

4 Regionale programma's

1 *Economie: focus en differentiatie in de economische programmering*

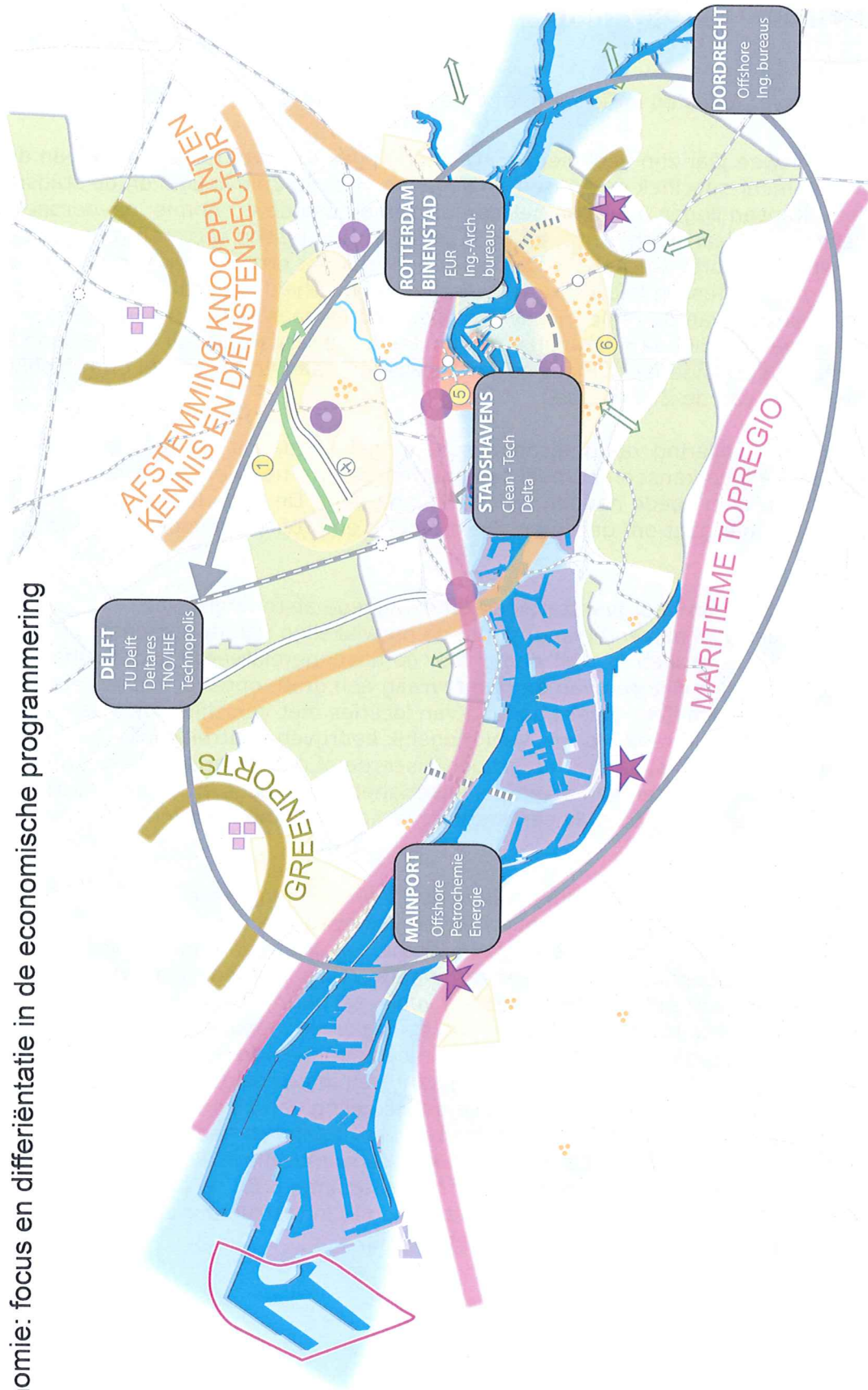
De afgelopen twee jaar zijn veel nieuwe inzichten opgedaan over de toekomst van de economie en meer specifiek de kansen en opgaven voor de Zuidvleugel en de stadsregio Rotterdam. Kansen liggen vooral in het verduurzamen van de economie, bijvoorbeeld de ontwikkeling van Clean Tech Delta, en de kruisbestuiving tussen sectoren (bijvoorbeeld mainport en greenport). Recente studies wijzen uit dat het organiseren van netwerken tussen sectoren en tussen bedrijven, wetenschap en overheid cruciaal is voor de concurrentiepositie van de regio, naast een goede bereikbaarheid en een goede ruimtelijke kwaliteit met aantrekkelijke woonmilieus. De stadsregio zal haar economische programma de komende jaren meer op deze inzichten gaan enten, zowel op regioniveau als op de schaal van de Zuidvleugel.

Een eenduidige profilering van de economische mogelijkheden is van belang om de nieuwe en bestaande kansen optimaal te benutten. De promotie en acquisitie voor de 'natte economie' is in goede handen bij het Havenbedrijf. De regio Rotterdam ligt echter niet aan kop als het gaat om gezamenlijke promotie en profilering voor de 'droge' economie.

Voldoende aanbod van bedrijventerreinen en een goede afstemming van kantorenprogramma's blijven belangrijk om de ontwikkeling van de regionale economie zo goed mogelijk te faciliteren. Met name voor de havengerelateerde bedrijvigheid en de greenports blijft het faciliteren van de ruimtevrage een grote opgave. Het is belangrijk om een voldoende gedifferentieerd aanbod van locaties met verschillende kwaliteiten te hebben. Daarmee is de regio voor zoveel mogelijk bedrijven aantrekkelijk. Dan ontstaan ook de beste kansen op synergie: op gespecialiseerde of gethematiseerde locaties kunnen bedrijven profiteren van elkaars aanwezigheid. Om focus en differentiatie op regionale schaal te bevorderen, is een sterkere regionale samenwerking op economisch gebied een voorwaarde.

De vraag naar kantoren is evenmin eendimensionaal. Er zijn diverse groepen gebruikers met eigen eisen aan locaties, bereikbaarheid en vastgoed. De vraag naar kantoorruimte op multimodale knooppunten in de stad neemt toe, ten koste van monofunctionele snelweglocaties. Knooppunten die meer zijn dan overstapplaatsen maar waar een gemengd stedelijk milieu is ontstaan hebben voor veel bedrijven meerwaarde. De ontwikkeling van deze locaties draagt bij aan de regionale mobiliteits- en duurzaamheidsopgaven. Dat moet gebeuren in een situatie van overaanbod: het totale aanbod van beschikbare en vooral geplande kantoren in de regio is vele malen groter dan waar de markt om vraagt. Voor succesvolle ontwikkeling van afzonderlijke locaties is het faseren en reduceren van het totale planaanbod voor kantoren nodig, in afstemming met de regio Haaglanden. Incourant aanbod aan kantoorruimte moet uit de markt worden genomen, bijvoorbeeld door vernieuwing of herbestemming. Bij de programmering van het kantooraanbod staan het benutten van bestaande infrastructuur en het verder ontwikkelen van hoogwaardige knooppunten voorop.

Economie: focus en differentiëratie in de economische programmering



Uitvoeringsagenda 2010-2014

Economische agenda

Wij werken aan een steviger regionaal economische uitvoeringsagenda, bij voorkeur op het niveau van de metropoolregio. Elementen hiervan zijn een keuze voor economische speerpunt-clusters, een gezamenlijke promotie- en acquisitiestrategie, en afstemming/profilering van werklocaties.

Programmatische afstemming

Wij werken met alle regiogemeenten samen aan een programmatische afstemming van kantoren en bedrijventerreinen, mede in het licht van opgaven zoals mobiliteit en duurzaamheid. We doen dat onder meer via het RHOB (Regionaal Herstructurerings- en Ontwikkelingsbureau).

Specifieke opgaven hierbij zijn:

- Aan de zuidkant van de regio het faciliteren van het havengerelateerde bedrijvennetwerk (in afstemming en samenwerking met Drechtsteden en West-Brabant). De zware en grootschalige natte industrie krijgt ruimte op de Tweede Maasvlakte. Maar er is ook ruimte nodig voor onder meer op- en overslag en voor transport- en distributiebedrijven. Gegeven de schaarste aan ruimte, is de opgave om deze bedrijven zo goed mogelijk te faciliteren en gezamenlijk meer ruimte te creëren.
- Aan de noordkant van de regio is het aanbod aan (hoogwaardige) bedrijventerreinen daarentegen te groot. Meer afstemming en een betere fasering zijn noodzakelijk.
- Daarnaast ligt er in de hele regio een herstructureringsopgave voor bestaande terreinen. Het convenant 'Naar regionale uitvoeringskracht' voorziet in een aanpak en in de prioriteiten hiervoor. Duurzaamheid is hierbij een belangrijke invalshoek.

Voor de afstemming van de vestiging van grootschalige detailhandel zullen wij het bestaande reguleringssysteem actualiseren op basis van de nieuwe provinciale structuurvisie. Verder onderzoeken wij of we analoog hieraan een rol moeten vervullen bij de planning en ontwikkeling van voorzieningen.

Wat hebben we bereikt in 2014?

- De economische agenda, gebaseerd op een stevige economische visie, is -waar nuttig en nodig samen met het stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland- in uitvoering.
- We hebben een gezamenlijke aanpak voor promotie en acquisitie op het niveau van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag.
- Voor nieuwe bedrijventerreinen zijn er afspraken met gemeenten om de uitvoering zeker te stellen. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de terreinen in Ridderkerk, Bernisse/Spijkenisse en Brielle.
- De herstructurering van de vier bedrijventerreinen uit het convenant 'Naar regionale uitvoeringskracht' is in gang gezet. Dat gaat om het Agricluster Barendrecht/Ridderkerk, de Spaanse Polder in Rotterdam, Nieuw-Mathenesse in Schiedam en Stadshavens Rotterdam. Vanaf 2011 komen hier bij Groot Vettoord in Vlaardingen, Hoofdweg in Capelle aan den IJssel, Stormpolder in Krimpen aan den IJssel en enkele locaties in Rotterdam.
- Er is met de betrokken gemeenten een niet-vrijblijvende afstemming over de kantorenprogramma's en de benutting en ontwikkeling van regionale knooppunten bereikt. Dit is gekoppeld aan een regionale kantorenmonitor.

Het verkeer- en vervoerbeleid van de stadsregio is vastgelegd in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP, 2003). Het belangrijkste doel van dit beleid is het garanderen van de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Een goede bereikbaarheid is immers een voorwaarde voor een voorspoedige ruimtelijke en economische ontwikkeling.

De infrastructuur in de stadsregio is in de afgelopen decennia onvoldoende meegegroeid met de ruimtelijke en economische ontwikkeling. Dat is op dit moment vooral te merken aan de overbelasting van de Ruit. Op termijn kunnen ook capaciteitsproblemen in het regionaal openbaar vervoer ontstaan. Ook de eenzijdige ontsluiting van het haven- en industrieel complex vormt een probleem.

De verwachting is dat de mobiliteit de komende decennia blijft groeien. Dat stelt extra eisen aan de infrastructuur. In combinatie met de ambitie om kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus te creëren, vraagt dat om de inzet op een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem, conform de doelstellingen uit de Nota Duurzame Mobiliteit. Hierin hebben de regiogemeenten afgesproken samen te werken aan een maatregelenpakket duurzame mobiliteit. Een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem kent twee pijlers: (1) een robuust en veilig verkeersnetwerk met een betere benutting en (2) hoogwaardig openbaar vervoer en een verdere stedelijke ontwikkeling rond het openbaar vervoer.

2.1 Een robuust en veilig verkeersnetwerk met een betere benutting

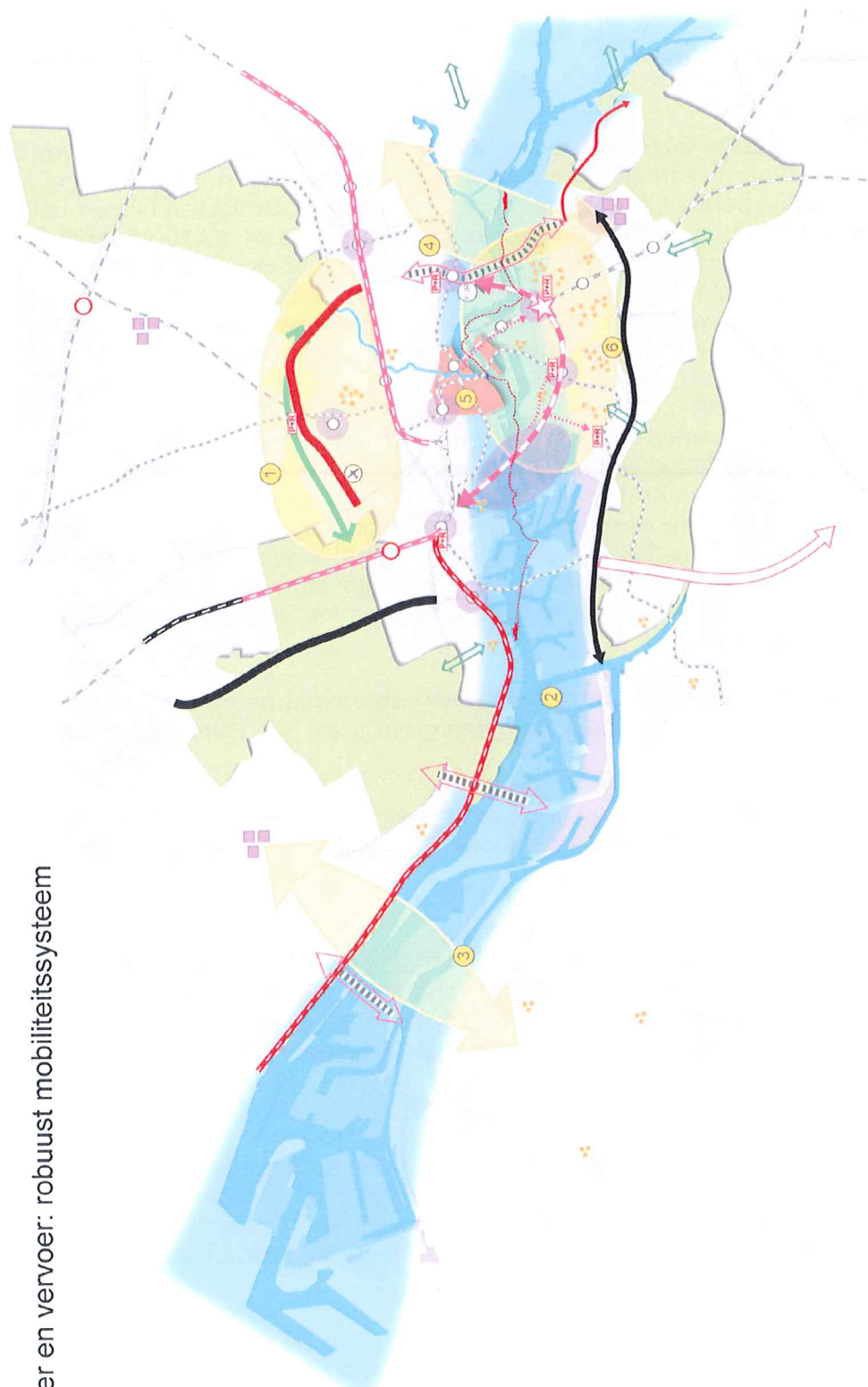
Een duurzaam mobiliteitssysteem van hoge kwaliteit maakt het voor de reiziger mogelijk om zich op een comfortabele en betrouwbare manier van deur tot deur te verplaatsen. Op de drukste verbindingen moet de reiziger de keuze hebben tussen verschillende vervoerswijzen of alternatieve routes. Een goede samenhang tussen de netwerken voor personenvervoer (fiets, auto, openbaar vervoer) wordt steeds belangrijker. Dat maakt het totale mobiliteitsstelsel robuuster. Reizigers moeten knooppunten soepel kunnen gebruiken om betrouwbaar en op tijd op hun bestemming te arriveren. Hierbij is het stimuleren van de groeiende trend in het fietsgebruik van groot belang.




Het wegennet in de regio mist een aantal cruciale schakels: onder meer de A13/A16-verbinding en een meer westelijke oeververbinding. Met deze verbindingen ontstaat paralleliteit in het wegsysteem. Dat biedt alternatieven in geval van incidenten en draagt daarmee bij aan een robuust en betrouwbaar systeem. Deze nieuwe schakels worden goed in hun omgeving ingepast. Er vindt onderzoek plaats naar het beter functioneren van het stedelijk en regionaal wegennetwerk. Dit kan leiden tot het benoemen van nieuwe of het herprioriteren van reeds geplande uitvoeringsprojecten voor de periode na 2014.

Benuttingsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting is mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) of door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement). In het stedelijk gebied is een optimalisatie van het goederenvervoer ten behoeve van de bevoorrading gewenst.

Verkeersveiligheid is zowel bij nieuwe als bij bestaande wegen een belangrijk aandachtspunt. Landelijk is de doelstelling voor 2020 een reductie van het aantal verkeersdoden tot 500 en van het aantal ziekenhuisgewonden tot 12.250. Voor de stadsregio Rotterdam is het doel niet meer dan 25 verkeersdoden en 284 ziekenhuisgewonden in 2020. In 2009 waren dat er 37, respectievelijk 374.

Verkeer en vervoer: robuust mobiliteitssysteem



- LEGENDA
-  Uitvoering
 -  Afweging korte termijn
 -  Afweging lange termijn

Uitvoeringsagenda 2010-2014

Uitbreiding wegennet

In de bestuursperiode 2006-2010 is een flink aantal projecten voor verbetering van de weginfrastructuur uitvoeringsgereed gemaakt. Deze projecten zijn nu in uitvoering en komen in deze bestuursperiode in gebruik. Voor de onderzoeksprojecten binnen het MIRT Rotterdam Vooruit zijn wij mede-opdrachtgever. Bij de A15, de A13/A16-verbinding en Rotterdam Vooruit is de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer verantwoordelijk voor het maximaliseren van het regionaal draagvlak. Projecten voor het stedelijk en regionaal wegennetwerk begeleiden wij vanuit de beleidsmatige verantwoordelijkheid voor het functioneren van het regionaal wegennetwerk en als subsidiegever.

Benutting en ketenmobiliteit

Als stadsregio hebben we samen met het georganiseerde bedrijfsleven in 2008 een regionaal convenant mobiliteitsmanagement afgesloten. Daarvoor zijn vijf gebieden geselecteerd (de knooppunten Kralingen, Alexander, Centrum en Vijfsluizen en de haven/A15). Met de individuele werkgevers worden afspraken gemaakt over in te voeren maatregelen. De doelstelling is 5% reductie van het aantal auto's naar de knooppunten tijdens de spits en 20% voor de haven/A15. De stadsregio subsidieert de uitvoeringsorganisaties 'Bereik!' en 'de Verkeersonderneming' die bedrijven activeren tot het treffen van maatregelen.

In het dynamisch verkeersmanagement werken we samen met de partners in de Zuidvleugel van de Randstad. Wij financieren een groot scala aan DVM-maatregelen uit de Brede Doeluitkering (BDU).

Om de overstapmogelijkheden van de auto op het openbaar vervoer te verbeteren, subsidiëren wij de aanleg van P+R-voorzieningen bij openbaarvervoer haltes en knooppunten.

Verbeteren kwaliteit fietsnetwerk en fietsgebruik

Kwaliteitsverbetering vindt plaats het realiseren van een aantal nu nog ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Onze inspanningen zijn erop gericht om samen met gemeenten het fietsgebruik te faciliteren, zodat in 2025 een groei van 30% gerealiseerd kan zijn. Wij subsidiëren de aanleg van stallingmogelijkheden voor de fiets bij haltes en stations van het openbaar vervoer.

Goederenvervoer

Wij organiseren de samenwerking tussen regiogemeenten en het bedrijfsleven met als doel de bevoorrading in het stedelijk gebied schoner, stiller en zuiniger te maken. We zijn initiatiefnemer en trekker van het regionale platform goederenvervoer, het overlegorgaan binnen de stadsregio Rotterdam waaraan de regiogemeenten, TLN, EVO en KVK deelnemen.

Verkeersveiligheid

Wij stimuleren de uitvoering van het landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2012 in de regio door samenwerking via het Regionaal Platform Verkeersveiligheid en het ROV-Zuid-Holland. Met subsidies ondersteunen we de verkeersveilige inrichting van wegen en structurele verkeerseducatie in het basis- en voortgezet onderwijs.

Wat hebben we bereikt in 2014?

- De maatregelen uit het maatregelpakket duurzame mobiliteit zijn in uitvoering. Dit betekent onder meer dat fietsparkeerplaatsen en OV-fietsen bij haltes en stations zijn afgestemd op de behoefte, dat 2500 nieuwe P+R plaatsen en het Verwijzingsplan P+R zijn gerealiseerd en dat er een waarneembare vermindering van het aantal geluidgehinderden zichtbaar is op weg naar de doelstelling van 30% reductie van geluidgehinderden in 2025.

- Twee rijkswegenprojecten zijn in uitvoering: de A4 Delft-Schiedam en de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein. De A13/A16-verbinding is in 2014 klaar voor uitvoering. Voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding is de planvorming gestart, evenals voor de Van Brieneoord-/Algeracorridor.
- De regionale wegenprojecten 'ontsluiting van Voorne-Putten', verbreding N209 en de Drie-in-Eén (ontsluiting Hoek van Holland, Veilingroute en Westerlee) zijn gereed. De planvorming voor verbreding van de N471 is gestart.
- Op het rijkswegennet in de regio zijn dynamische snelheden ingevoerd.
- Rondom alle knooppunten is er sprake van actief mobiliteitsmanagement door alle grote werkgevers.
- Er is één gezamenlijke uitvoeringsorganisatie voor de inzet en het beheer van de Dynamisch Verkeers Maatregelen op rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen.
- De kwaliteit van het fietsnetwerk is toegenomen, waarbij minstens één complexe en nu nog ontbrekende schakel in uitvoering is. Het fietsgebruik is met 6% toegenomen ten opzichte van 2010.
- Stedelijke distributie is in de hele regio optimaal georganiseerd.
- Op stadsregionaal niveau is in 2014 het aantal verkeersdoden gedaald naar maximaal 32 en het aantal ziekenhuisgewonden naar maximaal 333.

2.2 Verstedelijking rond hoogwaardig openbaar vervoer

Hoogwaardig openbaar vervoer vormt de basis van een duurzaam mobiliteitssysteem. Het is de ambitie de groei van mobiliteit als gevolg van stedelijke en economische ontwikkeling zo veel mogelijk in het openbaar vervoer op te vangen. Een goede samenhang tussen bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling wordt daarom steeds belangrijker. Bedrijven en voorzieningen waar dagelijks veel mensen op afkomen, moeten op locaties liggen die goed te bereiken zijn per openbaar vervoer. Andersom maakt stedelijke verdichting rondom stations en andere regionale knooppunten de aanleg en exploitatie van hoogwaardig openbaar vervoer de moeite waard. De verdere stedelijke ontwikkeling in de stadsregio Rotterdam zal dan ook vooral plaatsvinden door verdichting en het bouwen van woningen en kantoren in nabij hoogwaardig openbaar vervoer.

De geïntegreerde aanpak van mobiliteit en verstedelijking richt zich nu vooral op de Stedenbaanstations langs de spoorlijnen, maar wordt uitgebreid naar het totale hoogwaardig openbaar-vervoerssysteem in de Zuidvleugel: het Zuidvleugelnets. Ook het metro- en tramplusnetwerk behoort hier toe. Ambitie is om samen met de Noordvleugel van de Randstad tot één geïntegreerd Randstadnet te komen, waar het Zuidvleugelnets deel van uitmaakt.

Uitvoeringsagenda 2010-2014

Verstedelijking rondom openbaar vervoer

Wij spreken de gemeentebesturen aan op de ontwikkeling van woningbouw, kantoren en stedelijke voorzieningen rondom stationslocaties (verstedelijkingsafspraken en programma economie.) De ontwikkeling van kantoren vindt plaats op de best bereikbare locaties in de regio, de knooppunten.

Versterking netwerk

De belangrijkste investering in het openbaar vervoernetwerk is de ombouw van het spoor tussen Rotterdam en Hoek van Holland tot metro en koppeling aan het bestaande metronetwerk in Schiedam. Daarnaast start de exploitatie van openbaar vervoer over water. Tot slot vinden enkele investeringen plaats in het tramnetwerk die een betere exploitatie mogelijk maken.

Verbetering kwaliteit huidige netwerk

Kwaliteitsverbetering zal plaatsvinden door verbetering van het comfort in het voertuig (nieuw tram- en metromaterieel) en op de halte, informatievoorziening en de halte-toegankelijkheid. Daarnaast zal de dienstregeling van de verschillende vervoerders nog beter op elkaar worden afgestemd en worden aangepast op de vervoersvraag.

Exploitatie

Wij zorgen ervoor dat de vervoerders maatregelen nemen om de exploitatiekosten te laten dalen. Dit gebeurt onder andere door efficiëntere bedrijfsvoering bij de vervoerders, meer flexibiliteit en hogere snelheden in het tramnet, het toepassen van tariefdifferentiatie en het selectief heroverwegen van het openbaar-vervoeraanbod op basis van kosteneffectiviteit.

Wat hebben we bereikt in 2014?

- 80% van alle in de bestuursperiode 2010-2014 nieuw gebouwde woningen en kantoren in de regio ligt in de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer.
- De OV-terminal Rotterdam Centraal is gereed. RandstadRail rijdt door van Den Haag naar Rotterdam-Zuid.
- De Hoekse Lijn wordt omgebouwd om deel uit te maken van het metronetwerk: een doorgaande metroverbinding tussen Capelle aan den IJssel en Hoek van Holland is mogelijk.
- Openbaar vervoer over water functioneert betrouwbaar.
- Er zijn 800 nieuwe panelen met dynamische reisinformatie geplaatst op de OV haltes in de regio.
- Op alle tram- en metrolijnen rijdt modern materieel.
- Efficiënte exploitatie van het openbaar vervoer door onder meer extra keerlussen voor trams en snelheidsverhoging, tariefintegratie met de NS en een verschil tussen spits- en daltarieven. Er is een 10% hogere kosteneffectiviteit bereikt door een efficiëntere bedrijfsvoering bij de vervoerders en doordat het openbaar vervoeraanbod beter is afgestemd op de vraag.
- De sociale veiligheid in het openbaar vervoer ligt minimaal op het niveau van 2010 tegen 4 miljoen euro lagere kosten per jaar, door een efficiëntere inzet van mensen en middelen.

3 Wonen: duurzaam en marktgericht aanbod

Centraal in het woningbouwbeleid tot 2020 staat de kwaliteit van het wonen, niet de kwantitatieve bouwproductie. Een goed en gevarieerd aanbod aan woningen is een voorwaarde om bewoners sterker aan de regio te binden, ook als zij een andere woning zoeken. Het maakt de regio bovendien aantrekkelijker voor grotere groepen bewoners. Dat is weer gunstig voor de internationale concurrentiekracht van de regio. Deze inzet van de regio vertaalt zich in woningmarkt afspraken in de regio en in afspraken met Zuidvleugelpartners en Rijk.

In 2005 zetten de stadsregio en de provincie in het RR2020 in op een 'trendbreuk in de herstructurering'. De regiogemeenten hebben deze opgave voortvarend opgepakt. De meest recente cijfers laten de eerste tekenen zien van een, nog voorzichtige, trendbreuk. Voor het eerst sinds jaren is in 2008 het binnenlandse migratiesaldo ongeveer nul: de stadsregio verloor per saldo geen bewoners meer aan andere Nederlandse regio's.

De recente economische crisis heeft de woningmarkt hard getroffen. Dat maakt het des te belangrijker om woningen te bouwen waar een marktvraag voor is. Het Woningmarktscenario 2020 van de stadsregio (2010) introduceert daarom een regiobrede woonmilieubenadering. Een 'woonmilieu' is het geheel van woning en woonomgeving, inclusief de niet-fysieke aspecten daarvan. De opgave is om de bouwproductie te richten op woonmilieus waar een tekort aan bestaat en transformaties te richten op woonmilieus waar een overschot aan is. Hierbij wordt aangesloten bij de bestaande kwaliteiten van de regio, zoals de landschappen, de rivieren en de bereikbaarheidskwaliteit (Stedenbaan en knooppunten).

Tabel: verdeling woonmilieus en gewenste ontwikkelingsrichting

	huidig aandeel	wenselijke richting
Grootstedelijk	5 %	+
stedelijk-levendig	19 %	-
stedelijk-rustig	15 %	+
suburbaan-compact	28 %	--
suburbaan-grondgebonden	25 %	+
exclusief (stedelijk en suburbaan)	4 %	++
landelijk en dorps	4 %	++
<i>totaal</i>	<i>100 %</i>	

Bron: Verstedelijkingsscenario 2020, Stadsregio Rotterdam, 2010

In een gezonde woningmarkt zijn ook voor huishoudens met lage inkomens voldoende woningen beschikbaar. Ze moeten bovendien evenwichtig over het gebied gespreid zijn, en daarin schuilt in de regio Rotterdam een probleem. Sociale huurwoningen zijn overmatig geconcentreerd in oudere delen van Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis. De bevolkingssamenstelling in een aantal oudere wijken is daardoor te eenzijdig. Beleidsmatig is daar enkele jaren geleden al op gereageerd met regionale afspraken over de nieuwbouw van sociale huurwoningen, gericht op een betere regionale spreiding, en de zogenaamde Rotterdamwet die de gemeente Rotterdam in staat stelt om extra eisen te stellen aan mensen die in deze delen van de stad een woning willen huren.

Deze aanpak wordt voortgezet. Hierdoor neemt het totale aanbod aan sociale huurwoningen af. Op die manier kan in 2020 een meer evenwichtige spreiding van sociale huurwoningen tussen de gemeenten worden bereikt. Daarnaast wordt ingezet op een betere doorstroming van mensen naar en uit bepaalde woningen, onder meer door een regionaal systeem van woonruimtebemiddeling. Zo wordt de afnemende voorraad sociale huurwoningen efficiënter gebruikt.

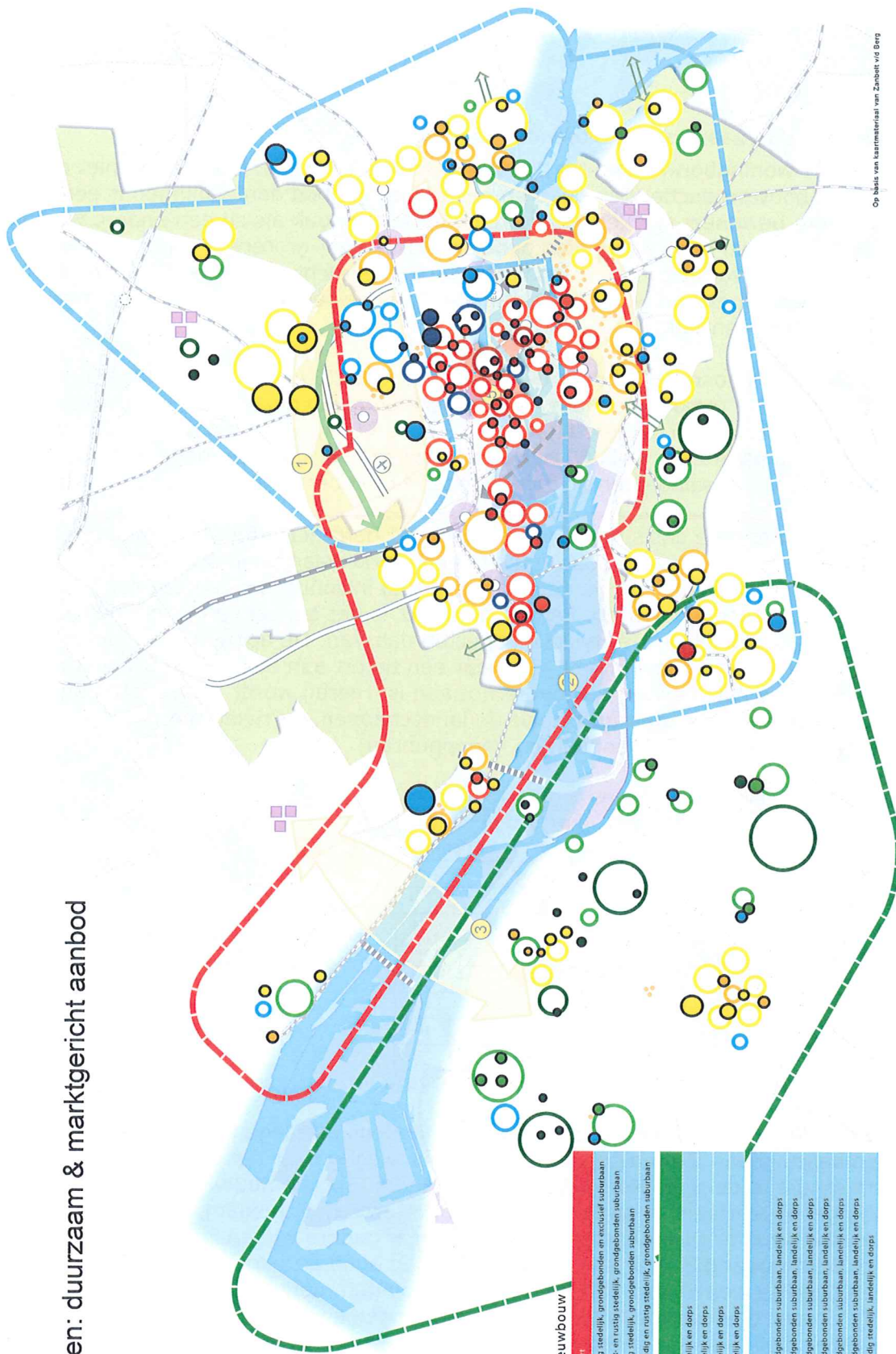
In de Zuidvleugel werken wij samen met de andere stedelijke regio's om de Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel te realiseren. Hoofdpunten van de strategie zijn:

Wonen: duurzaam & marktgericht aanbod

Woonmilieu
Ontwikkeling

- Grootstedelijk
- Stedelijk - levendig
- Stedelijk - rustig
- Stedelijk - exclusief
- Suburbaan-compact
- Suburbaan-grondgebonden
- Suburbaan -exclusief
- Dorps
- Landelijk

- Stedelijke - zone
- Landelijke - zone
- Suburbane - zone



Opgave	Transformatie	Nieuwbouw
Stedelijke zone	Oversticht	Takert
Maassluis	levendig stedelijk, compact suburbaan	rustig stedelijk, grondgebonden en exclusief suburbaan
Rotterdam	levendig stedelijk, compact suburbaan	groot- en rustig stedelijk, grondgebonden suburbaan
Schiedam	compact suburbaan, levendig stedelijk	rustig stedelijk, grondgebonden suburbaan
Vlaardingen	compact suburbaan	levendig en rustig stedelijk, grondgebonden suburbaan
Landelijke zone		
Bernisse		landelijk en dorps
Brielle		landelijk en dorps
Hellevoetsluis	compact suburbaan	landelijk en dorps
Westvoorne		landelijk en dorps
Suburbane zone		
Albrandswaard		grondgebonden suburbaan, landelijk en dorps
Barendrecht		grondgebonden suburbaan, landelijk en dorps
Capelle a.d. IJssel	compact suburbaan	grondgebonden suburbaan, landelijk en dorps
Krimpen a.d. IJssel		grondgebonden suburbaan, landelijk en dorps
Lansingerland		grondgebonden suburbaan, landelijk en dorps
Ridderkerk	compact suburbaan	grondgebonden suburbaan, landelijk en dorps
Spilvenisse	compact suburbaan	levendig stedelijk, landelijk en dorps

Op basis van kaartmateriaal van Zandeeft v/d Berg

het in balans brengen van vraag en aanbod van woonmilieus, het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstedelijke locaties (vooral door het realiseren van Zuidvleugelnet) en van recreatiegebieden en het wegnemen van milieubelemmeringen. Hierover zijn inmiddels per regio afspraken gemaakt. Het streven is om 80% van de opgave te realiseren binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied. Daarmee wordt de schaarse open ruimte in de Zuidvleugel gespaard en het draagvlak voor stedelijke voorzieningen versterkt.

Uitvoeringsagenda 2010-2014

Verstedelijking Zuidvleugel

Onze inzet is er op gericht om vast te houden aan de gemaakte afspraken, ook al maken de kredietcrisis en de huidige economische recessie het uiterst lastig de binnenstedelijke bouwopgave vol te houden. Ook op Zuidvleugelniveau moet de binnenstedelijke opgave centraal blijven staan.

Woningmarktafspraken met gemeenten, corporaties en marktpartijen

Onze aanpak richt zich op zes woningmarktgebieden met vergelijkbare opgaven en een gedeelde woningmarkt. In deze woningmarktgebieden stemmen gemeenten, woningcorporaties en marktpartijen hun plannen en projecten af op de marktvrage en de gewenste spreiding van betaalbare woningen. Eind 2010 willen wij de woningmarktafspraken tussen stadsregio en gemeenten vaststellen. Daarin zijn de uitgangspunten voor deze afstemming vastgelegd. Lokale prestatieafspraken tussen gemeenten en woningcorporaties geven hier verder invulling aan. De duurzaamheid van sociale huurwoningen, onderdeel van het programma 'Leefomgevingskwaliteit en klimaataanpak', maakt eveneens deel uit van deze prestatieafspraken.

Wij zullen de afstemming van woningbouwplannen en projecten ondersteunen en coördineren. Daarbij werken wij samen met de koepels van woningcorporaties (Maaskoepel) en van projectontwikkelaars en bouwbedrijven (Neprom, Bouwend Nederland, NVB). Sturingsmiddelen die daarbij worden ingezet zijn kennisuitwisseling, regionale visievorming en investeringen.

De stadsregio werkt samen met de Maaskoepel aan een ontwerp voor verbetering van het verhuurproces van de circa 260.000 corporatiewoningen. Doel is om meer recht te doen aan de specifieke wensen van woningzoekenden over de woning en het woonmilieu, terwijl wel zorgvuldig gestuurd wordt op een rechtvaardige verdeling van schaarse woningen. Een woningmarkt zonder grenzen tussen gemeenten is daarvoor een optimale conditie. Tegelijkertijd worden zwakke plekken in de woningmarkt, waar overlast van weinigen het woongenot van velen remmen, met intensievere begeleiding aangepakt. Wij ondersteunen dit proces met regionale huisvestingsregels, afspraken voor woonruimtebemiddeling en programmering van de woningvoorraad.

Wat hebben we bereikt in 2014?

- Er zijn woningmarktafspraken met gemeenten voor de periode 2010-2020, aangetakt op het beleid voor de leefomgevingskwaliteit.
- Er zijn lokale prestatieafspraken tussen gemeenten en corporaties, waarin ook de energieprestaties zijn opgenomen, gebaseerd op de verstedelijkingsafspraken.
- Er is een gestructureerd afstemmingsoverleg tussen gemeenten, woningcorporaties en marktpartijen voor elk van de zes woningmarktgebieden.
- Er is een systeem van woonconsumentenonderzoek dat adequate informatie verschaft voor de afstemming per woningmarktgebied.
- Voor de verdeling van de sociale huurwoningen beschikken we over één regionaal dekkend aanbodsysteem en één urgentiesysteem dat in alle gemeenten wordt toegepast. Daarnaast functioneert een nieuwe Huisvestingsverordening.

4 Groen: samenhangend metropolitaan landschap

Het groen vormt een belangrijke vestigingsfactor voor bewoners en bedrijven. Een vitaal, mooi en bereikbaar landschap is belangrijk voor de attractiviteit, duurzaamheid en concurrentiekracht van de regio. Vergeleken met andere stedelijke regio's, scoort Rotterdam echter slecht op dit onderwerp. De regiobewoners bezoeken het groen rond de stad relatief weinig. Dat wordt mede veroorzaakt door de beperkte (recreatieve) waarde en de slechte bereikbaarheid vanuit de omliggende wijken. De opgave is de relatie tussen het stedelijk gebied en het ommeland te vergroten, onder meer door het verbeteren van de recreatieve verbindingen en het vergroten van het areaal groengebied dat zich leent voor recreatief gebruik.

De maatschappelijke waardering voor het landschap raakt steeds meer gekoppeld aan grotere eenheden met een eigen identiteit en uitstraling. Ook in de regio Rotterdam heeft de afgelopen periode een verdere opschaling plaatsgevonden. In Deltapoort en Hof van Delfland zijn metropolitane landschappen in ontwikkeling, het landschap van de Rottemeren heeft al een metropolitane kwaliteit. Grote opgaven in deze gebieden zijn het vergroten van de recreatieve waarde voor de bewoners van de regio, maar ook het economisch vitaal houden van de agrarische sector. Dit laatste is essentieel voor het behoud van de cultuurhistorische waarden in het landschap, die sterk bepalend zijn voor de identiteit. Stadslandbouw, productie van streekproducten en andere verbredingsvormen helpen de agrarische sector vitaal te houden en vergroten de waarde van het landschap voor de regiobewoners. De bereikbaarheid wordt bevorderd door het verbeteren van de fietsverbindingen, maar ook het verbeteren van het waternetwerk biedt hiervoor grote kansen.

De groengebieden moeten een kwaliteit hebben die tegemoet komt aan de wensen van gebruikers en die toekomstbestendig is. Een belangrijk deel van de opgave is het vormgeven van de organisatie en de financiering van het beheer, zodat de gebieden ook in de toekomst blijven beantwoorden aan de dan te stellen eisen en gebruikswaarden. Het gaat daarbij niet zozeer over grote ingrepen, maar ook om bijvoorbeeld de marketing, programmering, evenementen, en educatie.

Uitvoeringsagenda 2010-2014

Regionaal Groenstructuurplan

In 2010 is het Regionaal Groenstructuurplan (RGSP2) geëvalueerd en vindt een herijking plaats. Dit doen we in overleg met de gemeenten en de provincie Zuid-Holland. De resultaten zijn medebepalend voor wat de stadsregio in 2014 kan bereiken. Belangrijke speerpunten bij de uitvoering van de 2300 hectare groen zijn:

- het toekomstbestendig maken van de inrichting van die gebieden (de beheeropgave),
- het tot stand brengen van de stad-land-verbindingen,
- het realiseren van een zodanige kwaliteit dat sprake is van voldoende variëteit in de groengebieden, die bovendien goed aansluit bij de wensen van de huidige en toekomstige gebruikers,
- het realiseren van de ontbrekende schakels.

Als uitwerking van de dubbeldoelstelling van het Project Mainport Rotterdam (economische en havenontwikkeling onder gelijktijdige verbetering van de leefomgeving) wordt tot 2020 in totaal 750 ha natuur- en recreatiegebieden aangelegd: 150 ha in het noorden (in de Schiezone en de Vlinderstrik) en 600 ha in Albrandswaard (het Buitenland van Rhoo). Als onderdeel van de 2300 ha zijn dit onmisbare schakels in de regionale groenstructuur. De provincie en de gemeente Rotterdam trekken deze projecten. De stadsregio is verantwoordelijk voor de aanleg van de Groene Verbinding over de infrastructuurbundel A15 en Betuweroute en het krekplan op Voorne-Putten.