sterke bestaande economische sectoren blijven belangrijk voor Rotterdam. Tegelijkertijd is Rotterdam een centrum van innovatieve, kennisintensieve diensten. De kracht van de stad zit in de interactie hiertussen.



LEGENDA:
VERDIENVERMOGEN VERNIEUWEN

ONTWIKKELEN COMPLEMENTAIRE STEDELIJKE CENTRA
Ontwikkelen van gebieden met gemengde functies rondom OV-knooppunten en in de binnenstad die ten opzichte van elkaar een uniek programma kennen. De centra hebben zowel een toegevoegde waarde voor de omgeving als voor de stad als geheel.

De binnenstad als City Lounge

Sterke vrijetijdseconomie, verspreid over de stad en omgeving.

RUIMTE VOOR BEDRIJVEN
a) Ruimte voor milieu-intensieve bedrijvigheid
De milieuruimte op deze bedrijventerreinen wordt optimaal benut. Dat betekent dat deze gebieden geïntensiveerd worden met bedrijvigheid die past op deze plek (*Noord, Spaanse Polder-West).*

b) Wonen en werken: mengen waar kan, scheiden waar moet
Bestaande bedrijventerreinen ontwikkelen mee met de groei van de stad. Op bedrijventerreinen wordt op een aantal plekken ruimte gemaakt voor nieuwe bedrijvigheid of woningbouw. Soms betekent dit dat er een nieuwe mix tussen wonen en werken zal worden nagestreefd in een gemengd milieu.

c) Overige werkgebieden

Ruimte voor werken in de stadswijken rondom de binnenstad

Makersdistrict M4H / RDM

BRANDPUNTEN IN EEN INNOVATIE ECOSYSTEEM
Langs de Oude Lijn en de HOV-lijn wordt de bereikbaarheid en de leefomgeving van stedelijke innovatiemilieus verbeterd. In de innovatiemilieus is kwalitatieve openbare ruimte en sprake van onderscheidende programmatische profilering.

De Oude Lijn is het dragende element die, met de toevoeging van nieuwe stations Van Nelle en Stadionpark, de brandpunten met elkaar verbindt.

In de stad zelf verbindt het bestaande metro- en treinnetwerk en de nieuwe HOV lijn de brandpunten binnen het centrum op twee oevers.

STERKE ACHTERLANDVERBINDINGEN EN EFFICIENTE LOGISTIEKE HUBS
Rotterdam is de grootste logistieke hub in de regio en is door zijn unieke netwerk van sterke achterlandverbindingen via weg, water en spoor optimaal verbonden.

Efficiënte stadslogistiek binnen de ring van Rotterdam betekent dat we ruimte reserveren voor logistieke en circulaire hubs langs de ring van Rotterdam en in de stadswijken.

ECONOMISCHE TRANSITIE IN HET HAVENINDUSTRIEEL COMPLEX
M4H en RDM: ontwikkelen als Makersdistrict: proeftuin voor nieuwe circulaire maakindustrie.

Waal- Eemhaven: versterken en vernieuwen gemengd havengebied.

Botlek-Europoort: focusgebied energietransitie en circulaire economie met ruimte voor nieuwe industrieën zoals bioraffinage en wast 2 chemicals.

Maasvlakte I, en II: benutten unieke ligging met ontwikkelruimte voor nieuwe markten, o.a. nieuwe energie.

Ontwikkelen aantrekkelijke en complementaire centra

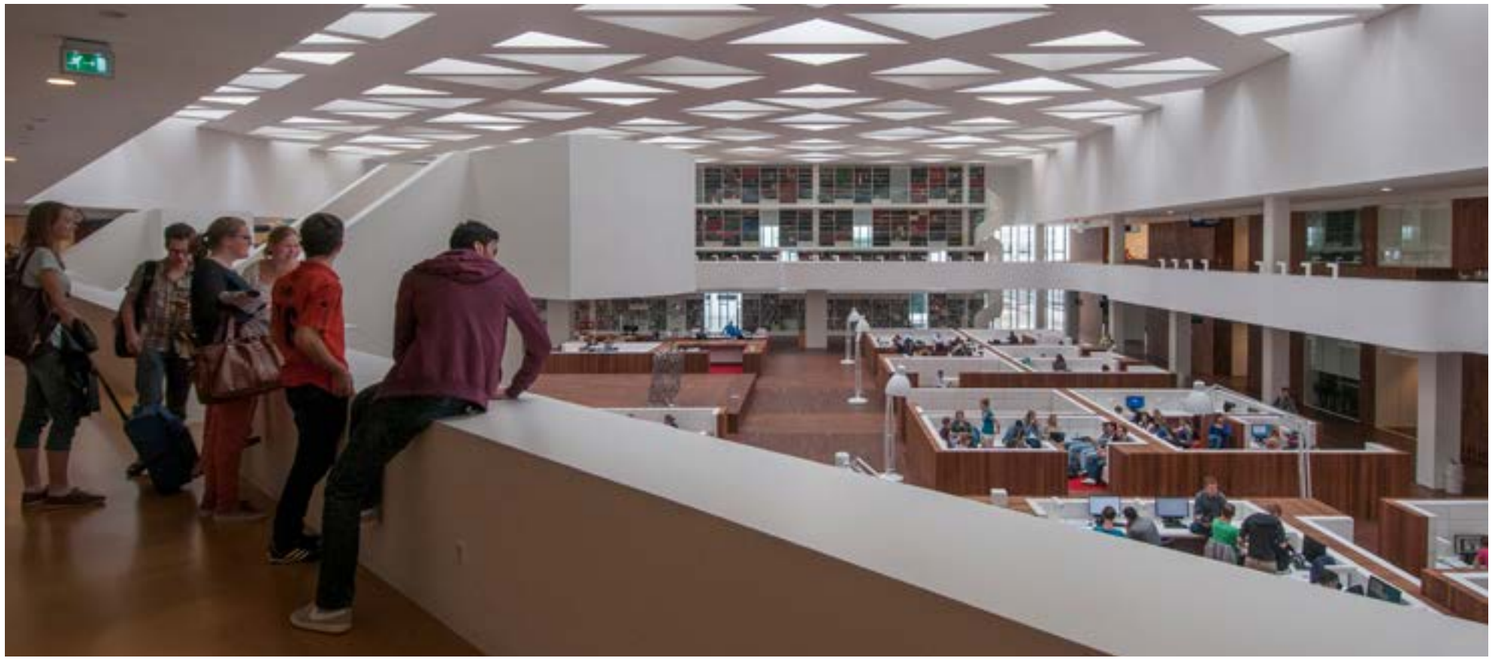
We ontwikkelen verschillende stedelijke centra die ten opzichte van elkaar een uniek onderscheidend programma hebben. Daarmee zijn het economisch geen concurrerende, maar complementaire centra die toegevoegde waarde hebben voor zowel de lokale omgeving als voor de stad en regio.

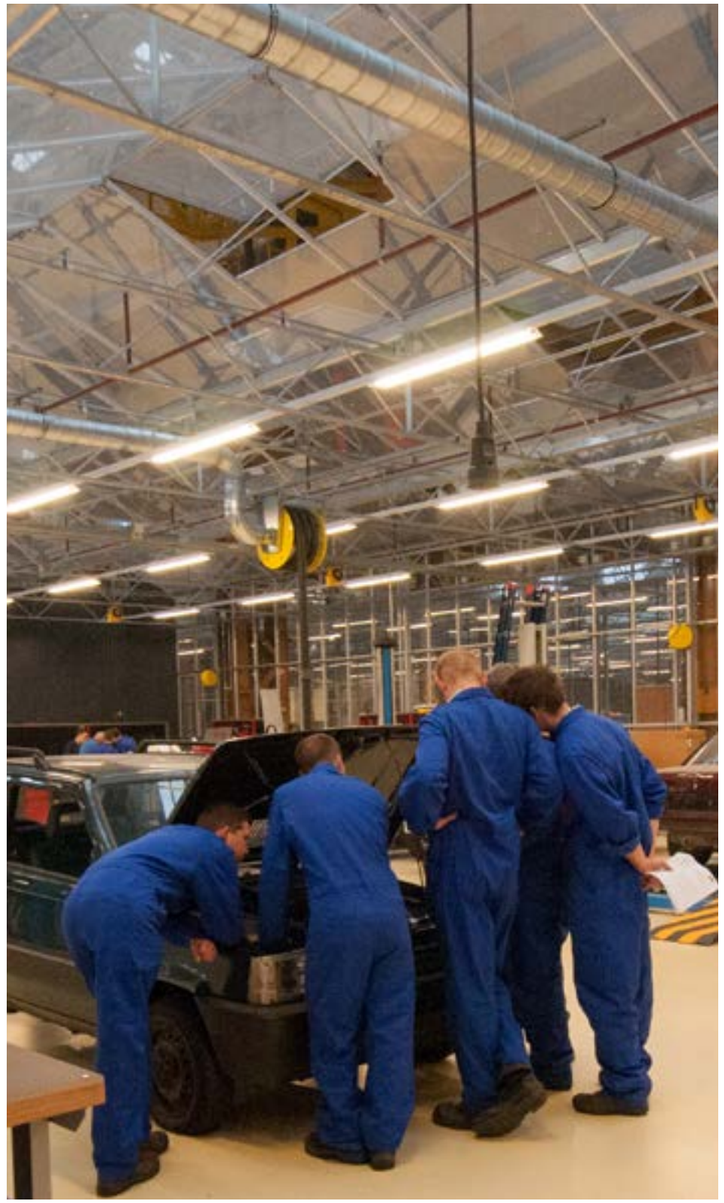
- Inzetten op aantrekkelijke interactiemilieus: goede ov-bereikbaarheid, kwalitatieve openbare ruimte, Binnenstad als City Lounge
- Sterke en onderscheidende profilering van de subcentra: RDM/ M4H als makersdistrict, EUR als universitair campusmilieu, EMC als innovatie in life & health science
- In de binnenstad, Alexander en Hart van Zuid zetten we in op een breed economisch profiel en op het sterke onderwijs-, werk- en winkelgebied
- Concentreren van kantoren op zes locaties met de beste bereikbaarheid en verblijfskwaliteit, en het ontwikkelen van specifieke clusters op vijf andere locaties

De binnenstad blijft het stedelijke interactiemilieu van de stad met ruimte voor veel werkgelegenheid, het Erasmus MC, het hoofdwinkelgebied, omgeving Rijnhaven en grote culturele voorzieningen. Daarnaast krijgen stedelijke centra zoals Alexanderknoop, Kralingse Zoom met de campus van de Erasmusuniversiteit, Feyenoord City en Hart van Zuid naast hun eigen unieke economische profiel een belangrijkere rol als lokaal centrum. Met ook weer een unieke mix van wonen, werken en voorzieningen.

Om de agglomeratiekracht te versterken, zetten we in op het ontwikkelen van toplocaties als onderdeel van de kennis-as Leiden - Dordrecht. Deze 'Oude Lijn' verbindt belangrijke kennis- en dienstencentra op regionale schaal. Ook investeringen in het stedelijk HOV zoals de verbindingen Kralingse Zoom - Hart van Zuid en Hart van Zuid via de Maastunnel richting Rotterdam Centraal - samen de zuidtangent - zorgen voor een betere bereikbaarheid. Hierdoor kunnen meer mensen sneller deze belangrijke locaties bereiken. Naast een goede ov-bereikbaarheid investeren we in een goede openbare ruimte en kiezen we een onderscheidende profilering in de werkmilieus. In alle gevallen is er sprake van menging van werken met wonen en stedelijke voorzieningen in een stevige dichtheid. Door de toevoeging van woningen in de monofunctionele kantoorgebieden wordt het draagvlak voor voorzieningen (zoals horeca en een kinderdagverblijf) groter en zal ook de levendigheid toenemen waardoor kantoorgebieden aantrekkelijker en toekomstbestendig worden. Bovendien leveren deze locaties zo ook een bijdrage aan de binnenstedelijke verdichtingsopgave.

Om de agglomeratiekracht te versterken, zetten we in op het ontwikkelen van toplocaties als onderdeel van de kennis-as Leiden - Dordrecht. Deze 'Oude Lijn' verbindt belangrijke kennis- en dienstencentra op regionale schaal.





Versterken innovatiekracht

Steden als Rotterdam kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het creëren van een succesvolle omgeving waar innovatie succesvol tot stand komt. Innovatie ontstaat in succesvolle interactiemilieus en deze vinden we vooral in de (grote) steden. Steden bieden een local buzz, internationale connectiviteit en een ondernemende dynamiek.

Om nieuwe waardeketens waardeketens te laten ontstaan in de economie faciliteren we de ontwikkeling van innovatieve ecosystemen op specifieke thema's zoals medische technologie, duurzame transport en logistiek en offshore. In deze ecosystemen worden door het bedrijfsleven en kennis- en onderwijsinstellingen kennis, ontwikkeling, experimenten en productie dicht bij elkaar gebracht om zoveel mogelijk kruisverbanden tussen ontwikkelingen te kunnen leggen. Innovatie ontstaat immers meestal uit kruisverbanden tussen sectoren. De inzet op innovatie ecosystemen, samen met de transitiepaden (Energie, Digitaal en Circulair) en de inzet op de technologie van de toekomst (sleuteltechnologieën), dragen bij aan het creëren van verdienvermogen op lange termijn.

De ontwikkeling van onze economie is nauw verweven met de ontwikkeling van onderwijs in de stad. Zij leveren het talent voor de toekomst en leggen met hun onderzoek de basis voor nieuwe oplossingen en bedrijvigheid. Binnen hoger onderwijs en beroepsonderwijs wordt steeds meer ingezet op convergentie of het versmelten van disciplines, vaak met een sterke component technologie of Artificial Intelligence. Zo werken hogeschool Rotterdam, Codarts en Erasmus Universiteit gezamenlijk aan vernieuwend techniek- en cultuuronderwijs. De Erasmus Universiteit, het Erasmus Medisch Centrum en de TU Delft hebben samen een convergentie agenda opgesteld. Hierin beschrijven zij onder andere kansen voor de ontwikkeling van gezondheidszorg in combinatie met technologie en de digitalisering van de haven.

Samenwerking is gebaat bij (fysieke) nabijheid. Het gaat om ruimte voor geplande en ongeplande ontmoetingen. Deze ontmoetingen vinden bijvoorbeeld plaats op campussen of innovatiedistricten, gedeelde werkplaatsen en open kantoren, tijdens evenementen en bij het gebruik van onderzoeksfaciliteiten. Die interactie vindt verspreid over de stad plaats. Het concentreert zich bovenal op een aantal locaties zoals op de campussen van de Erasmus MC en de Erasmus Universiteit, specifiek voor de maakindustrie op de RDM Campus en Merwe-Vierhavens, en op karakteristieke locaties in de Maas- en Rijnhaven. In de binnenstad fungeert het stedelijk interactiemilieu als geheel met het 'Rotterdam Central District' (RCD) als innovatief brandpunt.

Samenwerking is gebaat bij (fysieke) nabijheid.

Als stad zetten we in op een aantal markante campuslocaties: de Cultuurcampus op Zuid en de Erasmus MC Health Tech Campus (inclusief het Pandemic & Disaster Preparedness Center). Ondertussen ontwikkelt ook de campus Woudestein zich door, met een sterke koppeling met het aangrenzende Brainpark. In Rotterdam ontstaat zo een netwerk van toonaangevende campussen en onderwijslocaties, aangevuld met thematische 'fieldlabs' in haven en stad. Rotterdam Zuid zal, naast Woudestein en binnenstad, een belangrijke locatie voor hoger onderwijs en onderzoek worden.

Rotterdam heeft nu al veel te bieden en kan dat ook in de toekomst verder uitbouwen als de hubs op de nieuwe vervoersverbindingen zoals de Oude Lijn en de zuidtangent ook ruimte bieden voor het ontwikkelen van nieuwe werkmilieus. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Van Nelleknoop en het gebied van de Erasmus Universiteit richting Kralingse Zoom. De interactie met de bestaande werklocaties is hierbij ook van belang. Niet alle bedrijven uit een ecosysteem willen of hoeven zich te vestigen op hotspot van een ecosysteem vanuit kostenoogpunt of juist een goede interne bereikbaarheid. Er kan ook sprake zijn van een doorontwikkeling van een bedrijf op bijvoorbeeld de RDM campus naar de Spaanse Polder. De tegenovergestelde beweging is uiteraard ook denkbaar, waarbij het hele bedrijf of de R&D onderdelen dichter bij de innovatie gaan zitten.

De bestaande maritieme, logistieke, industriële en maaksector blijven belangrijk voor Rotterdam. Tegelijkertijd is Rotterdam een centrum van innovatieve, kennisintensieve diensten bijvoorbeeld op het gebied van IT/digitalisering, zorg en ontwerpen van de gebouwde omgeving. De kracht van de stad zit in de interactie hiertussen. De diensteneconomie kan veel waarde toevoegen aan de meer maak- en transportgerichte sectoren waar Rotterdam traditioneel sterk in is. Juist de nabijheid van de zakelijke dienstverlening aan het Weena en de innovatiekracht van de TU Delft zorgen voor vernieuwing en versterking van onze haven.

Detailhandel

Het internetwinkelen heeft een flinke impact op de detailhandel, ook in Rotterdam. COVID-19 heeft de omzet van digitale aanbieders en vooral voor niet-dagelijkse boodschappen fors vergroot. Hierdoor is een toenemende vraag naar locaties voor stadslogistiek ontstaan, omdat het aantal en de omvang van thuisbezorgers sterk is gegroeid. Naar verwachting zullen consumenten, die het internetwinkelen hebben ontdekt tijdens de winkelsluitingen ten gevolge van COVID-19, van dit verkoopkanaal gebruik blijven maken. Het doorzetten van de krimp van het aantal en de omvang van traditionele winkels is hierdoor waarschijnlijk. Rotterdam blijft daarom inzetten op de concentratie van winkels op 46 in het detailhandelsbeleid aangewezen locaties en op het toevoegen van versterkende complementaire functies zoals horeca en leisure, om winkelgebieden aantrekkelijk te houden en omzet te behouden. Dit zijn zowel stedelijke centra, als wijkwinkelcentra als stadstraten. Buiten het centrum van Rotterdam is in 2021 nog steeds sprake van circa 180.000 m2 aan winkels die niet in een aangewezen detailhandelsgebied liggen. Voor deze ondernemers moet plaats zijn in de concentratiegebieden omdat zij deze gebieden kunnen versterken én omdat deze gebieden aan ondernemers een beter toekomstperspectief biedt.

Voor de toekomstbestendigheid van de concentratiegebieden is het van belang dat de uitgangspunten “compact, compleet en comfortabel” centraal blijven staan. Een nieuwe uitdaging voor deze gebieden is het aantrekken van andere commerciële en maatschappelijke voorzieningen en functies om combinatiebezoek te stimuleren én om het draagvlak voor verblijfskwaliteit te vergroten. Het vinden van de juiste functiemix en locatiekwaliteit is een continue opgave voor ondernemers, vastgoedpartijen, gemeente en bewoners. Door te concentreren



en door een diversiteit aan functies aan te bieden blijven de concentratiegebieden aantrekkelijk voor bezoekers. Tegelijkertijd zien we dat de Rotterdamse binnenstad als een olievlek uitdijt door een groeiend inwoneraantal, betere en snellere verbindingen en een groeiend aantal bezoekers. Zo zien we onder andere dat de binnenstad de sprong over de Maas naar Zuid definitief heeft gemaakt. Deze groei is aanleiding tot het creëren van ruimte voor nieuwe detailhandelsconcepten gericht op specifieke branches én op locaties met onderscheidend vermogen. In deze omgevingsvisie willen we ruimte bieden aan deze kansen om de detailhandelsstructuur te versterken en de aantrekkelijkheid van Rotterdam te vergroten.

Bezoekerseconomie in dienst van de stad

De populariteit van Rotterdam als toeristische en zakelijk-toeristische bestemming groeit hard en de verwachting is dat de bezoekerseconomie na de coronacrisis weer zal terugkeren en zich verder zal ontwikkelen. Toenemende drukte in de stad door, onder meer, toeristen betekent dat we ons meer dan voorheen moeten inspannen om de aantrekkelijkheid te behouden en de stad een fijne plek te laten zijn voor wonen, werken, ontmoeten, verblijven, recreëren en vermaak.

We kiezen ervoor om toerisme en de bezoekerseconomie een bijdrage te laten geven aan de stad. Dat vraagt om een nieuwe manier van denken, waarbij we de verdere groei van toerisme en bezoekerseconomie inzetten als een middel om de ambities van de stad te realiseren. Het is geen doel op zich. Belangrijke onderdelen in deze aanpak zijn: spreiding van bezoekers over de stad, Rotterdamse eigenheid, levendigheid en leefbaarheid, duurzaamheid en lokale economie. Door de kansen die toerisme biedt te koppelen aan het welzijn van Rotterdammers, zorgen we voor een duurzame positieve bijdrage van de bezoekerseconomie aan de stad. Dit doen we bijvoorbeeld door bij te dragen aan de ontwikkeling van de stad en wijken als aantrekkelijke plek voor ontmoeting, verblijf en vermaak met oog voor een goede balans tussen rust en reuring. Vanuit de lokale identiteit van een gebied bekijken we hoe de verschillende onderdelen van de bezoekerseconomie (zoals hotels, horeca, retail, cultuur en evenementen) de stad levendiger en meer leefbaar kunnen maken. Daarnaast leveren we een bijdrage aan de verduurzaming van deze sector.

Ruimte voor bedrijven

Rotterdam is een woon- en werkstad en dat blijft het ook. We behouden óók in het stedelijk gebied ruimte voor bedrijvigheid. In een aantal binnenstedelijke werklocaties ontwikkelen we gemengde woon- en werkgebieden. We zetten in op bedrijven die aansluiten op de economische trend en bij onze ambities van de nieuwe economie, en koesteren ook bestaande maakbedrijven die Rotterdammers nodig hebben. Bedrijven met toegevoegde waarde voor het economische profiel of de arbeidsmarkt van Rotterdam krijgen prioriteit bij de verdeling van de schaarse ruimte voor bedrijven. De druk op de bestaande ruimte voor bedrijven zal de komende jaren verder toenemen. In de transitie naar de nieuwe economie is extra ruimte nodig voor experimentele, nieuwe bedrijven. Tegelijkertijd kost de vernieuwing van bestaande economische spelers tijd.

Rotterdam is een woon- en werkstad en dat blijft het ook.

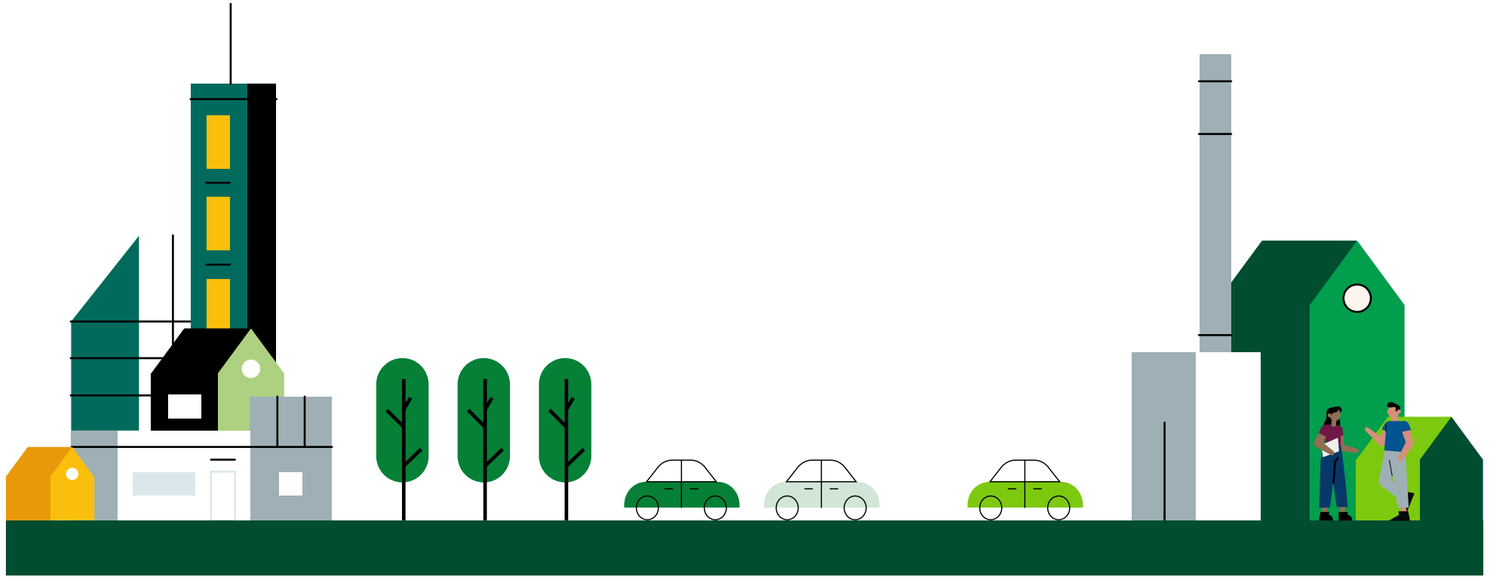
De bestaande ruimte voor bedrijvigheid gebruiken we zo efficiënt mogelijk. Op locaties die goed bereikbaar zijn en in of vlakbij de stadscentra liggen, gaan we uit van intensief ruimtegebruik. Bij locaties die minder goed bereikbaar zijn en buiten de stadscentra liggen, gaan we uit van extensief ruimtegebruik. Op bedrijventerreinen en werklocaties moeten 'transitievoorzieningen' aanwezig zijn om aan te sluiten op de nieuwe economie. Daarmee bedoelen we betaalbare, snelle en betrouwbare digitale aansluitingen voor ondernemers, voorzieningen voor circulaire bedrijfsvoering en aansluitmogelijkheden op betaalbare en duurzame energie-infrastructuren. Rotterdam zet ook in op het versterken van het regionaal datacenter-cluster.

Voor polder Schieveen is eerder besloten om de optie tot ontwikkeling als bedrijventerrein op lange termijn open te houden. De mogelijkheden van en behoefte hieraan worden binnen het ruimtelijk-economisch beleid op termijn verder onderzocht en uitgewerkt. De uitkomsten hiervan worden waar nodig bij een herijking van de omgevingsvisie verwerkt.

A. Wonen en werken: mengen waar kan, scheiden waar moet

Mengen van wonen en werken levert wederzijds voordeel op. Er is een groeiende behoefte aan gemengde milieus. Bedrijven vestigen zich graag op inspirerende plekken die óók na werktijd uitnodigen tot ontmoeting met voorzieningen en goed openbaar vervoer in de buurt. In gemengde gebieden is er, vergeleken met monofunctionele werklocaties, meer marktruimte om voorzieningen toe te voegen. Ook is de dichtheid hoog genoeg om HOV te realiseren (er zijn genoeg mensen in de buurt voor een rendabel station). En doordat nieuwe productieprocessen steeds schoner en stiller worden, is wonen en werken steeds beter mengbaar.

Mengen zorgt ervoor dat ook praktisch geschoold werk in of dichtbij het stedelijk gebied behouden kan blijven. Stadsgebonden ambachts- of reparatiewerk zoals een bakker, een kapper of een fietsenmaker blijven een belangrijke basis voor de stad. Het is van sociaal-economisch belang om ruimte voor werken te behouden. Soms biedt de nieuwe economie juist kansen voor praktisch geschoolde medewerkers: denk aan koeriersdiensten en retourstromen van goederen, reparatiediensten of aan bedrijven die aan stadslandbouw doen. Toch kent Rotterdam nog steeds veel kwetsbare groepen op de arbeidsmarkt. Dit zijn vaak ook minder mobiele groepen, die geen auto bezitten en voor wie verhuizen lastiger is. Daarom is de opgave om - in tijden van toenemende verstedelijking - voldoende ruimte voor werken te behouden.





In sommige gevallen heeft scheiding juist de voorkeur. Bedrijven in een hoge milieucategorie i, op grote kavels, of met veel logistieke bewegingen, passen bij uitstek op grootschalige bedrijventerreinen of gezoneerde industrieterreinen (hierbij is het niet toegestaan om woningen te bouwen). De ruimte op bedrijventerreinen in Rotterdam wordt echter steeds schaarser. De opgave is dan ook om de resterende ruimte op de 'monofunctionele' terreinen te beschermen en efficiënter te gebruiken voor bedrijven die alleen op deze bedrijventerreinen passen.

B. Ruimte voor milieu-intensieve bedrijvigheid

Om de bestaande economie te vernieuwen en de nieuwe economie een plek te geven, is fysieke ruimte nodig die goed bereikbaar is, maar ook milieugebruiksruimte biedt. Dit geldt zowel voor de stedelijke bedrijventerreinen als voor het havenindustrieel complex. We intensiveren en concentreren ruimte voor bedrijven met een hoge milieucategorie (bedrijven die het milieu belasten) op bepaalde plekken. Op binnenstedelijke plekken kan dit (schuif) ruimte opleveren voor andere functies.

Voor een circulaire economie is het belangrijk ruimte te bieden aan bedrijven die van elkaars (rest)product gebruikmaken.

De nieuwe economie gaat niet alleen over innovatieve start-ups, maar ook over circulaire processen en het verwerken en opwaarderen van afvalstromen. Deze processen produceren meestal geluid, kunnen geuroverlast veroorzaken en gevaar opleveren voor de omgeving. Voor een circulaire economie 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 versterkt. Met name high tech materiaalnascheiders i en hightech recyclers zullen een plek zoeken in de regio en kansen bieden voor een nieuwe maakindustrie. Ook zijn plaatsen nodig waar ruimte is voor herbewerking, op- en overslag van materialen bijvoorbeeld voor de bouw. Daarnaast onderzoeken we combinaties van functies, zoals milieuparken waar naast de traditionele inzamelingsfunctie ook ruimte is voor ondernemers. In plaats van een plek waar je alleen spullen komt brengen kan het zo ook een recreatiefunctie invullen, voor duurzame retail en horeca.

C. Efficiënte en emissievrije stadslogistiek

Door de groei van het aantal inwoners en het toenemende bestellen via internet, groeit het aantal logistieke bewegingen in de stad. De invoering van de zero emissie zone voor stadslogistiek in 2025 (met een groeipad tot 2030) binnen de ring van Rotterdam zal de logistieke sector versneld in beweging brengen in de transitie naar efficiënte en emissievrije stadslogistiek, tot een volledig uitstootvrije stad in 2050. Om deze transitie in goede banen te leiden is er een systeemverandering nodig die om fysieke ruimte vraagt. We onderzoeken de mogelijke locaties voor logistieke stadshubs i op bestaande bedrijventerreinen in relatie tot de zero emissie stadslogistiek strategie (Stappenplan-ZES) en de ruimteclaim die daarvoor nodig is. In de stad zoeken we naar ruimte voor logistieke wijkhubs i en houden we rekening met logistieke afwikkeling bij de ontwikkeling van nieuwe gebouwen. Met realisatie van een fijnmazig netwerk van logistieke stads- en wijkhubs – dat dekkend is voor de verschillende logistieke en circulaire goederenstromen - kunnen goederen optimaal worden gebundeld. Dit reduceert het aantal logistieke bewegingen aanzienlijk, vergroot de mogelijkheid van een emissieloze 'last mile' naar de ontvanger en creëert meer kansen voor de inzet van vrachtvoertuigen die beter passen in het stedelijk wegennetwerk.

LEGENDA

RUIMTE VOOR BEDRIJVEN

- Monofunctioneel werkmilieu
- Gemengd werkmilieu
- Havengerelateerd bedrijventerrein
- Wonen-werken
- Zoekgebied verstedelijking
- Lange termijn zoekgebied verstedelijking
- Maakbedrijven en innovatieve Circulaire Economie
- Zoekgebied stadslogistiek
- Prioritair kantoorconcentratiegebied
- Kantoorconcentratiegebied

(Inter)nationale connectiviteit: stad, haven en achterland bereikbaar houden

- We zetten in op duurzame, multimodale bereikbaarheid van stad en haven
- We onderzoeken mogelijkheden voor logistieke aanpassingen in het vrachtverkeer en stads- en wijkhubs voor stadslogistiek om de kwetsbaarheid van de Ruit te verminderen

Om het grootstedelijke netwerk goed te laten functioneren zijn goede verbindingen cruciaal. Rotterdam is met de hogesnelheidslijn goed verbonden met Schiphol enerzijds en Brussel, Parijs en Londen anderzijds. De luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) verbindt Rotterdam met Londen en met Europa op verdere afstand. We hechten grote waarde aan de internationale bereikbaarheid en zetten daarom in op betere verbindingen via het spoor, waarin vooral kansen zitten in een betere treinverbinding naar Duitsland. Een verdere verbetering van de treinverbinding met Londen kan bovendien bijdragen aan het verminderen van druk op de leefomgevingskwaliteit door vliegverkeer.

Dit luchthavenbesluit van het rijk is MER-plichtig, met een eigen MER-procedure. In het ROER zijn de omgevingseffecten van de luchthaven om deze reden beperkt meegenomen.

Vanwege de effecten op de directe omgeving is het essentieel dat de luchthaven in een (regionale) maatschappelijke behoefte voorziet. RTHA kent veel reizigers uit de regio met een recreatief reisdoel die de luchthaven waarderen om zijn nabijheid en reiscomfort. Daarnaast zorgt de luchthaven voor werkgelegenheid, geeft het de regio een internationale uitstraling en is het de uitvalsbasis voor de mobiele trauma-eenheid en politiehelicopter. We vinden het belangrijk dat de luchthaven in een (sociaal-economische) behoefte blijft voorzien en deze verstevigt. In de transitie van de luchtvaart naar stiller, schoner en duurzamer zien we kansen voor een verdere verbreding van de economische betekenis. De luchthaven als operationele 'proeftuin' is daarbij met de aanwezige kennis- en onderzoeksinstellingen en maakindustrie, de pijler voor een innovatieve regionale luchtvaartsector met een toenemende bedrijvigheid.



Rotterdam beschermt haar unieke netwerk van sterke multimodale verbindingen in de regio en naar het Europese achterland. Deze zijn essentieel voor het succes van de Rotterdamse haveneconomie. Het gaat hierbij om verbindingen over water, spoor, weg en via buisleidingen. De Maas, de Rotterdamse Ruit, Betuweroute en Buisleidingenstraat en Leidingenstroken naar het achterland zijn belangrijke transportroutes voor goederen die in de Rotterdamse haven worden overgeslagen. Deze transportroutes zijn lokaal, maar vooral nationaal en internationaal van belang. Rotterdam staat met ruim 500 lijndiensten in verbinding met meer dan 1.000 havens wereldwijd en ligt op drie van de negen kerncorridors i binnen het Trans-Europees Netwerk Transport. De aanwezigheid van een goed verbonden haven geeft bedrijven in Nederland relatief snelle en goedkope toegang tot buitenlandse markten. Verdere investeringen moeten excellente multimodale bereikbaarheid garanderen. Dat past onder andere bij de afgesproken inzet om het containervervoer van de Maasvlakte naar het achterland via wegverkeer te verminderen. Veel van de containers die binnenkomen blijven echter in de haven of de regio. Dit zorgt voor werkgelegenheid, maar het bemoeilijkt de modal shift i. Wel zetten we in op verduurzaming.



Optimaal gebruik van alle modaliteiten is nodig om met de steeds drukker wordende spits (onder andere op de Rotterdamse Ruit, die bijna de hele werkdag gaat bestrijken) om te gaan. Dit vereist ook logistieke aanpassingen zoals modal split, truck platooning, stimuleren van vrachtverkeer gedurende de nacht en intensiever gebruik van inland terminals buiten de Rotterdamse Ruit. Het functioneren van de logistieke achterlandverbinding van de A15, A4 en deel van de A20 blijft gewaarborgd op de langere termijn. Het realiseren van regionale en stedelijke logistieke hubs van goederen en grondstoffen vermindert de kwetsbaarheid van de Ruit in het stedelijk gebied. Tegelijkertijd is duidelijk dat de doorontwikkeling van het regionaal en stedelijk hoogwaardig openbaar vervoer niet overal tot een beter bereikbare werkgelegenheid in de haven leidt. Dit is een punt van aandacht. Als er geen toereikend openbaar vervoer is, betekent dit dat werknemers in de haven veelal de auto gebruiken.

Het realiseren van regionale en stedelijke logistieke hubs van goederen en grondstoffen vermindert de kwetsbaarheid van de Ruit in het stedelijk gebied.

Economische transitie in het havenindustrieel complex

In het hele haven- en industriecomplex wordt de havengerelateerde bedrijvigheid verder geïntensiveerd. De ambitie voor de Rotterdamse haven is vastgelegd in de Havenvisie. De inzet is erop gericht om in 2030 Europa's belangrijkste haven- en industriecomplex te zijn, verbonden met een sterk regionaal maritiem cluster dat internationaal vooraanstaand is. Door de sterke combinatie van Global Hub met Europe's Industrial is de haven koploper op het gebied van efficiëntie en duurzaamheid. De maritieme technologie en zakelijke Rotterdamse dienstverlening versterken dit nog eens. De haven is een naadloos opererend Europees knooppunt en draaischijf voor mondiale en intra-Europese goederenstromen. Dé Global Hub van Europa voor containers, fuel- en energiestromen of energiedragers en brandstoffen.

Rotterdam vormt met het achterland een geïntegreerd netwerk en is koploper op het gebied van duurzame en efficiënte ketens. Het is daarmee een belangrijke pijler onder de welvaart van de regio, Nederland en Europa.

Toonaangevende bedrijven investeren hier in de meest moderne faciliteiten. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen. Dit leidt tot een hoogwaardige arbeidsmarkt en leefomgeving en uitmuntende bereikbaarheid. Kernwoorden bij Global hub zijn digitaal en efficiënt. Kernwoorden bij Industrial cluster zijn concurrerend en in transitie. Door forse investeringen van bestaande en nieuwe bedrijven is het complex ingrijpend aan het veranderen. De focus ligt op nieuwe en omgevormde industrieën die floreren in een overkoepelend en groeiend efficiënt energie- en grondstoffensysteem. Rotterdam groeit zo tot waste-to-value hub en is een circulaire hotspot. Slim gebruik van informatie is het nieuwe normaal.

De ontwikkeling van Global Hub en Industrial cluster is nauw verbonden met het mondiaal toonaangevende kennis- en handelscentrum in de regio. Het innovatie-ecosysteem moet van wereldklasse zijn. Stad en haven trekken hierin gezamenlijk op.

Deze ambitie vraagt om een vestigingsklimaat van zowel de haven, het stedelijk gebied en de regio dat mondiaal concurrerend is en voldoet aan de verwachtingen van de top van het internationale bedrijfsleven. Het vraagt ook een ander type kennis en vaardigheden, bijvoorbeeld door het steeds verder digitaliseren van de logistieke organisatie en havenactiviteiten. We kijken naar mogelijkheden om de bereikbaarheid voor werknemers naar de haven te verbeteren.

Door de sterke combinatie van Global Hub met Europe's Industrial is de haven koploper op het gebied van efficiëntie en duurzaamheid.

Een belangrijke succesfactor om deze transitie van het haven- en industriecomplex te realiseren, is de (milieu)gebruiksruimte. Tijdens de transitie is er ruimte nodig voor de verdere groei en vernieuwing van bestaande activiteiten en tegelijkertijd voor de ontwikkeling van nieuwe activiteiten. Dit vereist een verdergaande clustering van bestaande en nieuwe bedrijven. Om zo de fysieke ruimte, voorzieningen, (rest)stromen en milieugebruiksruimte intensiever en zo efficiënt mogelijk te benutten. Maar het is pas in de loop van de tijd bekend hoeveel milieugebruiksruimte deze nieuwe activiteiten nodig hebben. Door deze onzekerheid is voorzichtigheid geboden en maatwerk nodig. De ontwikkeling en toepassing van nieuwe instrumenten voor de verdeling van de milieugebruiksruimte helpt hierbij.

In het havenindustrieel complex vertaalt deze economische transitie zich in verschillende ontwikkelopgaven 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, energie en maken van chemische producten.



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 gericht op intercontinentale ladingstromen (containers en breakbulk), ondersteunende activiteiten en maakindustrie. Veel havengerelateerde dienstverleners zijn hier gevestigd (equipment, bevoorrading, kennis en kantoren). De Waal-Eemhaven is de smeerolie voor de haven, circa 25% van de directe havengerelateerde werkgelegenheid zit in dit gebied.





RDM & M4H, samen het Makers District

Transformatie naar een modern innovatief haven- en stadscluster met innovatieve maakindustrie, kennisinstellingen, scholing, wonen en de combinatie van havengerelateerde en stedelijke functies. Gezamenlijk met het Havenbedrijf Rotterdam werken we de komende periode uit op welke wijze dit gebied een bijdrage kan leveren aan de vernieuwing van de (haven)economie en de relatie met de omgeving. Zowel voor haven als stad is deze vernieuwing van groot strategisch belang.

Omgevingskwaliteit en leefomgeving blijven aandacht vragen.

Met de vijf hoofdkeuzes wordt een belangrijke bijdrage geleverd om in Rotterdam tot goede groei te komen. De Rotterdamse Omgevingseffectrapportage (ROER) maakt duidelijk dat op veel vlakken en indicatoren sprake is van een verbetering van de situatie. Tegelijkertijd maakt deze ROER duidelijk dat omgevingskwaliteit, zoals het water- en bodemsysteem, biodiversiteit en de milieuaspecten van de leefomgeving blijvend aandacht vragen. In de huidige situatie is dat al zo. Met de ambitie om de kwaliteit van de leefomgeving in Rotterdam te verbeteren, blijven deze thema's om aandacht vragen.

De keuzes die deze omgevingsvisie maakt, hebben als vertrekpunt de identiteit en eigenheid van Rotterdam. Met de Nieuwe Maas als symbool voor de constante beweging en verandering combineert deze omgevingsvisie het internationale, ondernemende en experimentele karakter met de eigenheid van wijken en dorpen waar prettig wonen, de menselijke maat en het groene centraal staat. De evenwichtige combinatie van de vijf hoofdkeuzes blijft de uitdaging én de opdracht voor Rotterdam. Dit is niet nieuw in onze historie: de dubbele doelstelling, versterking van economie en vergroten leefbaarheid, is al lange tijd de koers voor onze regio.

De keuze voor transitie van de (haven)economie in combinatie met de keuze voor verdichting binnen de bestaande stad, brengt opgaven met zich mee rondom diverse milieu- en gezondheidsthema's. Het vraagt inzet om bij de concrete uitwerking van die wonen-werken-combinatie de leefomgevingskwaliteit centraal te houden. Dit betekent bijvoorbeeld het thema geluid meenemen bij de ontwikkeling van de haven door te sturen op bronmaatregelen. Bij woningbouw sturen we op een slim ontwerp en maatregelen in de woonomgeving en aan de woning. Het voorkomen van geluidsoverlast en het sturen op leefomgevingskwaliteit met ook aandacht voor rust, is bij alle grootschalige woningbouwlocaties een aandachtspunt. Infrastructuur, stedelijk verkeer en andere geluidsbronnen vragen op vele woningbouwlocaties aandacht in de verdere uitwerking van deze visie.

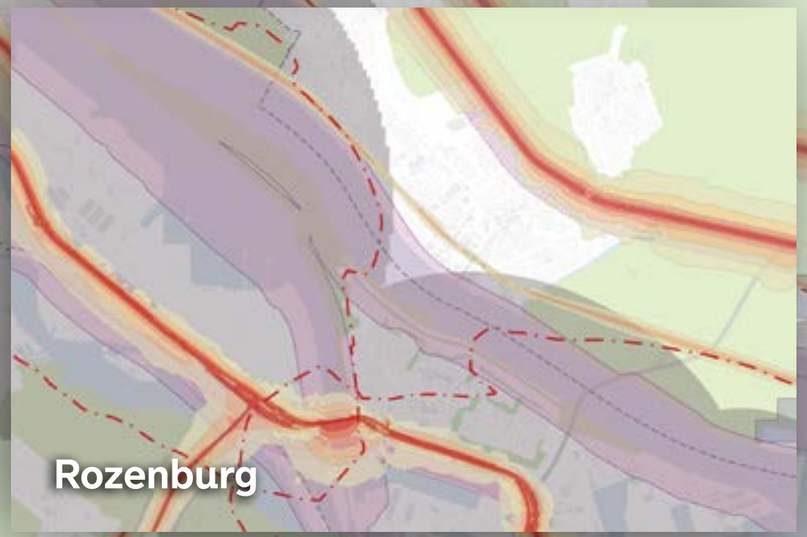
De druk op het bodem- en watersysteem neemt verder toe. De verdichting van de stad vergroot de urgentie om dit serieus aandacht te geven in de verdere uitwerking. Niet alle delen van Rotterdam zijn hierin gelijk. De grootste opgave voor het bodem- en watersysteem bevinden zich enerzijds in bestaande zettingsgevoelige wijken en anderzijds in de meest laaggelegen gedeelten van de stad, zoals de oost- en de noordkant. Omdat vooral in het oosten van Rotterdam vele ontwikkelingen gepland staan is het des te urgenter om hier goede maatregelen te nemen die de negatieve effecten verminderen zodat verstedelijking en een gezond bodem- en watersysteem samen op kunnen gaan. Dit betekent dat we onze bebouwing zullen moeten laten aansluiten op de aanwezige water- en bodemkenmerken. Door deze kenmerken als uitgangspunt te nemen bij het ontwerpen aan deze gebieden, ontstaat een meer veerkrachtige ontwikkeling.

De biodiversiteit staat onder druk. De ambitie om de biodiversiteit in en rondom Rotterdam te vergroten is nadrukkelijk vastgelegd in de vijf hoofdkeuzes. Het realiseren van deze ambitie vergt op alle schaalniveaus aandacht om daadwerkelijk te komen tot het herstellen, behouden en versterken van de biodiversiteit.

Een specifiek aandachtspunt is omgevingsveiligheid. De groeiende bevolking dwingt ons ertoe om meer woningen en arbeidsplaatsen te realiseren. Voor het overgrote deel realiseren we deze binnen de bestaande stad. Verstedelijken binnen de bestaande stad gaat niet automatisch zonder conflicten. Het betekent namelijk dat meer mensen dichter op elkaar wonen en werken en dat bijvoorbeeld ruimte rondom infrastructuren ontwikkeld wordt. Door verdichting op milieubelaste locaties worden meer mensen blootgesteld aan risico's. Binnen de aandachtsgebieden wegen we het groepsrisico af waarin we rekening houden met omgevingsveiligheid door voldoende afstand te bewaren tot de risicobron, vrije doorgang voor hulpdiensten en extra aandacht aan kwetsbaren, zoals kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Daarbij monitoren we nieuwe ontwikkelingen waarbij de risico's nog niet exact bekend zijn, zoals bij nieuwe bedrijfstypen en bij de energietransitie.

Op de kaart op de volgende pagina geven we de aandachtsgebieden voor milieu en gezondheid aan. We zijn ons bewust van de uitdagingen die het verdichten binnen de bestaande stad met zich meebrengt. Veel van de zoeklocaties verstedelijking bevinden zich in aandachtsgebieden van geluid of omgevingsveiligheid. Om te zorgen dat er een prettige en gezonde leefomgeving ontstaat in die aandachtsgebieden zullen we in de concrete uitwerking rekening moeten houden met maatregelen die de negatieve effecten verminderen. In het ROER is een uitgebreidere beschrijving opgenomen van mogelijke maatregelen voor de volgende fase.


Hoek van Holland


Rozenburg

LEGENDA

AANDACHTSGEBIEDEN MILIEU EN GEZONDHEID

Geluid

Spoor en Rijkswegen

- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

Airport

- 20 KE
- 35 KE
- 40 KE

Industrielawaai

- 55 dB

Veiligheid

Externe Veiligheid

- Rivier
- Spoor
- Wegen
- Airport
- Industrie

Lucht

Stikstof

- >42,5 ug/m^3
- 40,5 - 42,5 ug/m^3

Ontwikkelgebieden

- Zoekgebied verstedelijking
- Lange termijn zoekgebied verstedelijking



6. Gebieden.

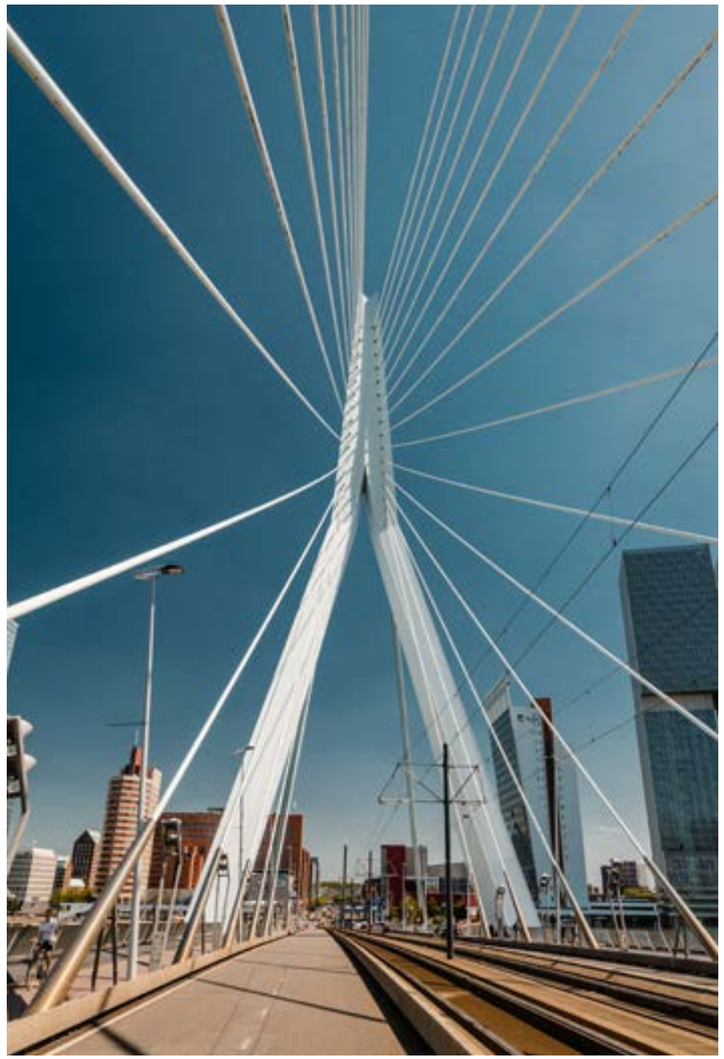
Er is een aantal gebieden in Rotterdam waar grote ontwikkelkansen en opgaven bij elkaar komen en waar we stedelijke doelen kunnen verwezenlijken. De Binnenstad, Alexander tot Zuidplein en Rotterdam-Zuid. De stedelijke hoofdkeuzes (zie hoofdstuk 5) geven niet voldoende houvast voor de opgaven en ambities in deze gebieden. Daarom is het nodig om voor deze gebieden specifieker te worden. Om voldoende richtinggevend te zijn, leggen we voor deze gebieden uit hoe stedelijke hoofdkeuzes samenkomen, wat de specifieke opgaven zijn en beschrijven we de koers voor de lange termijn. Dit is het startpunt voor verdere uitwerking waar we als overheid samen met de stad extra energie en middelen in steken.

Binnenstad.

Na de oorlog werd de binnenstad herbouwd als moderne binnenstad. Het wederopbouwplan gaf, samen met het herstel van de haven, ruimte aan (economische) vernieuwing en ontwikkeling van de stad. Zo ontwikkelde Rotterdam zich in korte tijd tot Wereldhavenstad. In de binnenstad legde een vernieuwende stedenbouwkundige structuur met kwartieren en boulevards de basis voor het stedelijk leven. Deze structuur moest flexibel zijn en inspelen op de noden van de stad. Zo was er ruimte voor de ontwikkeling van een Central Business District, een academisch ziekenhuis, een modern winkelgebied en uitgaansleven. Vanaf de jaren zeventig ontstond een breed gedragen 'gemis' aan gezelligheid in het functionele centrum. Als reactie daarop ontstond een uitgebreide evenementenprogrammering, werden paviljoens gebouwd op de boulevards en pleinen en kwam er aandacht voor het toevoegen van meer woningen. Met de ontwikkeling van de Kop van Zuid en de aanleg van de Erasmusbrug breidde de binnenstad zich op grootse wijze uit naar Zuid. De afgelopen decennia is fors geïnvesteerd in een gastvrije en levendige binnenstad met een rijk aanbod aan stedelijke voorzieningen en een aantrekkelijke openbare ruimte. De binnenstad is uitgegroeid tot een bestemming van internationale allure.

"We staan voor nieuwe uitdagingen: vernieuwing van de economie, klimaatverandering en de mobiliteits- en energietransitie."

Het binnenstedelijk milieu dijt steeds verder uit en heeft definitief de sprong over de rivier gemaakt. Met de (door)ontwikkeling van de Kop van Zuid, de Rijnhaven en Katendrecht worden unieke gebieden onderdeel van de binnenstad. Steeds meer wijken krijgen te maken met een toenemende hoogstedelijke dynamiek, denk aan de Afrikaanderwijk, het Oude Westen en Feijenoord. De binnenstad is ook in de toekomst één van de meest logische plekken om de groei van de stad te blijven accommoderen. Wel staan we voor nieuwe uitdagingen: vernieuwing van de economie, klimaatverandering en de mobiliteits- en energietransitie. Met het fundament dat in de wederopbouw is gelegd, liggen er kansen om ook deze uitdagingen het hoofd te bieden. De moderne, ruime opzet van de binnenstad, met brede boulevards, een hoogbouwzone en de weidsheid van de rivier, biedt letterlijk licht, lucht en ruimte. Daarnaast dragen de verschillende wijken bij aan variatie en verscheidenheid in de binnenstad als geheel, en juist die mix maakt de binnenstad uniek.



Toekomstperspectief

De binnenstad is de plek waar Rotterdam op duurzame en verantwoorde wijze verdicht. Een groene, schone en dus gezonde leefomgeving is nodig om de binnenstad een aangename plek te laten zijn voor steeds meer bewoners en bezoekers. We willen een inclusieve binnenstad die de huiskamer blijft van en voor iedereen; voor een grote verscheidenheid aan bewoners, ondernemers en bezoekers. De voetganger en fietser staan voorop en krijgen meer ruimte door gezonde en veilige verbindingen. Doordat we de al sterke ov-bereikbaarheid verder verbeteren, zetten we in de binnenstad fors in op de mobiliteitstransitie waarin de auto ruimte inlevert ten gunste van openbaar vervoer, deelmobiliteit en actieve mobiliteit. De mobiliteitstransitie is hier, meer dan elders in de stad, de drager voor een gezonde en compacte verstedelijking. Zo zijn vele stedelijke- en buurtfuncties nabij en is de binnenstad goed verbonden met andere stadsdelen en steden. De binnenstad blijft een belangrijke banenmotor voor de stedelijke economie waarbij extra aandacht komt voor innovatie en interactie.

Verschillende projecten in de binnenstad dragen al bij aan dit nieuwe perspectief. Denk aan de ontwikkeling van de Rijnhaven met woningen in diverse prijssegmenten, kantoren, maatschappelijke en commerciele voorzieningen en een park aan de rivier, de transformatie van het Hofplein tot een aantrekkelijke en dynamische ruimte voor verblijven en ontmoeten en de vergroening van de Westblaak tot een groene boulevard met veel meer ruimte voor voetganger en fiets. Zo wordt vormgegeven aan goede groei van de binnenstad.

We willen een inclusieve Binnenstad die de huiskamer blijft van en voor iedereen; voor bewoners, ondernemers en bezoekers.





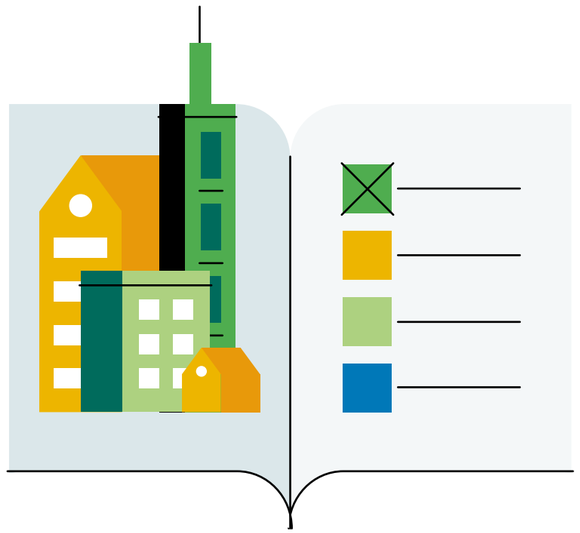
Opgaven

In de binnenstad is meer sturing nodig op de gewenste programmering. We zien dat de druk op de beschikbare ruimte snel toeneemt en zorgt voor verdringing van functies. De betaalbaarheid van sommige functies staat onder druk; wonen in het betaalbare segment (sociaal en midden), betaalbare kantoor- en bedrijfsruimtes en ruimtes voor (maatschappelijke) voorzieningen. Wanneer we daar niet op sturen, leidt dit tot verschraling van de diversiteit van het aanbod en uitsluiting van groepen bewoners en ondernemers.

Daarnaast kent de binnenstad een toenemende druk op de openbare ruimte. Denk aan de toename van het aantal verplaatsingen door steeds meer mensen (bewoners, werkers en bezoekers). De ruimte die nodig is voor georganiseerde activiteiten maar ook om even tot rust te komen. Zowel boven- als ondergronds is ruimte nodig om de transities in goede banen te leiden; meer ruimte voor voetganger en fiets, vergroening en stadsecologie, waterberging en een duurzame energievoorziening. Dit vraagt om méér en hoogwaardig ingerichte openbare ruimte voor intensief gebruik en daardoor ook intensief beheer en onderhoud. Daarom zijn keuzes en investeringen in het publieke domein nodig om transities voldoende ruimte te geven én om leefomgevingskwaliteit toe te voegen.

Tot slot staat door het groeiend aantal bewoners, werknemers en bezoekers het mobiliteitssysteem van de binnenstad onder druk. Tot de uitbraak van de coronapandemie liepen de twee metrolijnen en de tramverbinding over de Maas tegen hun capaciteit aan. Ook nam het fietsverkeer afgelopen tien jaar enorm toe: met als resultaat drukte op de fietspaden en een tekort aan stallingsplekken. Om de groei van de binnenstad mogelijk te maken, zetten we in op capaciteitsuitbreiding van het openbaar vervoer in combinatie met verbetering van de fietsinfrastructuur. Uiteraard met meer ruimte voor de voetganger en deelmobiliteit.

Er zijn keuzes en investeringen in het publieke domein nodig om transities voldoende ruimte te geven én om leefomgevingskwaliteit toe te voegen.



Gebiedskeuzes.

De gebiedsgerichte keuzes beschrijven hoe we de ambitie voor de Binnenstad waarmaken. Ze vormen een aanvulling op de hoofdkeuzes voor de gehele stad.



1. Metropolitane binnenstad: global meets local
We versterken de kracht van het binnenstedelijk interactiemilieu en breiden dit verder uit. De binnenstad huisvest een uniek autovrij winkel- en uitgaansgebied, een medisch cluster, cultuurinstellingen van internationale allure, broedplaatsen voor lokale ondernemers en één van Nederlands topkantorenmilieus met een sterk maritiem- en zakelijk innovatie ecosysteem. Deze mix van wereldspelers en lokaal ondernemerschap (global & local) versterkt elkaar, maakt de Rotterdamse binnenstad uniek en bouwen we uit. We stimuleren innovatie door interactie tussen mensen, ondernemers, bedrijven en maatschappelijke instellingen te faciliteren. Om dit te bereiken sturen we op een mix aan functies, huisvestingsconcepten, betaalbare werkruimtes én toevoeging in het topsegment, ontmoetingsplekken in gebouwen en buitenruimte en verschillende modaliteiten. De identiteit van de wijken, boulevards en de rivier is het vertrekpunt voor toekomstige ontwikkeling, zodat er ruimte blijft voor gevarieerde gebieden met hun eigen aantrekkingskracht. Verdere verdichting vindt met name plaats langs de boulevards en nabij ov-knopen. Zo heffen we barrières op en ontstaat er nieuwe ruimte om het interactiemilieu verder uit te breiden.

In 2040 zien internationale en lokale ondernemers de binnenstad als de voor hun business belangrijkste vestigingslocatie door de kwaliteit van het ecosysteem.

2. Superdiverse binnenstad
De superdiversiteit van Rotterdam is goed zichtbaar in de binnenstad, geen groep is er in de meerderheid. Deze rijkdom aan mensen van culturele achtergrond, inkomensniveau, leeftijd en leefstijl willen we vasthouden. We sturen daarom op een blijvend inclusieve binnenstad. Dat vraagt in het bijzonder aandacht voor betaalbare ruimtes voor (maatschappelijke) initiatieven en voorzieningen. Voor sociaal en lokaal ondernemerschap (global en local), betaalbare woningen en een toegankelijke programmering in de openbare ruimte.

Door stijgende vastgoedprijzen staat de inclusieve binnenstad op dit moment op verschillende plekken onder druk, verdringing van mensen en functies dreigt hierdoor. Dit vraagt om effectief ruimtegebruik en inclusieve combinaties in de binnenstad, waar de ruimte schaars is. In co-creatie met marktpartijen sturen we op ruimte voor superdiversiteit in commercieel en maatschappelijk vastgoed en in de openbare ruimte.

In 2040 zijn er in de binnenstad voldoende en betaalbare ruimtes voor ontmoetingen, voorzieningen, wonen en werken zodat de binnenstad de huiskamer blijft van en voor iedereen.

3. Een dynamische binnenstad met ruimte voor rust en luwte
Een aantrekkelijke binnenstad is dynamisch en biedt tegelijkertijd ruimte voor rust en ontspanning. Juist dit contrast maakt de stad boeiend en inspirerend. Het eigenwijze van Rotterdam is dat het nachtleven, het uitgebreide aanbod van evenementen en havenactiviteiten er een plek hebben. We koesteren deze mix van functies en zetten daarbij in op een betere balans voor bewoners en bezoekers.

We sturen op levendige plekken waar en wanneer het kan en rustige plekken waar het moet. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen, zoals aan de Rijnhaven en langs de boulevards, passen we levendigheid zorgvuldig in. We zetten in op voldoende plekken voor rust op verschillende schaalniveaus: de woning, het bouwblok en meer groen op loop- en fietsafstand.

In 2040 biedt de binnenstad een grote variatie aan plekken en activiteiten, het borrelt en het bruist en tegelijkertijd is er ruimte om je even terug te trekken!





4. Straten voor mensen
We zetten in op een gezonde, groene en aantrekkelijke leefomgeving in de binnenstad voor steeds meer mensen van 0 tot 100 jaar. Meer bewoners, werknemers en bezoekers leiden tot meer verplaatsingen en meer logistiek. Dit vraagt om schone en gezonde oplossingen en een herverdeling van de beschikbare ruimte. Dat doen we door de mobiliteitstransitie, die al gaande is, verder te versnellen. We bieden meer ruimte aan voetganger en fiets, zetten in op minder en langzamer autoverkeer en minder parkeren.

We stimuleren meer en betere alternatieven, zoals opwaardering van het openbaar vervoer:
- de Oude Lijn, HOV Zuidplein – Centraal Station, aanpak ov-knopen Beurs, Rijnhaven en EMC
- Capaciteitsuitbreiding op bestaande metrolijnen

Verder investeren we in inclusieve deelmobiliteit, hubs, fietsenstallingen en P+R aan de randen van de stad, en innovatieve, schone en efficiënte logistieke oplossingen. Zo werken we aan een aantrekkelijke en uitnodigende omgeving met letterlijk meer ruimte voor mensen.

In 2040 is de binnenstad dé plek waar verdichting en verbetering van de leefbaarheid hand in hand zijn gegaan door de inzet op schone en actieve verplaatsingen; straten voor mensen.

5. Groene boulevards en stadspleinen
Het netwerk van boulevards en stadspleinen is cruciaal om de uitdagingen van vandaag en morgen op te pakken in het hart van de stad: verdichting, klimaatadaptatie, de mobiliteits- en energietransitie. Hier ligt letterlijk de ruimte om deze opgaven integraal aan te pakken en te komen tot een grote kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en de leefbaarheid in de binnenstad.

We transformeren de verkeersbarrières tot aantrekkelijke routes en verblijfsplekken. Met ruimte voor robuust groen, waterberging, warmte- en elektriciteitsnetten, openbare sportvoorzieningen, spel en ontmoeting. Met meer ruimte voor mensen om zich actief te verplaatsen. De aanpak van de boulevards en de stadspleinen geeft een impuls aan de identiteit en leefbaarheid van de binnenstad, aan de verduurzaming van vastgoed langs de boulevard. Het is de motor voor de aanpak van transities.

In 2040 ligt er een compleet netwerk van groene boulevards met stadspleinen, waarvan de Coolsingel, het Hofplein, de Westblaak en de Posthumalaan de kopgroep vormden.



6. De Nieuwe Maas en haar oevers als centraal rivierpark
De Nieuwe Maas is hét beeldmerk van Rotterdam. De moderne, internationale stad aan de rivier manifesteert zich in de binnenstad. Het is de plek waar stad, haven en rivier samenkomen. Om de groei van de stad verder te faciliteren, ontwikkelen we de rivier en haar oevers als rivierpark in hartje binnenstad. Natuurlijk met behoud van haar functie voor de scheepvaart en de veiligheid van de gebruikers van de kades. Een aantrekkelijke bestemming voor steeds meer Rotterdammers en bezoekers aan de stad.

Langs de rivier zien we nog mogelijkheden voor verstedelijking waarmee we de relatie tussen de rivier en de stad verder versterken. Om het rivierpark optimaal te gebruiken, maken we goede routes vanuit de wijken met duidelijke entrees naar de rivier en versterken we de routes langs het rivierpark, zodat ze een aaneengesloten netwerk van openbare kades en (nieuwe) bruggen vormen. In het rivierpark zetten we met de programmering in op stedelijke én lokale schaal, aansluitend bij de identiteit van de wijken. We stimuleren het vervoer over water. Tot slot vergroenen we de kades, leggen we nieuwe parken aan (Rijnhavenpark, Park Maashaven) en verbinden we parken met de rivier (Het Park). Dit alles op klimaatrobuuste wijze.

In 2040 is de Nieuwe Maas het rivierpark waar je op elke plek een unieke mix van stad, haven en rivier voelt en waar je bijzondere dingen kunt beleven of tot rust komt.

Integraal gebiedsgerichte sturing

Deze nieuwe koers voor de binnenstad met de zes gebiedskeuzes maakt een integrale gebiedsgerichte aanpak noodzakelijk. Dit is een vorm van sturing die de projecten overstijgt en opgaven centraal stelt. Er is meer en slimmere integrale sturing nodig op bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement, een efficiëntere logistiek (bouw, afval, bevoorrading), de programmering van vastgoed op straat-/ kwartier-/ binnenstadsniveau en een planmatige aanpak van de boulevards inclusief financiering. Daarom werken we deze koers samen met de stad verder uit in een apart koersdocument Binnenstad (opvolger Binnenstad als City Lounge), gevolgd door een uitvoeringsprogramma.

In 2040 is de Nieuwe Maas het rivierpark waar je op elke plek een unieke mix van stad, haven en rivier voelt en waar je bijzondere dingen kunt beleven of tot rust komt.





LEGENDA:
BINNENSTAD

METROPOLITANE BINNENSTAD
HOV-knopen als economische brandpunten

(Zoekgebieden) voornaamste verdichtingslocaties

Kwartieren: accent op wonen, accent op werken, accent op mix to the max

SUPERDIVERSE BINNENSTAD
(Zoekgebieden) voornaamste verdichtingslocaties

Kwartieren: accent op wonen, accent op werken, accent op mix to the max

EEN DYNAMISCHE BINNENSTAD MET RUIMTE VOOR RUST EN LUWTE
Groene boulevards en stadspleinen

Stadsstraten

Bestaande groenstructuur

Nieuwe stadsparken

Levendige rivieroevers

Rustige rivieroevers

STRATEN VOOR MENSEN
Opwaarderen tot HOV-lijn

Opwaarderen HOV-knopen

Nieuwe oeververbinding (meerdere tracés in onderzoek).: ruimte voor voetganger, fiets, HOV en auto

Groene boulevards en stadspleinen

Stadsstraten

GROENE BOULEVARDS EN STADSPLEINEN
Groene boulevards en stadspleinen

DE NIEUWE MAAS EN HAAR OEVERS ALS CENTRAAL RIVIERPARK
Continue langzaamverkeersroutes naar en langs het water

Levendige rivieroevers

Rustige rivieroevers

Nieuwe stadsparken

Stadsprojecten als aanjager voor ontwikkeling

Alexander tot Zuidplein.

In de zone tussen Alexander tot (en met) Zuidplein komt een groot aantal strategische opgaven bij elkaar. Hier liggen kansen om een groot deel van de verstedelijkingsopgave van Rotterdam te realiseren. De aanjagers hiervoor zijn een nieuwe hoogwaardige ov-verbinding, een nieuw station en een oeververbinding.



LEGENDA:
ALEXANDER TOT ZUIDPLEIN

1) Impuls voor openbaar vervoer
Mogelijk tracé nieuwe HOV-verbinding
Mogelijk toekomstig uitgebreid tot Alexander

Nieuwe oeververbinding

Koppeling 'Oude Lijn' door nieuw station Stadionpark

2) Ontwikkelen van stedelijke centra
Complementaire stedelijke centra: stedelijk interactiemilieu met unieke mix wonen, werken en stedelijke voorzieningen met een kwalitatieve openbare ruimte en HOV
Alexanderknoop, Kralingse Zoom/EUR, Stadionpark en Hart van Zuid

Campus als onderdeel stedelijk centrum milieu

3) Stadsdelen verbinden door verdichting
Zoekgebied verstedelijking

Verbinden stadsdelen en wijken

4) Netwerk van groene verbindingen
Netwerk van aantrekkelijke groengebieden

Nieuw centraal rivierpark aan de Maasoevers

5) Kansen voor bewoners en ondernemers
Betere leefkwaliteit wijken en gemengde terreinen
Gebiedsspecifieke kansen benutten

6) Schone, prettige openbare ruimte en sport in (nabijheid van) de wijken
Nieuwe mobiliteitshubs
Slimme parkeer- en overstapmogelijkheden voor verschillende vervoersmodaliteiten

Prettige langzaamverkeersroutes

Behoud m² sportterreinen (binnen de sportcirkel)



Toekomstperspectief

Binnen A-Z geven we concreet invulling aan de ambitie van goede groei. De verstedelijkingsopgave is de motor voor het maken van een sterke stad. Concreet betekent dit dat de realisatie van de nieuwe oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord en de verstedelijking die ten goede komt aan heel Rotterdam. En in het bijzonder aan de wijken in het gebied van A-Z. De ontwikkeling van A-Z moet leiden tot economische, sociale en ruimtelijke meerwaarde en tot een meer duurzame en veerkrachtige stad.

Binnen A-Z realiseren we zo'n 20.000 - 30.000 nieuwe woningen voor diverse doelgroepen, verdeeld over verschillende soorten woonmilieus en gebieden met hun eigen karakteristieken. Goede voorzieningen, zoals onderwijs, sport, cultuur en zorg mogen niet ontbreken. Het bouwen van de nieuwe woningen gaat hand in hand met realiseren van 20.000 - 30.000 nieuwe arbeidsplaatsen, voor diverse doelgroepen op diverse toekomstbestendige werklocaties.

"Binnen A-Z realiseren we zo'n 20.000 - 30.000 nieuwe woningen voor diverse doelgroepen, verdeeld over verschillende soorten woonmilieus en gebieden met hun eigen karakteristieken."

Opgaven

Goede groei binnen A-Z geven we vorm op verschillende schaalniveaus en rondom verschillende thema's. We hebben drie centrale ambities: sterke centra, ongedeelde stad en vitale stadswijken. Het resultaat is een aantrekkelijk, op alle fronten goed functionerend stadsdeel met toekomstperspectief voor nieuwe én bestaande bewoners.

1. Regionaal – Sterke centra

Binnen A-Z liggen drie bestaande ov-knopen – Alexander, Kralingse Zoom, Hart van Zuid – én de toekomstige ov-knoop Stadionpark. Op dit moment functioneren deze knopen nog niet als volwaardige centra. Het zijn nu vooral monofunctionele enclaves die gedomineerd worden door weg- en/of spoorinfrastructuur en slecht zijn verbonden met de omliggende wijken. Dit past niet meer bij de huidige vestigingsbehoefte van bedrijven en bewoners. Zij willen zich liever vestigen in levendige, gemengde gebieden, met een aantrekkelijke buitenruimte waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Daarnaast zijn de knopen onderling slecht verbonden, waardoor ze onvoldoende profiteren van elkaars kwaliteiten.

Het doel van A-Z is het realiseren van vier volwaardige centra die aanvullend zijn aan elkaar, aan andere knopen in de regio en aan het centrum van Rotterdam. Dit is te bereiken door de vier knopen onderling te verbinden en via station Stadionpark te verbinden aan de Oude Lijn. Daarnaast versterken we de centra door een gebalanceerde menging van wonen, werken en voorzieningen te creëren. Allemaal met een uniek profiel en bijbehorende stedelijke functies. Een hoge kwaliteit van de voetgangersvriendelijke openbare ruimte nodigt uit om langer in het gebied te verblijven en elkaar te ontmoeten.

Het doel van A-Z is het realiseren van vier volwaardige centra die aanvullend zijn aan elkaar, aan andere knopen in de regio en aan het centrum van Rotterdam.

2. Stedelijk – Ongedeelde stad

Op dit moment valt het stedelijk gebied van Rotterdam nog teveel uiteen in (globaal) drie delen:

- Zuid: hier is in sommige gebieden sprake van gestapelde problematiek en een slechte bereikbaarheid
- Oost: hier is sprake van een verslechtering van leefkwaliteit in combinatie met vergrijzing en verouderd vastgoed en openbare ruimte
- Centrum en de stadswijken: hier is sprake van oververhitting van de markt door toegenomen populariteit, de druk op de ruimte neemt steeds verder toe

De stadsdelen zijn relatief onafhankelijk en op afstand van elkaar ontstaan, wat nu nog goed te zien is aan de zones tussen de stadsdelen in. Tussen Noord en Oost is dat de zone rond de A16, waar dominante infrastructuren en monofunctionele terreinen het gebruik bepalen. Binnen Rotterdam-Zuid vormen de spoorlijnen (trein en metro) nog steeds een stevige scheiding binnen het stadsdeel. Ook de Maas is nog te veel een barrière tussen Noord en Zuid. De rivier fungeert nu hoofdzakelijk als snelweg voor schepen. We omarmen de ontwikkeling van de laatste jaren dat het recreatieve gebruik van de rivier toeneemt. Ook omdat de druk op de bestaande parkgebieden zoals het Kralingse Bos, Rotte en Zuiderpark toeneemt als gevolg van de verdichting.



"We omarmen de ontwikkeling van de laatste jaren dat het recreatieve gebruik van de rivier toeneemt. Ook omdat de druk op de bestaande parkgebieden zoals het Kralingse Bos, Rotte en Zuiderpark toeneemt als gevolg van de verdichting."

A-Z zet in op het verbeteren van de bereikbaarheid van banen en voorzieningen vanaf en naar Zuid, een her- en opwaardering van Oost, verlichting van de druk op het centrum en de stadswijken en het benutten van de recreatieve potentie van de Maas. Dat is te bereiken door een nieuwe, multimodale oeververbinding die het hele gebied koppelt aan station Stadionpark op de Oude Lijn. Daarnaast door grootschalige verstedelijking te accommoderen in combinatie met investeringen in de Maasoevers als het grootste stadspark van Rotterdam. De verstedelijkingsopgave biedt kansen om de woningvoorraad in de wijken in balans te brengen, bijvoorbeeld door het vergroten van het aandeel goedkope woningen op Noord en meer middeldure en dure woningen op Zuid.

3. Lokaal – Vitale stadswijken

A-Z bestaat uit een grote diversiteit van wijken die elk hun eigen kwaliteiten en kracht hebben. Toch zijn er zwaktes die het gebied kenmerken. Zo is er veelal sprake van een eenzijdige (en soms verouderde) woningvoorraad. Ook zijn de verbindingen tussen de wijken en naar de centra zwak. En de wijken profiteren onvoldoende mee van de grootstedelijke kwaliteiten en grootschalige groene gebieden om de hoek. Oorzaken zijn de barrières van spoor en (snel) wegen en de beperkte groene recreatieve verbindingen naar het buitengebied. De dominantie van de auto en de soms matige ov-kwaliteit zet de leefkwaliteit van de wijken bovendien onder druk. Grote transities op het gebied van mobiliteit, energie en klimaat zijn urgent en komen eraan.

De bijdrage van A-Z aan de vitaliteit van de omliggende wijken is veelzijdig. Nieuw ov en goede fiets- en voetgangerswegen verbinden deze wijken aan elkaar. Maar ook aan grootstedelijke kwaliteiten zoals de vernieuwde centra, de Maas en het Kralingse Bos. Met de nieuwe oeververbinding vergroten we de kansen voor mensen doordat we de bereikbaarheid van Zuid verbeteren. De auto wordt minder dominant.

De openbare ruimte levert een sterkere bijdrage aan vergroening, klimaat en duurzame energie. Alle nieuwbouw in het gebied is volledig aardgasvrij en voldoet aan hoge eisen aan duurzaamheid en isolatie.

De nieuwbouw bestaat uit een grote diversiteit aan woningtypen. We combineren de nieuwbouw met renovatie van bestaande woningen en openbare ruimte. Zo krijgen die plekken een kwaliteitsimpuls en vindt er doorstroming van bewoners plaats. Daardoor komen er woningen vrij voor doelgroepen die nu lastig een geschikte woningen kunnen vinden, zoals starters of ouderen. Bovendien profiteren bewoners van de omliggende wijken mee van de nieuwe of verbeterde voorzieningen en prettige verblijfsplekken die A-Z gaat realiseren.



Gebiedskeuzes

De gebiedsgerichte keuzes beschrijven hoe we de ambitie voor Alexander - Zuidplein waarmaken. De gebiedsgerichte keuzes zijn een aanvulling op de hoofdkeuzes voor de gehele stad.

Sterke centra: van ov-knooppunten naar stedelijke centra.

1. Impuls voor openbaar vervoer.
We versterken de bereikbaarheid van het gebied Alexander tot Zuidplein met een nieuwe hoogwaardige ov-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom, inclusief een nieuwe oeververbinding. Een nieuw station Stadionpark zorgt voor de koppeling aan de Oude Lijn en de regio. We zorgen voor een sterke impuls van de ov--bereikbaarheid van Zuid en Oost. Besluitvorming hierover vindt, samen met andere overheden, plaats in de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam.

2. Ontwikkelen van stedelijke centra.
De nieuwe ov-verbinding is de ruggengraat voor vier stedelijke centra. Alexanderknoop, metrostation Kralingse Zoom/EUR, station Stadionpark en Hart van Zuid ontwikkelen we tot sterke hoogstedelijke centra. Door een goede menging van wonen, werken en voorzieningen krijgen de centra een belangrijke functie voor regio, stad én de omliggende buurten.

Ongedeelde stad: van gescheiden stadsdelen naar één geheel.

3. Stadsdelen verbinden door verdichting.
Met 20.000 - 30.000 nieuwe woningen in het Alexander-Zuidpleingebied zetten we de verdichting in. Dit verbindt de wijken in Oost en Zuid onderlinge en met andere delen van de stad. Zo ontstaat een samenhangend gebied. We ontwikkelen een rijke variatie aan woonmilieus in combinatie met nieuwe arbeidsplaatsen en goede voorzieningen voor onderwijs, sport, cultuur en zorg.

4. Netwerk van groene verbindingen.
We ontwikkelen een netwerk van aantrekkelijke en waardevolle groengebieden tussen Alexander en Zuidplein, we verbeteren de kwaliteit van de bestaande parken en ontwikkelen een nieuw centraal rivierpark op de Maasoevers. Hierbij houden we rekening met het scheepvaartverkeer. En we maken stevige groene verbindingen tussen de wijken en vanuit de wijken naar het omringende landschap. Daarmee versterken we ook de klimaatbestendigheid van de stad.

Vitale stadswijken: van geïsoleerde woonbuurten naar vitale stadswijken.

5. Kansen voor bewoners en ondernemers.
We zorgen voor een betere leefkwaliteit in de bestaande wijken. We koppelen de verdichtingsopgave aan de kenmerken en sociale, culturele en economische structuur van de wijken. We gebruiken de kansen die specifiek zijn in dit gebied om zo het karakter, de variatie in woningen, de eigen wijkeconomie en de sociale samenhang in de wijken te versterken. Zo bieden we de huidige én toekomstige bewoners nieuwe kansen voor ontwikkeling.

6. Duurzame mobiliteit, prettige openbare ruimte én sport.
Verdichten biedt kansen voor duurzame mobiliteit. We pakken samen de milieubelasting (geluid, luchtkwaliteit) en verkeersveiligheid aan. Met mobiliteitshubs en slim parkeren maken we de wijken meer autoluw waardoor we de openbare ruimte kunnen vergroenen en herinrichten. Met prettige verbindende wandel- en (snel)fietsroutes in en tussen de wijken.

Ook het behoud van sportterreinen in grotere clusters nabij de bestaande wijken is een belangrijke basiswaarde. Het huidige areaal aan sportterreinen blijft gehandhaafd. We zien kansen om de bestaande sportterreinen van de sportcirkel te ontwikkelen tot moderne toekomstbestendige sportcomplexen. Verplaatsing van sportcomplexen van de sportcirkel is mogelijk, maar wel in de nabijheid van de sportcirkel.

Uitwerkingsopgaven: mogelijkheden verkennen en onderzoeken

De gebiedskeuzes beschrijven hoe we de ambitie voor het A-Z gebied willen waarmaken. Maar kan dat wel? We moeten eerst onderzoeken wat we nodig hebben. Wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn. Dat is een belangrijke eerste stap die we zorgvuldig moeten uitwerken. We noemen dit de uitwerkingsopgaven.

Wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn. Dat is een belangrijke eerste stap die we zorgvuldig moeten uitwerken.



A. Verkenning van het doortrekken van de nieuwe ov-verbinding van Kralingse Zoom naar de Alexanderknoop via de A16-zone, en de kansen en (on)mogelijkheden hiervan voor bereikbaarheid, verdichting, leefbaarheid en groen.

B. Uitwerking van de verdichtingsmogelijkheden voor woningbouw, werkfuncties en voorzieningen in de deelgebieden, inclusief het gebiedsgericht uitwerken van strategieën voor toekomstbestendige bedrijventerreinen in relatie tot groei van arbeidsplaatsen.

C. Uitwerking van oplossingen voor duurzame mobiliteit met mobiliteitshubs of e-Hubs met deelmobiliteit, logistieke hubs, oplossingen voor milieubelasting en verkeersveiligheid, parkeren en routes voor wandelen en de (elektrische) fiets, inclusief fietsvoorzieningen.

D. Door de verdichtingsopgave zoeken we naar mogelijkheden om de ruimte zo intensief en inclusief mogelijk te gebruiken en komen de volkstuincomplexen in een nieuw licht te staan. Onderzoek naar de (on)mogelijkheden om volkstuinen intensiever te benutten of te verplaatsen en welke mogelijkheden er zijn voor het benutten van daken of andere vormen van dubbel grondgebruik.

E. Verkenning van de kansen voor de bestaande wijken op het gebied van duurzame energie, circulaire economie en klimaatadaptatie. We onderzoeken hoe we dit kunnen koppelen met opgaven voor verdichting, bereikbaarheid en leefbaarheid.

F. In het A-Z-gebied zijn grote weg- spoor- en waterinfrastructuren aanwezig. Die zijn van invloed op omgevingsveiligheid en geluidsoverlast en waarborgen tegelijkertijd de vitale waterinfrastructuur. We onderzoeken hoe we het gebied kunnen verstedelijken en toch een gezonde leefomgeving kunnen creëren.

Rotterdam-Zuid.

Rotterdam-Zuid staat in de spotlights. De dynamiek in het gebied is groot. Afgelopen jaren is Zuid al flink veranderd, mede door de inzet van het Nationaal Programma Rotterdam-Zuid (NPRZ). Alhoewel er nog grote opgaven zijn, kantelt het beeld. De aandacht verschuift van de tekortkomingen naar de kansen. De successen en intrinsieke kracht van het gebied en haar bewoners komen steeds meer naar boven. En dat is een positieve ontwikkeling. Zuid komt uit haar isolement en gaat een nieuwe fase in.

We pakken nieuwe opgaven op en sorteren voor op de volgende bepalende stap in de ontwikkeling van Zuid. Intussen gebeurt al veel op Zuid: de ontwikkeling van Hart van Zuid is in volle gang en is steeds zichtbaarder. De plannen voor Feyenoord en Stadionpark staan in de steigers. En er worden voorbereidingen getroffen voor nieuwe ontwikkelingen die de aanjager van vernieuwing zijn, zoals de Cultuurcampus. Er wordt hard gewerkt aan het versterken van het ov met plannen voor de Zuidtangent: uitbreiding van het Rotterdamse HOV-netwerk tussen Kralingse Zoom en Zuidplein met een doorgroeimogelijkheid naar Charlois en Rotterdam-West via een westelijke oeververbinding. Deze ontwikkelingen dragen sterk bij aan het waarmaken van de ambities voor Zuid. Tegelijkertijd ontstaan er verschillende initiatieven vanuit de samenleving die Zuid vooruit kunnen helpen. Denk aan het Manifest Rotterdam Zuid of Feyenoord XL. We kijken met deze partijen hoe we samen kunnen werken aan een mooie toekomst voor Zuid.



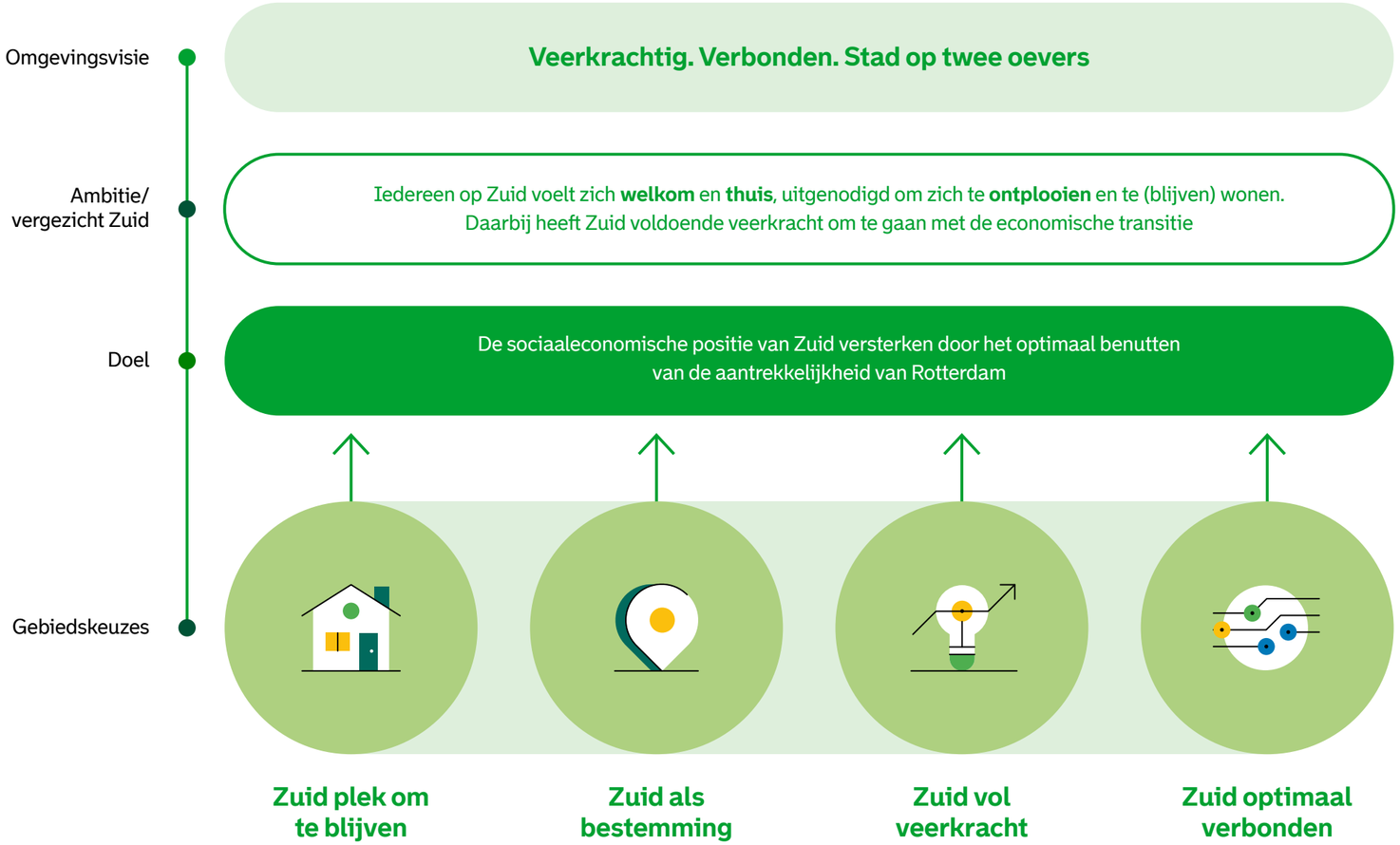
Op weg naar een toekomstperspectief

De aandacht blijft op het wegwerken van achterstanden en de kwaliteitsslag in de bestaande wijken. De groei van de stad biedt ook veel kansen voor Zuid. Een eerste verkenning van het gebied heeft een aantal inzichten en bouwstenen opgeleverd. In een volgende stap met belanghebbenden werken we die nader uit in een nieuw toekomstperspectief voor Zuid. Dit toekomstperspectief nemen we mee in een herijking van de omgevingsvisie.

Zuid moet optimaal gebruik maken van de aantrekkingskracht en aantrekkelijkheid van Rotterdam.

In aanloop naar dat nieuwe toekomstperspectief hebben we vier kansen beschreven voor Zuid en deze gestructureerd als ‘gebiedkeuzes’. Deze geven aan wat Zuid in de toekomst kan zijn.

De belangrijkste sleutel ligt in het versterken van de eigen sociaaleconomische positie, waarbij we uitgaan van de kracht van Zuid. De ruimtelijke ontwikkeling draagt hieraan bij. We scheppen de voorwaarden om alle Rotterdammers mee te kunnen laten doen conform de ambitie van ‘vitale wijken’. Zuid maakt optimaal gebruik van de aantrekkingskracht en aantrekkelijkheid van Rotterdam.



Gebiedskeuze 1 - Zuid: plek om te blijven
Zuid: plek om te blijven zet in op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in brede zin. Dan gaat het om het realiseren van aantrekkelijke buurten en het verbeteren van de kwaliteit en diversiteit van het woningaanbod. En een samenhangende aanpak van veilig en fysiek, zoals onze inzet in de NPRZ focuswijken. Voor iedereen op Zuid bieden we een plek die aansluit bij de eigen identiteit. Iedereen heeft de mogelijkheid om op Zuid te (blijven) wonen, werken en verblijven.

Nieuwe inzichten die horen bij deze gebiedskeuze zijn:

- Hernieuwde aandacht tuinsteden: aanpak kwetsbaarheden (staat van de woningen, draagvlak voorzieningen, veiligheid, sociale structuur), versterkt openbaar vervoer (oost-west) en gerichte verstedelijking met aandacht voor het groene karakter.
- Verdunnen én verdichten. Eerder is het woningaantal in de stadswijken en tuinsteden verminderd om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Nu is het idee dat dit ook samen kan gaan met zorgvuldige toevoeging van woningen op geschikte plekken, bijvoorbeeld bij de ov-knooppunten.
- Verbreden van de aanpak van de woningvoorraad: van een dubbelslag naar een meerkamp.
- Vergroening en kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte.

Gebiedskeuze 2 - Zuid als bestemming
Zuid als bestemming zet Zuid stevig op de kaart door de aantrekkelijkheid van heel Rotterdam daarvoor te gebruiken. Dat betekent onder andere het zorgen voor een goede programmering van (bijzondere) functies, verbeteren van het verblijfsklimaat en het vergroten van de (inter)nationale en regionale bereikbaarheid.

Nieuwe inzichten die horen bij deze gebiedskeuze zijn:

- Versterken van de groenstructuur: dijklint als groene verbinder tussen haven, wijken en de drie nieuwe stadsparken en een goed en aantrekkelijk programma voor het zuidelijk randpark en de stadsranden. Ook met oog op klimaatadaptatie.
- Voorsorteren op een mogelijk toekomstig tekort aan werklocaties. Bedrijventerreinen transformeren nu al - en in de nabije toekomst nog meer - naar gemengde woon-werklocaties. Dit betekent een toenemende vraag naar bedrijfsruimte met verschillende milieucategorieën.

Gebiedskeuze 3 - Zuid vol veerkracht

Zuid vol veerkracht betekent toekomstbestendig zijn op het gebied van economie, sociale samenhang, klimaatverandering, energie en circulariteit. Dat gaat over systemen, programma's en ruimtelijke randvoorwaarden, maar begint bij de Zuiderling zelf. Naast het verwelkomen van nieuwe groepen willen wij de huidige bewoners perspectief bieden. De kans om zich te blijven ontplooien en op hun eigen manier mee te bewegen met verandering. Sociale interactie en goed 'samenleven' in de toenemende diversiteit op Zuid wordt steeds belangrijker.

Nieuwe inzichten die horen bij deze gebiedskeuze zijn:

- Investeren in betekenisvolle ontmoetingsplekken en routes: het multifunctioneel inzetten van voorzieningen vergroot de kans op toevallige ontmoetingen. Dit geldt ook voor een slimme situering langs routes van functies, verblijfsmogelijkheden en haltes.

- Ruimte maken voor transities: centrale plekken (op verschillende schaalniveaus) waarin een clustering van energie, logistiek, mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie, zorgen voor versnelling.

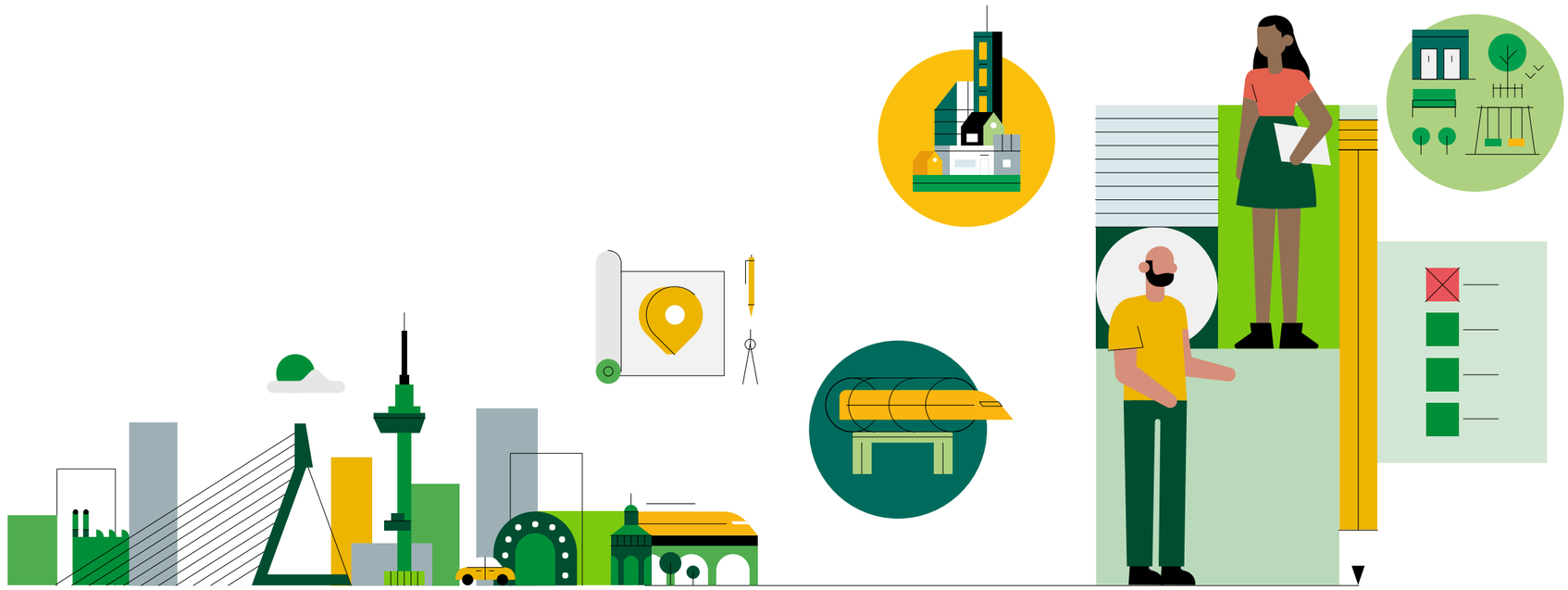
Gebiedskeuze 4 - Zuid optimaal verbonden
Zuid optimaal verbonden gaat over het creëren van de juiste ruimtelijke randvoorwaarden op systeemniveau om de doorontwikkeling van Zuid zo goed mogelijk te faciliteren. Opgaven daarin zijn het beter regionaal verankeren van Zuid, het versterken van het fijnmazig netwerk i en het wegnemen van barrières. Aangevuld met de herpositionering aan de rivier en het fysiek en functioneel beter verbinden van haven en stad.

Nieuwe inzichten die horen bij deze gebiedskeuze zijn:

- Uitwerken van het mobiliteitsnetwerk op alle schaalniveaus en manieren van vervoer voor het optimaliseren van kansen voor mensen.
- De groenstructuur als verbindend element, zoals het dijklint van Waalhaven tot IJsselmonde.
- Agenderen van de spoorzone als kans: van barrièrewerking naar verbinding en het aanboren van ontwikkelpotentieel.
- Intensiveren van de relatie tussen haven en stad: het versterken van de sociaaleconomische relatie met de Waalhaven, het ontwikkelen van knooppunten Charloisse Poort als nieuwe entree van Zuid met metrostation en Charloisse Hoofd (Cultuurcampus) als start van de ontwikkeling van de Maashaven.

Vervolg

We werken deze verkenning verder uit. Dit doen we door in gesprek te gaan met bewoners, belanghebbenden en professionals. Dit leidt tot een hernieuwd toekomstperspectief voor Zuid. Een krachtig positief verhaal dat partijen en mensen verbindt en de krachten bundelt. Dat verleidt om te investeren, zodat Zuid zich vooruitstrevend door kan ontwikkelen. Samen werken aan een Zuid waar iedereen trots op is!





7. De omgevingsvisie: nieuw instrument, nieuwe werkwijze.

De omgevingsvisie is een nieuw instrument en komt op een hele nieuwe manier tot leven. Dat vraagt ook om een nieuwe werkwijze en houding: van de gemeente, ondernemers en bewoners. Hoe doen we dat? In dit hoofdstuk leggen we uit hoe we werken aan de fysieke leefomgeving en hoe de omgevingsvisie zich verhoudt tot andere instrumenten van de Omgevingswet. En we gaan in op hoe we die visie levend en actueel houden.

De omgevingsvisie is de overkoepelende visie voor de fysieke leefomgeving, vastgesteld door de gemeenteraad. De visie beschrijft de ambities voor de lange termijn. De visie beschrijft wat voor een stad we willen zijn en hoe we daar komen. De visie biedt tegelijkertijd een kader en inspiratie voor toekomstige ontwikkelingen.

De omgevingsvisie is een zelfbindend document, dat wil zeggen dat de gemeente zichzelf verbindt aan de koers die is beschreven. De gemeente houdt de inhoudelijke hoofdkeuzes en goede groei scherp voor ogen. Dit komt tot uiting in onze manier van werken: we zorgen voor afstemming met ander beleid en werken deze visie uit in concrete plannen en vervolgbesluiten. Het is ook een uitnodiging om samen met de stad aan de slag te gaan. In dit hoofdstuk beschrijven hoe we dat gaan doen: in de vorm van processen en werkwijzen.

De omgevingsvisie is een dynamisch instrument. Als het nodig is passen we hem aan, bijvoorbeeld als de actuele ontwikkelingen daarom vragen. Daarnaast controleren (monitoren) en evalueren we de uitwerking van de visie. Naar aanleiding van die resultaten kunnen we de visie ook actualiseren. De gemeenteraad besluit of we de omgevingsvisie daadwerkelijk bijstellen.

Werkwijze: hoe werken we aan de fysieke leefomgeving?

Als basis voor goede ruimtelijke ordening, oftewel de inrichting van de leefomgeving, bestaat onze werkwijze uit twee elementen: integrerend en samen stadmaken. Bij het werken aan goede groei (zie ook hoofstuk 5, de koers), hanteren we drie principes. Namelijk: samen stadmaken, ontwikkelen vanuit eigen identiteit en bestaande kwaliteiten én groeien door middel van de vijf perspectieven.

De veelzijdige ambities en de aard van de opgaven waar de stad voor staat, vragen om deze nieuwe manier van werken. De principes zijn met elkaar verweven en sluiten aan bij de doelstellingen van de Omgevingswet. Ze passen ook in Rotterdamse resilience strategie, die van weerbare en veerkrachtige stad. Deze principes vormen de leidraad voor alle fysieke projecten die we de komende periode uitvoeren en het ruimtelijk beleid dat we opstellen.

Maar zo'n nieuwe werkwijze brengt ook onzekerheden met zich mee. Niet alles klopt of past meteen, het vraagt aanpassingstijd en inzet. Van het college, de gemeenteraad en de ambtenaren. Maar ook van alle betrokken Rotterdammers.





Integrerend stadmaken

Het eerste element uit onze werkwijze: integrerend stadmaken. Een term die om uitleg vraagt. De opgaven waar de stad voor staat, stellen we constant centraal. Onze focus ligt op de versterking van de bestaande stad. We verschuiven van grootschalige uitbreiding van de stad naar slimme interventies. De transformatie van de stad en de inbreiding (bouwen binnen de bestaande bebouwing) vragen om een nieuwe vorm van stadmaken: integrerend.

Dit houdt in dat we opgaven en vraagstukken die met elkaar te maken hebben met elkaar verbinden en oplossingen op elkaar afstemmen. We gebruiken de ruimte zo optimaal mogelijk en voorkomen concurrentie om de ruimte.

De vijf perspectieven geven ons handvatten om de stedelijke beleidsdoelen te combineren en te behalen. De oplossing ligt deels in meer integrerend werken en maken van afwegingen binnen projecten. Maar we moeten ook op stedelijke schaal keuzes maken over de omvang van ontwikkelingen, fasering, grote investeringen en ruimtelijke samenhang. De noodzaak om die keuzes te maken wordt steeds groter. Oplossingen op alleen projectniveau zijn niet genoeg. Denk aan verbindingen tussen stadsdelen en de groenstructuur. Of veranderingen in het water-, energie- en mobiliteitssysteem. Als we die doelen willen bereiken, moeten we investeren.

Samen stadmaken: principe én werkwijze

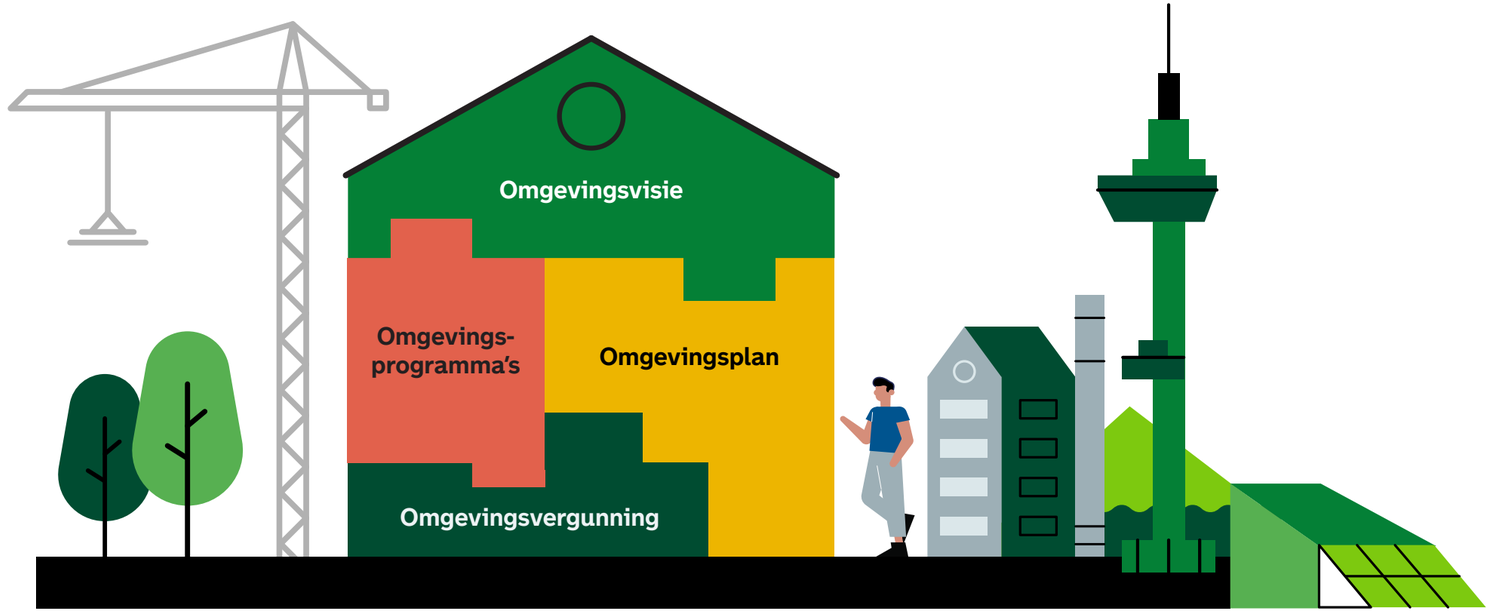
Het tweede element van onze werkwijze: samen stadmaken. We hebben iedereen nodig om de ambities waar te maken. Samen stadmaken vinden we zo belangrijk dat het een principe (zie hoofdstuk 5) én tegelijkertijd een werkwijze is. Die werkwijze geldt voor iedereen: gemeenteambtenaar, ontwikkelaar en bewoner. Als we samen willen zoeken naar oplossingen, moeten we de wereld van de ander - en daarmee van elkaar - begrijpen. Daarom betrekken we doorlopend stakeholders, belangenvertegenwoordigers, initiatiefnemers en Rotterdammers bij de ontwikkeling van de stad. De vorm verschilt maar is altijd gericht op het bespreekbaar maken van de verschillende belangen en de gevolgen. Soms is dat meepraten over nieuwe opgaven of bepaalde thema's, een andere keer is dat het nemen van initiatief. Samen stadmaken is dus het bewust met elkaar in gesprek gaan om te achterhalen waar het belang van iemand of een organisatie wordt geraakt. Dit vraagt om gesprekken, elke keer op het passende schaalniveau. Zo gaat het in de omgevingsvisie bijvoorbeeld over het belang van groenvoorzieningen voor alle Rotterdammers. En bij een gebiedsontwikkeling over de daadwerkelijke aanleg van een park in de wijk. Het moet voor alle belanghebbenden duidelijk zijn welk doel het gesprek heeft. We benutten de mogelijkheden van digitalisering om het Samen stadmaken te ondersteunen. We ontwikkelen instrumentarium op basis van de volgende uitgangspunten: a. De gemeente is zo transparant mogelijk en b. Samenwerken gebeurt op basis van een zo gelijkwaardig mogelijke informatiepositie.



Hoe werkt de omgevingsvisie door?

De omgevingsvisie is samen met andere instrumenten van de Omgevingswet onderdeel van de beleidscyclus. Dit is de zichzelf herhalende kringloop van beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terug-koppeling. Door de cyclus kunnen we steeds beter sturen op doelen en krijgt de samenhang tussen de projecten steviger vorm.

De omgevingsvisie is een belangrijke stap in de beleidsontwikkeling voor de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie ontwikkelt zich vanuit een integraal perspectief. Daarmee bedoelen we een samenhangende aanpak waarbij we vraagstukken, processen, werkwijzen en expertise met elkaar verbinden en op elkaar afstemmen. Je zou kunnen zeggen dat de visie na elke ronde in de beleidscyclus sterker wordt. Omdat we de visie op basis van de resultaten na de monitoring en evaluatie aanpassen.



Wisselwerking tussen de nieuwe instrumenten van de Omgevingswet

De invoering van de Omgevingswet is de grootste stelselwijziging binnen de ruimtelijke ordening van het komende decennium. Om de Omgevingswet in de praktijk uit te voeren, hebben overheden verschillende kerninstrumenten tot hun beschikking. De instrumenten van de Omgevingswet moeten onderling samenhangend zijn. Zo geldt voor een omgevingsplan dat er geen sprake hoeft te zijn van directe doorwerking maar mag er geen sprake zijn van strijdigheid met andere instrumenten.

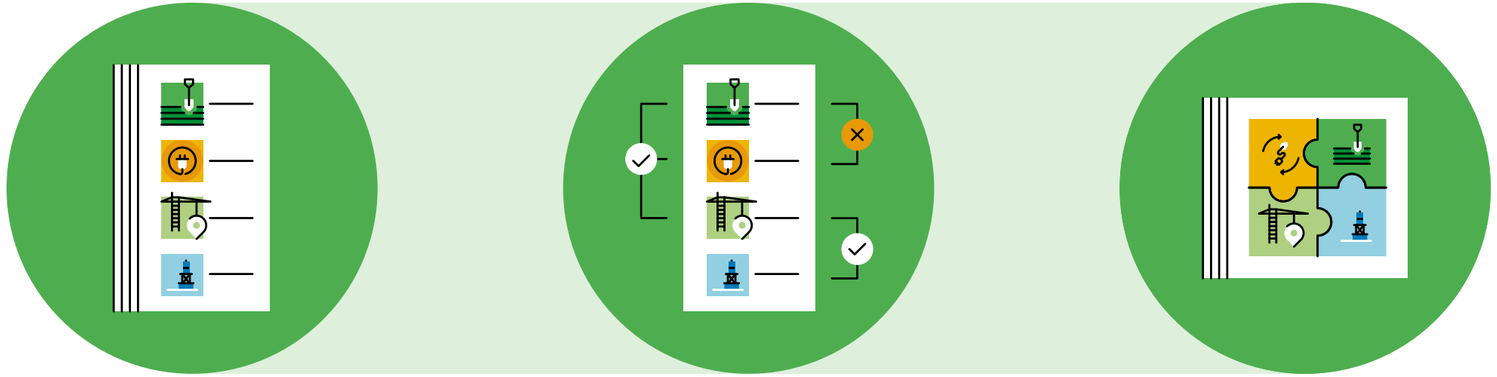
De omgevingsvisie is een van de vier kerninstrumenten. De omgevingsvisie is de overkoepelende beleidsvisie over het hele grondgebied van de gemeente. Naast gemeenten zijn ook de provincies en het Rijk verplicht een omgevingsvisie op te stellen. Met de visie geeft de gemeente aan waar zij de belangrijkste opgaven ziet en hoe zij daar invulling aan geeft. De visie is zelfbindend en kan door initiatiefnemers worden gebruikt worden om een plan of idee aan te spiegelen.

Een omgevingsprogramma bevat beleid om doelstellingen op het gebied van de fysieke leefomgeving te bereiken. Dit beleid wordt uitgevoerd door middel van gerichte maatregelen, zoals beleidsregels, financiële instrumenten, projecten of convenanten. Een omgevingsprogramma maakt daarmee een onderwerp of opgave uit de omgevingsvisie concreet door deze uit te werken in doelstellingen en maatregelen. Een programma kan zich richten op een thema of een gebied, of beide. Het college stelt het programma vast. Het programma is zelfbindend. De gemeente bepaalt zelf of ze dit instrument wil inzetten, behalve bij verplichte programma's. Verplichte programma's vloeien voornamelijk voort uit (Europese) wet- en regelgeving.

Het omgevingsplan bevat gemeentelijke regels voor de fysieke leefomgeving. Maar ook voor daaraan gerelateerde thema's zoals milieu en erfgoed. Het beschrijft per locatie de mogelijkheden voor activiteiten. Zo is het onder andere een toetsingskader voor het afgeven van vergunningen. Het instrument is vergelijkbaar met het bestemmingsplan, maar met een bredere scope. Omdat het omgevingsplan over de fysieke leefomgeving gaat, moeten verordeningen ook hierin worden opgenomen. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2022 is er nog geen omgevingsplan nieuwe stijl. Alle op dat moment geldende bestemmingsplanen gaan een tijdelijk omgevingsplan vormen. Dit tijdelijke omgevingsplan moet omgezet worden naar een nieuw omgevingsplan. Dat gebeurt beleidsneutraal, dat wil zeggen dat er in het begin nog geen nieuwe maatregelen in zijn opgenomen. Uiterlijk 2029 is er dan voor Rotterdam één nieuw omgevingsplan.

De omgevingsvergunning toetst vooraf op basis van de regels of de initiatieven mogelijk zijn. Veel initiatieven van burgers en bedrijven hebben gevolgen voor de fysieke leefomgeving. Er komen minder vergunningplichten voor activiteiten. Maar voor de meest voorkomende activiteiten zoals milieubelastende activiteiten en bouwactiviteiten, moeten initiatiefnemers nog steeds een omgevingsvergunning aanvragen.

Focus



Sectoraal — Integraal

Doorwerking in programma's en projecten
Sectoraal beleid, (grote) gebiedsontwikkelingen en gebiedsgerichte plannen zijn belangrijke schakels om de vele stedelijke doelen te vertalen naar een concrete uitkomst die past bij het gebied. De omgevingsvisie kan via gebiedsgerichte en sectorale programma's doorwerken naar ruimtelijke projecten. Maar de omgevingsvisie kan ook direct fungeren als startpunt en kader voor de uitwerking in projecten, dus zonder dat er een programma nodig is. De omgevingsvisie agendeert een aantal nieuwe ontwikkelingen en is het richtinggevend kader hiervoor. Daarnaast biedt de omgevingsvisie een afwegingskader om nieuwe initiatieven te beoordelen, zowel van de gemeente als van externe partijen.

Doorwerking in investeringsprogramma
Het halen van de doelen in de omgevingsvisie is afhankelijk van gemeentelijke investeringen in de stad. Het gemeentelijke investeringsprogramma sluit aan op de keuzes uit de omgevingsvisie. Ook bij de gemeentelijke lobby bij andere overheden moeten de keuzes en het realiseren van de doelen centraal staan.

Initiatief uit de stad
Het halen van de doelen vraagt om initiatief. Initiatieven in de vorm van acties, voorstellen en projecten van bewoners, instellingen, ondernemingen en overheden. Alle initiatieven samen leveren de grootste bijdrage aan de ontwikkeling van Rotterdam. Zo bouwen bijvoorbeeld de woningcorporaties en ontwikkelaars de woningen, zijn huiseigenaren en vastgoedeigenaren in staat om hun pand of tuin te verduurzamen en dragen sportverenigingen en winkeliers bij aan het sociale netwerk. De omgevingsvisie geeft iedereen inzicht in de opgaven waar we voor staan en wat Rotterdam wil. De visie is daarbij richtinggevend, uitnodigend en kaderstellend.

Zo zijn een aantal keuzes essentieel voor het bestaan en de ontwikkeling van Rotterdam. Dat houdt in dat er verplichte voorwaarden zijn. Deze geven we mee aan de initiatiefnemers. Andere keuzes vragen juist om vernieuwende initiatieven die kleur en invulling geven aan de opgave. Deze initiatieven hebben baat bij een open instelling en ruimte om het initiatief te ontwikkelen. Uiteraard altijd met de werkwijze (adaptief, integrerend en samen stadmaken) in het achterhoofd. Op deze manier kunnen initiatieven uit de stad ook het sectorale beleid en de omgevingsvisie beïnvloeden.



Hoe blijft de omgevingsvisie actueel?

De omgevingsvisie is een adaptief instrument dat we aan kunnen passen. Dat is de kracht van onze visie. De visie groeit, verbetert en blijft actueel door:

- Het integreren van nieuw of aangepast (sectoraal) beleid
- Het vertalen van trends en ontwikkelingen die op Rotterdam afkomen
- Periodieke monitoring en evaluatie
- Leren in en van de praktijk, ruimte voor experiment

Het idee is dat de visie met de vijf hoofdkeuzes voor langere tijd houvast biedt. Het actueel houden van de omgevingsvisie betekent niet dat we om de twee jaar een hele nieuwe visie ontwikkelen, we passen hem aan. Actualisatie betekent verankering van nieuwe inzichten en monitoring van de voortgang. Terugkijken op de voortgang en vooruitkijken en anticiperen op wat er op Rotterdam afkomt. Vooruitkijken betekent ook verankeren van nieuw sectoraal beleid in de omgevingsvisie. Ook gebiedsgerichte uitwerkingen kunnen aanleiding zijn om de omgevingsvisie te actualiseren. Deze periodieke monitoring en evaluatie is gericht op het verbeteren van het instrument als geheel en de doorwerking. Zo komen aanpassingen van keuzes op stedelijke schaal integraal en samen met de stad tot stand.

Het integreren van nieuw of aangepast (sectoraal beleid)
Deze omgevingsvisie combineert bestaande beleidsuitspraken met nieuwe (toekomstige) inzichten en zo zetten we de eerste stap naar geïntegreerd ruimtelijk beleid. Binnen de sectoren van de gemeente is veel kennis en ervaring aanwezig om nieuwe ontwikkelingen



goed kunnen vertalen naar het nieuwste, ‘state of the art’ thematisch of sectoraal beleid. Sectoraal of thematisch beleid is krachtig en waardevol. De keuze voor een visie die sectorale beleidsontwikkeling in zijn kracht zet en samenbrengt tot een geïntegreerde ruimtelijke aanpak op stedelijk niveau, is een bewuste keuze. Bij het opstellen van sectoraal beleid nemen we de werkwijze, de perspectieven en hoofdkeuzes uit de visie als basis. Dat zorgt voor een integrale benadering van thematische opgaven. Via sectoraal beleid kan de omgevingsvisie worden uitgevoerd. Tegelijkertijd kan nieuw sectoraal beleid aanleiding zijn om de omgevingsvisie te actualiseren. Zo blijft de visie levend en groeit de komende jaren mee met actuele inzichten.

Periodieke monitoring en evaluatie
We kijken periodiek voor- en achteruit. Zo verbeteren we de werking en effectiviteit van de omgevingsvisie en houden we deze actueel.

De omgevingsvisie is een nieuw instrument. De eerste evaluatie, een toets op het proces en de volledigheid, vindt daarom een jaar na inwerkingtreding plaats. Daarna evalueren we om de twee jaar. Als uit periodieke monitoring en evaluatie blijkt dat we onze doelen niet halen, of als onze werkwijze niet leidt tot het gewenste resultaat, kunnen we de visie dus aanpassen.

Bij de evaluatie beoordelen we de werking en effectiviteit. Daarnaast kijken we of de opgave is veranderd en de visie nog aansluit op de actuele ontwikkelingen. De komende jaren komen we ongetwijfeld in situaties terecht die we van tevoren niet hadden kunnen voorspellen. Bijvoorbeeld omdat we te maken krijgen met verschillende vragen om ruimte die niet samengaan. Dat soort situaties gebruiken we om van te leren, om herhaling te voorkomen en de visie te verbeteren.

Leren van en in de praktijk
Bijna alle sectoren waarvan beleid is opgenomen in de visie, krijgen te maken met transities en de gevolgen daarvan. Omgaan met trends en transities vraagt om nieuwe kennis. Kennis die wordt opgedaan door te experimenteren. Experimenten zijn de basis voor ontwikkeling en vernieuwing. We proberen mogelijke oplossingen uit in de praktijk. We zijn voor kennisontwikkeling afhankelijk van experimenten in de stad. Omdat we het belangrijk vinden dat we leren en kennis opdoen, geven we ruimte aan het experiment.

Woordenlijst.

Agglomeratiekracht naar het artikel

Versterkte concurrentiepositie die wordt gecreëerd door een excellente bereikbaarheid en nabijheid van wonen en werken.

Aquathermie

Verzamelnaam voor de winning, opslag en distributie van warmte en/of koude uit riool-, afval-, drink- en oppervlaktewater.

Biodiversiteit naar het artikel

Het aantal verschillende planten- en diersoorten in een gebied.

Brandpunt naar het artikel

Plek waar veel interactie tussen mensen, vervoermiddelen en/of diensten plaatsvindt.

Buitendijkse gebieden naar het artikel

Gebieden die aan de zee- of rivierzijde van de dijkkering liggen.

Circulaire economie naar het artikel

Systeem waarin afval niet meer bestaat en alle producten (of onderdelen daarvan) worden hergebruikt. Tegenstelling: lineaire economie.

Circulariteit naar het artikel

Zie circulaire economie.

Citylounge naar het artikel

Concept uit de Stadsvisie 2007: de ontwikkeling van de binnenstad naar een gebied waar het prettiger is om te recreëren en te verblijven

Deelmobiliteit naar het artikel

Vervoermiddelen, zoals auto's, fietsen of bromfietsen, die voor iedereen tegen betaling toegankelijk zijn en door een aparte aanbieder worden beheerd.

Dichtheid naar het artikel

De hoeveelheid bebouwing ten opzichte van de hoeveelheid grondoppervlak. Men spreekt van hoge dichtheid in gebieden met veel bebouwing op weinig grond.

Elektrolyse naar het artikel

Chemische reactie waarin onder invloed van elektrische stroom samengestelde stoffen worden ontleed tot enkelvoudige stoffen en/of andere samengestelde stoffen.

Embodied CO2 naar het artikel

CO2-voetafdruk van producten: optelsom van de hoeveelheid CO2 die is uitgestoten om een bepaald product te produceren.

Energiemix naar het artikel

Verdeling van fossiele of hernieuwbare bronnen waarvandaan energie afkomstig is.

Energietransitie naar het artikel

Transitie van energievoorziening door fossiele brandstoffen naar energievoorziening door hernieuwbare brandstoffen.

Expats naar het artikel

Iemand die voor zijn werk tijdelijk in het buitenland woont.

Fijnmazig netwerk naar het artikel

Netwerk van infrastructuur (wegen, groenverbindingen, voetpaden, etc.) dat op lokaal niveau functioneert.

Functiemenging naar het artikel

Aanwezigheid van verschillende typen functies (woningen, bedrijven, kantoren, voorzieningen, etc.) op een plek of een gebied.

Geothermie naar het artikel

Warmte die gewonnen wordt uit de aarde (ook wel aardwarmte).

Getijdenpark naar het artikel

Een park langs oevers van een rivier. Langs de rivier de Maas heb je te maken met eb en vloed, dit noemen we getijden.

Greenport naar het artikel

Kassengebied in het Westland.

Groen-blauwe structuren naar het artikel

Verbindingen met bomen, planten en water tussen parken of andere groengebieden.

Groene waterstof naar het artikel

i Waterstof afkomstig uit een hernieuwbare bron, geproduceerd met duurzame energie.

Grondstoffenhub naar het artikel

i Centrale plek voor verzameling, opwaardering en distributie van herbruikbare grondstoffen.

Grondstoffentransitie naar het artikel

i Transitie van het gebruik van fossiele brandstoffen en grondstoffen die maar eenmalig kunnen worden gebruikt naar herbruikbare brandstoffen en grondstoffen die meermaals kunnen worden gebruikt.

Havenbekken naar het artikel

i Havenkom. Deel van het watervlak binnen een haven.

Hittestress naar het artikel

i Negatieve effecten die zich voordoen in een periode van zeer warm weer.

Hoge milieucategorie naar het artikel

i Bedrijven met een hoge milieucategorie veroorzaken overlast voor de omgeving, regelgeving verbiedt het bouwen van kwetsbare functies binnen een bepaalde afstand van deze bedrijven.

Hoogfrequent naar het artikel

i Met een hoge frequentie, een gebeurtenis of activiteit die relatief vaak voorkomt.

Hoogstedelijke centra naar het artikel

i Gebied met een hoge mate aan functiemenging en een hoge dichtheid.

HOV naar het artikel

i Afkorting van hoogwaardig openbaar vervoer. Openbaarvervoerverbinding waar veel keer per uur een voertuig rijdt en waarvan de snelheid over de gehele lijn gemiddeld minimaal 30 km/uur is.

Human Capital naar het artikel

i Persoonlijk kapitaal van ieder mens in de vorm van kennis, kunde, professionele ervaring en contacten.

Innovatiedistrict naar het artikel

i Gebied waarin met de aanwezigheid van kennisinstellingen ruimte wordt geboden voor creatieve bedrijvigheid en start-ups waarmee innovatie wordt gestimuleerd.

Interactiemilieu naar het artikel

i Gebied waarin de aanwezigheid van bedrijven in de kennisindustrie, kennisinstellingen, goed openbaar vervoer en een goede openbare ruimte interactie tussen mensen en diensten uitlokt.

Kenniswerkers naar het artikel

i Mensen werkzaam in theoretisch geschoold werk, zoals de dienstensector, kennisinstellingen of onderzoek.

Kerncorridors naar het artikel

i Belangrijkste infrastructuurverbindingen.

Kerninstrumenten naar het artikel

i De Omgevingswet biedt zes kerninstrumenten: de omgevingsvisie, omgevingsprogramma's, algemene rijksregels, het omgevingsplan, de omgevingsvergunning en het projectbesluit. Deze zes vervangen tientallen bestaande instrumenten op het gebied van het omgevingsrecht, waaronder het bestemmingsplan en de structuurvisie.

Klimaatadaptatie naar het artikel

i Maatregelen waarmee de negatieve effecten van klimaatverandering worden beperkt.

Knooppunt naar het artikel

i Plek waar verschillende hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen samenkomen.

Leefomgeving naar het artikel

i Omgeving waarin een bepaalde soort (bijvoorbeeld de mens) leeft.

Leidingencorridor naar het artikel

i Een ingericht tracé voor (de aanleg van) leidingen voor het transport van vloeistoffen, water, gassen, data. Langs Rotterdam loopt de Buisleidingenstraat Rotterdam – Antwerpen. Dit tracé is opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2030 en kent een 55 meter vrijwaringszone aan weerkanten van de leidingenstraat. Daarnaast geldt een 175 meter brede zone aan weerszijden waarin zich geen kwetsbare objecten mogen bevinden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen, etc.).

Lightrail naar het artikel

Lichte vorm van spoorinfrastructuur waar in hoge frequentie metroachtige voertuigen rijden, bijvoorbeeld de E-lijn tussen Rotterdam en Den Haag.

LNG naar het artikel

Afkorting van 'liquid natural gas': aardgas in vloeibare vorm gebracht. Dit is een fossiele brandstof met relatief weinig CO2 uitstoot.

Logistieke stadshubs naar het artikel

Plekken waar goederen van buiten de stad worden overgeslagen op uitstootvrije vervoermiddelen die de goederen verder de stad in vervoeren.

Logistieke wijkhub naar het artikel

Plekken waar kleinschalig goederen worden verzameld alvorens ze verder worden verspreid over de wijk naar hun bestemming.

Maakindustrie naar het artikel

Bedrijven die goederen produceren.

Maatschappelijke voorziening naar het artikel

Voorziening voor inwoners die publiek wordt bekostigd, zoals scholen, sportvoorzieningen en culturele centa.

Materiaalnascheider naar het artikel

Mechanisme dat soorten afval bij inzameling zelfstandig kan scheiden.

MKB naar het artikel

Afkorting voor middelgrote en kleine bedrijven.

Mobiliteitshub naar het artikel

Plek waar verschillende vormen van deelmobiliteit worden aangeboden.

Mobiliteitstransitie naar het artikel

Beleidsambitie waarin meer mensen zich gaan verplaatsen te voet, te fiets of met het openbaar vervoer, ten koste van het gebruik van de auto.

Modal shift naar het artikel

Verandering bij een grote groep mensen in de keuze voor een vervoermiddel.

Modal split naar het artikel

De verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten).

Modaliteiten naar het artikel

Vervoermiddelen.

Multimodale naar het artikel

Wordt gebruikt door meerdere typen vervoermiddelen.

Natte waterbouw naar het artikel

Waterstaatkundige werkzaamheden die in of direct aan het water plaatsvinden, bijvoorbeeld baggeren, graven van kanalen, aanleggen van dijken, etc.

Natuurinclusief naar het artikel

Manier van bouwen waarmee de biodiversiteit en leefbaarheid in de omgeving worden behouden of versterkt.

Netwerksamenleving naar het artikel

Samenleving waarin sociale netwerken een centrale rol hebben in het economische verkeer.

NOVI naar het artikel

Afkorting van Nationale Omgevingsvisie: de omgevingsvisie van de Rijksoverheid op het schaalniveau van heel Nederland

Oeververbinding naar het artikel

Een oeververbinding is een middel om van de ene oever van een water naar de andere te komen. Dit kan een brug, tunnel of veerdienst zijn.

Omgevingsbeleid naar het artikel

Geheel van wet- en regelgeving voor de fysieke leefomgeving .

Omgevingsplan naar het artikel

Het omgevingsplan van de gemeente bevat de regels voor de fysieke leefomgeving op gemeentelijk niveau. Elke gemeente stelt één omgevingsplan op waarin alle gemeentelijke regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving zijn opgenomen.

Omgevingsprogramma naar het artikel

In een omgevingsprogramma wordt uitvoering gegeven aan een bepaald beleidsdoel uit de omgevingsvisie. Dit kan een programma voor de hele gemeente zijn of voor een specifiek gebied.

Oude Lijn naar het artikel

De Oude Lijn is een spoorweg in Nederland over de route Amsterdam Centraal – Haarlem – Leiden Centraal – Den Haag HS – Rotterdam Centraal.

Polycentrisch naar het artikel

Stad of agglomeratie met meerdere centra.

Primaire grondstoffen naar het artikel

Materialen die uit de natuur worden gewonnen om toegepast te worden als grondstof of bouwstof waarbij het dezelfde functie behoudt.

Referentiewaarden naar het artikel

Aantallen die als richtlijn kunnen worden gebruikt, bijvoorbeeld referentiewaarden voor maatschappelijke voorzieningen bij gebiedsontwikkelingen.

Repowering naar het artikel

Vergroten van de efficiëntie van bestaande installaties die energie produceren.

RES naar het artikel

Afkorting van regionale energiestrategie. Regionaal afgestemde strategie om de energietransitie te realiseren.

ROER naar het artikel

Afkorting van Rotterdamse omgevingseffectrapportage. Rapport dat de effecten van de hoofdkeuzes op de omgeving onderzoekt. Is een bijlage bij de omgevingsvisie.

Ruimte-extensieve functies naar het artikel

Functies die een relatief groot oppervlak innemen, maar die slechts door weinig mensen en/of op weinig momenten worden gebruikt.

Ruimtelijke ordening naar het artikel

Het proces waarbij met een groot aantal spelregels de leefruimte planmatig wordt benut en ingericht. Daarbij wordt rekening gehouden met individuele en gemeenschappelijke belangen. Kortweg: het zo goed mogelijk aan elkaar aanpassen van samenleving en ruimte. De wetenschapsgebieden die hierbij een rol spelen zijn planologie, landschapsarchitectuur en stedenbouw. Maar ook zaken als milieu en economie spelen een grote rol in de ruimtelijke ordening.

Stadsdistributie naar het artikel

Vervoer van goederen door de stad

Stadsecologie naar het artikel

Het samenleven van diverse planten- en diersoorten binnen het stedelijk gebied.

Sturingsprincipes naar het artikel

Werkwijzen of uitgangspunten op basis waarvan keuzes worden gemaakt voor de ontwikkeling van de stad.

Sustainable development goals naar het artikel

Zeventien doelen voor duurzame ontwikkeling opgesteld door de Verenigde Naties.

Transitie naar het artikel

Verandering in een systeem ingegeven door een trend of beleidsambitie.

Trend naar het artikel

Langjarige ontwikkeling in het gedrag van mensen.

Truck platooning naar het artikel

Bij truck platooning zijn vrachtwagens elektronisch aan elkaar gekoppeld waarbij de voorste vrachtwagen de snelheid en route bepaalt. De andere vrachtwagens volgen automatisch zonder dat daar de hulp van de chauffeur voor nodig is. Dit zorgt voor betere verkeersdoorstroming, hogere verkeersveiligheid, besparing op brandstof en afname van CO2-uitstoot.

Verblijfsgebieden/verblijfsmilieu naar het artikel

Gebieden of plekken buitenshuis waar het voor mensen aantrekkelijk is om een langere tijd te verbijven.

Verblijfskwaliteit naar het artikel

Mate waarin een gebied aantrekkelijk is om in te verblijven/ recreëren.

Verdichten naar het artikel

Verhogen van het aantal woningen, arbeidsplaatsen of voorzieningen binnen een bepaald oppervlak.

Vergrijzing naar het artikel

Het gemiddeld ouder worden van de bevolking.

Vierseizoenenbadplaats naar het artikel

Badplaats (Hoek van Holland) waarin, naast de zomer, in alle seizoenen een reden is om een bezoek te brengen.

Waardeketens naar het artikel

Een opeenvolging van activiteiten waarbij in elke schakel van het proces een waardetoevoegende activiteit plaatsvindt.

Walstroom naar het artikel

Electriciteitsvoorziening voor scheepvaartverkeer aan de wal, hierdoor hoeven de scheepsmotoren niet langer te draaien als het schip aan wal is.

Warmte/koudeopslag naar het artikel

Ondergronds systeem dat op duurzame wijze een gebouw opwarmt in de winter en koelt in de zomer.

Waterplein naar het artikel

Plein waar tijdens hevige regenval overtollig water tijdelijk opgeslagen kan worden.

Werkmilieus naar het artikel

Gebieden waar een grote concentratie aan arbeidsplaatsen is.

WHO-advieswaarden naar het artikel

Advieswaarden voor gezondheid van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)

Zuidtangent naar het artikel

Hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en tussen Zuidplein en Centraal Station via de Maastunnel.

Colofon.

De Veranderstad - Werken aan een wereldstad voor iedereen
Omgevingsvisie Rotterdam
Vastgesteld door gemeenteraad, december 2021

Inhoud: Gemeente Rotterdam
Tekstredactie: Suzanne Stam, ClubgeistBVH
Vormgeving: Friends For Brands
Kaarten en beelden hoofdstuk 5 ism: BGSV, PosadMaxwan
Fotografie: Arnoud Verhey, Bart Hoogveld, Bob Degener, Claire Droppert, Eric Fecken, Guido Pijper, Hester Blankestijn, Irene Hoekstra, Iris van den Broek, Joep Boute, Joni Israeli, Louis Tricot, Marlies van der Maarel, Ossip van Duivenbode, Peter Gooris, Peter Schmidt, Rhalda Jansen, Vera Bos
Disclaimer: De foto's waarop geen 1,5 meter afstand wordt gehouden, zijn voor de coronapandemie gemaakt. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

Met grote dank aan alle deelnemers aan de omgevingsvisiegesprekken voor hun inbreng.

Copyright 2021 © Gemeente Rotterdam

