



Rotterdam

Kaart van de Stad

Verkenning ontwikkelkansen lange termijn

Inhoudsopgave

Voorwoord	4	3 Verkenning per thema	24
1 Aanleiding	6	Next Economy	26
Rotterdam is hot	6	Groei van Rotterdam	28
Kaart van de Stad: verkenning ontwikkelkansen lange termijn	8	Stad in de Delta	30
Werkwijze: experimenteren, ruimte bieden en inspireren	8	Binnenstad en Stadswijken	32
2 Rotterdamse Verhalen	10	4 Kaart van de Stad: openingsbod	36
Havenstad	12	Colofon	38
Arbeidersstad	14		
Werkstad - Woonstad	16		
Moderne stad	18		
Autostad	20		
Harde stad	22		



Voorwoord

Het gaat goed met Rotterdam. De Rotterdammer is trotser dan ooit tevoren en de stad is nu ook in trek bij bedrijven en bewoners van 'buiten'. Die energie willen we nu en in de toekomst vasthouden.

Met de Kaart van de Stad laten we de transitie zien die Rotterdam in de afgelopen jaren heeft doorgemaakt. Stadsontwikkeling is dé organisatie met kennis over de stad. Wij delen die kennis graag op inspirerende wijze met stadsontwikkelaars, ondernemers en bewoners zodat we gezamenlijk kunnen werken aan de versterking van het woon-, leef- en ondernemersklimaat van onze stad.

We werken al hard aan het aantrekkelijk houden van de stad als woonstad met bijvoorbeeld de inzet op de kansrijke wijken, het Nationaal Programma Rotterdam Zuid, investeringen in de openbare ruimte en het werken aan een duurzame, veerkrachtige en weerbare stad.

Ook de versterking van de economie met de focus op de economische clusters en het versterken van de netwerken in de stad werpt zijn vruchten af.

De Kaart van de Stad gebruiken we om samen met u nog verder vooruit te kijken. Hoe borgen we de kwaliteiten van Rotterdam op de lange termijn, wat is daarvoor nodig? Het afgelopen jaar hebben we gebruikt om samen met een groot aantal partijen te verkennen waar de kansen en ontwikkelmogelijkheden liggen tot 2030. Deze vindt u gebundeld terug in de themakaarten en de Kaart van de Stad.

De Kaart van de Stad vormt een open uitnodiging aan iedereen om met ons mee te denken over de ontwikkeling van onze prachtige stad. Samen met u willen we deze ontwikkelkansen uitwerken naar concrete projecten voor de lange termijn.

Paula Verhoeven
Algemeen directeur Stadsontwikkeling





ROTTERDAMSE
SCHOUWBURG

IMAX

JACKS CASINO

de Doelen

1 Aanleiding

Rotterdam is hot

De afgelopen jaren staat Rotterdam positief in de spotlights met vermeldingen in de New York Times, de Rough Guide en Lonely Planet als stad die je gezien moet hebben. En dat is te merken: het aantal bezoekers neemt toe, de hotelovernachtingen stijgen en de economie laat zichtbaar tekenen zien van herstel. In het tijdbestek van slechts een jaar werden het nieuwe Centraal Station, de Markthal én De Rotterdam opgeleverd. Verschillende woningbouwprojecten zijn succesvol in de verkoop gegaan. Maar ook de manier waarop de stad wordt bestuurd en waarop wordt samengewerkt met bewoners, ondernemers en stadsontwikkelaars bleef niet onopgemerkt. In 2015 werd Rotterdam door de Academy of Urbanism uitgeroepen tot European City of the Year.

De positieve aandacht kwam plotseling maar is in feite de beloning voor jarenlang werken aan de stad. Sinds de vaststelling van de Stadsvisie in 2007 wordt door vele partijen intensief gewerkt aan het aantrekkelijker maken van Rotterdam als woonstad en het versterken van de economie. In de Stadsvisie zijn 13 gebiedsontwikkelingen aangewezen - de VIP-gebieden - die het belangrijkste zijn voor de realisatie van beide doelen. Bijna 10 jaar later constateren we dat daarvan veel is gerealiseerd. In het Kader Stedelijke Ontwikkeling zijn daarom drie prioritaire gebieden aangewezen waar op dit moment de focus van de gemeente ligt: de binnenstad, Stadshavens en Zuid. De uitgangspunten uit de Stadsvisie en het Kader SO blijven het vertrekpunt.



1. Laurenskwartier

2. Stationskwartier

3. Lijnbaankwartier / Coolsingel

4. Ahoy / Zuidplein / Vaanweg-Pleinweg

5. Stadionpark / nieuwe Kuip

6. Erasmus MC - Hoboken

7. Science en Businesspark Schieveen /
wegen Noordrand

8. Stadshavens: RDM, Waalhaven-
Oost, Rijn- en Maashaven

9. Maasvlakte 2

10. Hoeksche Waard

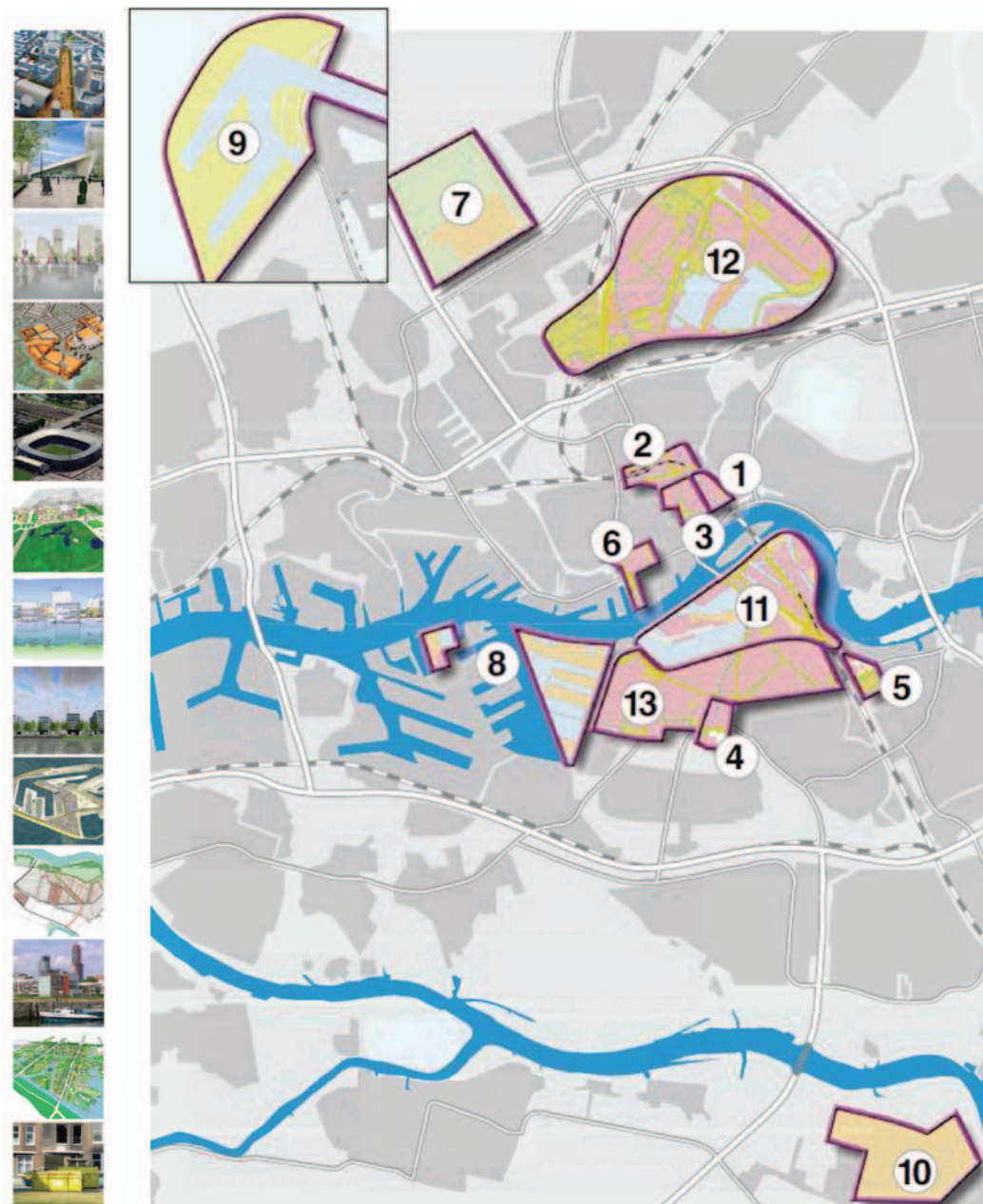
11. Woonmilieu Kop van Zuid: Rijn- en
Maashaven, Parkstad, Afrikaanderwijk

12. Woonmilieu Groot Hillegeersberg: Park
Zestienhoven en Schiebroek Zuid

13. Oud Zuid: Aanpak bestaande
woningvoorraad

Sinds het vaststellen van de Stadsvisie in 2007 zijn er grote stappen gemaakt in een aantal VIP-gebieden. Ook heeft er een prioritering plaatsgevonden tussen deze 13 gebieden, met meer focus op de binnenstad, Zuid en Stadshavens.

Beelden, bron: Stadsvisie Rotterdam



Kaart van de Stad:

verkenning ontwikkelkansen lange termijn

De Kaart van de Stad vormt een toekomstverkenning van de (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelkansen op de lange termijn. We willen dat de positieve beweging die is ingezet naar de toekomst toe vastgehouden wordt. De Kaart van de Stad is geen nieuw kader of nieuwe visie, maar een open uitnodiging aan iedereen om met ons mee te denken over toekomstige ontwikkelmogelijkheden. Het draagt bij aan het integraal beeld over de toekomstige ontwikkeling van Rotterdam waar vervolgens andere beleidsdocumenten en programma's een uitwerking aan geven.

De transitie die Rotterdam de afgelopen decennia heeft doorgemaakt, laten we zien aan de hand van zes Rotterdamse Verhalen. Met partijen van binnen en buiten de stad hebben we de trends en ontwikkelingen onderzocht op hun ruimtelijke betekenis. Dat is weergegeven in de vier themakaarten. Vervolgens is

verkend wat de nieuwe ontwikkelkansen en mogelijkheden van de toekomst zijn. Dit wordt gepresenteerd in de Kaart van de Stad.

Het proces dat is doorlopen om tot de Kaart te komen, blijven we continueren. Daarmee vormt de Kaart van de Stad het gezamenlijk vertrekpunt om met de stad door te praten over de ontwikkelmogelijkheden in de komende decennia. Het is een inspirerend document dat regelmatig geactualiseerd wordt en daarmee altijd een actueel inzicht geeft in het denken over de ontwikkelmogelijkheden in de stad.

Werkwijze:

experimenteren, ruimte bieden en inspireren

Experimenteren en ruimte bieden zit in het DNA van Rotterdam. Door kansen te zien en kansen te pakken hebben inventieve en ondernemende Rotterdammers grote betekenis gehad voor de groei en bloei van de stad. De graanelevatoren bij de Nieuwe Maassilo, de Lijnbaan, de Van Nellefabriek, de Maeslantkering, de waterpleinen, Erasmusbrug, de kluswoningen en de Markthal zijn voorbeelden van gedurfde, nooit eerder vertoonde ideeën die hier een plek vonden en daarmee de stad tot een 'next level' tilden.

Bij een stad die zich opnieuw uitvindt, hoort ook een overheid die haar rol daaraan aanpast. Nieuwe ontwikkelingen vragen meer flexibiliteit, slimme kaders en een overheid die zich schaart achter initiatieven die de stad verder brengen. In het Kader SO is aangegeven hoe we invulling geven aan die nieuwe rol. We zetten onze kennis van de stad in om daarmee het investerend, organiserend en innoverend vermogen van de stad te versterken.

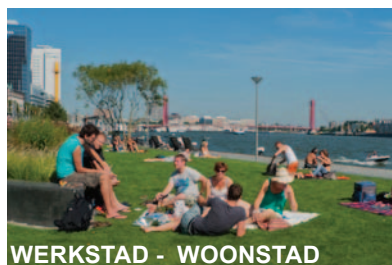




HAVENSTAD



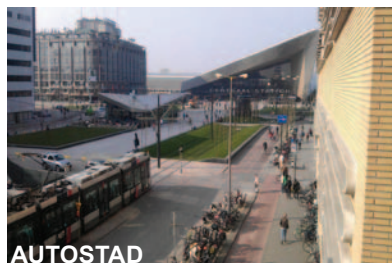
ARBEIDERSSTAD



WERKSTAD - WOONSTAD



MODERNE STAD



AUTOSTAD



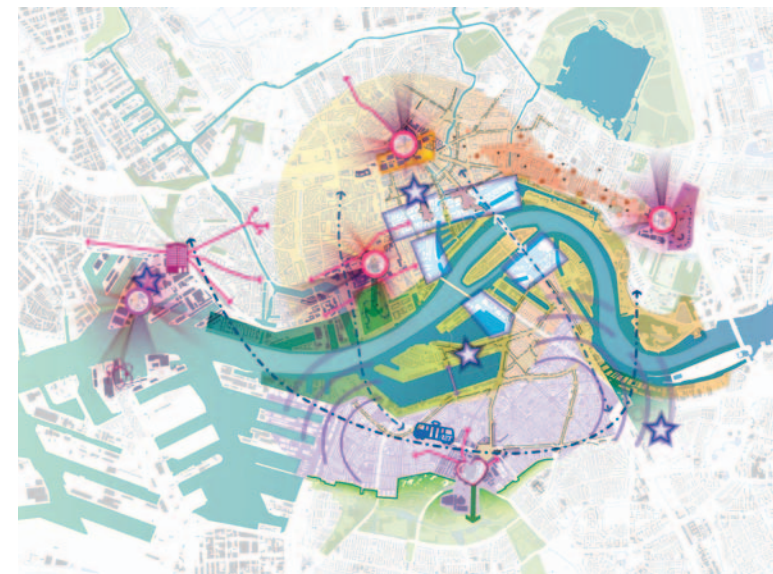
HARDE STAD

ROTTERDAMSE VERHALEN



THEMAKAARTEN

KAART VAN DE STAD

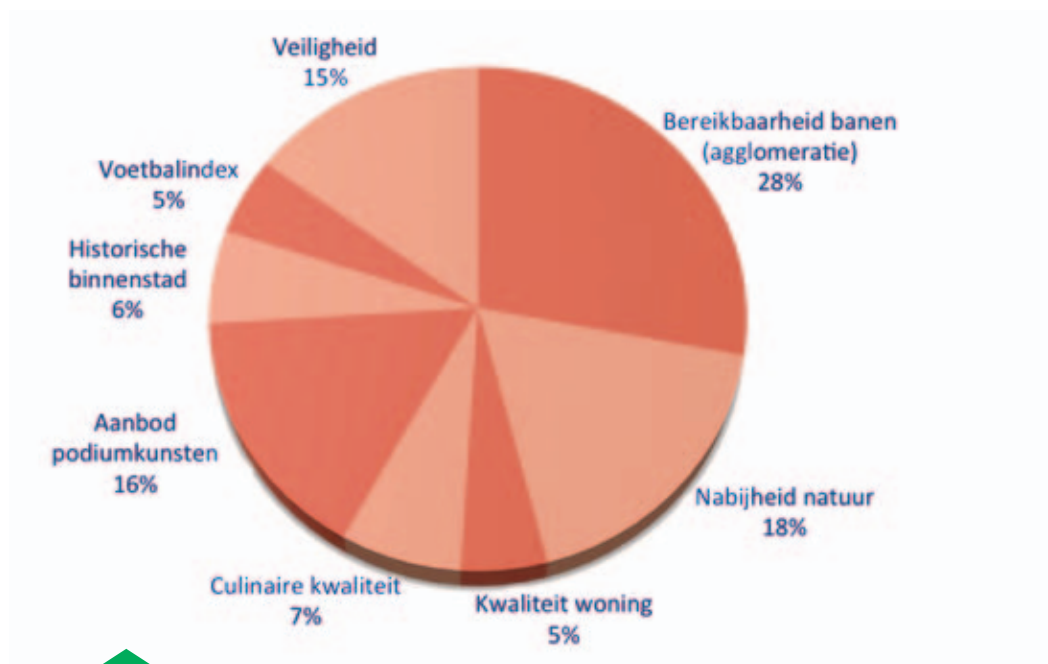


Werkwijze
Kaart van de Stad

2 Rotterdamse Verhalen

De aantrekkingskracht van steden wordt bepaald door diverse factoren. Het kwalitatieve en kwantitatieve aanbod en de bereikbaarheid van banen is daarbij van groot belang, maar ook de nabijheid van natuur, het voorzieningenaanbod (horeca, culturele voorzieningen, scholen) en de kwaliteit van de woningvoorraad spelen een belangrijke rol. Met de Kaart van de Stad worden nieuwe ontwikkelkansen voor de toekomst verkend. Tegelijkertijd houden we vanzelfsprekend oog voor de bestaande kwaliteiten van de stad. Denk bijvoorbeeld aan cultuurhistorische kwaliteiten, de parken, het cultureel en uitgaansaanbod en goede verbindingen naar groengebieden rond de stad.

Door het uitvoeren van data-analyses en het visualiseren daarvan op kaart is inzichtelijk gemaakt wat de belangrijkste kenmerken zijn van Rotterdam en hoe de stad zich in de afgelopen decennia heeft ontwikkeld. Die transitie laten we zien op basis van zes Rotterdamse Verhalen. De namen van de verhalen roepen direct een associatie op en vormen daarmee een mooi vertrekpunt om de belangrijkste veranderingen inzichtelijk te maken.

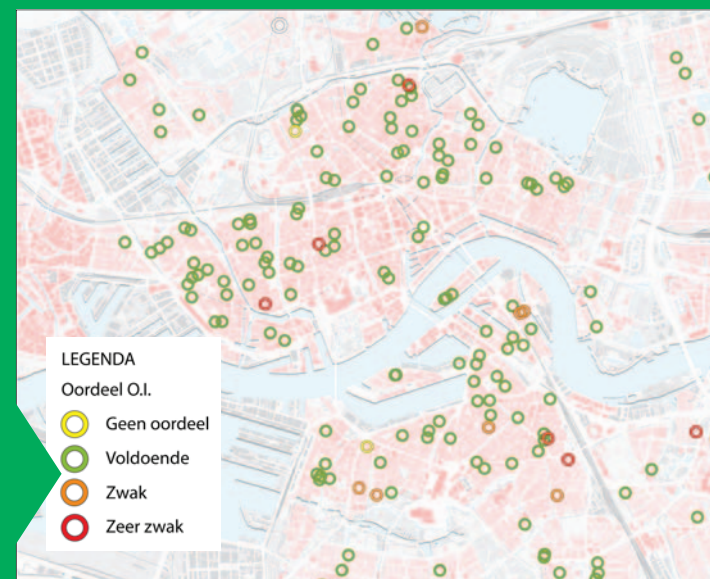


Bepalende factoren in de aantrekkingskracht van Nederlandse steden.

Bron: Atlas Nederlandse Gemeenten, Gerard Marlet

Combinatie data-analyse en weergave op kaart: Scores basisscholen

Bron: Onderwijsinspectie, bewerking Stadsontwikkeling





Havenstad

Arbeidersstad

Werkstad - Woonstad

Moderne stad

Autostad

Harde stad



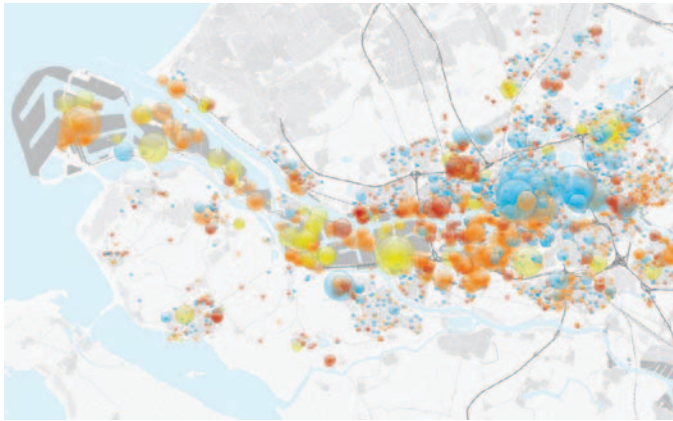
Havenstad

Denk je aan Rotterdam dan denk je aan de haven. De Rotterdamse regio heeft echter veel meer te bieden dan alleen een haven; de negen door het Rijk benoemde topsectoren zijn in de zuidelijke Randstad allemaal sterk vertegenwoordigd. Dit gegeven maakt deze regio aantrekkelijk voor investeerders, omdat een diverse economische structuur veerkrachtiger is dan een sterk gespecialiseerde regio. De stad doet er toe als vestigingsmilieu voor de topsectoren. Veruit de meeste banen zijn in de stad te vinden.

Ondanks de aanwezigheid van een aantal krachtige economische sectoren zijn er ook grote economische uitdagingen. Veel economische sectoren die gelieerd zijn aan de haven (chemie, transport, water en delta) zitten op of over de top van hun levenscyclus. De OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en

Ontwikkeling) constateerde dat van de totale toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven er relatief weinig neerslaat in de stad en de regio. De economieën van de stad en de haven zijn bijvoorbeeld even groot in hun productiewaarde, maar de stad creëert ruim tweemaal zoveel toegevoegde waarde als de haven. De noodzaak om aan te passen, te vernieuwen of te transformeren is daarmee groot.

Kansen daarvoor zijn volop aanwezig. De aanwezigheid van meerdere sectoren in elkaars nabijheid maakt nieuwe combinaties mogelijk (zgn. cross-overs). Juist bij nieuwe combinaties liggen groei- en ontwikkelingskansen, zeker in combinatie met digitalisering, robotisering en circularisering. Dit noemen we de Next Economy: het vernieuwen en door ontwikkelen van de economische sectoren die al in de regio aanwezig zijn.

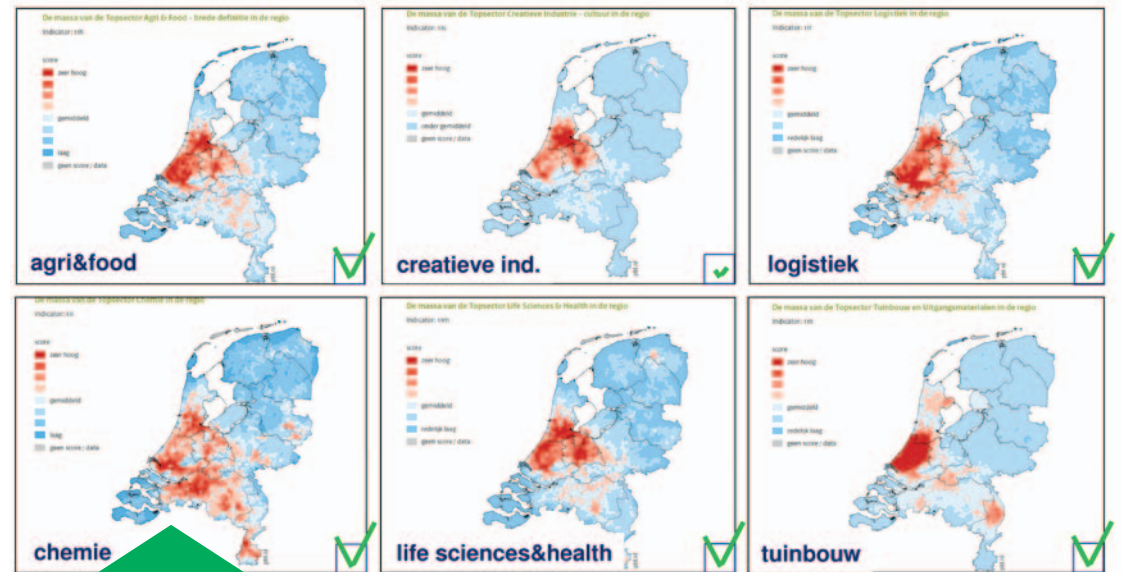


Levenscyclus economische sectoren in de Metropoolregio Rotterdam- Den Haag. Een aantal sectoren zijn aan het eind van hun levenscyclus en moeten zich aanpassen, vernieuwen of transformeren om vitaal te blijven.

Bron: Prof. dr. F.G. van Oort

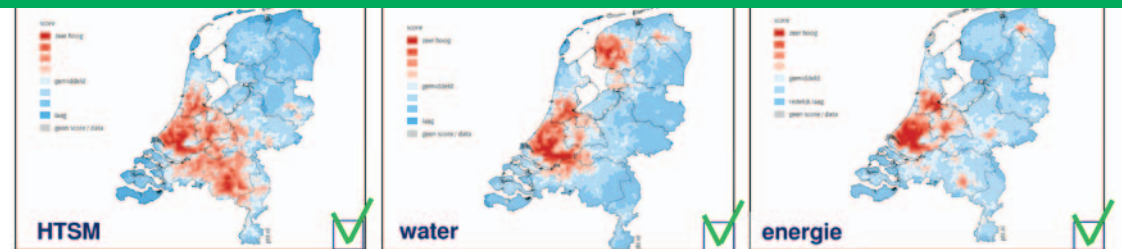
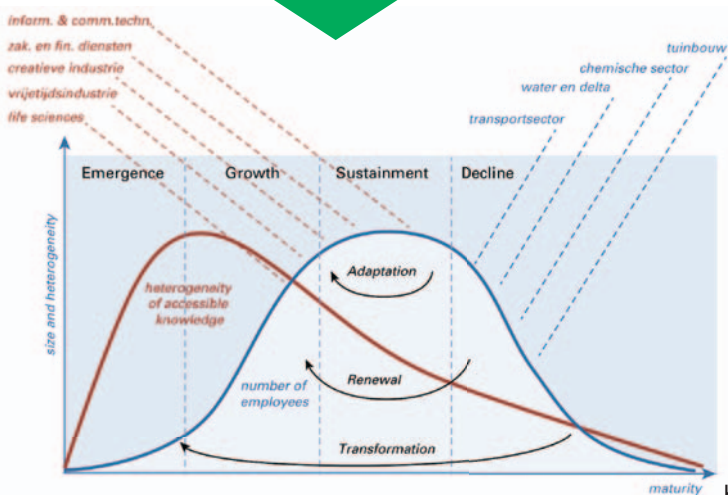
Spreading bedrijven in het Maritiem Cluster: vervult de meeste banen in het stedelijk gebied.

Bron: Bedrijvenregister Zuid-Holland, bewerking Stadsontwikkeling



Concentratie van de negen Topsectoren in Nederland. Alle negen sectoren zijn in hoge tot zeer hoge mate aanwezig in Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

Bron: PBL (2014)





Arbeidersstad

Rotterdam staat bekend als arbeidersstad. De verhouding in het aandeel laag-, midden- en hoogopgeleiden in de stad is echter drastisch aan het wijzigen en komt meer in lijn met die in de andere grote steden. Het aandeel hoogopgeleiden in Rotterdam stijgt snel, zelfs harder dan het Nederlandse gemiddelde, en het aandeel laagopgeleiden daalt daardoor ook. Ongeveer 38% van de beroepsbevolking had in 2013 een afgeronde opleiding op HBO of WO niveau. Naast 'handenarbeiders' wonen er dus steeds meer 'hoofdarbeiders' in Rotterdam. Het Cambridge Innovation Centre noemde het aantal hoog opgeleiden in en op korte afstand van Rotterdam als een van de kwaliteiten bij hun keuze voor de eerste Europese vestiging.

Van de studenten die in Rotterdam wonen, volgt 42% een MBO opleiding, 32% een HBO en 26% een Wetenschappelijke Opleiding. In vergelijking met de rest van Zuid-Holland en Nederland is het percentage

studenten dat studeert aan een wetenschappelijke opleiding snel gestegen en hoog, terwijl het aandeel MBO studenten juist afneemt. Rotterdam volgt daarmee het pad van de andere grote steden en bestendigt de trend dat de stad haar achterstand in opleidingsniveau (snel) inloopt.

Naast de veranderingen in het opleidingsniveau van de beroepsbevolking zien we een andere belangrijke trend op de arbeidsmarkt. Al jaren is een afname te zien van het aantal werknemers met een vast contract. Er is een groei van het aantal zelfstandigen en het aantal flexwerkers (tijdelijke contracten). Deze groepen verschillen sterk van elkaar. Ca. 16% van de werkzame beroepsbevolking in Rotterdam is zelfstandige. Van de zelfstandigen is ongeveer 12% ZZP'er (zelfstandige zonder personeel), dat zijn er 32.500 in Rotterdam. Over het algemeen (83%) geven ZZP'ers aan niet noodgedwongen ZZP'er te zijn. 17% is wel op zoek naar vast werk. Ca. 22% van de werkzame beroepsbevolking in Rotterdam heeft een

flexibel arbeidscontract; dat zijn 59.600 mensen. De doorstroom van flexwerkers naar een vast dienstverband bleef in Rotterdam in de periode 2007-2011 achter bij de rest van Nederland. In Rotterdam kwam toen een groter percentage zonder werk te zitten ten opzichte van de andere grote steden en de rest van Nederland. Ongeveer de helft van de flexwerkers is op zoek naar vast werk.

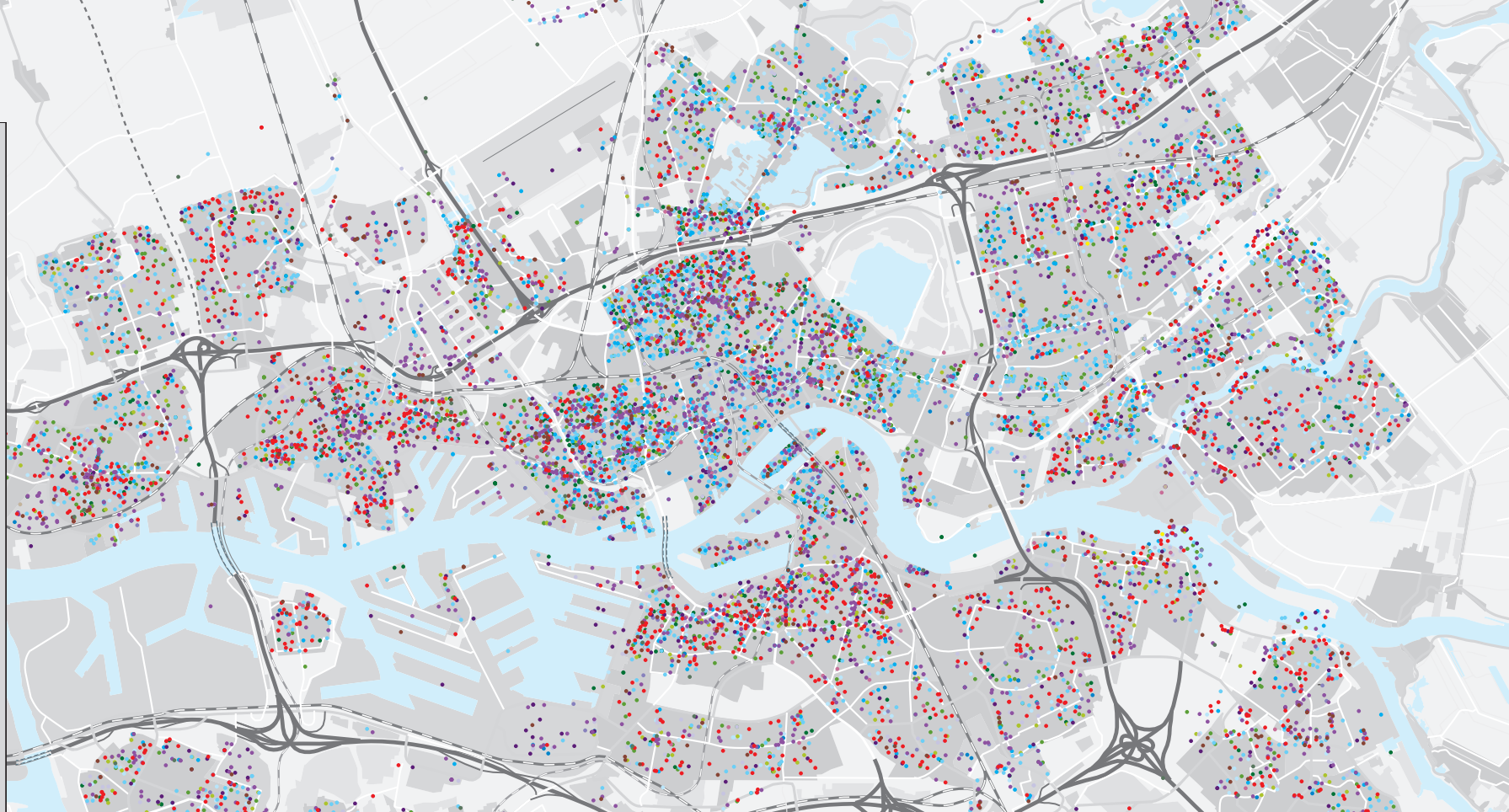
De wijzigingen in de beroepsbevolking en op de arbeidsmarkt brengen een ander gebruik van de stad en daarmee een andere vraag met zich mee. Het banenaanbod, maar ook het woning- en voorzieningenaanbod zal zich aan moeten passen aan de veranderende stadsbevolking. Kansen liggen er door het samenbrengen van onderwijs, onderzoek en bedrijvigheid zoals op het Innovation Dock (RDM Heijplaat). Ook het bieden van ruimte aan succesvolle bedrijven om door te groeien is een belangrijke factor in het faciliteren van bedrijven met banen voor hoog en lager opgeleiden.

ZZP Kaart

Legenda

- Soort bedrijf

- 1. Landbouw, bosbouw en visserij
- 2. Winning van Delfstoffen
- 3. Industrie
- 4. Productie, distributie, handel in electriciteit en aardgas
- 5. Winning/distributie van water afval(water)beheer, sanering
- 6. Bouwnijverheid
- 7. Groot- en detailhandel, reparatie van auto's
- 8. Vervoer en opslag
- 9. Logies-, maaltijden- en drankverstreking (Horeca)
- 10. Informatie en communicatie
- 11. Financiële instellingen
- 12. Verhuur van en handel in onroerend goed
- 13. Advisering, onderzoek, special, zakelijke dienstverlening
- 14. Verhuur van roerende goederen, overige zakelijke dienstverlening
- 15. Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen
- 16. Onderwijs
- 17. Gezondheids- en welzijnszorg
- 18. Cultuur, sport en recreatie
- 19. Overige dienstverlening



Het opleidingsniveau van de beroepsbevolking in Rotterdam is het afgelopen decennium hard gestegen, tot boven het Nederlands gemiddelde.

Bron: CBS, Enquête beroepsbevolking

ZZP-ers wonen verspreid over Rotterdam, maar bepaalde typen bedrijven (zoals ICT en zakelijke dienstverlening) clusteren in en rond het centrum.

Bron: Bedrijvenregister Zuid-Holland, bewerking Stadsontwikkeling

Opleidingsniveau beroepsbevolking	Rotterdam		Den Haag		Amsterdam		Utrecht		Nederland	
	2002	2013	2002	2013	2002	2013	2002	2013	2002	2013
Onderwijsniveau: laag	36%	19%	26%	18%	20%	12%	20%	9%	29%	20%
Onderwijsniveau: middelbaar	37%	40%	39%	36%	32%	32%	30%	27%	44%	43%
Onderwijsniveau: hoog	26%	38%	33%	43%	47%	53%	49%	62%	26%	35%



Werkstad - Woonstad

Rotterdam heeft het imago van een werkstad. De stad is lange tijd door buitenstaanders niet geassocieerd met aantrekkelijk wonen. Rotterdam was een 'escalator city': een stad waar je onderaan de roltrap instroomde en in de gezinsvormende fase weer uitstroomde naar één van de omliggende regiogemeenten. Toch verandert er veel en snel. De toegenomen trek naar de stad, de zichtbaarheid van investeringen verspreid over de stad en de gunstige prijs-kwaliteitverhouding van woningen in het bijzonder, maken dat Rotterdam een steeds populairder woonplaats is. Voor diverse woningbouwprojecten is het aantal geïnteresseerden inmiddels vele malen groter dan het aantal te realiseren woningen. Kortom, Rotterdam zit in de lift.

Dit zien we bevestigd in de groeiende tevredenheid onder Rotterdammers. De gezinsvriendelijkheid van de stad is in slechts vier jaar tijd met 14% gestegen. In dezelfde periode steeg het oordeel over groen in de stad met 10%.

Bijna driekwart van de Rotterdammers is trots op zijn stad, een stijging van 10% in twee jaar tijd, en slechts 12% zou ergens anders willen wonen. Maar liefst 86% van Rotterdammers is tevreden over de huidige woonsituatie.

Die toegenomen populariteit en gestegen woontevredenheid maakt dat de stad ook de komende jaren groeit. De verwachting is dat de bevolking nog met zo'n 50.000 mensen toeneemt tot 2030. De stad zal dan ca. 676.000 inwoners hebben. Opvallend daarbij is dat er weliswaar steeds meer hoogopgeleiden in de stad wonen, terwijl het aantal banen voor hen niet toereikend is. Deze mensen werken ook elders en kiezen bewust voor Rotterdam als woonstad.

De veranderende bevolkingssamenstelling (meer hoog opgeleiden, meer "hoofdwerkers" en meer mensen zonder vast arbeidscontract) leidt ook tot nieuwe opgaven voor de stad. Een veel grotere en diverse groep mensen

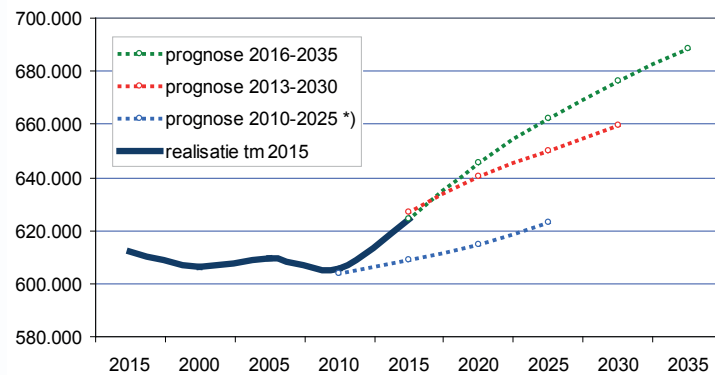
is op zoek naar een vrije sector huurwoning. Vooral in het segment van €700,- tot €1.000,- per maand ligt een latente behoefte. De vraag in het midden- en hogere marktsegment neemt toe, in de koop- en in de huursector. Door de variëteit binnen de groep midden- en hogere inkomens en hoger opgeleiden zien we een behoefte aan diverse woonvormen. Zo gaat het om studentenhuisvesting, grotere studio's, kindvriendelijke appartementen, zorggeschikte woningen voor ouderen en grondgebonden eengezinswoningen.

Gemeentelijke bevolkingsprognose vergeleken: de bevolking van Rotterdam groeit harder dan voorspeld in eerdere prognoses tot 676.000 in 2030.

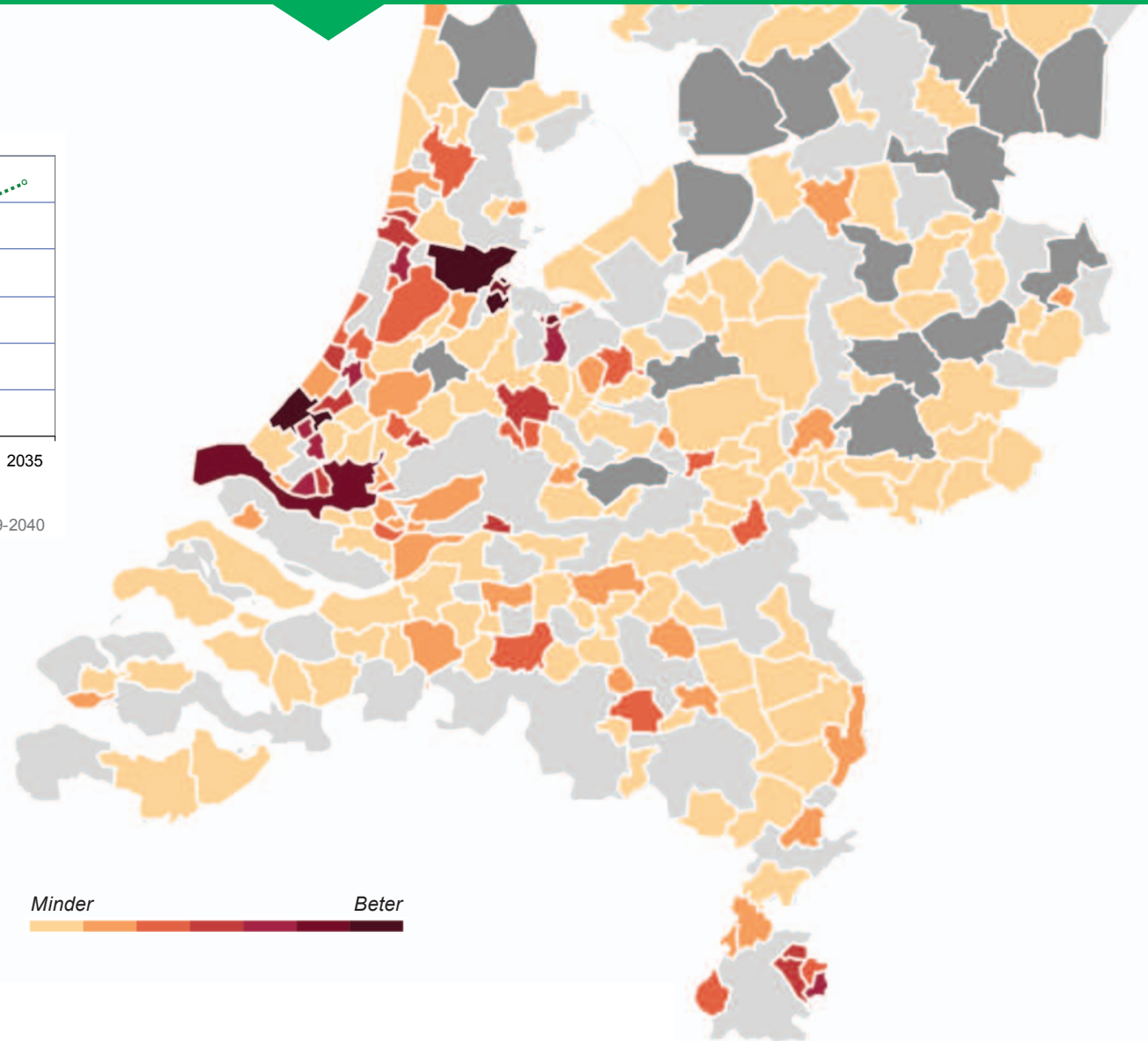
Bron: OBI, gemeente Rotterdam, bewerking Stadsontwikkeling

Rotterdam scoort goed op woongenot.

Bron: NCRQ, 2015



*) Rozenburg oorspronkelijk niet in prognose 2010-2025; voor beeld aangevuld met data uit CBS regionale prognose 2009-2040





Moderne stad

De aantrekkingskracht van steden wordt mede bepaald door de historische binnenstad. Ruim 75 jaar geleden werd de Rotterdamse binnenstad weggevaagd door het bombardement. Het plan voor de wederopbouw is uitgevoerd volgens de toen moderne principes van functiescheiding, een ruimtelijke opzet in kwartieren met daartussen boulevards met veel ruimte voor verkeer. Moderne wederopbouw gebouwen zijn inmiddels erfgoed geworden. Met dit nieuwe cultureel erfgoed wordt in Rotterdam een binnenstad gevormd waarin de eigenheid van de stad weerspiegelt. Deze wederopbouw gebouwen hebben zich bewezen als zeer goed te transformeren gebouwen. Velen hebben een nieuwe functie gekregen maar hebben de bijzondere uitstraling kunnen behouden.

Anno 2015 ligt het aantal kantoren, cultureel en horeca-aanbod op vergelijkbaar niveau als voor het bombardement. Het aantal inwoners blijft echter nog fors

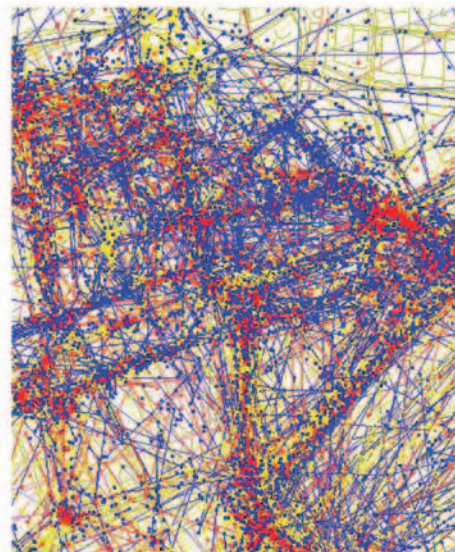
achter, er staan minder woningen dan voor 1940 maar vooral de huishoudenverdunning speelt hier een grote rol. Inmiddels gedraagt de stad zich als een historisch gegroeide, zich organisch ontwikkelende stad. Het steeds gevarieerder culinair, winkel en cultureel aanbod trekt zich minder aan van de structuur van boulevards en kwartieren. Ook de sprong over de rivier is gemaakt. De Wilhelminapier en Katendrecht doen helemaal mee in het binnenstedelijk uitgaansleven, de laatste vooral dankzij een slimme verbinding in het netwerk; de Rijnhavenbrug. Met de introductie van de City Lounge is naast een verdere verdichting van de binnenstad ook nadrukkelijk aandacht gekomen voor verblijven, ontmoeten, vergroenen en 'de stad op ooghoogte'. Er zijn echter delen van de binnenstad die nog onvoldoende gebruikt worden. Onderbenutte plekken waar nog veel meer potentie ligt, zoals in het zuidelijk deel van de binnenstad (vanaf de Blaak naar de rivier).

Gelukkig is de stad nooit 'af', de ontwikkeling en verdichting van het centrum zet door. Het accommoderen van de organische groei, bijvoorbeeld door slimme nieuwe verbindingen voor voetgangers en fietsers, en de doorontwikkeling van een binnenstad op twee oevers zijn belangrijke kansen voor de toekomst.

BEWONERS



TOERISTEN



WINKELEND PUBLIEK



Verskillende gebruikersgroepen benutten de netwerken in de binnenstad op hun eigen, specifieke wijze. De zuidelijke binnenstad valt op als witte vlek, de Blaak fungeert als scheidslijn.

Bron: gebruik door toeristen, Eric Fischer/ gebruik bewoners en winkelend publiek, Stadsontwikkeling

Van moderne, geplande stad naar organisch groeiende stad. Het gebruik van de stad houdt zich niet meer aan de geplande binnenstadskwartieren.





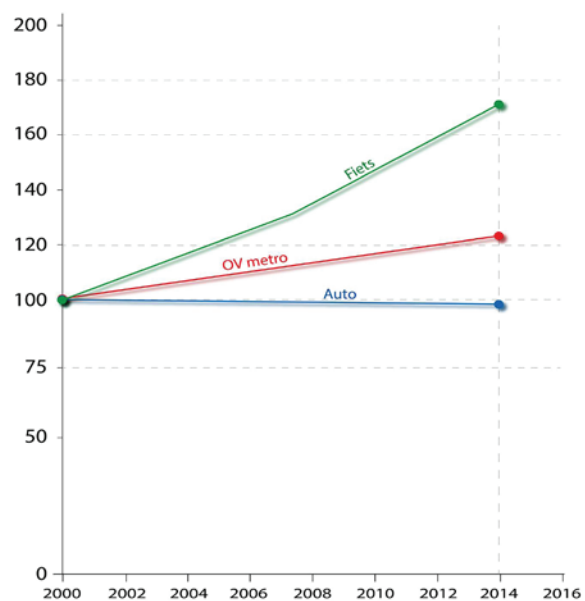
Autostad

Staat Rotterdam nationaal bekend als zeer autovriendelijk, internationaal wordt Rotterdam geroemd om haar internationale bereikbaarheid, met een excellente aansluiting op het HSL-netwerk en een grote internationale luchthaven op slechts 26 minuten van het centrum van de stad. Dit heeft er voor gezorgd dat bedrijven voor Rotterdam kiezen.

Verrassend genoeg staat Rotterdam over de grens ook bekend als fietsstad. Het aantal fietsers en voetgangers stijgt spectaculair de laatste 10 jaar, terwijl het autoverkeer van en naar de binnenstad al decennia niet meer groeit. Dit ondanks het feit dat de binnenstad telkens verder verdicht: er komen meer bewoners, werknemers en bezoekers. Ook het aantal metroreizigers zit in de lift, mede door uitbreidingen van het netwerk op regionale schaal.

De verdergaande verdichting van de stad en veranderingen in het mobiliteitsgedrag geven een ander druktebeeld in de stad. Er ontstaan knelpunten in het netwerk van openbaar vervoer en fiets, zoals bij de rivieroeveren en naar de wijken in en rond het centrum. Het netwerk van boulevards dat is aangelegd tijdens de wederopbouw bereikt zijn maximale capaciteit voor fietsers. Een aanvullend fijnmazig netwerk is nodig om de binnenstad zich op meer plaatsen te laten ontwikkelen en het stijgend fietsgebruik te accommoderen. Een aantal openbaar vervoerknooppunten (Beurs/ Churchillpein en Blaak) functioneert in toenemende mate als bronpunt van enorme publieksstromen. Deze hebben daardoor de potentie uit te groeien tot een bestemming op zich, met bijbehorende ontwikkelwaarde, vergelijkbaar met het Centraal Station.

Door de investeringen in openbare parkeergarages in de afgelopen jaren én de mogelijkheid voor dubbelgebruik van particuliere parkeergarages liggen er kansen om enerzijds het parkeren in de buitenruimte te verminderen om ruimte te bieden aan fiets en voetganger en anderzijds bij nieuwe ontwikkelingen anders om te gaan met het parkeren.



Ontwikkeling fiets- OV- autogebruik binnen de Rotterdamse Ruit: lichte daling van het autogebruik, explosieve stijging van het fietsgebruik.



Aantal reizigers per OV Knooppunt.



Harde stad

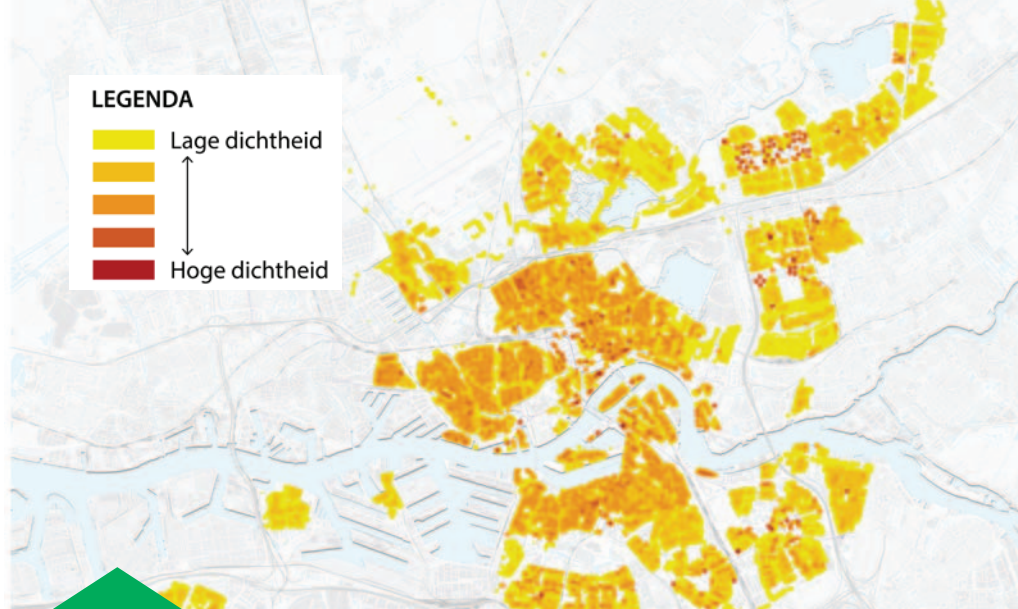
Rotterdam heeft lang het imago van een harde, stenige stad met weinig groen met zich meegedragen. De afgelopen jaren is echter door heel veel partijen gewerkt aan een groenere stad, waarmee is geïnvesteerd in een aantrekkelijke, duurzame én veerkrachtige stad. Denk aan de succesvolle en gewaardeerde vergroening van de binnenstad (zoals Beursplein, Leuvehoofd, Boompjeskade en recent de start van de herinrichting van de Binnenrotte), stadslandbouw (zoals Uit Je Eigen Stad en Rotterdamse Munt), gevelgroen, waterpleinen en groene daken (al meer dan 200.000 m² gerealiseerd) en de realisatie van drijvende objecten (zoals het drijvend paviljoen in de Rijnhaven en het drijvend park in het Buijzengat). Bovendien wordt veel geld en energie gestoken in het ontwikkelen van groene, aantrekkelijke landschappen rondom de stad met goede routes om er te komen.

Steeds meer mensen willen leven in steden. Daarmee groeit de vraag naar kwaliteit van de leefomgeving. Stedelingen zoeken kwaliteit van wonen, werken, vrije tijd en natuur. Ze verplaatsen zich door de stad, brengen er hun vrije tijd door, zijn op zoek naar spanning en ontspanning, sport en spel, rust en frisse lucht. Aantrekkelijke, aanlokkelijke, gezonde, natuurrijke en contrastrijke ruimte in de stad is wat de gebruikers van de stad vragen.

Een belangrijk deel van de Rotterdammers woont echter in gebieden met relatief weinig groen; het centrum en de stadswijken. Zij wonen ver weg van de landschappen die rondom de stad aanwezig zijn. Nabijheid speelt een belangrijke rol in het 'gebruik' van groenvoorzieningen én is een belangrijke factor in de waardering van de aantrekkelijkheid van de stad als geheel.

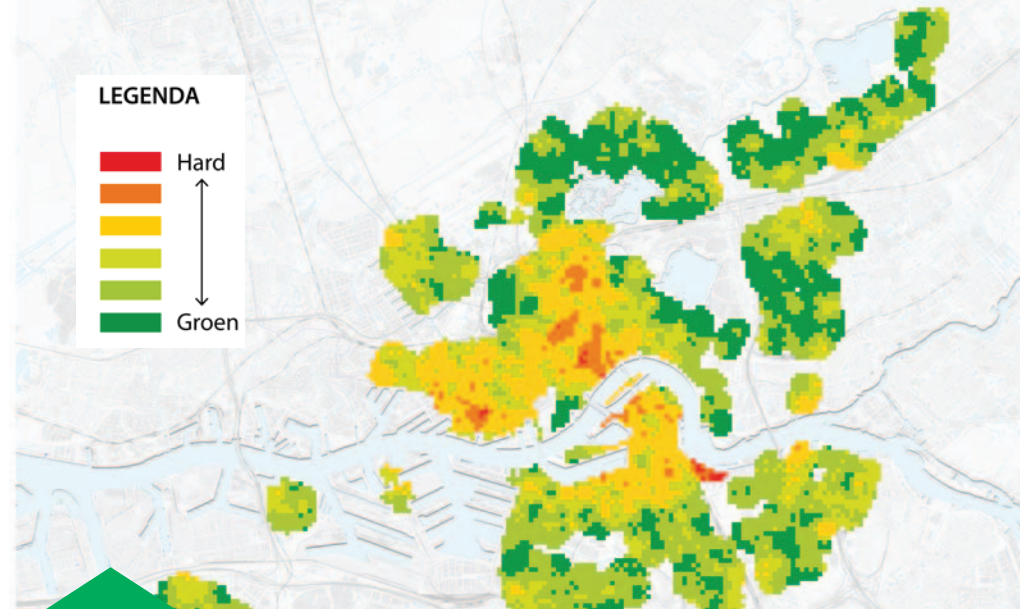
De Nieuwe Maas ligt als beloftevol landschap middenin deze dichtbevolkte gebieden, maar wordt op dit aspect nog nauwelijks benut. De helft van de Rotterdammers komt nooit bij de rivier de Nieuwe Maas om daar te recreëren. In de Omnibusenquête 2015 is gevraagd op welke manier de rivier aantrekkelijker gemaakt kan worden. Rotterdammers noemen de toevoeging van meer bestemmingen langs de rivier (39%), meer natuur (32%), meer plekken om te verblijven (30%) en meer activiteiten aan op of langs de rivier (29%).

Kortom, de rivier kan en moet breder worden ingezet om de aantrekkelijkheid van de stad te vergroten. Naast beeldkwaliteit en sfeer zijn de programmering, de gebruiksmogelijkheden en de verbindingen aspecten die prominent op de agenda staan.



Woningdichtheid per hectare.

Bron: OBI, bewerking Stadsontwikkeling



Hardheid van de stad.

Bron: OBI, bewerking Stadsontwikkeling

Verbeelding van de rivier als recreatief landschap.

Bron: De Urbanisten



3 Verkenning per thema

De zes verhalen hebben inzichtelijk gemaakt hoe de stad zich de afgelopen jaren ontwikkeld heeft. Deze transitie brengt nieuwe kansen en ontwikkelrichtingen met zich mee voor de (middel)lange termijn. Samen met specialisten van binnen en buiten de stad en van binnen en buiten de gemeente zijn de trends en ontwikkelingen doordacht op hun ruimtelijke betekenis voor Rotterdam. De inzichten van deze experts gecombineerd met data-analyse én het samenbrengen van diverse disciplines en partijen aan dezelfde tafel leverde verrassende inzichten op. De vier themakaarten doen verslag van die ontdekkingsstocht. De belangrijkste nieuwe ontwikkelkansen zijn hierbij letterlijk op de kaart gezet; in de Next Economy, Groei van Rotterdam, Stad in de Delta en Binnenstad en Stadswijken.

We nodigen partijen uit mee te denken én te handelen op deze nieuwe uitdagingen en kansen voor Rotterdam. De vier thema's schetsen daarmee dus niet het totaalbeeld van de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de stad.



grote bedrijven voor de haven
 toekomst: - container wereld
 - onderhoud van transport + terminals
 link EUR (onderzoek)
Hoofd kan haal *
 Grote bedrijven van belang voor onderzocht

R&D Hailover beland!

Lokaal plekken voor 22p.ors

kantervaten, enigen per wijk
 combi van woon, school, sport
 en ontmoetingsplekken
 in Rotterdam flexibel en goedkope woonruimte
 is een stap professioneel van huis naar pbl in kantoor
 dat het kantervaten van de woonruimte
 is een stap professioneel van huis naar pbl in kantoor
 dat het kantervaten van de woonruimte

TBA

APB

Varen door de stad.

start-ups
 economic business

Bewogen en port

Nevis Software
 Cargotec
 * - Broekman

VNAB - Bcoompjes
 Vereniging NL Asser. Bedrijven
 (NL Bank)
 Kantoren Bcoompjes / Blak -> wonen

8/6/11

Next Economy

De Next Economy impliceert een vernieuwing van de economische sectoren die al verankerd zijn in de Rotterdamse regio. Een belangrijk kenmerk van die vernieuwing is 'ontgrenzing'; op velerlei fronten. Grenzen vervagen tussen wonen, werken en vrije tijd; werken kan overal en op elk moment. Cross-overs tussen economische sectoren en economische clusters spotten met klassieke sectorindelingen. Internationaal opererende bedrijven staan naast lokale bedrijven en beïnvloeden elkaar, ze vormen 'local buzz' en 'global pipelines'. Het verschil tussen productie en diensten wordt minder aanwijsbaar; TomTom levert naast een product ook diensten ten behoeve van een goed gebruik van het product. Ook ontstaan er tussen het publieke en private alternatieve vormen van investeren, delen en samenwerken, zoals coöperaties en collectieven.

Al deze ontwikkelingen leiden ook tot ruimtelijke 'ontgrenzing'. Woongebieden worden ook werkgebieden, en werkgebieden worden ook woongebieden. Door de Next Economy ontstaat een paradox: door digitalisering worden veel activiteiten meer 'footloose', onafhankelijk van een specifieke plek, maar tegelijkertijd worden plekken waar mensen elkaar in levenden lijve kunnen ontmoeten belangrijker. Er ontstaat een sterke behoefte aan plekken waar ontmoeting op een comfortabele, spontane en ontspannen wijze tot stand komt, in zogenaamde interactiemilieus.

Versterken binnenstedelijk interactiemilieu

Het versterken van interactiemilieus is een van de belangrijkste opgaven binnen de Next Economy. Het gaat niet alleen om een prettige uitstraling van de openbare ruimte, werkplekken en gebouwen, maar ook om het creëren van de juiste mix van functies.

Rotterdam heeft in het centrum met de City Lounge de afgelopen jaren geïnvesteerd in een zeer gemengd interactiemilieu van internationale allure. De openbare ruimte is op veel plekken aangepakt en de balans tussen

werken, winkelen en wonen wordt steeds beter. Er ontstaat geleidelijk een steeds groter aaneengesloten grootstedelijk interactiemilieu. Drie gebieden die economisch van groot belang zijn, maar nog vrij op zichzelf staan, zouden een grote toevoeging betekenen voor het grotere geheel: het Erasmus Medisch Centrum, het Rotterdam Central District en de EUR. Het beter verbinden van deze economische motoren met de rest van het interactiemilieu voegt massa en unieke componenten aan de mix toe.

Inzetten op optimale mix

De specifieke mix van een gebied, bijvoorbeeld tussen lokale, internationale, grote, kleine, dienstverlenende en innoverende bedrijven bepaalt het karakter van een locatie en de potentie en aantrekkingskracht daarvan op andere bedrijven. In een aantal Rotterdamse gebieden moeten keuzen worden gemaakt welke mix maximaal of minimaal gewenst is.

In Merwe-Vierhavens is er zowel vraag naar ruimte voor wonen als vraag naar ruimte voor (innovatieve) bedrijven. De uitdaging is om deze mix verder vorm te geven. In Rotterdam Central District gaat het om de mogelijkheden voor bedrijven die afhankelijk zijn van lage huren en het accommoderen van internationale bedrijven (local én global), naast het toevoegen van wonen. Bij de EUR gaat het om het versterken van de stevige onderwijspijler met bedrijven en wonen en bij het Erasmus MC gaat het om het samenbrengen van dé internationale speler met lokale ondernemers, het toevoegen van wonen en de aansluiting met het groen in de omgeving.

Versterken ecosystemen

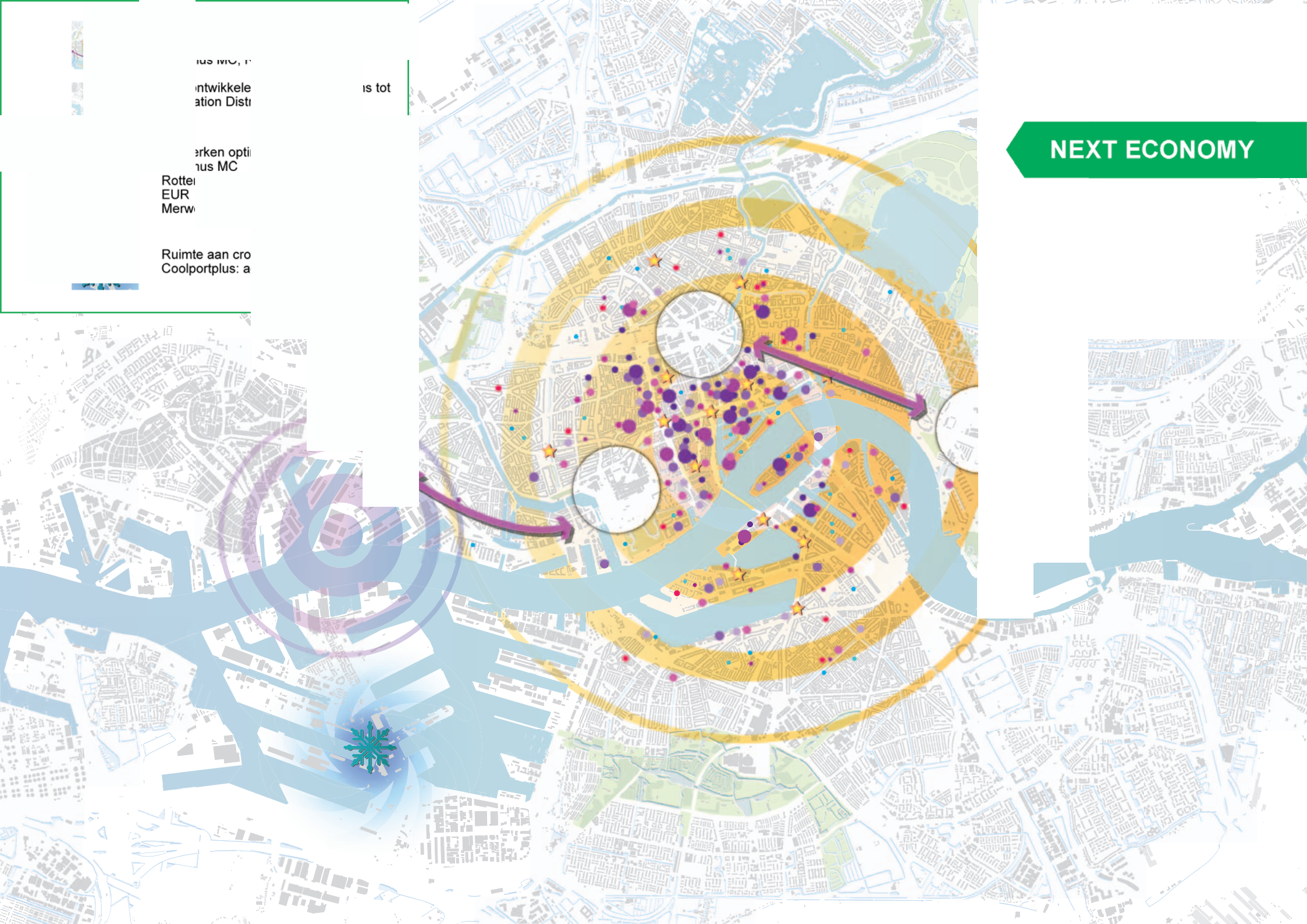
De transformatie die veel van de sterke sectoren in de stad de komende jaren doormaken is van grote invloed op het netwerk; het ecosysteem waarvan de bedrijven deel uitmaken. Een optimaal functionerende economische sector bestaat uit een groot aantal elementen; niet alleen de bedrijven zijn interessant, maar ook de kennisinstellingen, R&D partijen, ontmoetings- en

uitwisselingsplekken, afnemers, de fysieke en virtuele bereikbaarheid, etc. Dat vergt een andere benadering en een andere manier van kijken naar de stad. Niet alleen wat heeft een bedrijf nodig om optimaal te functioneren, maar ook hoe werkt het economisch ecosysteem waar dit bedrijf deel van uitmaakt? Het kennen van de noden en sterkten van dit systeem, de ontbrekende schakels, zwakke onderdelen, maar ook de diamantjes is essentieel om interventies te doen die het systeem verrijken en vitaler maken. In Rotterdam zijn alle ingrediënten voor een succesvolle mix aanwezig, maar ontbreekt het hier en daar nog aan samenhang, samenwerking, ruimtelijke verbindingen, ontmoetingsplekken, etc. Hier ligt nog een belangrijke stedelijke opgave.

Ruimte aan cross-overs

Het uitlokken en faciliteren van kruisbestuiving tussen economische sectoren (cross-overs) is een belangrijke ontwikkelkans. De ontwikkeling van een Coolport is daarvan een voorbeeld. Producten die tijdens het transport op een constante temperatuur moeten blijven, worden hier op- en overgeslagen. Het gaat niet alleen om food, maar ook om gevoelige elektronica en de link met de slimme logistieke machine van de haven is essentieel.

De rol van de gemeente in de Next Economy is buitengewoon belangrijk, maar anders dan voorheen. Nieuwe initiatieven zoeken de grenzen op. Van de overheid wordt enerzijds lenigheid verwacht om regels te schrappen of te wijzigen en afstand te nemen, anderzijds zijn er taken waarvoor specifiek naar de gemeente wordt gekeken. Naast fysieke investeringen moet worden ingezet op netwerkversterking, kennisdeling en het makelen tussen sectoren of bijvoorbeeld tussen financiers en start-ups.



us MC, r

ontwikkele
ation Distr

is tot

erken opti
us MC

Rotter
EUR
Merw

Ruimte aan cro
Coolportplus: a

NEXT ECONOMY

Groei van Rotterdam

Rotterdam groeit tot 2030 met zo'n 50.000 inwoners. Deze groei vangen we op binnen de bestaande stad. De woningvoorraad in de stad zal hierdoor met ca. 16.000 woningen toenemen. Een groot deel hiervan betreft nieuwbouw op inbreidings-, uitleg- en transformatielocaties. Daarnaast vindt liberalisatie en verkoop van corporatiehuurwoningen plaats (10.000) en een grootschalige aanpak in bestaande stadswijken (10.000). Hiermee neemt het midden- en hogere marktsegment tot 2030 met zo'n 36.000 woningen toe, wat dus deels een vervanging is van het goedkope segment. De kwaliteitsslag in de woningvoorraad gaat samen met een versterking van de diverse woonmilieus. Dit betekent bijvoorbeeld ook investeringen in het voorzieningenaanbod en de buitenruimte. De ambitie is om de groei van de stadsbevolking ook na 2030 op te vangen in een gezonde, leefbare en compacte stad. Verwacht wordt dat Rotterdam in 2035 zo'n 690.000 inwoners heeft.

Tot 2020 is de vraag naar woningen en het (geplande) aanbod in balans, met uitzondering van het groenstedelijk woonmilieu op Noord waar op korte termijn nog een onbeantwoorde vraag lijkt te liggen. In de periode 2020-2030 verandert dit beeld: we zien dan dat ook elders in Rotterdam de vraag naar woningen het geplande aanbod overstijgt. Stadsbreed ligt hier een opgave om de groei van de bevolking op te vangen door het creëren van nieuw aanbod.

Centrumstedelijk wonen: verdichting én differentiatie

Het centrumstedelijk woonmilieu blijft in trek. De uitdaging is te zorgen voor meer differentiatie in het woningaanbod. Het planaanbod bestaat momenteel uit te veel kleine wooneenheden. Er is ook behoefte aan grote (gezins)woningen, nieuwe woon-zorgcombinaties, huurwoningen tussen de €700,- en €1000,- huur per maand en luxe appartementen. Daarnaast is het de opgave te blijven zoeken naar geschikte locaties voor verdichting en transformatie. Kansen liggen er bij een goede aanhechting van het centrum op de omliggende stadswijken.

Wonen aan de rivier: hoogwaardige woonmilieus

In de toekomst werken we door aan het verbinden van de

stad met de rivier. Dit biedt kansen voor de realisatie van kwalitatief hoogwaardige woonmilieus. Op korte termijn gaat het hier om het door ontwikkelen van Katendrecht, Lloydkwartier en de Kop van Zuid. Op de lange termijn (richting 2025-2030) willen we de potentie van het Rijn-Maashavengebied (nog) beter benutten om bijzondere woonvormen en milieus toe te voegen aan het palet. Ook zal dan op locaties als Stadionpark, De Esch en Kop van Feijenoord de verbinding met de rivier (meer) vorm moeten krijgen.

Stadswijken Noord: faciliteren onbeantwoorde vraag

De creatief gemengde stadswijken op Noord zijn aan een opmars bezig. Hoog opgeleiden hebben grote interesse voor deze wijken. Om te kunnen voorzien in de vraag is naast de grotere herstructureringslocaties (Nieuw Crooswijk, Kralingen West, Veilingterrein) kleinschalig ingrijpen nodig. Juist doordat de cultuurhistorie en het bestaande (steden)bouwkundige karakter zo wordt gewaardeerd door woningzoekenden. Verkoop van corporatiewoningen, transformatie van markante gebouwen naar wonen, het bebouwen van lege locaties, kluswoningen en het samenvoegen en ruimte bieden aan zelfbouw zijn voorbeelden van deze klein & fijn strategie.

Stadswijken Zuid: voortzetten kwaliteitsslag

In de stadswijken op Zuid is het voortzetten van de kwaliteitsslag in de woningvoorraad van groot belang. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de karakteristiek en de kwaliteiten van de verschillende wijken. De kwaliteit die hiermee gerealiseerd wordt tot 2030 speelt niet alleen in op de reeds bestaande vraag, maar gaat ook meer vraag genereren. Met het Nationaal Programma Rotterdam Zuid is deze strategie ingezet en deze dient met slagkracht te worden uitgevoerd. We nodigen partijen uit mee te denken én te doen in deze vernieuwing van Zuid. Daarnaast dient de OV-bereikbaarheid van Zuid te worden verbeterd, moet worden geïnvesteerd in goede verbindingen van de wijken richting de rivier en het Zuiderpark en in het voorzieningenaanbod in de stadswijken.

Groenstedelijk wonen: accommoderen vraag op Noord

Op korte termijn is de vraag naar groenstedelijk wonen in Noord al groter dan het (geplande) woningaanbod. Naast het afmaken van Park Zestienhoven en Nesselandse liggen er echter geen grote uitbreidingslocaties meer in het verschiet. Om toch te kunnen voorzien in de vraag dagen we partijen uit mee te denken over woningbouwontwikkeling op kleinere locaties of bijvoorbeeld transformatie van kantoren naar wonen. Op de korte termijn vooral in de gebieden Overschie en Hillegersberg-Schiebroek, na 2020 ook in Prins Alexander. Kwaliteit staat daarbij voorop.

In het groenstedelijk woonmilieu op Zuid is het geplande woningaanbod voldoende voor de verwachte vraag. Het is van belang dat het geplande aanbod ook echt ontwikkeld wordt.

Dorpskernen: behoud vitale dorpsgemeenschappen

In Hoek van Holland, Rozenburg en Pernis zijn vraag en aanbod van woningen ook op de lange termijn in balans. In deze gebieden is sprake van een sterke vergrijzing. De opgave in deze kleine kernen is het behouden van vitale dorpsgemeenschappen met een voorzieningen- en woningaanbod dat past bij de demografische ontwikkelingen.

Oude havengebieden: Merwe-Vierhavens

Al jaren worden oude havengebieden getransformeerd naar gewilde woonmilieus. Merwe-Vierhavens vormt in deze reeks de nieuwe generatie. Het creëren van een succesvolle mix in dit gebied (werken én wonen als onderdeel van het Rotterdam Innovation District) is hier de uitdaging. Het realiseren van een substantieel aantal woningen is nodig om de groei van het aantal stadsbewoners op te vangen. In dit gebied is het mogelijk een uniek woonmilieu en bijzondere woonvormen aan te bieden die aansluiten bij de veranderende vraag van de consument.

Kansrijke locaties nieuw planaanbod

Voor een aantal locaties vragen we partijen een extra inspanning te leveren om mee te denken over de realisatie van woningen op de lange termijn. Dit betreft de binnenstad, Merwe-Vierhavens, het Rijn-Maashavengebied en Stadionpark. Deze gebieden kennen in het huidige planaanbod nog geen of onvoldoende concrete invulling.

GROEI VAN ROTTERDAM



Centrumstedelijk wonen
verdichting én differentiatie



Aanhechten stadswijken op
centrumstedelijk woonmilieu



Wonen aan de rivier
hoogwaardige woonmilieus



Stadswijken Noord
faciliteren onbeantwoorde vraag



Stadswijken Zuid
voortzetten kwaliteitsslag



Groenstedelijk wonen Noord
accommoderen vraag op Noord



Groenstedelijk wonen Zuid
toezien ontwikkeling planaanbod



Dorpskernen
behoud vitale dorpsgemeen-
schappen



Oude havengebieden:
Merwe-Vierhavens



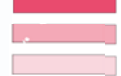
Kansrijke locaties nieuw
planaanbod



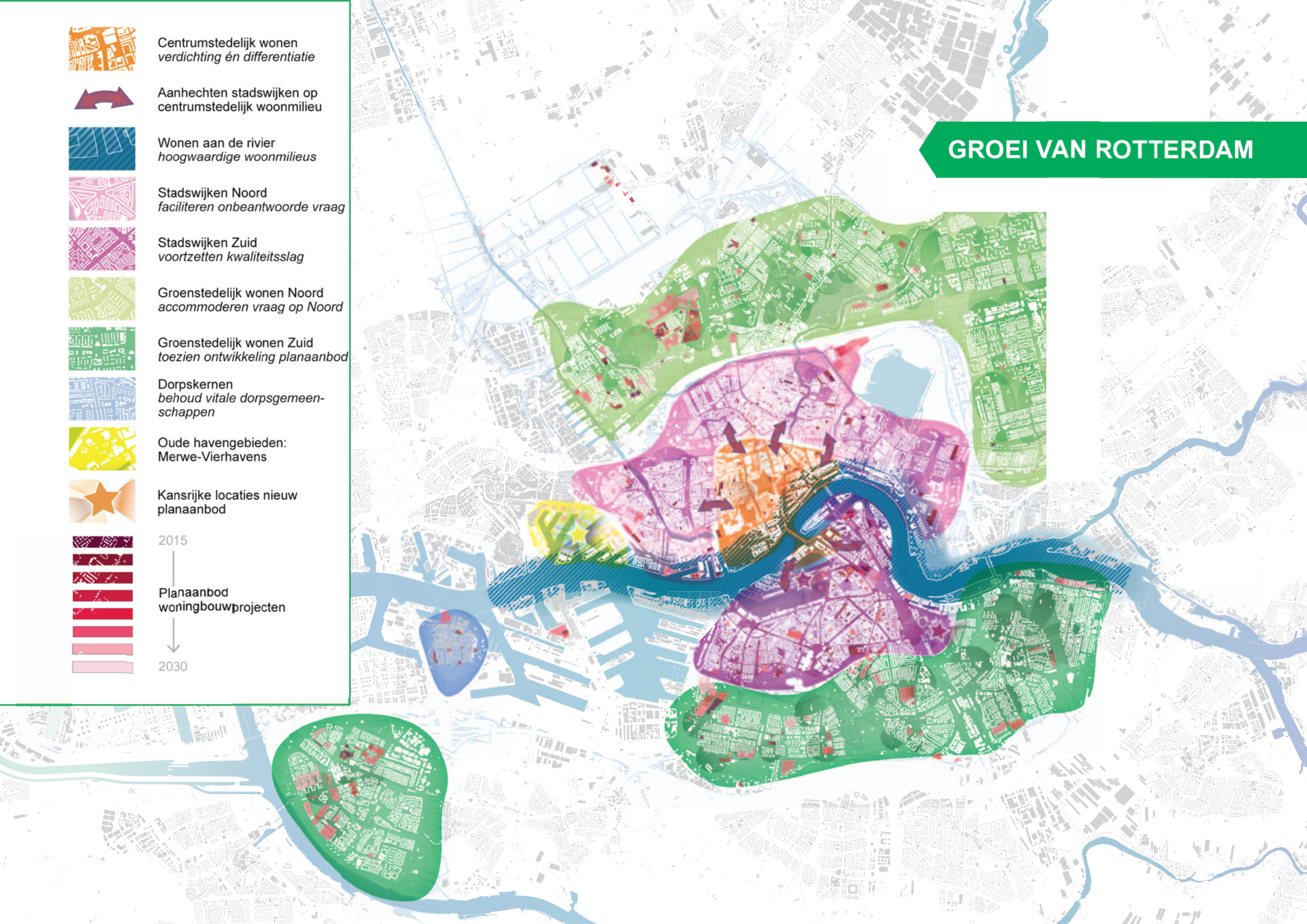
2015



Planaanbod
woningbouwprojecten



2030



Stad in de Delta

Rotterdam zou Rotterdam niet zijn zonder haar rivieren. Rotterdam is ontstaan op de dam tussen de Rotte en de Nieuwe Maas. Dankzij het graven van de Nieuwe Waterweg heeft Rotterdam zich ontwikkeld tot wereldhaven. De Nieuwe Maas was jaren een snelweg voor de binnenvaart, een plek waaraan gewerkt werd. De stad ontwikkelde zich op twee oevers met havens en de rivier daartussen. Met het wegtrekken van de havenbedrijvigheid richting het westen ontstond letterlijk ruimte voor transformatie en verdichting midden in de stad. Het centrum maakte de sprong over de rivier en er ontstonden aantrekkelijke plekken aan de rivier om te wonen. In deze periode van waterfrontontwikkeling zijn bruisende plekken aan het water ontstaan en kwam de rivier in beeld als recreatieplek.

De potentie van het deltalandschap midden in de stad kan nog veel beter worden benut. Een landschap kenmerkt zich door haar eigenheid, de mate waarin het te onderscheiden is van andere gebieden. Met de rivier als landschap in de stad ontstaat een dynamisch, afwisselend en tegelijk onderscheidend landschap om in te recreëren, aan te wonen, te werken, in te verblijven en Rotterdam aan de wereld te tonen als veerkrachtige deltastad. Hiermee gaat de relatie tussen rivier, haven en stad een volgende fase in. Van een stad langs de rivier, via een stad aan de rivier, naar een stad in een deltalandschap. Met het versterken van de ligging van de stad in het deltalandschap heeft Rotterdam goud in handen: Rotterdamser dan het beeld van de Rotterdamse skyline aan de Nieuwe Maas wordt het immers niet.

Versterken deltalandschap: levendiger, aantrekkelijker, natuurlijker

Het versterken van het deltalandschap kan op verschillende manieren vorm krijgen. De levendigheid van de rivieroevers en de havenbekkens kan vergroot worden door de rivier nog meer in te zetten als aantrekkelijk podium of decor. Dit geldt zowel voor kleinschalige

activiteiten als wandelen en hardlopen, als voor frequent gebruik van de rivier voor pleziervaart of toeristische attracties, of voor tijdelijke evenementen zoals de Wereldhavendagen. Door investeringen in de buitenruimte wordt de rivier aantrekkelijker: denk hierbij aan het herinrichten of vergroenen van de kades, boulevards en pleinen langs de rivier. Tot slot kan de natuurlijke dynamiek van het deltalandschap vergroot worden door (daar waar het kan) middels 'getijdenparken' meer bij natuurlijke processen aan te sluiten. Denk hierbij aan Building with Nature; het maken van zachte, geleidelijke overgangen van land naar water of het verondiepen van (stedelijke) havens. Dit type oplossingen levert ook een bijdrage aan de klimaatbestendigheid van de stad. Het verbeteren van de fiets- en wandelroutes langs de rivier (bijvoorbeeld door het toevoegen van bruggetjes) speelt een belangrijke rol in de beleving en het gebruik van dit deltalandschap. Met deze ingrepen draagt het deltalandschap bij aan de gezondheid en het geluk van Rotterdammers en aan de identiteit en klimaatbestendigheid van de stad.

Vergroten invloedssfeer rivier

De tweede kans betreft het vergroten van de invloedssfeer van de rivier door deze voelbaar te maken in een veel groter gebied. Hierdoor ontstaan nieuwe kansen en ontwikkelmogelijkheden voor wonen, leisure en andere vormen van gebiedsontwikkeling. Denk aan de opwaardering van bestaande oeververbindingen als aanjager voor gewilde woonmilieus of de verbetering van bestaande woonmilieus. Zoals het 'recht' trekken van de Willemsbrug met verbeterde opritten in combinatie met de ontwikkeling van de Kop van Feijenoord of de mogelijke toevoeging van een tram aan de Maastunnel waardoor er minder autoverkeer rijdt over de Pleinweg en de 's-Gravendijkwal met verbetering van de woonkwaliteit in de wijken grenzend aan deze wegen tot gevolg. Ter versterking van het economisch vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van grote delen van Rotterdam Zuid zijn er twee plekken voor nieuwe oeververbindingen (bij Merwe-

Vierhavens en bij Stadionpark). Ook de verbetering van belangrijke OV-knooppunten (bijvoorbeeld Blaak, Beurs, Leuvehaven) in de nabijheid van de rivier kan ervoor zorgen dat zij dé entrees naar het deltalandschap vormen.

Focusgebieden

Tot slot zijn er een aantal bijzondere gebieden waar bovengenoemde kansen samen komen:

- Centrum op twee oevers: de doorontwikkeling van de binnenstad aan en over de rivier door het creëren van meer levendigheid langs de rivier en transformatie van leegstaande kantoren naar bijvoorbeeld wonen (m.n. Boompjes). Ook de ontwikkelkansen voor de Rijnhaven en Kop van Feijenoord horen hierbij.
- Merwe-Vierhavens/ RDM: het faciliteren en stimuleren van de economische potentie van dit gebied (innovatie, start-ups en productie) gecombineerd met wonen.
- Maashaven: het inzetten van de potentie van de Maashaven voor de aangrenzende wijken Tarwewijk, Afrikaanderwijk en Oud Charlois door een herschikking van de binnenvaart, het versterken van het deltakarakter (bijvoorbeeld met een getijdenpark) en toevoeging van stedelijke functies.
- Stadionpark: de doorontwikkeling van het gemengd milieu Stadionpark aan de rivier met stedelijke functies, wonen en een nieuw stadion.



Versterken deltalandschap:
levendiger, aantrekkelijker,
natuurlijker



Vergroten invloedssfeer rivier



Focusgebieden:
Centrum op twee oevers,
M4H/RDM, Maashaven, Stadionpark

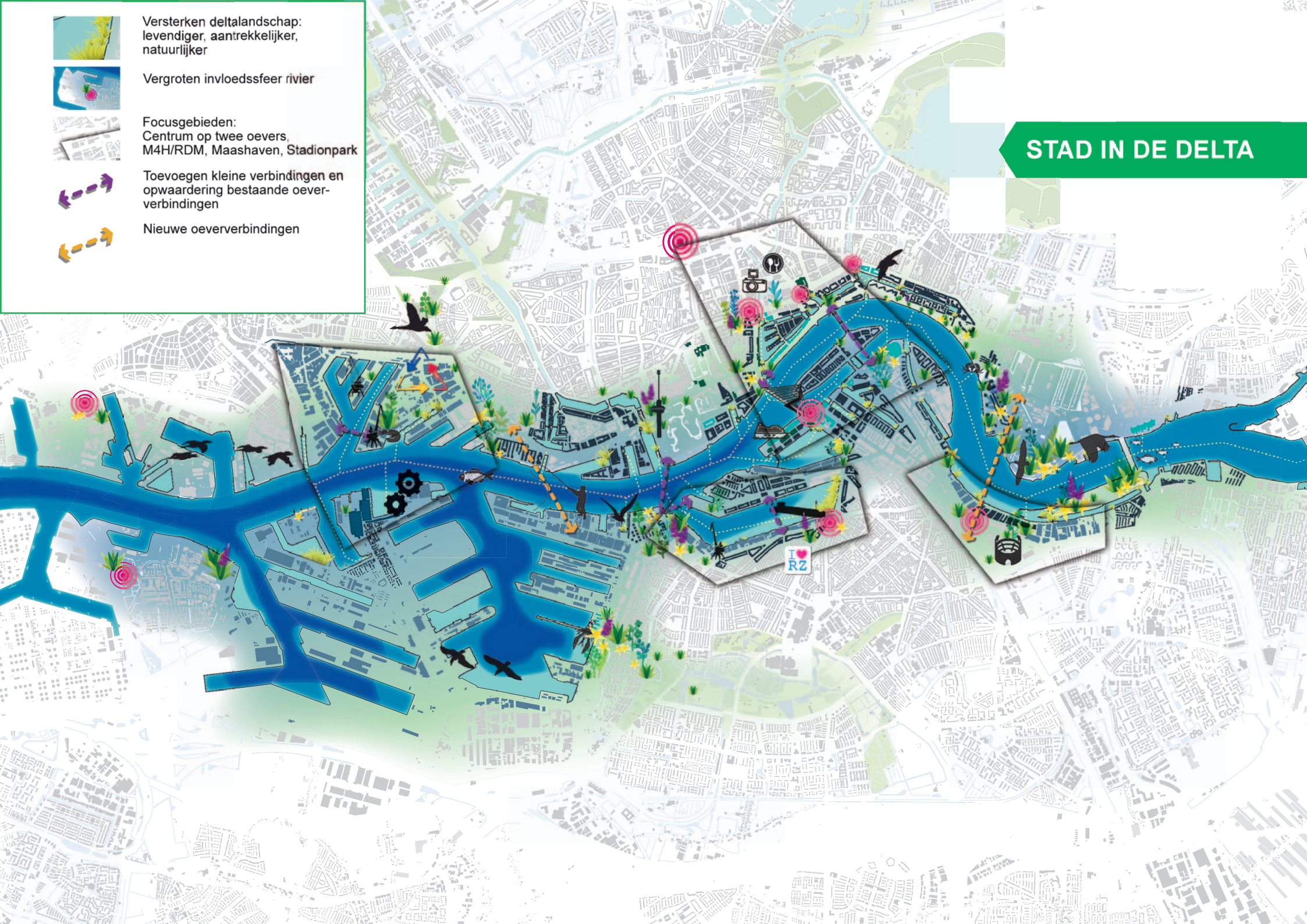


Toevoegen kleine verbindingen en
opwaardering bestaande oever-
verbindingen



Nieuwe oeververbindingen

STAD IN DE DELTA



Binnenstad en Stadswijken

Het centrumstedelijk woonmilieu is gewild; de recent opgeleverde projecten zijn snel verkocht en verhuurd. Dat geldt ook voor diverse woningbouwprojecten in de stadswijken rondom het centrum. Nieuwe projecten dienen zich echter te beperken aan.

Door met verdichten binnenstad

Voor de (middel)lange termijn blijft de verdere verdichting van de binnenstad het uitgangspunt. Er is meer initiatief en vindingsrijkeheid nodig om nieuwe locaties op te sporen voor woningbouw, lastige locaties van de grond te krijgen en de transformatie van leegstaande kantoren naar woningen of andere functies een vlucht te laten nemen. Ook in de stadswijken rondom het centrum - en op het grensvlak tussen centrum en stadswijken - ligt nog veel potentie voor uitbreiding van het interactiemilieu met een bijzondere mix aan functies. Deze locaties kunnen meer profiteren van hun gunstige ligging ten opzichte van de binnenstad; denk bijvoorbeeld aan plekken als het Zomerhofkwartier, de omgeving Slaak/ Rubroek en de Kop van Feijenoord. Ruimtelijke kwaliteit in algemene zin, de kwaliteit van de begane grond (plint) én de kwaliteit van de architectuur zijn daarvoor belangrijke uitgangspunten.

Knooppunten van openbaar vervoer als bestemming

Rond Beurs/ Churchillplein en station Blaak komen dagelijks enorme hoeveelheden mensen samen. De uitstraling van deze plekken is nu nog laag, maar de ontwikkelwaarde van deze locaties is groot. Hier ligt nog onbenut potentieel. Transformatie van leegstaande kantoren rond deze knooppunten, een verdere verdichting en verbetering van de inrichting van de buitenruimte en het station op deze plekken biedt kansen voor de toekomst.

Fijnmazig (fiets)netwerk

Het introduceren en versterken van een fijnmazig (fiets) netwerk in de binnenstad en tussen de binnenstad en de stadswijken is van belang om het veranderend mobiliteitsgedrag van de Rotterdammer in goede banen te leiden en een optimaal gebruik van de binnenstad te stimuleren. Er liggen kansen op een aantal stadsstraten. Aan de stadsstraten bevindt zich veel werkgelegenheid en ontwikkelt zich een aantrekkelijk culinair en winkelaanbod; hiermee groeit de economische potentie langs deze routes en de betekenis van deze straten voor de aangrenzende woonwijken.

Het beter aanhechten van met name de stadswijken aan de oostkant en het wegnemen van barrières (zoals bijvoorbeeld Oostplein) vraagt aandacht. Er zijn een aantal belangrijke schakels in het netwerk van stadsstraten die versterkt kunnen worden. In de binnenstad kan de Witte de Withstraat beter via de Wijnhaven aangesloten worden op de Oude Haven, de Hoogstraat vanaf Oostplein tot voorbij de Binnenrotte en de straat met de 6 namen (o.a. Westewagenstraat, Keizerstraat) die vanaf de Boompjes via station Hofplein de verbinding legt met Noord. Richting Oude Noorden de Jonker Fransstraat die de verbinding vormt tussen de Meent en de Zwaanshals. Richting Kralingen de as Pompenburg – Goudse Rijkweg. Richting Feijenoord via een verbeterde Willemsbrug de Oranjeboomstraat en elders op Zuid straten zoals de Strevelsweg en Pleinweg, die een verbinding vormen tussen Hart van Zuid en Stadionpark en waar ook de oversteekbaarheid en daarmee de verbindingen tussen de wijken ten noorden en zuiden van deze straten kan worden verbeterd.

Focus op de zuidelijke binnenstad

Kansrijke locaties waar meerdere opgaven samenkomen zijn de Boompjes, Blaak/ Westblaak en aan de zuidoever van de rivier in het verlengde van de Willemsbrug, de Kop van Feijenoord. De ontwikkelwaarde van OV-stations als Blaak en Beurs kunnen aanjagers zijn voor deze gebiedsontwikkelingen. Het transformeren van de Willemsbrug naar een comfortabele en vanzelfsprekende oeververbinding kan een aanjager vormen voor de ontwikkeling van een gewild woonmilieu op de Kop van Feijenoord op de lange termijn. Zo ontstaat een voedingsbodem voor andere voorzieningen en kan de onderbenutting van deze plekken en het gebrek aan comfort en verblijfskwaliteit gekeerd worden. Hiermee wordt ook verder vorm gegeven aan een binnenstad op beide oevers van de rivier.



Uitbreiding binnenstedelijk interactiemilieu:
verdichting, versterken verbindingen en
wegnemen barrières



Knooppunten van openbaar vervoer als
bestemming



Fijnmazig (fiets)netwerk

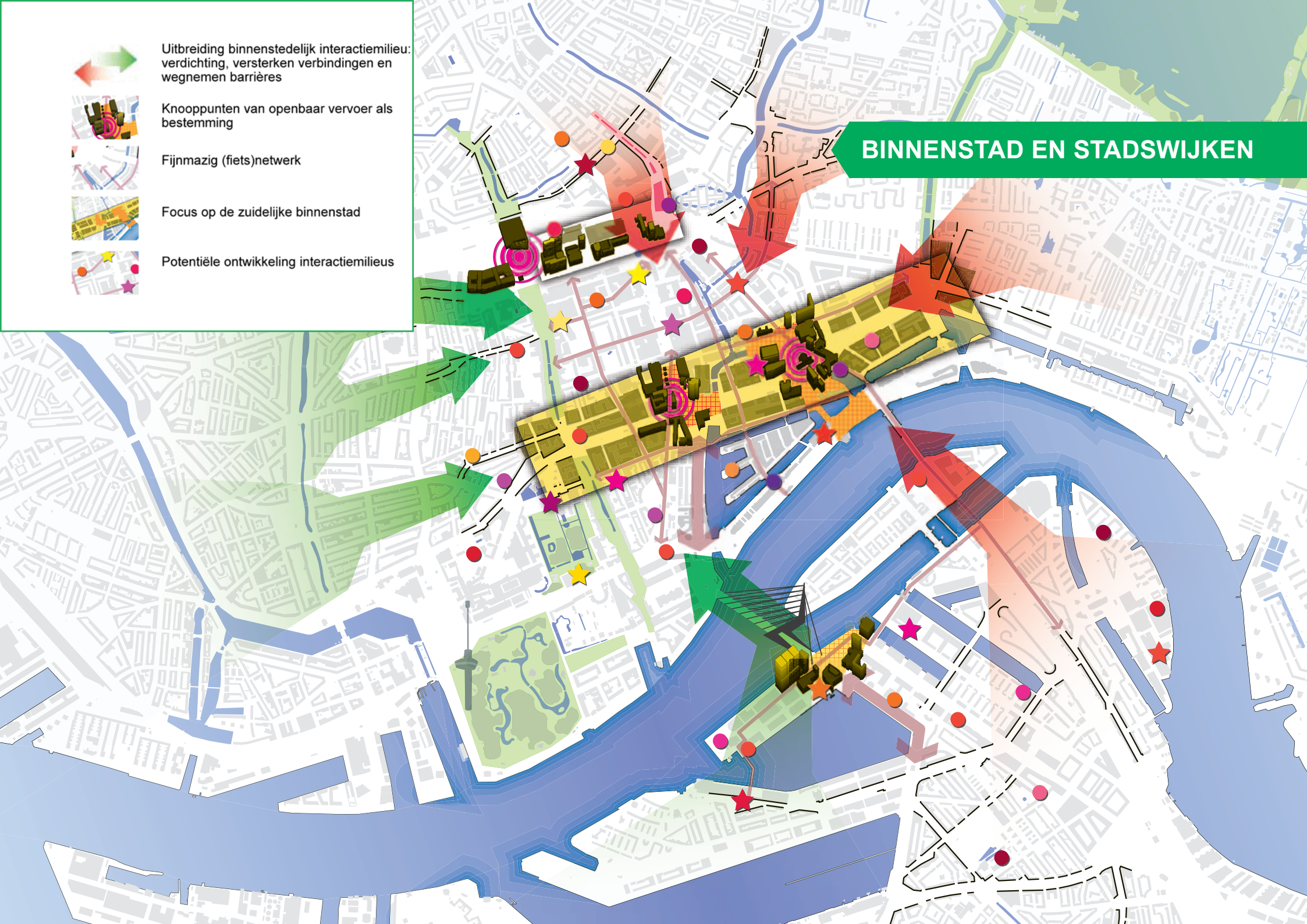


Focus op de zuidelijke binnenstad



Potentiële ontwikkeling interactiemilieus

BINNENSTAD EN STADSWIJKEN





EUR



RCD



EMC



M4H



Economische Motoren: versterken optimale mix en verbinden met het binnenstedelijk interactiemilieu.

Inzetten op een aantrekkelijker, levendiger en natuurlijker rivier.

Vergroten van de invloedssfeer van de rivier biedt kansen voor nieuwe woon- en werkmilieus.

Versterken van het binnenstedelijk interactiemilieu waar ontmoeten op comfortabele wijze plaats kan vinden.

Benutten van de potentie van OV-knooppunten waar veel mensen samenkomen.





Stadsstraat Jonker Fransstraat als verbinding tussen de binnenstad en Oude Noorden/Crooswijk biedt kansen.

Fijnmazig fietsnetwerk is nodig om veranderd mobiliteitsgedrag in goede banen te leiden.



De Witte de Withstraat als succesvol voorbeeld van een stadsstraat welke verbind, kwaliteit biedt aan het woonmilieu, bijdraagt aan de economie en waar zich aantrekkelijke voorzieningen bevinden.



4 Kaart van de stad: openingsbod

De Kaart van de Stad vormt een toekomstverkenning van de ruimtelijke ontwikkelkansen op de lange termijn. Op deze kaart staan de plekken waar verschillende kansen en ontwikkelmogelijkheden samen komen. Zij vinden hun oorsprong in de vier thema's.

De Next Economy is een doorontwikkeling van het Rotterdams economisch DNA. Naast vernieuwing en innovatie is ontgrenzing een belangrijk kenmerk: ontgrenzing tussen wonen en werken, tussen economische sectoren, tussen internationale en lokale bedrijven, tussen product en dienst en tussen publiek en privaat. Om een optimale mix van deze functies te bereiken zien we het uitbouwen van het binnenstedelijk interactiemilieu als een van de belangrijkste opgaven binnen de Next Economy. Drie economisch belangrijke gebieden die nu nog vrij op zichzelf staan, zouden een grote toevoeging zijn aan dat interactiemilieu. Dit zijn het Erasmus MC, het Rotterdam Central District en de EUR. Ook bij de doorontwikkeling van Merwe-Vierhavens is een goede mix, tussen wonen en vernieuwende bedrijven, belangrijk. Zo wordt het gebied kansrijk als economische motor voor de toekomst.

Rotterdam groeit harder dan voorzien; naar 676.000 inwoners in 2030. Er zijn vanaf 2020 nieuwe locaties nodig om de groeiende bevolking te accommoderen. In het groenstedelijke woonmilieu op Noord is deze opgave zelfs urgenter. Hier nodigen we partijen uit na te denken over kwalitatief hoogwaardige woningbouwontwikkeling op kleinere locaties. In de binnenstad en in de overgangszone richting de stadswijken zoeken we naar locaties voor verdere verdichting en transformatie om hier een gedifferentieerd woningaanbod te realiseren. Langs de rivier zijn er kansen om verschillende soorten woonmilieus toe te voegen en zo ook de stad met de rivier te verbinden. Op Zuid is het voortzetten van de kwaliteitsslag van groot belang. Hier moet ook de OV-bereikbaarheid en de relatie met de rivier worden verbeterd om de stap naar een

kwalitatief hoogwaardig woonmilieu te kunnen zetten. Op een aantal plekken vragen we extra inzet van partijen om voor de lange termijn met concrete projecten te komen: het gaat om woningbouwlocaties in de binnenstad, Merwe-Vierhavens, het Rijn-Maashavengebied en Stadionpark.

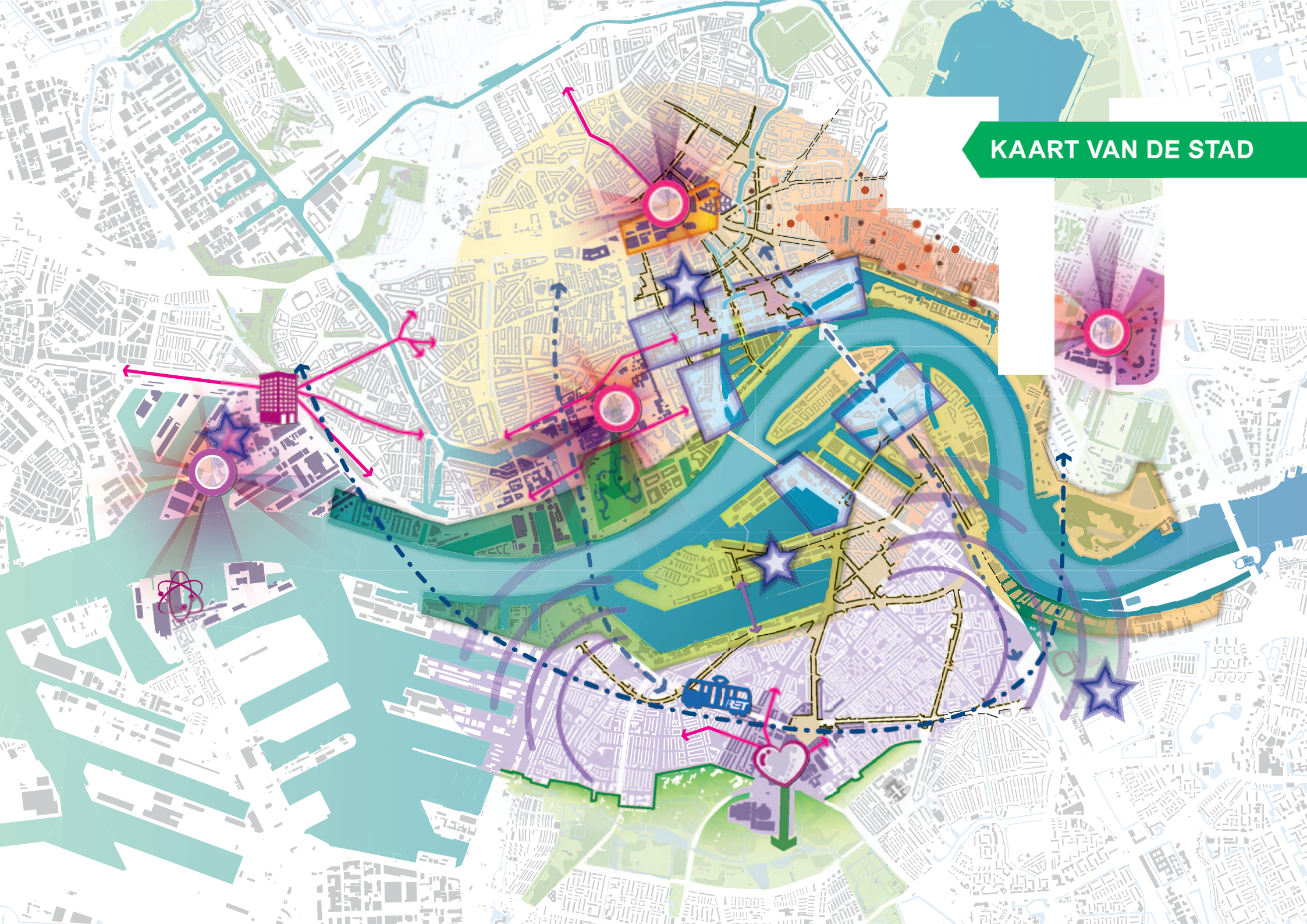
De potentie van het deltalandschap kan beter worden benut. We zetten in op een levendiger, aantrekkelijker en natuurlijker rivier. Kleine, slimme langsverbindingen (bruggetjes over havenbekkens) en vervoer over water kunnen veel doen voor het versterken van de beleving van de rivier als landschap. Door te investeren in de buitenruimte bij de oevers en aan te sluiten op de natuurlijke dynamiek wordt de rivier aantrekkelijker en natuurlijker. De verbetering van bestaande oeververbindingen en OV-knooppunten dichtbij de rivier, als aanjagers voor ontwikkeling van nieuwe woon- en werkmilieus, draagt bij aan de vergroting van de invloedssfeer. Ter versterking van het economisch vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van grote delen van Rotterdam Zuid zijn nieuwe oeververbindingen bij Merwe-Vierhavens en Stadionpark belangrijk voor de toekomst van de stad.

Wonen in de binnenstad en in de stadswijken wordt steeds geliefder, ook onder gezinnen. De stadswijken kunnen meer profiteren van hun ligging ten opzichte van het centrum. Daartoe is het mede van belang dat het fijnmazige (fiets)netwerk versterkt wordt. Belangrijk hierbij is continuïteit en een kwaliteitsslag in de stadsstraten te bereiken. Zo worden de stadswijken beter aangehecht en kan het interactiemilieu worden uitgebreid. Kansrijke, onderbenutte locaties waar meerdere opgaven samenkomen zijn te vinden in de zuidelijke binnenstad en aan de zuidoever van de rivier in het verlengde van de Willemsbrug. De ontwikkelwaarde van OV-stations als Blaak en Beurs kunnen aanjagers zijn voor deze gebiedsontwikkelingen.

Deze opgaven tellen op tot de Kaart van de stad. Het vormt de kaart waarover we graag in gesprek blijven met stadsontwikkelaars, ondernemers en bewoners.



KAART VAN DE STAD



Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling Rotterdam

Productontwikkeling

Stadsontwikkeling Rotterdam
in samenwerking met BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling

Communicatie

Twuijver Project Management

Visualisatie en vormgeving

Stadsontwikkeling Rotterdam in samenwerking met
BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling

Foto's

Rotterdam Branding Toolkit
Gemeente Rotterdam

Voor meer informatie:

Stadsontwikkeling Rotterdam, afd. Ruimte & Wonen
E-mailadres: kaartvandestadSO@rotterdam.nl
Telefoonnummer: 010 - 4895818

Rotterdam, 21 januari 2016



