



Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Tien punten voor de regio Rotterdam

RP
2020





Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

RR2020

Tien punten voor de regio Rotterdam

december 2005

Het RR2020 is op 12 oktober 2005 door Provinciale Staten van Zuid-Holland vastgesteld als streekplan en op 9 november 2005 door de regioraad van de stadsregio Rotterdam als regionaal structuurplan.





Inhoud

1 Inleiding	5
2 Positionering van de regio Rotterdam	11
2.1 Trefpunt van twee netwerken	11
2.2 Vijf ontwikkelingszones	13
2.3 Drie grote landschappen	14
3 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie	17
3.1 Inleiding	17
3.2 Infrastructuur en knooppunten	21
3.2.1 Mobiliteitsstrategie	21
3.2.2 Internationale hoofdorïëntaties	24
3.2.3 Regionale infrastructuur	27
3.2.4 Strategische ontwikkeling van knooppunten en bedrijfslocaties	29
3.3 Veelzijdig woonmilieu	30
3.3.1 Differentiatie op de woningmarkt	30
3.3.2 Woonmilieus	33
3.3.3 Stedelijke kwaliteit en milieukwaliteit	37
3.3.4 Stedelijke kwaliteit en sociale kwaliteit	37
3.3.5 Programma binnen en buiten de regio	38
3.4 Economische structuurversterking	38
3.4.1 Kennis- en diensteneconomie	39
3.4.2 Logistiek-industrieel complex	42
3.4.3 Duurzaam en hoogwaardig glascomplex	44
3.4.4 Differentiatie in de bedrijfshuisvesting	45
3.5 Versterking van het groenblauwe raamwerk	46
3.5.1 Waterbeleid	48
3.5.2 Regioparken en Voorne-Putten	50
3.5.3 Landschappelijke groenzones	56
4 Ontwikkelingsstrategie en uitvoering	57
4.1 Inleiding	57
4.2 Tien punten voor de regio Rotterdam	57
1 Noordas: diversiteit op de binnenflank van de Randstad	57
2 Zuidflank: deltalandschap	59
3 Internationaal Centrum Rotterdam: versterken, verbreden, verdichten	61
4 Greenport B-driehoek: duurzaam glaslandschap	63
5 Rivierzones: benutten van de regionale kanskaart	65
6 Trendbreuk in de herstructurering	67
7 Pro-actieve aanpak van de milieuproblematiek	68
8 Offensieve aanpak van groen en water	69
9 Investeren in de versterking van infrastructuur en knooppunten	70
10 Versterken van de Zuidvleugelstructuur	71
4.3 Uitvoeringsagenda	73
4.3.1 Naar een ruimtelijk uitvoeringsprogramma	73
4.3.2 Van tienpuntenplan naar uitvoeringsagenda	73
4.3.3 Financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid	76
4.3.4 Programmatische opgave 2005-2015	80

5 Planologisch kader	81
5.1 Beleidsuitspraken en verantwoordelijkheden	81
5.2 Structurerende elementen	82
5.3 Streekplanuitwerking	90
5.4 Kernpunten	90
5.5 Plankaart	99
6 Aansluiting op bestaand beleid	103
6.1 Groenblauwe raamwerk	103
6.2 Infrastructuur en knooppunten	108
6.3 Verstedelijkingspatroon	114
7 Proces en procedure	119
7.1 Wettelijke toetsen	119
7.1.1 Strategische milieubeoordeling (SMB)	119
7.1.2 Watertoets	121
7.1.3 Flora- en faunawet	122
7.2 Gevoerd overleg	123
7.3 Proces tussen ontwerp en definitief RR2020	124

1 Inleiding

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020, kortweg RR2020, bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en een periode van vijftien jaar (2005-2020). In die tijd moet er veel gebeuren. De regio heeft *meer variatie* nodig. Er is een bredere economische basis nodig en een veelzijdiger aanbod aan woningen. De regio heeft ook *meer kwaliteit* nodig. De noodzakelijke groei stelt hogere eisen aan de infrastructuur, het landschap en het milieu. En de regio heeft *meer tempo* nodig. Er wordt nu al met veel inzet gebouwd, maar de vernieuwing blijkt de hoge maatschappelijke dynamiek in deze regio nog niet bij te houden.

De kern van het RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. Deze regio behoort tot de dichtstbevolkte gebieden van Europa en vormt de leefomgeving van ruim een miljoen mensen. Tegelijk is het gebied als deel van de delta een economische motor voor Nederland en kent het ecologische en landschappelijke waarden die de regio zelf overstijgen. In dat krachterspel hebben de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam een uitgebalanceerd en ambitieus toekomstperspectief willen maken, in samenwerking met vele andere betrokken partijen.

Het RR2020 gaat verder dan het schetsen van een gewenst toekomstbeeld. Provincie en stadsregio werken met dit RR2020 ook aan het organiseren van de vernieuwing. Dat gebeurt aan de hand van een regionale ontwikkelingsstrategie in de vorm van een tienpuntenplan voor de regio. Dit tienpuntenplan, opgenomen in hoofdstuk 4, is het hart van het RR2020. Bij de uitvoering daarvan zijn gemeenten, waterschappen, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties onmisbaar. De koers van dit RR2020 is daarom nauwkeurig met hen afgestemd.

De afgelopen tijd heeft aangetoond dat de saamhorigheid in de regio groot is. Provincie en stadsregio zijn er dan ook van overtuigd dat de in dit plan opgenomen strategieën en beleidslijnen niet alleen urgent zijn, maar ook realistisch. Vele partijen zijn bereid om hun steentje bij te dragen. Dat geeft alle vertrouwen in een eendrachtige samenwerking met een collectieve drijfveer: meer variatie, meer kwaliteit en meer tempo.

Streek- en structuurplan tegelijk

Het RR2020 is twee plannen in een: een streekplan en een regionaal structuurplan. Beide vloeien voort uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Een streekplan is het document waarin de provincie haar ruimtelijke beleid voor (een deel van) het grondgebied vastlegt. Een regionaal structuurplan is verplicht voor de Kaderwetgebieden. De stadsregio Rotterdam is zo'n Kaderwetgebied. Na het van kracht worden van de Wet gemeenschappelijke regelingen-plus (Wgr+) zal de regio de status van Wgr-plusgebied krijgen. Zowel streekplan als structuurplan zijn tien jaar geldig. Het RR2020 komt in de plaats van het Streekplan Rijnmond uit 1996 en de streekplanuitwerkingen Nesselande, Midden-IJsselmonde en Noordrand II en III. De laatste twee zijn tevens door de regioraad vastgesteld als regionaal structuurplan. De ruimtelijke keuzes in het RR2020 worden pas juridisch bindend voor burgers en private partijen, als ze zijn overgenomen en uitgewerkt in de bestemmingsplannen van de gemeente. Zolang de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening geldt, toetst de provincie of nieuwe bestemmingsplannen aan het RR2020 voldoen. De stadsregio adviseert de provincie bij deze toetsing.

Stadsregio en provincie maken nadere afspraken over taakverdeling en te volgen werkwijze bij de samenwerking op het gebied van uitvoering en plantoetsing op een zodanige manier dat voor de gemeenten helder is wie hun eerste aanspreekpunt is en dubbele procedures niet zullen voorkomen.

Doelstellingen

Sinds het begin van het planvormingsproces zijn er drie hoofddoelstellingen aan het RR2020 verbonden. De eerste twee zijn afkomstig uit het samenwerkingsverband ROM Rijnmond, gericht op de ontwikkeling van de mainport, en zijn inmiddels verbreed naar de regio als geheel: het verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en het versterken en diversifiëren van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief. Met het RR2020 is daar een derde bijgekomen, inspelend op de grote verschillen in culturele achtergrond en leefstijl van de regiobewoners, verschillen die beter tot uiting moeten komen in het aanbod aan woonmilieus: het inspelen op de sociaal-culturele diversiteit, zodanig dat de sociale samenhang toeneemt.

Deze hoofddoelstellingen zijn vertaald naar hun betekenis voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Dat heeft geleid tot drie hoofdpogingen, die tezamen de leidraad vormen voor de beleidsuitspraken die in dit RR2020 zijn opgenomen:

1. een compleet en goed functionerend groen-blauwe raamwerk in de regio, stevig ingebed in het omringende deltalandschap, waarin het ecologische systeem zich kan ontwikkelen, waar een duurzame bescherming tegen wateroverlast en watertekorten van uitgaat en dat bijdraagt aan de leefbaarheid in het stedelijk gebied;
2. een hechte aansluiting op de nationale en internationale economische netwerken waar de regio Rotterdam deel van uitmaakt, onder gelijktijdige verbetering van de leefkwaliteit in de regio zelf;
3. binnen de regio een grotere diversiteit aan woon-, werk- en verblijfsgebieden met goede verbindingen voor verschillende vervoerssoorten en een goede milieukwaliteit, waardoor de keuzemogelijkheden voor inwoners, ondernemers en bezoekers toenemen en de sociale diversiteit die de regio kenmerkt beter tot haar recht kan komen, zonder tot een ruimtelijke tweedeling te leiden.

Met de formulering van deze laatste hoofdpoging en de bijbehorende doelstelling, zijn de maatschappelijke effecten integraal onderdeel van het plan. Daarom is ervan afgezien om hier een afzonderlijke paragraaf aan te wijden, zoals de laatste jaren gebruikelijk wordt bij ruimtelijke plannen.

De provincie en stadsregio gaan hard aan de slag om die doelstellingen te bereiken. Daarvoor zijn twee principiële veranderingen in het ruimtelijk beleid nodig: ten eerste een actieve, ontwikkelingsgerichte houding bij alle betrokken overheden en ten tweede een sturing op basis van kwaliteit en niet primair op basis van kwantitatieve taakstellingen.

Provincie en stadsregio hebben de volle overtuiging dat gemeenten en andere partners (publiek en privaat) dezelfde ambities hebben. Dat is tijdens de voorbereiding van dit plan afdoende gebleken. De hoofdkeuzes zijn opgenomen in het voorontwerp-RR2020, dat vervolgens uitgebreid is besproken met vele partijen. Bestuurders, raadsleden en statenleden zijn met bussen de regio ingetrokken

om de gebieden op te zoeken waar de belangrijkste opgaven liggen en een scherp beeld te krijgen van de mogelijke acties om deze aan te pakken.

Verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ontwikkeling blijft in de eerste plaats in handen van de gemeenten. De gemeenten regelen het grondgebruik via bestemmingsplannen en zogenoemde artikel 19-procedures. In het planologisch kader in dit RR2020 (hoofdstuk 5) geven provincie en stadsregio expliciet aan, aan welke voorwaarden de gemeenten en particuliere initiatieven daarbij moeten voldoen. Naast dit kader is er de provinciale nota 'Regels voor Ruimte' (de herziene Nota Planbeoordeling), die generieke regels stelt. Zolang de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening van kracht is, zal de provincie gemeentelijke bestemmingsplannen toetsen aan het beleid van RR2020 en de nota Regels voor Ruimte. 'Regels voor Ruimte' en het RR2020 bieden gemeenten aanmerkelijk meer beleidsvrijheid dan de vorige Nota Planbeoordeling en het Streekplan Rijnmond. Dit zal de ontwikkelingskracht van de regio ten goede komen. Gemeenten worden beter in staat gesteld om in hun ruimtelijke ontwikkeling maatwerk te leveren. Dat past in het streven om primair te sturen op kwaliteit in plaats van op aantallen.

Voor een aantal onderdelen van het tienpuntenplan is een actievere inbreng van provincie en/of stadsregio noodzakelijk. Dit zijn projecten van regionaal belang die de spankracht van de betrokken gemeenten in ruimtelijk, financieel en bestuurlijk opzicht te boven gaan. De inbreng van provincie en stadsregio kan variëren van ondersteuning tot actieve ontwikkeling. De herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, die over één tot twee jaar van kracht lijkt te zullen worden, verbreedt het instrumentarium voor een actieve ontwikkelingsplanologie door bovengemeentelijke overheden.

Vanouds liggen de verantwoordelijkheden bij de ontwikkeling, het beheer en de exploitatie van het bovenlokale groenblauwe raamwerk en de bovenlokale infrastructuur bij andere dan gemeentelijke overheden (rijk, provincie, stadsregio en waterschappen). Bij veel onderdelen van het groenblauwe raamwerk en de bovenregionale infrastructuur kan worden vastgesteld dat ze niet alleen betekenis hebben voor één bestuurslaag, maar voor



Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2020

Dynamisch stedelijk veld

- Stedelijk centrum gebied
- Stedelijk gebied
- Schakelzone stad-infra
- Schakelzone stad-water
- Nieuw stedelijk gebied
- Stedelijk gebied - bedrijven
- Nieuw stedelijk gebied - bedrijven
- Haven
- Tweede maasvlakte
- Duurzaam glas
- Luchthaven
- Stedelijk groen
- Stedelijk parklandschap
- (Inter)nationaal knooppunt
- Bovenregionaal knooppunt
- Logistiek centrum
- Toeristisch centrum
- Bestaand water
- Zoeklocatie water

Veelzijdig stadslandschap

- Parklandschap
- Bollencomplex
- Sierteeltcomplex
- Kustontwikkeling
- Schakelzone stad - land - water

Vitaal landelijk gebied

- Natuurlandschap
- Cultuurlandschap
- Dorpsgebied
- Zoeklocatie water

Verbindend infranetwerk

- HSL/Betuweroute
- Regionaal HOV net
- Stedenbaan
- (Inter)nationale wegen
- Randstedelijke wegen
- Regionale wegen
- Rivieren / kanalen / kreken
- Groenblauwe verbindingen
- Reservering HOV-verbinding
- Reservering wegverbinding

meer bestuurslagen tegelijk. Dat betekent dat de eerst verantwoordelijke niet altijd eenvoudig is aan te wijzen. Daarbij komt nog dat er in het verleden gewoontes en initiatieven zijn ontstaan, die niet altijd vanzelfsprekend voortkomen uit het onderscheid in bestuurslagen. Het RR2020 respecteert dergelijke gegroeide gewoontes en initiatieven en bouwt erop voort.

Nota Ruimte

Deze verdeling van verantwoordelijkheden ligt in het verlengde van de Nota Ruimte (2004), waarin het rijk zijn ruimtelijk beleid heeft beschreven. De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen waarin de verantwoordelijkheden van het rijk en die van anderen zijn onderscheiden. Het motto is 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Het accent verschuift van ordening naar ontwikkeling en van sturing met veel regels naar sturing op hoofdlijnen. Het rijk richt zich primair op gebieden die deel uitmaken van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, zoals de hoofdinfrastructuur, de ecologische hoofdstructuur, de mainports en de greenports. Het initiatief voor de ontwikkeling kan echter bij de centrale overheden liggen. Buiten de nationale ruimtelijke hoofdstructuur stelt het rijk zich terughoudend op. Plannen van decentrale overheden moeten voldoen aan een basiskwaliteit, deels wettelijk verankerd, die moet borgen dat de centrale overheden rekening houden met structuren, systemen en belangen op een hoger schaalniveau.

Binnen het plangebied van het RR2020 heeft het rijk volgens de Nota Ruimte zelf de trekkersrol voor de hoofdinfrastructuur (het bundelingsbeleid en de ruimtelijke inpassing), de veiligheidszones langs wegen en buisleidingen, de maritieme toegang en landzijdige ontsluiting van de mainport en het beleid voor grote rivieren. Bovendien gaat het rijk de coördinatie op zich nemen van vier gebiedsgerichte programma's, waaronder de Zuidvleugel van de Randstad. Daarbinnen gaat de aandacht vooral uit naar projecten die het 'Tussengebied Rotterdam-Den Haag' en de mainport versterken, gebieden die globaal overeenkomen met de eerste twee punten van het tienpuntenplan (Noordas en Zuidflank).

De Nota Ruimte benadert de Randstad, met greenports en mainports, als de 'economische motor' van Nederland. Er wordt ruimte geboden voor

een regionaal bedrijventerrein in de Hoeksche Waard, de ontwikkeling van de Zuidplaspolder, forse herstructurering in de stad en de ontwikkeling van een kennisas in het noorden van de regio Rotterdam. Rotterdam Centraal is een van de Nieuwe Sleutelprojecten van VROM. Verder bevestigt de Nota Ruimte het beleid van het Project Mainport Rotterdam, met onder meer de aanleg van de Tweede Maasvlakte, de verdichting van het 'Bestaand Rotterdams Gebied' en de realisatie van 750 hectare groen. Over probleemanalyse en type oplossing bestaat een grote mate van overeenstemming tussen rijk, provincie, stadsregio en de meeste andere betrokken partijen. Dat maakt een krachtige, eensluidende uitvoeringsstrategie mogelijk.

Provincies en Wgr-plusregio's regelen volgens de Nota Ruimte de verdeling van de ruimte voor wonen en werken over de gemeenten. Iedere gemeente moet voldoende ruimte krijgen om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Het streefgetal voor de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen in het bestaand stedelijk gebied is 40% van het totale programma. Projecten als Stedenbaan en RandstadRail zijn hierin van cruciaal belang, omdat zij nieuwe verdichtingsmogelijkheden bij stations opleveren.

Bovenregionaal beleid

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (vastgesteld in 2004) heeft de provincie Zuid-Holland de hoofdlijnen van haar ruimtelijk beleid vastgelegd. Deze komen overeen met de inzet van RR2020. Ze zijn globaal samen te vatten in twee termen: de versterking van de stedelijke netwerken en de versterking van de waterrijke cultuur- en natuurlandschappen. Centraal staat de ambitie om de Zuid-Hollandse kernkwaliteiten van de Randstad als metropool te versterken: Den Haag als centrum voor bestuur en international recht, Rotterdam als wereldhaven en als maritiem-logistiek cluster, en verspreid over de provincie de hoogwaardige agrarische clusters en de kenniscentra op het terrein van technologie, life science en ICT.

Leidend principe voor de stedelijke ontwikkeling is een grotere samenhang met de infrastructuurnetwerken, vooral met hoogwaardig openbaar vervoer (Stedenbaan, RandstadRail, metro, Tram-Plus). Andere opgaves betreffen de transformatie van verouderde haven- en industrieterreinen in

unieke, hoogstedelijke woon- en werkmilieus aan het water en de herstructurering van naaorlogse wijken. Bij de herstructurering kan zowel verdichting als verdunning optreden. De resterende opgave voor wonen en werken richt zich op uitbreiding. Voor de regio Rotterdam zijn in dit licht vooral de Zuidplaspolder en de Hoeksche Waard van belang.

Het accent in het ruimtelijk-economisch beleid ligt op herstructurering, intensivering en het selectief bieden van ruimte aan vooral kennisintensieve en stuwende bedrijvigheid voor de economische clusters waar Zuid-Holland sterk is. Ingezet wordt op goed bereikbare knooppunten, op kenniscentra en op herstructurering van binnenstedelijke bedrijven-terreinen. In de glastuinbouw is het Westland aan herstructurering toe en zijn nieuwe ontwikkelingen voorzien in de B-driehoek en de Zuidplaspolder. De ontwikkeling van duurzaam glas en de herstructurering moeten gepaard gaan met versterking van de ruimtelijke en milieukwaliteit, sanering van verspreid glas en met ruimte voor groen en waterberging. Op al deze punten werkt het RR2020 de voornemens van de PRSV uit.

Dat geldt ook voor het groenblauwe raamwerk. Met de PRSV streeft de provincie naar een robuust en gevarieerd groenblauw raamwerk op bovenregionale schaal. Parklandschappen rond het stedelijk gebied vormen daar een belangrijk onderdeel van. Op zorgvuldig gekozen plekken buiten de provinciale ecologische hoofdstructuur liggen kansen voor groenblauwe woon- en werkmilieus in lage dichtheden.

Bestuurlijk Platform Zuidvleugel

Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel werkt aan een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling van het gebied tussen Dordrecht en Leiden: de Zuidvleugel van de Randstad. Dit gebied moet uitgroeien tot een vitale netwerkstad van bestuur & recht, kennis en logistiek in een Hollands landschap. Om hier concreet invulling aan te geven, heeft het BPZ een lijst van topprioriteiten samengesteld die wordt gedeeld door alle deelnemende partijen. Deze projecten zijn van groot belang voor de ontwikkeling van het netwerk in de Zuidvleugel.

Veel daarvan hebben direct betekenis voor de regio Rotterdam: het Project Mainport Rotterdam,

het stationsgebied Rotterdam Centraal, de Groenblauwe Slinger, Randstadrail, de Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (aanleg en inpassing van de A4-Noord), de Noordrand van Rotterdam, de Kennisboulevard langs de A13, de versterking van de Delflandse kust, de herijking van de Vinex- en Vinac-afspraken, het programma Groen in en om de Stad, de herstructurering van bedrijventerreinen, de Stedenbaan en de integrale ontwikkeling van de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda (de Zuidplaspolder).

Planfilosofie RR2020

Ontwikkelingen op deze bovenregionale schaalniveaus hebben uiteraard hun weerslag in het RR2020. Het plan is mede geïnspireerd op de netwerkvorming in de samenleving, gestimuleerd door de open Europese binnengrenzen. Bewoners en bedrijven zijn minder dan voorheen gebonden aan hun woon- of vestigingsplaats. Deze maatschappelijke dynamiek is daardoor enorm toegenomen. De opbouw van de bevolking, naar culturele achtergrond, leeftijd en anderszins, is sterk in beweging. Om bewoners en bedrijven aan de regio te binden, moet de ruimtelijke inrichting aan hogere eisen voldoen. De milieukwaliteit, de landschappelijke omgeving, het aanbod aan woon- en werkmilieus, de bereikbaarheid en de leefbaarheid zijn daar allemaal onderdelen van.

Deze bewegingen op de hogere schaalniveaus leiden tot opgaven voor de regio. Die zijn vervolgens geconfronteerd met de plannen, kwaliteiten en ideeën op de lagere schaalniveaus. De deelgebiedsstudies die in het voorontwerp van het RR2020 zijn gepresenteerd, speelden daarin een essentiële rol. De mogelijkheden en de specifieke waarden op lokaal schaalniveau gaven sturing aan de wijze waarop de regio als geheel kan inspelen op de ontwikkelingen in groter verband. Zo is gedurende het hele proces voortdurend heen en weer bewogen tussen de schaalniveaus. Bestaande en nieuw te creëren samenhangen kwamen daarbij steeds scherper in beeld.

Het is duidelijk dat de stadsregio en de provincie een actieve rol zullen moeten spelen in de uitvoering van de strategische projecten en programma's, die uit deze werkwijze naar voren zijn gekomen. Alleen al de integraliteit van een aantal noodzakelijke gebiedsontwikkelingen maakt dat noodzakelijk,

maar er kunnen ook financiële of bestuurlijke redenen voor zijn. Veel ruimtelijke projecten kunnen zoals vanouds door gemeenten worden uitgevoerd, maar publieke financiering in bijvoorbeeld de volkshuisvesting ligt minder voor de hand dan voorheen en gebiedsontwikkelingen die voor de regio als geheel relevant zijn, bestrijken vaak het grondgebied van meer dan één gemeente. RR2020 sluit daarom aan bij de ontwikkelingsgerichtheid die bijvoorbeeld ook de Nota Ruimte hanteert, en werkt toe naar een eigen uitvoeringsagenda, bestaande uit strategische projecten en programma's waarvoor stadsregio en provincie deels zelf de verantwoordelijkheid nemen, en een concreet en periodiek te herzien uitvoeringsprogramma voor de regio.

Leeswijzer

De eerste hoofdstukken schetsen een beeld van de regionale ontwikkeling tot 2020, het beeld waar provincie en stadsregio samen met alle samenwerkingspartners naartoe willen werken en waar de beleidsvoornemens van zijn afgeleid. Dat gebeurt in twee hoofdstukken: hoofdstuk 2 over de positie van de regio in groter verband en hoofdstuk 3 ('ruimtelijke ontwikkelingsvisie') over hoe deze positionering en de kwaliteiten in de regio zelf doorwerken in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de regio.

Hoofdstuk 4 beschrijft de ontwikkelingsstrategie in tien punten en de wijze waarop de uitvoering van het beleid gestalte krijgt. Hoofdstuk 5 bevat het planologisch kader. Hierin staan de beleidsuitspraken waaraan ruimtelijke initiatieven van provincie en stadsregio zelf, van gemeenten, waterschappen en private partijen moeten voldoen.

De hoofdstukken 2 tot en met 5 vormen de beleidsbeschrijving van het RR2020.

Hoofdstuk 6 en 7 horen bij de toelichting bij het RR2020. Hoofdstuk 6 verwijst naar het bestaande beleid dat in het RR2020 verwerkt is (en op sommige punten is aangepast). De volledige onderbouwing van het beleid vanuit de verschillende beleidssectoren, is in een afzonderlijk werkdocument opgenomen. Hoofdstuk 7 geeft een toelichting op het proces van planvorming en de gevolgde procedures. Hierin is onder meer informatie opgenomen over de wettelijke toetsen (Strategische Milieubeoordeling, Watertoets en Flora- en Faunawet) en is het gevoerde overleg verantwoord.

Tien punten voor de regio Rotterdam

Samenvatting van de ontwikkelingsstrategie (hoofdstuk 4)

De Noordas – de zone tussen Vlaardingen en de Zuidplaspolder die zich verder kan ontwikkelen tot een divers stedelijk woon- en werkgebied. Als deel van de binnenflank van de Randstad biedt de Noordas in het bijzonder groeikansen voor de kennis- en diensteneconomie.

De Zuidflank – het deltalandschap tussen de Maasvlakte en de Hoeksche Waard, waar landschapsontwikkeling voor recreatie, water en natuur samengaat met groeimogelijkheden voor het haven- en industriecomplex.

Internationaal Centrum Rotterdam – een cultuur- en zaken-centrum waar nieuwe topmilieus voor wonen en werken kunnen komen ('versterken'), dat zijn vleugels naar knooppunten verderop uitslaat ('verbreden') en dat per hectare steeds intensiever gebruikt wordt ('verdichten').

Greenport B-driehoek – een hoogwaardig glastuinbouwcomplex voor duurzame productie en de ontwikkeling van kennis, ingepast in een groen en suburbaan woongebied.

Rivierzones – innoverende stedelijke ontwikkeling op de meest markante plekken van de regio: de oevers van de grote rivieren. Woon- en werkmilieu op die plekken zullen aantrekkelijk zijn vanwege het nauwe contact met de haven en de scheepvaart, maar in hun ontwerp rekening houden met de milieuvloeden daarvan.

Trendbreuk in de herstructurering – de omslag naar een veelzijdiger aanbod van woonmilieu, in het bijzonder door bij de herstructurering van naoorlogse woonwijken meer eengezinswoningen en stedelijke appartementen terug te bouwen.

Pro-actieve aanpak van de milieuproblematiek – een methode voor stedelijke ontwikkeling in gebieden met sterke milieu-invloeden, waarbij het onderste uit de kan wordt gehaald om bij nieuwe woningbouw lawaai en luchtverontreiniging buiten de deur te houden.

Offensieve aanpak van groen en water – het voortvarend aanleggen van nieuwe natuur- en recreatievoorzieningen en gebieden om water op te slaan, door drie landschappen in te richten als regioparken, het landschappelijke karakter van Voorne-Putten te versterken en nieuwe financieringsbronnen aan te boren.

Investeren in de versterking van infrastructuur en knooppunten – bereikbaarheid is een voorwaarde voor iedere stedelijke ontwikkeling. Om die reden omvat de ontwikkelingsstrategie investeringen in openbaar vervoer en snelwegen, en zullen de zeven best bereikbare plekken (knooppunten) een intensieve stedelijke ontwikkeling doormaken.

Versterken van de Zuidvleugelstructuur – de regio maakt deel uit van de Zuidvleugel van de Randstad. Sommige projecten op Zuidvleugel-niveau liggen gedeeltelijk of helemaal buiten het grondgebied van de regio, maar maken deel uit van de ontwikkelingsstrategie van RR2020, zoals de Zuidplaspolder en de noordzijde van de Hoeksche Waard. De provincie ontwikkelt hier samen met de betrokken regionale en gemeentelijke overheden een aanpak voor.

2 Positionering van de regio Rotterdam

2.1 Trefpunt van twee netwerken

De regio Rotterdam bevindt zich op het trefpunt van de twee netwerken die de ruimtelijk-economische ontwikkeling van westelijk Nederland bepalen: de Randstad en de Rijn-Schelde Delta. De Rijn-Schelde Delta, het gebied omsloten door de havens van Rotterdam en Antwerpen en in het oosten door Moerdijk en Breda, is als logistiek-industrieel complex onverminderd een bron van werkgelegenheid voor deze regio. Als economisch complex, maar ook als ecosysteem is de Rijn-Schelde Delta van internationale betekenis. Het geografische hart is het Zeeuwse en Zuid-Hollandse deltalandschap, dat doorloopt tot op Voorne-Putten. De economie van de Randstad drijft sterk op kennisintensieve bedrijven en instellingen, een economische sector in opkomst. Rond Den Haag ligt er een sterk accent op instellingen voor bestuur en recht, rond Rotterdam zou de zakelijke dienstverlening een sterkere positie kunnen krijgen. Een betere aansluiting hierop is voor de regio Rotterdam van groot belang, omdat in kennisintensieve sectoren veel groei wordt verwacht en veel werkgelegenheid te vinden is, vooral ook voor hoger opgeleiden. Tot de Randstad behoort ook het waterrijke Hollandse veenlandschap, dat vooral in Midden-Delfland en in de Waarden ten oosten van de regio (in het Groene Hart) relatief onaangetast is gebleven.

Dankzij de ligging aan de riviermonding is de regio Rotterdam een van de drukste van Nederland. Er wonen ruim 1,2 miljoen mensen, er staan talloze bedrijven en de sociale en economische activiteit leidt tot een drukbereden infrastructuur. De regio staat voor de uitdaging om temidden van deze enorme dynamiek een veilige, schone en aangename leefomgeving te behouden en (waar nodig) te creëren.

Concurrentie tussen regio's

De positiebepaling in vooral het economische krachtenveld bepaalt de ontwikkelingskansen van de regio. Internationale grenzen werken steeds minder als handelsbarrières. Binnen de Europese Unie bestaat een vrij verkeer van personen en goederen, en ook buiten de EU intensiveren de handelsstromen. Internationaal opererende bedrijven krijgen een steeds grotere vrijheid in vestigingsplaatskeuze. Zeehavens in Noordwest-Europa vormen een schakel in internationale logistieke

ketens, waarbij de efficiëntie van de goederenafhandeling net zo belangrijk is als de geografische positionering. Regio's als de Rijn-Schelde Delta en de Randstad komen hierdoor terecht in een internationale concurrentiestrijd. Zij moeten zich onderscheiden van concurrerende regio's door te investeren in een gunstig vestigingsklimaat. De factoren die het vestigingsklimaat bepalen verschillen per economische sector, en kunnen te maken hebben met onder meer de leefomgeving en de kennisinfrastructuur. Voor vrijwel iedere economische sector geldt de bereikbaarheid als een van de belangrijkste vestigingskwaliteiten, zeker voor het logistiek-industrieel complex rond de Rotterdamse haven.



Concurrentiepositie in NW-Europa

De positie op het trefpunt van twee netwerken stelt de regio Rotterdam in staat om zich op beide economische complexen te richten. Hoewel ruimtelijke netwerken als deze zich niet nauwkeurig laten afbakenen, geldt de Maas als globale begrenzing. Ten zuiden domineert de Rijn-Schelde Delta, ten noorden de Randstad. Binnen de regio is de Maas vooral een bindend element. De rivier behoort tot de belangrijkste identiteitsdragers van de regio, als vaarroute en als panorama. Binnen deze

Positionering tussen Randstad en Rijn-Schelde Delta

- 1 Amsterdam - Mainport Schiphol
- 2 Zuidvleugel - Mainport Rotterdam
- 3 Mainport Antwerpen

- Delta - Groene Hart
- Kust
- Haven - Luchthaven
- HSL - Betuwelijn
- A4 - A15 - A16



economische netwerken met hun onderscheiden landschappelijke karakteristieken, tekenen zich kleinere gebieden af die ook in sociaal opzicht als netwerk gaan functioneren. In deze gebieden speelt de actieradius van veel regiobewoners zich af. Wie een nieuw huis of een nieuwe baan zoekt, bekijkt de mogelijkheden tot ver buiten de eigen gemeente. In de keuze van voorzieningen handelt men net zo: binnen een groot gebied zoekt men het aanbod aan bijvoorbeeld onderwijs, zorg en cultuur dat het beste past bij de persoonlijke behoeften en mogelijkheden. De mate van keuzevrijheid is afhankelijk van persoonlijke factoren, zoals de economische positie en de fysieke gesteldheid. In het gebied tussen Leiden, Rotterdam en Dordrecht verdichten beide netwerken zich tot één Zuidvleugel (net zoals zich rond Amsterdam een Noordvleugel ontvouwt). Provincie, regio's en gemeenten in dit gebied werken in het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel samen aan een pakket structuurversterkende investeringen in bereikbaarheid, verstedelijking en groen, onder de noemer 'Netwerkstad van bestuur & recht, kennis en logistiek'.

De positie in beide internationale netwerken, de Randstad en de Rijn-Schelde Delta, wordt door investeringen als deze sterker. Maar er zal ook iets verschuiven in de economische zwaartepunten binnen de regio en daarbuiten. Rotterdam Centrum zal zich door de aansluiting op de hogesnelheidslijn duidelijker onderscheiden van andere knooppunten. De overslag in de haven verschuift door de aanleg van de Tweede Maasvlakte verder naar het westen, waardoor oostelijke havengebieden deels vrijkomen voor andere functies. In het noorden van de regio groeit een centrum voor de glastuinbouw en ontstaan nieuwe kansen voor de kennisgeoriënteerde dienstverlening, een van de belangrijkste peilers onder de economie van de Randstad.

2.2 Vijf ontwikkelingszones

De dynamiek in beide ruimtelijk-economische netwerken zal zich de komende periode concentreren in vijf ontwikkelingszones. Deze staan centraal in de ontwikkelingsstrategie van RR2020, omdat deze economische ontwikkeling de drijvende kracht kan zijn achter integrale gebiedsontwikkelingen. Met een dergelijke integrale aanpak kunnen ruimtelijke opgaven als landschapsontwikkeling,

waterberging en woningbouw profiteren van de economische ontwikkeling. Andersom is een kwalitatief goede en complete leefomgeving een voorwaarde voor een voorspoedige economische ontwikkeling.

Twee brede zones, één in het noorden en één in het zuiden, zijn het meest direct verbonden met de grote ruimtelijk-economische netwerken. Het logistiek-industrieel complex van de mainport ontwikkelt zich in de zuidelijke zone, de 'Zuidflank' tussen de Maasvlakte en Ridderkerk die buiten de regio afbuigt langs de A16 richting Moerdijk. In de noordelijke zone, de 'Noordas', wordt aansluiting gezocht op de kennis- en diensteneconomie van de Randstad. De A13, A20 en A16 bij Rotterdam dragen deze ontwikkeling, met onder meer de ontwikkeling van Brainpark in Rotterdam-Kralingen, Schieveen bij Rotterdam Airport en Technopolis in Delft. Het internationale zaken centrum van Rotterdam bindt beide ruimtelijk-economische netwerken.

De twee netwerken stellen andersoortige eisen aan de omgeving. Het logistiek-industrieel complex kent een goede bereikbaarheid voor alle vervoerssoorten als absolute voorwaarde om de concurrentie met andere havens tussen Hamburg en Le Havre aan te kunnen. Dat stelt eisen aan de achterlandverbindingen tot ver buiten de grenzen van de regio Rotterdam. Paragraaf 3.2 over 'Infrastructuur en Knooppunten' gaat daar dieper op in.

De kennis- en diensteneconomie is minder afhankelijk van het goederenvervoer, maar wel van een aansluiting op het internationale netwerk voor personenvervoer. Naast het wegverkeer zijn hier vooral de aansluiting op het HSL-netwerk, de aanwezigheid van Schiphol op twintig minuten reizen (per HSL) en Rotterdam Airport van belang. De kennis- en diensteneconomie stelt ook hogere eisen aan het vestigingsklimaat in bredere zin: de aanwezigheid van goede en gevarieerde woonmilieus, het culturele klimaat in de regio, de landschappelijke omgeving en een aantal niet-ruimtelijke factoren zoals de arbeidsmarkt en de kennisinfrastructuur. Overigens gelden factoren als deze ook steeds meer in het logistiek-industrieel complex, dat zich ook in kennisintensiteit onderscheidt van concurrenten in Noordwest-Europa.

Het internationale centrum van Rotterdam bedient als derde ontwikkelingszone beide netwerken en is daarmee de belangrijkste economische schakel tussen de Rijn-Schelde Delta en de Randstad. De veelheid van stedelijke functies (kantoren, wonen, cultuur, uitgaan, voorzieningen, enzovoort) maken het centrum van Rotterdam tot een grootstedelijk centrum met allure.

De regio vindt daarnaast aansluiting op het complex van de glastuinbouw, de vierde ontwikkelingszone, met de naam 'Greenport B-driehoek'. Voorheen waren de grote tuinbouwbedrijven en de bijbehorende voorzieningen sterk in het Westland geconcentreerd. Inmiddels is de B-driehoek (Bleiswijk, Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs) ook in ontwikkeling als glasgebied. Het RR2020 wil deze ontwikkeling op een hoogwaardige en duurzame manier voortzetten. Ook de B-driehoek is daarom aangewezen als ontwikkelingszone. Het tuinbouw-complex (de 'greenport') kent als belangrijkste structurerende elementen de veilingen en de beide mainports: de Rotterdamse haven en Schiphol. Het benut daarmee zowel het netwerk van de Randstad als dat van de Rijn-Schelde Delta.

De laatste ontwikkelingszone omvat de te herstructureren rivierzones. Door de schuivende zwaartepunten in de economische netwerken komt deze zone in een nieuwe positie terecht. Havengebonden bedrijventerreinen nemen in omvang af en droge bedrijventerreinen zijn toe aan herstructurering. Rivierzones bieden bij uitstek goede kansen voor de ontwikkeling van stedelijke woon- en werkmilieus en, dankzij de aanleg van de A4-Noord, voor een betere aansluiting op de randstadgeoriënteerde kennis- en diensteneconomie. Vooral de Rechtermasoever en Stadshavens bieden uitzicht op dergelijke transformaties. Het functioneren van het logistiek-industrieel complex stelt daar voorwaarden aan. De bedrijvigheid aan beide oevers kan binnen de overeengekomen milieuruimte en de op basis daarvan afgegeven vergunningen blijven functioneren.

2.3 Drie grote landschappen

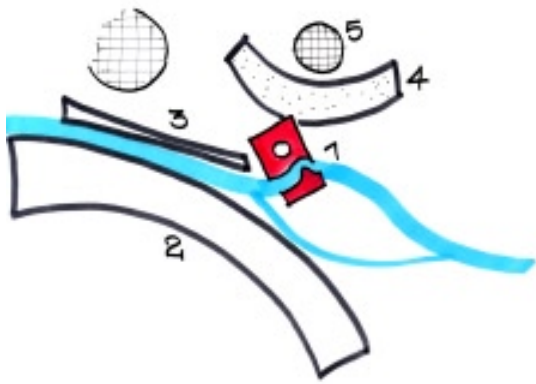
Rondom het stedelijk gebied van de regio liggen drie grote landschappen: het kleilandschap van de Rijn-Schelde Delta, het veenlandschap van de

Randstad met het Groene Hart en de kuststrook. Deze blijven intact als drie te onderscheiden landschapseenheden rond het stedelijk gebied. Waar het cultuurlandschap met zijn grote kavelmaat en verre horizon nog aanwezig is, blijft het behouden. Binnen de regio is dat vooral het geval op Voorne-Putten, waar het kleilandschap dankzij de grondgebonden landbouw zijn grote maat heeft behouden. In het veenlandschap is die maat ten oosten van de regio, in de Waarden, nog aanwezig.

In de Randstad is de landbouw echter niet meer overal in staat om het cultuurlandschap te dragen en te beheren. De opgave voor de landschapsontwikkeling verandert. Stad en land raken steeds meer met elkaar vervlochten, historisch, functioneel, landschappelijk, mentaal. Het landelijk gebied draagt bij aan de kwaliteit van de stad als vestigingsplaats en aan de woonomgeving. Het is de belangrijkste recreatieruimte voor de stedelijke bevolking en met name als er veel cultuurhistorische structuren en objecten te vinden zijn draagt het landschap veel bij aan de identiteit van de regio. Stedelijke functies, met name openlucht-recreatie maar ook landelijke woningbouw, krijgen daardoor een grotere rol in de ontwikkeling van het landelijk gebied, naast de ecologische en waterhuishoudkundige programma's die daar vanouds aan de orde zijn.

Sinds het begin van de jaren negentig loopt het natuurontwikkelingsprogramma voor de ecologische hoofdstructuur, bestaande uit de aanleg en het beheer van natuurgebieden en groene verbindingen tussen die natuurgebieden. Sinds kort is het belang van de wateropgave voor het landschap aanzienlijk toegenomen. Er moet ruimte worden gevonden voor waterberging en de stijging van de zeespiegel stelt hogere eisen aan de kustwering. Deze wateropgave blijft niet beperkt tot het buitengebied. Ook stedelijke wijken moeten zoveel mogelijk neerslagwater vasthouden.

De verbondenheid tussen stad en land is dus van belang. Maar deze is nog niet op sterkte. Delen van het buitengebied dragen weinig bij aan de kwaliteit van het stedelijk leven, maar boeten tegelijkertijd wel in op hun oorspronkelijke betekenis. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de droogmakerijen, die dankzij hun rationele verkaveling beperkte waarde hebben als recreatie- of natuurgebied, maar wel



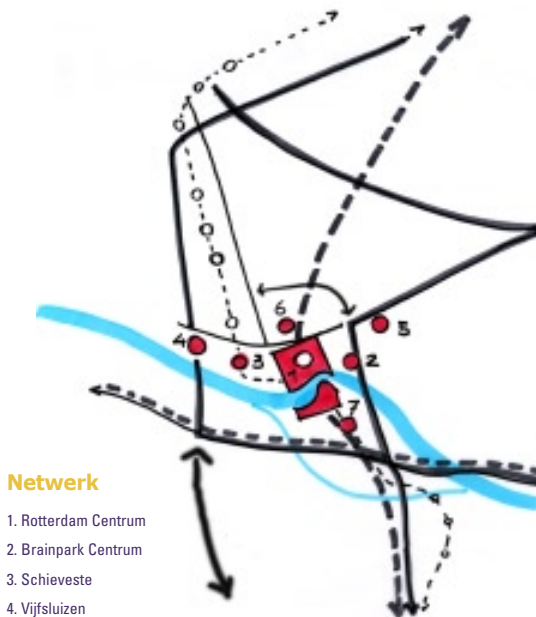
Ruimtelijk-economische ontwikkelingszones

1. Internationaal Zakencentrum
2. Havengeoriënteerd logistiek en industrieel complex
3. Rivierzones
4. Randstadgeoriënteerde kennis- en diensteneconomie
5. Glascomplex



Parklandschappen

1. Groenblauwe Slinger (Delfland)
2. Rottemeren
3. IJsselmonde



Netwerk

1. Rotterdam Centrum
2. Brainpark Centrum
3. Schieveste
4. Vijfsluizen
5. Alexander
6. Rotterdam Airport
7. Parkstad

te maken hebben met de teruggang in de landbouw. Een eigentijdse, functionele band tussen stad en land vraagt om een inrichting met een relatief kleine schaal en maat, om toegankelijkheid en aantrekkelijkheid voor recreanten. Dat moet vorm krijgen in koppeling met onder meer de te versterken ecologische waarden en de betekenis van deze gebieden voor de waterberging. Zulke gebieden ontwikkelen zich tot 'parklandschappen'. In zones bij Midden-Delfland, Rottemeren en IJsselmonde nemen provincie en stadsregio die ontwikkeling actief ter hand met de aanleg van drie regioparken, die deels buiten de grenzen van de stadsregio liggen.

3 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie

3.1 Inleiding

De kaart van de ruimtelijke ontwikkelingsvisie laat zien waar de beste ontwikkelingsmogelijkheden van de regio liggen. De strategieën op deze kaart helpen de regio te voldoen aan de opgaven die ook al in het eerste hoofdstuk zijn genoemd:

- een compleet en goed functionerend groen-blauwe raamwerk;
- een hechte aansluiting op de nationale en internationale economische netwerken;
- een grotere diversiteit aan kwalitatief goede woon-, werk- en verblijfsgebieden.

De kansen die op de kaart zijn aangegeven en in dit hoofdstuk zijn beschreven, zijn afgeleid van deze opgaven en de bestaande kwaliteiten in de regio. Het hoofdstuk met het bijbehorende kaartbeeld gaat over de ruimtelijke ontwikkelingsvisie, dus bevat geen gedetailleerde uitspraken per locatie. Het geeft eerder ontwikkelingsrichtingen aan, die in het vervolg projectmatig uit te werken zijn in precieze programma's en stedenbouwkundige ontwerpen. Hoe dat gebeurt, wanneer en door wie wordt uiteengezet in hoofdstuk 4 over de regionale ontwikkelingsstrategie. Het kaartbeeld weerspiegelt het strategische karakter. De legenda laat zien wat er in de periode van (ongeveer) 2005 tot 2020 moet gebeuren: versterken, transformeren of ontwikkelen.

Versterken

De categorie 'Versterken' benoemt en waardeert bestaande vormen van ruimtegebruik. In veel gevallen is wel actief beleid nodig om het ruimtegebruik te verbeteren of te zorgen dat het op lange termijn zijn waarde zal behouden. Dat geldt bijvoorbeeld voor de cultuurhistorische eigenschappen van de onderscheiden landschapstypes, maar ook voor de rijksweg A15 die verbeterd moet worden om op lange termijn als volwaardige achterlandverbinding te blijven functioneren. Ook ontwikkelingen die al voor 2010 hun beslag zullen hebben gekregen vallen onder de noemer 'versterken'. De voorbereiding of uitvoering daarvan is in volle gang. Het RR2020 doet daar geen nieuwe voorstellen voor. Een voorbeeld is de A4-Noord, waarvan de start van de aanleg voor 2010 wordt verwacht. Ook de bestaande verstedelijkingsafspraken blijven onverminderd van kracht.

Transformeren

Gebieden die van karakter gaan veranderen hebben een plek in de categorie 'Transformeren'. Dit is bijvoorbeeld van belang voor de benodigde diversiteit aan woon- en werkmilieus. Dit moet gestalte krijgen door transformatie van onder meer rivieroever- en havengebieden (zoals Stadshavens), de herstructurering van vroeg-naoorlogse wijken tot eigentijdse stedelijke of suburbane woonmilieus, de verdichting rond knooppunten en OV-lijnen en de aanleg van landelijke woonmilieus. Ook delen van het landschap zullen een transformatie ondergaan. Enkele agrarische landschappen zullen bijvoorbeeld een meer op recreatie gerichte inrichting krijgen als parklandschap.

Ontwikkelen

Voor gebieden in de categorie 'Ontwikkelen' is een omslag in het ruimtegebruik gewenst. In veel gevallen moeten verschillende vormen van ruimtegebruik parallel in ontwikkeling worden genomen, bijvoorbeeld in de regioparken, de knooppunten en de ontwikkelingszones langs de grote infrastructuur. Hoe zo'n mix er precies uit zal zien en hoe de ontwikkeling georganiseerd zal worden moet tijdens projectuitwerkingen blijken. Het RR2020 schetst er wel de grote lijnen voor. Ook de meer eenduidige ontwikkelingen vallen onder deze categorie: de benodigde uitbreiding van de infrastructuur en nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen.

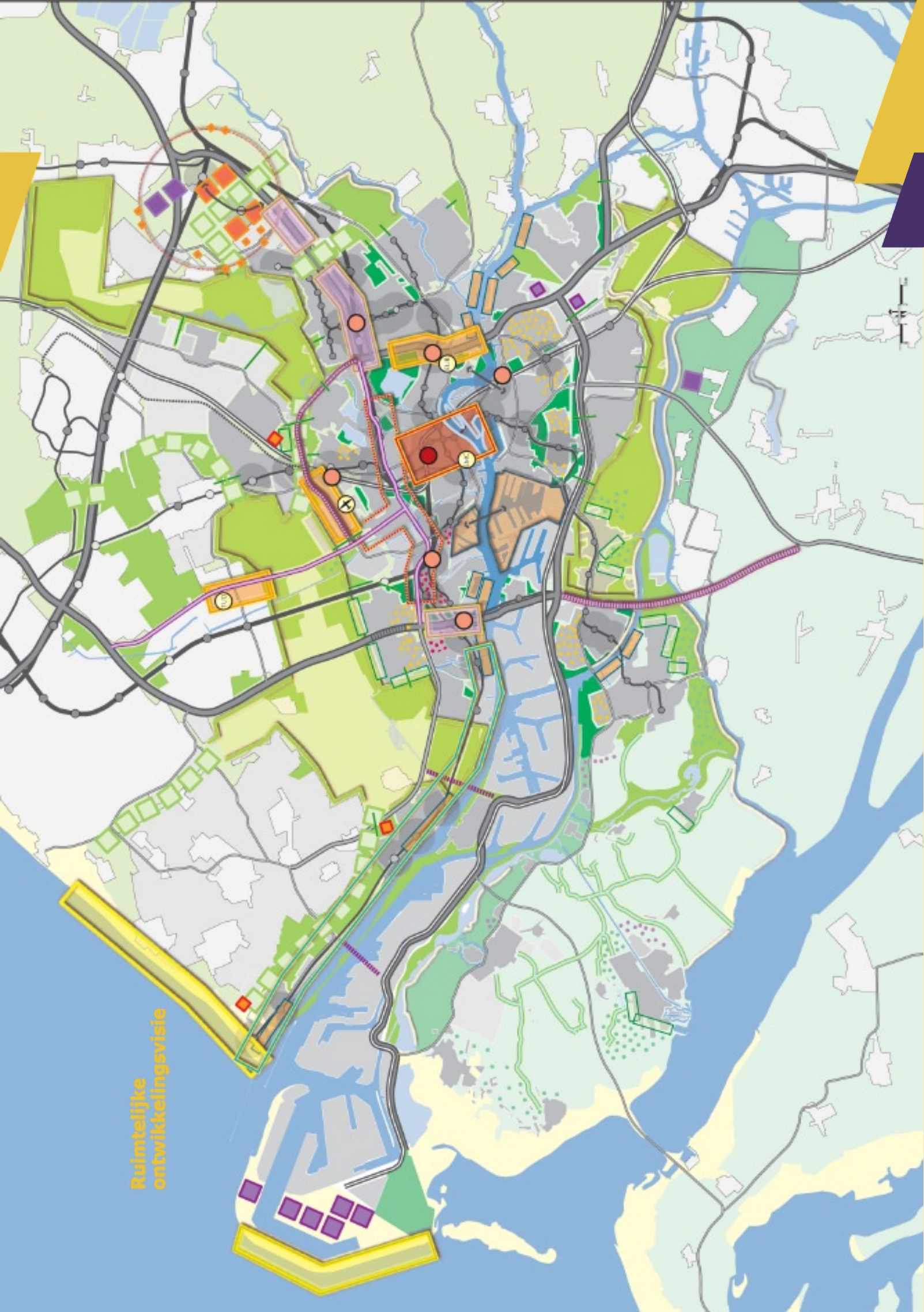
Ruimtelijke karakteristieken en trends

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie is een hulpmiddel om programmatische opgaven, ruimtelijke karakteristieken en trends zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Eerst zullen we stilstaan bij deze ruimtelijke karakteristieken en trends, daarna wordt de ruimtelijke ontwikkelingsvisie aan de hand van de programmatische opgaven beschreven: infrastructuur en knooppunten, veelzijdig woonmilieu, economische structuur en groenblauwe raamwerk.

Schaalvergroting van de regio

Een belangrijke trend die bepalend is voor de ruimtelijke ontwikkelingsvisie is de schaalvergroting in het functioneren van stedelijke regio's en het ontstaan van stedelijke netwerken. Zo is de Rotterdamse regio in ruimtelijk en programmatisch opzicht steeds meer verweven met het 'Zuid-vleugel'-netwerk. Dit is het samenhangend stedelijk netwerk tussen Leiden en Dordrecht.

Ruimtelijke
ontwikkelingsvisie



Versterken

landschappen	veenweide
	zeeklei
	kust
stedelijk gebied	woongebied
	bedrijven- & havengebied
	glastuinbouwgebied
	stedelijk groen
	verstedelijkjng buiten de regio
	glastuinbouw buiten de regio
infrastructuur	(inter)nationale wegen
	Randstedelijke wegen
	regionale wegen
	(inter)nationaal railvervoer
	Stedenbaan met (mogelijke) nieuwe stations
	lightrail / metro
	Rotterdam Airport

Transformeren

landschap	parklandschappen <i>inrichtingsopgave</i>
	transformatiezone stad-land-water
	landschapelijke verbindingzones
	landschapelijke rivierzones
	landbouwstructuur Voorne-Putten
	landbouwversterking <i>in combinatie met landelijk wonen</i>
	landbouwversterking <i>in combinatie met bedrijven</i>
stad-land relaties	stad-land verbindingen <i>routes & verbindingen</i>
	verweving stad - land <i>in combinatie met landelijk wonen</i>
	waterfront Rotterdam centrum
	stedelijke rivierzones
differentiatie bestaand stedelijk gebied	zoekgebied stedelijke transformatie stadshavens
	rigoureuze aanpak naoorlogse wijken <i>accent op stedelijke kwaliteiten</i>
	rigoureuze aanpak naoorlogse wijken <i>accent op suburbane kwaliteiten</i>
	verdichten rond stations

Ontwikkelen

infra & knopen	hoogstedelijk centrumgebied met internationaal knooppunt
	knooppunten
	nieuwe infrastructuur <i>A13 - 16</i>
	nieuwe infrastructuur <i>A4-zuid (inclusief ontsluiting Spijkenisse)</i>
	regionale benutting Randstedelijke wegen
	reservering oeververbindingen <i>Oranjetunnel, Blankenburgtunnel</i>
	reservering ZoRo-lijn
	studie stadsbruggen
ruimtelijke ontwikkelings- zones	studiezone Stadsatelage
	kernclusters
	Beneluxzone en Oostpoort
	Rechter Maasoever
landschap	regioparken <i>De Hland, Rotterdam, IJsselmonde</i>
	kustzones
regionale uitleg	integrale inrichtingsopgave Zuidplaspolder <i>met verbeterde regionale ontsluiting</i>
	wonen <i>binnen de stadsregio</i>
	bedrijven <i>binnen de stadsregio</i>
	wonen <i>buiten de stadsregio</i>
	bedrijven <i>buiten de stadsregio</i>

Samenwerking binnen dit netwerk als onderdeel van de Randstad is van belang in de concurrentieslag tussen verschillende stedelijke regio's in Noordwest-Europa.

Ruimtelijk ontstaan er door de schaalvergroting binnen dit netwerk zowel nieuwe plekken van centraliteit als een nieuwe stedelijke periferie. In de voormalige periferie van de stedelijke regio's ontstaan nieuwe plekken van centraliteit, bijvoorbeeld aan de noordrand van de Rotterdamse regio. In het RR2020 wordt dit de Noordas genoemd. Nieuwe infrastructuur (A4, N470, Randstadrail en de A13/A16-verbinding) en investeringen in groen (regioparken) maken de ontwikkeling van intensievere verstedelijking mogelijk, die past bij de centrale ligging in de Zuidvleugel en in de binnenflank van de Randstad.

Aan de andere kant ontstaat er ook een nieuwe stedelijke periferie op het schaalniveau van de Zuidvleugel. Hier ontstaan mogelijkheden voor functies die in of nabij de bestaande stedelijke centra niet mogelijk zijn, zoals grootschalige industrie en landelijk wonen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Zuidflank van de regio, met ontwikkelingen op de Tweede Maasvlakte, Voorne-Putten, IJsselmonde en in de noordrand van de Hoeksche Waard. Ook de Zuidplaspolder moet gezien worden als een perifeer ontwikkelingsgebied in de Zuidvleugel. Kenmerkend voor de Zuidplaspolder is dat het niet alleen perifeer in de Zuidvleugel ligt maar tegelijkertijd centraal in de Randstad. Dit betekent dat het gebied aantrekkelijk is voor zowel bedrijvigheid en glastuinbouw als woonmilieus voor Randstadgeoriënteerde mensen en bedrijven die behoefte hebben aan meer ruimte dan in de bestaande stad mogelijk is.

Het versterken van het 'Zuidvleugel'-netwerk betekent dat op een hoger schaalniveau naar samenhangen wordt gezocht. Stedelijk en landelijk gebied worden beide op dat schaalniveau benaderd. Dit leidt tot een nuancering van het compacte-stadbeleid dat de afgelopen decennia is gevoerd. Verdichting krijgt extra nadruk op een aantal strategische plekken in dit Zuidvleugel-netwerk, vooral knooppunten, stationslocaties en rivierzones. Maar er zijn ook plekken waar juist verdunning op zijn plaats is (zie de 'trendbreuk' in de herstructurering). Ook wordt nadrukkelijk naar samenwerking gezocht met gebieden net buiten onze regio.

Verstedelijkt deltalandschap

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de Rotterdamse regio kent tenminste drie karakteristieken: de regio als verstedelijkt deltalandschap, de regio als wereldhaven en internationale stad, en de regio als eilandenrijk. Ten eerste laat de regio zich lezen als een verstedelijkt landschap. Het deltalandschap met z'n rivieren, dijken, plassen en de kust is kenmerkend voor deze regio. Ook in verstedelijkte delen is het historisch gegroeide deltalandschap vaak nog herkenbaar, zoals in karakteristieke havenstadjes en dijkdorpen. Veel karakteristieke plekken in de regio zijn verbonden met water. Hier ligt ook een kans om het waterrijke deltalandschap in de toekomst meer herkenbaar te maken, zowel in het stedelijk als landelijk gebied. Rotterdam dankt zijn bestaansgrond aan de ligging aan de delta en presenteert zich nu niet voor niets als stad aan de rivier. Maar ook in andere delen van de regio liggen kansen bij rivierzones, kreken, dijken en plassen. Dit komt terug bij de beschrijving van het 'Groenblauwe raamwerk' en het 'Veelzijdig woonmilieu'.

Wereldhaven en internationale stad

Het stedelijk karakter van deze regio wordt bepaald door de ontwikkeling van de havenstad Rotterdam. Door de enorme schaalvergroting van de haven zijn stad en haven uit elkaar gegroeid. Beide ontwikkelen zich steeds meer los van elkaar. Ruimtelijk manifesteert zich dat in een westwaartse ontwikkeling van het havencomplex en in een modernisering en transformatie van verouderde havengebieden in het stedelijk gebied. Rotterdam is steeds meer een moderne, internationaal georiënteerde stad, met een daarbij passende stedelijke cultuur. De ontwikkeling van het HSL-station en Rotterdam Airport dragen bij aan deze status. In deze context moet ook de transformatieopgave in verouderde havengebieden gezien worden, niet alleen in Rotterdam, maar ook in Schiedam en Vlaardingen.

Eilandenrijk

De stedelijke structuur laat zich niet alleen lezen als een verstedelijkt landschap of als onderdeel van Rotterdam, maar ook als een verzameling eilanden: stadswijken, woonbuurten en dorpen, ieder met een eigen karakter. De diversiteit van de eilanden bepaalt mede de aantrekkelijkheid van de regio als geheel. De sterke versnippering van het stedelijk gebied door een combinatie

van landschappelijke elementen en grootschalige infrastructuur, draagt bij aan deze lezing van de regio als eilandenrijk. Een aantal 'eilanden' zal de komende decennia van identiteit veranderen, zoals de verouderde havengebieden, maar ook een aantal naoorlogse wijken. Deze transformaties worden mede mogelijk door een herpositionering van het eiland op het schaalniveau van de Zuidvleugel. Dit komt ook terug bij de beschrijving van het 'Veelzijdig woonmilieu'.

3.2 Infrastructuur en knooppunten

De noodzaak om de economische structuur te versterken hangt nauw samen met de positie in de (inter)nationale netwerken van de Rijn-Schelde Delta en de Randstad. Dat kwam naar voren in hoofdstuk 2. Een volledige en betrouwbare infrastructuur staat aan de basis van die netwerken. Een volledige infrastructuur houdt in dat er geen schakels ontbreken en dat de reiziger of verlader de keuze heeft uit verschillende vervoerssoorten. De betrouwbaarheid heeft te maken met de reistijden voor verplaatsingen op verschillende schaalniveaus.

Voor het personenverkeer op (inter)nationale schaal en in de stedelijke netwerken van de Randstad, de Zuidvleugel en de regio Rotterdam wordt het openbaar vervoer benaderd als de drager van de mobiliteit. Dat betekent dat er een betrouwbaar en volledig openbaar-vervoernetwerk moet zijn op al deze schaalniveaus. Vooral het verkeer op afstanden tot ongeveer dertig kilometer neemt toe. In het landelijk gebied wordt op het regionale schaalniveau de keten van auto en openbaar vervoer benaderd als de drager van de mobiliteit. Het goederenvervoer naar het Europese achterland verdeelt zich onder het wegverkeer, het spoorverkeer, de kust- en binnenvaart en de buisleidingen.

Netwerken moeten in samenhang worden ontwikkeld, waardoor ketenmobiliteit mogelijk wordt. Netwerk-efficiency is een kernbegrip. De knooppunten in het netwerk zijn cruciaal in het systeem, omdat de samenhang daar wordt vormgegeven. Daar wordt de reiziger een keuze in vervoerssoorten geboden. Grootschalige P&R-voorzieningen moeten de overstap tussen de eigen auto en het openbaar vervoer regelen.

Van de netwerken en de knooppunten gaat een sturende werking uit op de stedelijke ontwikkeling. Bedrijven, voorzieningen en (in mindere mate) woningbouw hebben de beste ontwikkelingskansen bij een aansluiting op de voor hen relevante verkeersnetwerken. De hieronder beschreven mobiliteitsstrategie is mede daarop vormgegeven.

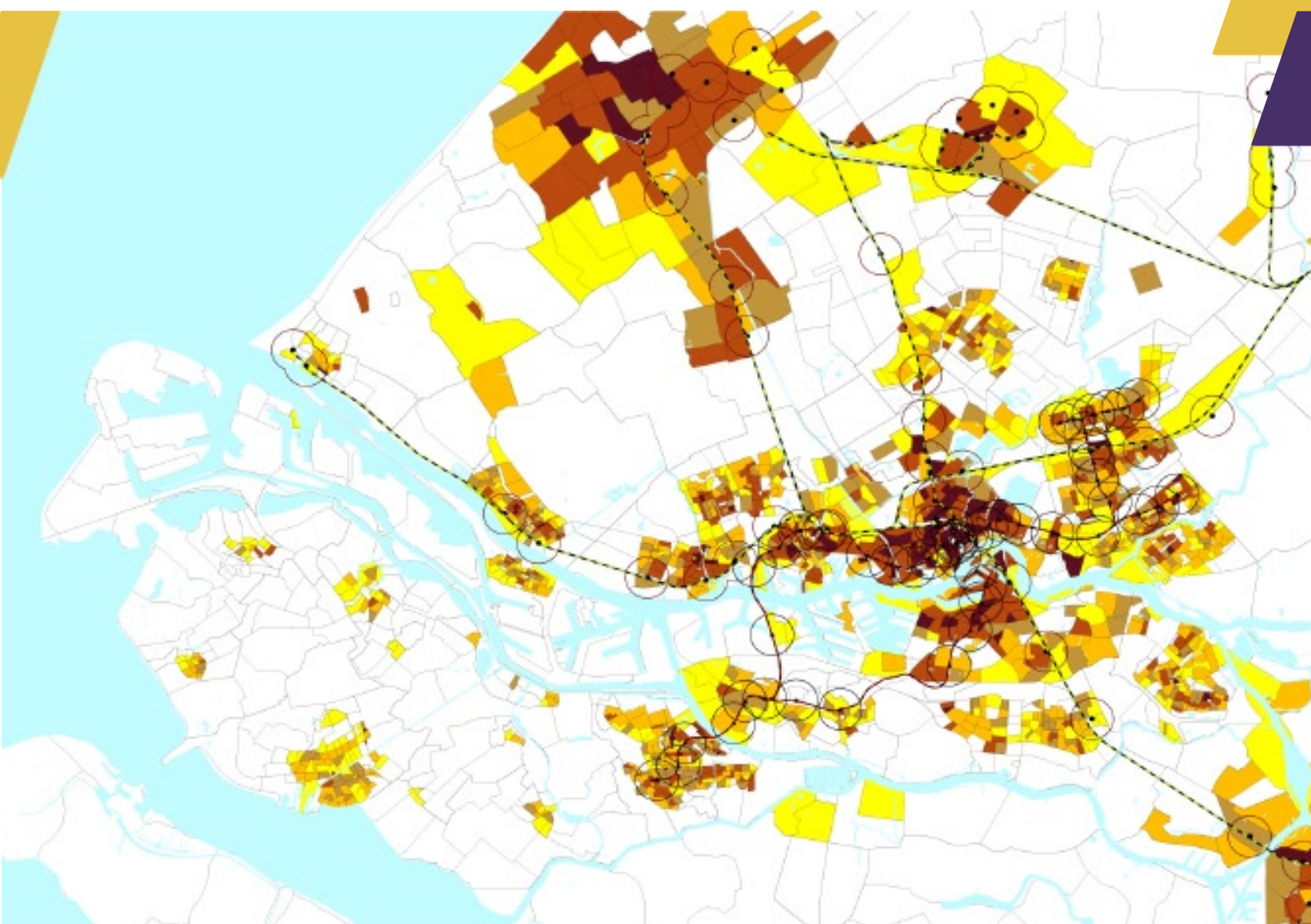
3.2.1 Mobiliteitsstrategie

De mobiliteit in de regio zal toenemen. Dat is het logische gevolg van de ontwikkeling in de economische en sociale netwerken. De mobiliteitsstrategie heeft de bedoeling om de verkeersstromen zo efficiënt mogelijk te organiseren en de milieubelasting te beperken. Leidend principe voor de verstedelijking is de bestaande openbaar-vervoersstructuur. Veel stedelijk programma wordt gebundeld door verdichting op plaatsen met een goede openbaar-vervoersontsluiting, vooral op knooppunten en bij haltes van het regionaal openbaar vervoer. Het locatiebeleid (beschreven in 3.2.4) is daar de belangrijkste operationalisering van. Opening van nieuwe stations is een reële optie. Knooppunten zullen een intensief stedelijk gebruik kennen, zodat veel verplaatsingen beheersbaar en gebundeld naar de knooppunten worden geleid. Ze hebben daarnaast een belangrijke functie als trefpunt van verschillende vervoersnetwerken. Reizigers krijgen er een keuze aan vervoerssoorten aangeboden. Onderdeel hiervan zijn grootschalige P&R-voorzieningen.

Voor het wegennet is het uitgangspunt dat zo weinig mogelijk nieuwe verbindingen worden aangelegd. Het bestaande wegennet wordt zoveel mogelijk benut. De strategie hiervoor is tweezijdig:

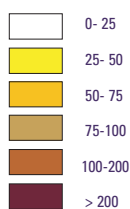
- uitbreiding van de capaciteit binnen het bestaande profiel, bijvoorbeeld door een andere indeling in rijstroken of andere rijsnelheden;
- de integratie van en afstemming tussen de verschillende netwerken en de positionering van de verschillende onderdelen van het netwerk.

Uitbreiding van de bestaande wegen is ook een oplossing, als capaciteitsuitbreiding op een andere wijze niet wenselijk of mogelijk blijkt. Een nieuw instrument voor de benutting van het wegennet kan prijsbeleid zijn. Het rijk noemt deze mogelijkheid in de Nota Mobiliteit. Wel zal een verdere uitwerking nodig zijn. Inzet is dat prijsbeleid moet bijdragen aan een meer duurzame bereikbaarheid



Dichtheid stedelijk gebied in relatie tot OV

Inwoners en arbeidsplaatsen per ha. met NS-stations en metrohaltes (2010)



en dat de reiziger de keuze moet hebben om ook tegen lagere kosten zijn reis te volbrengen, maar dan met meer reistijd. Dit leidt ertoe dat bijvoorbeeld op hoofdrijbanen tol wordt geheven, maar dat op parallelbanen met een lagere afwikkelingsnelheid gratis gereden kan worden. Er moet voor gewaakt worden dat prijsbeleid het onderliggend wegennet niet extra belast.

Nieuwe verbindingen komen voort uit recente

verstedelijkingsplannen of zijn ontbrekende schakels in het netwerk (bijvoorbeeld de A4-Noord). Het completeren van het wegennetwerk moet altijd bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van het netwerk. Zo ontlast de A13/A16-verbinding de A13 en A20 van verdere groei, waardoor de milieudruk langs die wegen niet verder toeneemt.

Het netwerk is zodanig van opbouw dat verkeer waar mogelijk wordt gebundeld. Dat bevordert de



Infrastructuur en knooppunten

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------------|
| | Internationale wegen | | Knooppunten |
| | Nieuwe snelweg | | Internationaal knooppunt |
| | Verdiepte ligging | | Regionale busverbinding bestaand |
| | Randstedelijke wegen | | Regionale busverbinding nieuw |
| | Regionale wegen | | Tramplus bestaand |
| | Koppeling A12-A20 | | Mogelijke tramplus verbindingen |
| | (Inter)nationaal OV | | OV over water bestaand |
| | Betuweroute | | Mogelijke uitbreiding OV over water |
| | Lightrail/metro | | Studieprojecten wegen |
| | Mogelijke bypass stedenbaan | | Regionale P+R-locaties |
| | Verdichten rond stations bestaand | | Reservering oeververbindingen |
| | Verdichten rond potentiële nieuwe stations | | Studie stadsbruggen |
| | | | Reservering ZoRo-lijn |

leefbaarheid, doordat verkeer op parallelle verbindingen (bijvoorbeeld in de aanliggende wijken) niet verder groeit. Daarnaast kan op trajecten waarop verkeer wordt gebundeld, de aanpak van de milieubelasting gericht worden ingezet.

3.2.2 Internationale hoofdorïentaties

De routes die het internationaal verkeer vooral gebruikt, hebben in de regio Rotterdam vanouds een oostelijke oriëntatie. Het zijn de achterlandverbindingen van de haven. Die oostelijke oriëntatie waaiert rond de oostgrens van de regio uit in drie hoofdrichtingen: richting Breda-Antwerpen, richting Venlo-Ruhrgebied en richting Utrecht-Duitsland Noord. Binnen de regio zijn de routes die hiertoe behoren de Maas als vaarweg, de rijkswegen A15, A16 en A20 oostelijk van het Terbregseplein en, na de oplevering in 2007, de Betuweroute.

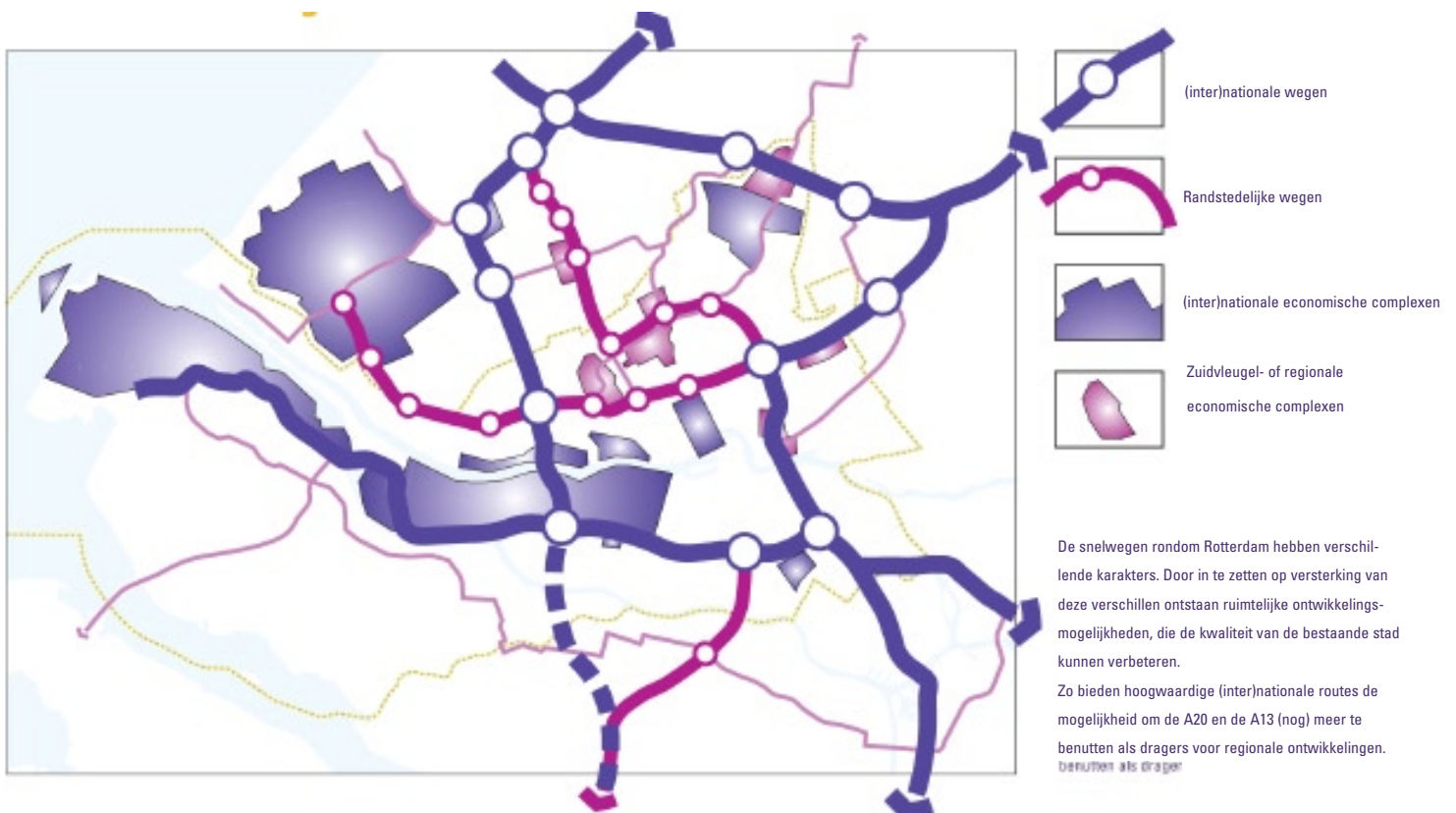
De laatste jaren ontstaat een tweede hoofdoriëntatie, en wel in noord-zuidrichting op de lijn Brussel-Rotterdam-Schiphol-Amsterdam. Deze oriëntatie vloeit voort uit het netwerk van de Randstad en de opkomst van de zakelijke dienstverlening als dominante sector in de economie. Internationale routes koppelen de Randstad aan andere grote stedelijke netwerken in Noordwest-Europa. Binnen de regio Rotterdam zijn vooral de verbindingen met de Vlaamse Ruit, Ile-de-France en (via ferry of Kanaaltunnel) Greater-London van belang. De regio takt hierop aan via Rotterdam Centraal, als station van de hogesnelheidslijn, en via de aansluitingen op de route A4-A15-A16.

De A4 zal zich na de voltooiing van de nu nog ontbrekende schakels ontwikkelen als doorstroomroute voor het autoverkeer tussen Amsterdam en België, dat daarmee het Rotterdamse wegennet minimaal zal belasten. Het verkeer op deze verbinding moet nu de A13 en de noordelijke ruit van Rotterdam gebruiken, wegen die tegelijk een belangrijke regionale functie hebben en dan ook met capaciteitsproblemen kampen. Randstedelijke routes lenen zich in principe beter voor stedelijke ontwikkelingen. Stedelijke ontwikkelingen langs internationale routes moeten in principe in direct verband met dat internationale netwerk staan.

A4-Noord en A13/A16-verbinding

De A4-Noord is vooralsnog een ontbrekende schakel in een doorstroomroute voor het noord-zuidverkeer. De start van de aanleg wordt voor 2010 verwacht. Dat gebeurt in IODS-verband (het project Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam), waardoor de invloed op de leefomgeving in Midden-Delfland en het stedelijk gebied van Vlaardingen en Schiedam tot een minimum beperkt blijft. Daarna zal de nieuwe verbinding tussen de A13 en de A16 (door de Noordrand) moeten volgen. Hiervoor moet een tracéstudie worden uitgevoerd. De weg gaat vlak langs stedelijk gebied en het regiopark

Snelwegdifferentiatie



Rottemeren, reden waarom ook hier een goede inpassing voorwaardelijk is. Met de A13/A16-verbinding ontstaat een betere ontsluiting van de noordelijke gemeenten en deelgemeenten in de regio, verbetert de bereikbaarheid van het knooppunt Alexander, kan het knooppunt Rotterdam Airport zich ontwikkelen en ontstaan kansen om de milieukwaliteit te verbeteren in de zone rond de A13 en de A20, tussen Rotterdam Airport en Terbregseplein. Aan een betere milieukwaliteit zijn kansen verbonden voor stedelijke herstructurering langs deze route.

Capaciteitsvergroting van de A15

Op de A15 bevindt zich internationaal vrachtverkeer van en naar de havens in het Botlekgebied, Europoort en de Maasvlakte. Tegelijk rijdt er veel regionaal verkeer over deze weg, vooral afkomstig van of op weg naar Voorne-Putten en IJsselmonde. De betrouwbaarheid van de A15 is niet voldoende. Er doen zich te vaak doorstromingsproblemen voor. Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte neemt het belang van een goede A15 verder toe. Daarom is voor 2015 capaciteitsvergroting van het gedeelte tussen de Maasvlakte en het Vaanplein nodig, na aanleg van de A4-Noord maar nog vóór aanleg van de A13/A16-verbinding.

A4-Zuid: start aanleg voor 2020

In de toekomst kan meer nationaal en internationaal verkeer van de ruit om Rotterdam weggehaald worden. Aanleg van de A4-Zuid betekent een volgende stroomlijning van de route Brussel-Rotterdam-Amsterdam, na de A4-Noord en samen met de gewenste aanleg van de ontbrekende schakel in West-Brabant. Hiermee ontstaat een logische, doorgaande route tussen de vijf grootste steden van de Benelux. Het rijk merkt de A4 in de Nota Ruimte aan als deel van de 'Triple A': de A2, A4 en A12 die samen de hoofdverbindingen voor de Randstad vormen. De A4-Zuid dient daarnaast als parallelstructuur voor de A16 tussen Ridderkerk en Breda, waar bij een groeiend verkeersaanbod de doorstromingsproblemen verder zullen toenemen en zich vooral bij Dordrecht milieuproblemen voordoen. In het regionale net kan de A4-Zuid een rol in de ontsluiting van Voorne-Putten krijgen. Vooruitlopend daarop wordt een studie gedaan naar een verbinding tussen Spijkenisse en de A29.

Westelijke oeververbinding: reserveringen voor na 2020

Een nieuwe westelijke oeververbinding kan het verkeer tussen de haven en het noorden weghalen van de ruit om Rotterdam. Zeker als de Tweede Maasvlakte vol in bedrijf is zal hier behoefte aan bestaan, ook al om het vrachtverkeer over de weg van en naar de haven niet van één snelwegverbinding afhankelijk te laten zijn. Er zijn twee varianten in beeld: de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel. De Oranjetunnel ligt gunstig ten opzichte van de Tweede Maasvlakte en biedt een geheel nieuwe route voor het havenverkeer: de aansluiting op de A4 via de Veilingroute. Bovendien lijkt de inpassing eenvoudiger omdat de tunnel verder afligt van bestaand stedelijk gebied. Daar staat tegenover dat de Oranjetunnel aanzienlijk duurder is dan de Blankenburgtunnel, terwijl het geprognosticeerde gebruik minder is. De kosteneffectiviteit van de Oranjetunnel lijkt daarom fors lager. Dat is een belangrijk argument om beide opties open te houden. Ze worden in het RR2020 aangehouden als ruimtelijke reserveringen. De uitvoering is voor 2020 nog niet aan de orde. Beide vragen om verbeteringen van de infrastructuur aan de noordelijke oever. Bij de Oranjetunnel hoort een verbetering van de Veilingroute en aan een keuze voor de Blankenburgtunnel is een verdubbeling van de A20 tot aan het Kethelplein verbonden.

Prioriteiten in de verbetering van het snelwegennet

Samenvattend stellen de provincie en de stadsregio vier prioriteiten aan de ontwikkeling van het snelwegennet. Deze vier verbeteringen moeten in 2020 verwezenlijkt of in aanleg zijn. In volgorde zijn dat:

1. de aanleg van de A4-Noord (waar naar verwachting voor 2010 mee wordt begonnen);
2. de capaciteitsvergroting van de A15 (Maasvlakte-Vaanplein);
3. de aanleg van de A13/A16-verbinding;
4. de aanleg van de A4-Zuid.

Internationaal spoorvervoer

De nieuwe Havenspoorlijn is in 2004 geopend en het overige deel van de Betuweroute zal naar verwachting in 2007 volgen. Daarmee wordt een belangrijke verbetering in de ontsluiting van de haven gerealiseerd; het spoor zal een substantieel hoger aandeel in het achterlandtransport voor zijn rekening kunnen nemen. Dat neemt niet



Gewenste investeringen in de nationale infrastructuur

Verbeteringen snelwegnet - Aanleg A13/A16 - Verbreding van de A15 - Aanleg missing links A4	Ontwikkelen HST netwerk Capaciteitsverbetering goederenvervoer per spoor - Richting België (RoBel-studie) - Koppeling Betuweroute op Duitse net	Capaciteitsverbetering binnenvaart - Maasroute - Wilhelminakanaal - Sluizen bij Volkerak en Kreekrak
---	--	--

weg dat zich ook in de achterlandverbindingen per spoor nog een aantal knelpunten voordoet. Deze zijn geïnventariseerd in het Havenplan 2020. De Willemsspoortunnel en de omgeving van station Rotterdam Centraal vormen om veiligheidsredenen een knelpunt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Om het goederenvervoer per spoor verder te versterken is het van belang om de spoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen te optimaliseren voor medegebruik door goederentreinen en de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet zeker te stellen. Aftakkingen in het oosten van het land, naar het noorden en naar het zuiden, kunnen daar een rol in spelen.

Het eigen tracé van de HSL tussen Brussel en Amsterdam wordt naar verwachting in 2007 in gebruik genomen. Daar zal een krachtige impuls op de ontwikkeling van de regio van uitgaan. Deze lijn is nu nog een aftakking van het Europees netwerk van hogesnelheidstreinen. Om volwaardig in het netwerk mee te draaien is ook een verbinding per hogesnelheidstrein naar het oosten nodig. Binnen de regio Rotterdam zal die trein van het bestaande spoor gebruik moeten maken.

Achterlandtransport over water

Binnen de regio liggen er geen knelpunten in het achterlandtransport over water. Buiten de regio spelen capaciteitsbeperkingen als gevolg van te lage bruggen, beperkte vaardieptes en vertragende sluizen. Verbeteringen zijn onder meer nodig in de Maasroute, het Wilhelminakanaal en de sluizen bij Volkerak en Kreekrak. In het regionale vaarwegennet vormt de bocht in de Schie bij Overschie een knelpunt.

Rotterdam Airport

Ook Rotterdam Airport is een belangrijk aansluitpunt op het internationale netwerk en een zeer belangrijke vestigingsfactor voor de internationaal georiënteerde bedrijven in deze regio. Vooral de op zaken gerichte luchtvaart is een belangrijk aspect. De aanwezigheid van Rotterdam Airport staat gezien het economische belang ervan niet ter discussie. De provincie en de stadsregio zijn van mening dat de luchthaven zich moet kunnen ontwikkelen tot een hoogwaardige, op zakenverkeer gerichte luchthaven. Deze ontwikkeling dient plaats te vinden binnen de milieugrenzen zoals vast te stellen in het planologisch kader.

Om het vliegveld zijn functie voor de regionale ontwikkeling optimaal te laten waarmaken, is een betere bereikbaarheid over land nodig. Randstad-rail is daarvoor een belangrijke eerste stap. Dit creëert een snelle verbinding met het knooppunt Rotterdam Centrum en de regio Haaglanden. Om deze aansluiting te optimaliseren is een verplaatsing van de terminal naar de oostzijde te overwegen. De terminal kan dan deel uitmaken van het te ontwikkelen knooppunt Rotterdam Airport. Op termijn kan een shuttle van de HSL een volgende verbetering betekenen in de positie van de luchthaven. De nieuwe A13/A16-verbinding verbetert de bereikbaarheid over de weg.

3.2.3 Regionale infrastructuur

Onderliggend wegennet

Alle snelwegen in de regio kennen een gemengd gebruik door (inter)nationaal en regionaal verkeer. In omvang overtreft het regionale verkeer overal het (inter)nationale verkeer. Waar het regionale verkeer op (inter)nationale verbindingen opstoppen veroorzaakt voor het (inter)nationale verkeer, kan een verbetering van het regionale net een oplossing bieden. De A15 trekt als achterlandverbinding van de haven veel (inter)nationaal goederenvervoer, maar na de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding laat dat zich vooralsnog combineren met regionaal verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de parallel lopende Groene Kruisweg niet verder toe.

Verwacht mag worden dat de te completeren A4-corridor tussen Amsterdam, Schiphol, Den Haag, Rotterdam, Antwerpen en Brussel eveneens veel (inter)nationaal verkeer zal aantrekken. Na de opening van de A4-Noord en de A13/A16-verbinding zal nog maar een klein deel van het doorgaande verkeer over de A13 en de A20 (westelijk van het Terbregseplein) rijden. In combinatie met verkeerstechnische maatregelen kan dat de milieudruk langs deze wegen verlichten. Het profiel van de A20 als snelweg blijft echter behouden. Alleen de A13 bij Overschie kan in de toekomst een wat ander profiel krijgen. De nog aan te leggen verbinding tussen de A13 en de A16 heeft tevens een functie in de ontsluiting van de B-driehoek en Hillegersberg-Schiebroek.

De A20 oostelijk van het Terbregseplein zal door de groei van het verkeer in toenemende mate capaciteitsproblemen kennen. De ontwikkeling van de Zuidplaspolder is hier niet de oorzaak van, maar draagt er wel aan bij. Knelpunten doen zich vooral voor ter hoogte van het Terbregseplein en het Gouwe-aquaduct. Omdat de bottlenecks zich bij deze verkeersknooppunten bevinden, brengen eventuele parallelle routes langs de A20 nauwelijks verlichting. Een regionale verbinding tussen de N219 en de N209 kan wel bijdragen aan de oriëntatie en de aansluiting van de Zuidplaspolder op de regio Rotterdam. De verwachte verkeersintensiteit maakt een parkway-achtig ontwerp met één rijbaan per richting mogelijk. Voor 2020 is deze verbinding niet te verwachten. Het RR2020 houdt hier al wel rekening mee, zodat de mogelijke ontwikkeling van deze weg op lange termijn niet onmogelijk wordt.

Gezien de ambitie om het centrum van Rotterdam verder te ontwikkelen als internationaal zakencentrum zijn investeringen in het stedelijke wegennet noodzakelijk. Binnen het perspectief van dit plan gaat dat vooral om de Pleinweg en de Stadhoudersweg. Nieuwe stadsbruggen zijn onderwerp van een studieproject. In het oosten en het westen van Rotterdam liggen daar mogelijkheden voor. De eerste zou een stimulans betekenen voor de ontwikkeling van Alexander, het Brainpark en Parkstad. De tweede is direct verbonden met de ontwikkeling van Stadshavens.

De verstedelijking in de B-driehoek maakt capaciteitsvergroting van de N209 (Bergschenhoek-Bleiswijk) noodzakelijk. Bij de weginrichting moet echter voorkomen worden, dat veel sluipverkeer tussen de A13/A16-verbinding en de A12 van deze weg gebruik gaat maken. De N470, met vanuit de regio een tak naar Delft en een tak naar Zoetermeer, wordt de komende jaren aangelegd. Met name op dit laatste deel en op het deel naar Rotterdam kunnen zich al voor of kort na 2015 capaciteitsproblemen voordoen. Bij de aanleg is echter al ruimte gereserveerd om deze mogelijke knelpunten te verhelpen.

Hoogwaardig openbaar vervoer

Veel van de internationale treinen krijgen met de aanleg van de hogesnelheidslijn en de Betuweroute een eigen tracé. Daardoor komt ruimte vrij voor de 'Stedenbaan', een frequente verbinding over

bestaande spoortracés tussen de steden van de Zuidvleugel. Vanaf Rotterdam zal de Stedenbaan verbindingen bieden naar Dordrecht, Delft/Den Haag en Gouda, waarbij op de laatste twee verbindingen plaatselijk spoorverdubbelingen nodig zijn. Het traject in de richting Gouda zal in verband met de ontwikkeling van de Zuidplaspolder op termijn volledig viersporig moeten zijn, zeker wanneer er een hogesnelheidstrein richting Duitsland over het tracé gaat rijden.

De stations van de Stedenbaan zijn strategische locaties voor stedelijke verdichting. Dat geldt zeker voor nieuwe stations. De twee op de route naar Delft kunnen het eerst worden gerealiseerd: Spangen en Spaland. Het laatste is primair bedoeld voor de bestaande wijk; verdichting is er vanwege de nabijheid van Rotterdam Airport niet mogelijk. Station Spangen is van belang omdat er verdichtingsmogelijkheden liggen en het de herstructurering van Spangen kan stimuleren. Op de route naar Gouda zijn nieuwe stations voorzien bij het Veilingterrein en de Hoofdweg. Deze zijn pas na 2020 te verwachten. Dat geldt ook voor een nieuw station tussen Bleiswijk en Zoetermeer. De Stedenbaan speelt ook een rol in de ontsluiting van de te bouwen woningen en bedrijven in de Zuidplaspolder.

Vanuit de regio Rotterdam is er een voorkeur om de extra sporen die daarvoor nodig zijn, even voorbij Nieuwerkerk aan den IJssel te laten afbuigen en aan te sluiten op het spoor Den Haag-Gouda.

Naast de Stedenbaan zijn nog andere vormen van hoogwaardig openbaar vervoer in ontwikkeling. De Randstadrail (Rotterdam-Pijnacker-Den Haag) wordt uitgevoerd als light-railverbinding. Provincie en stadsregio achten hetzelfde wenselijk voor de Hoekse lijn (Rotterdam-Hoek van Holland). Ombouw tot light-rail maakt nieuwe stations mogelijk en brengt een verlenging naar het strand van Hoek van Holland binnen bereik.

De verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam (de ZoRo-lijn) krijgt vooralsnog de vorm van een busverbinding. Vanwege de keuze voor een hoogwaardig glascomplex kan er niet voldoende extra woningbouw langs het tracé plaatsvinden om een raillijn voldoende rendabel te maken. Met het oog op de groei van het Zuidvleugel-netwerk mag dit echter niet onmogelijk worden gemaakt.

Het tramplus-systeem bevindt zich qua snelheid en comfort tussen light-rail en de gewone tram. Er zijn al tramplus-lijnen op verschillende trajecten in en naar Rotterdam-Zuid. Binnenkort volgt de verbinding van Rotterdam Centrum met Schiedam Kethel

Openbaarvervoernet



en Vlaardingen Holy. Deze is in 2006 gereed. Voor 2010 zal naar verwachting een tramplus-verbinding of hoogwaardige busverbinding met Ridderkerk tot stand komen.

Tangentiële verbindingen rondom de stad Rotterdam krijgen in principe eveneens vorm als tram-plus. Deze verbindingen zijn op lange termijn noodzakelijk (na 2020). Er zijn drie potentiële tramplus-tangenten in beeld, elk met eigen onzerheden:

- de Oosttangent tussen Parkstad en Alexander, waarvoor een nieuwe stadsbrug en dus een flinke investering nodig is;
- de Noordtangent die als tramplus aangelegd kan worden als de knooppunten Schieveste, Rotterdam Airport en Alexander volledig worden benut;
- de Westtangent naar Stadshavens, waarvan noodzaak, vorm en tracé sterk afhankelijk zijn van de ontwikkelingsrichting van Stadshavens en die mogelijk ook een nieuwe stadsbrug zou vereisen.

Voor tangenten in de tweede ring, in een bredere boog rondom Rotterdam, komen hoogwaardige busverbindingen het meest in aanmerking. Er zijn verbindingen voorzien vanuit Rotterdam-Oost naar Delft/Zoetermeer en Krimpen aan den IJssel. Deze ondersteunen de ontsluiting van het knooppunt Alexander. Andere hoogwaardige busverbindingen lopen tussen Rotterdam-West en Vlaardingen, Maassluis en het Westland en tussen Spijkenisse en Hellevoetsluis.

Uniek voor deze regio is het openbaar vervoer over water. De fast-ferry verbindt het centrum van Rotterdam met Dordrecht en heeft binnen de regio aanlegplaatsen in Ridderkerk (bij het transferium), in Krimpen aan den IJssel (Stormpolder) en nabij de Erasmusbrug. In de toekomst kan deze verbinding wellicht worden doorgetrokken over de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg naar Hoek van Holland.

3.2.4 Strategische ontwikkeling van knooppunten en bedrijfslocaties

Doordat stedelijke activiteiten zich in netwerken organiseren, krijgen de knooppunten steeds meer betekenis. Op deze plekken komen verschillende vervoersnetwerken bij elkaar, netwerken van verschillende modaliteiten (openbaar vervoer, auto)

en verschillende schaalniveaus. Knooppunten zijn bij uitstek de locaties waar kwalitatief goede P&R-voorzieningen en overstapmogelijkheden binnen het openbaar vervoer moeten liggen. De regio kent er zeven: Rotterdam Centrum voor het internationale netwerk en op lagere schaalniveaus de knooppunten Schieveste, Alexander, Vijfsluizen, Brainpark Centrum, Parkstad en Rotterdam Airport. Parkstad en Rotterdam Airport kunnen op termijn in ontwikkeling worden genomen. Dit laatste knooppunt kan het profiel van Rotterdam Airport als zakenluchthaven versterken. De ontwikkeling van de andere knooppunten is al op gang gekomen of staat in de startblokken.

Door hun goede bereikbaarheid hebben ze een gunstige ligging voor bedrijven en regionale voorzieningen, en door de publieksstromen zijn het ook plekken waar een hoogstedelijke atmosfeer kan worden gerealiseerd. Bestaande en nieuwe knooppunten kunnen worden ontwikkeld tot intensieve brandpunten van voorzieningen, kennis, cultuur, economische activiteit en stedelijk wonen. Daarbij moet optimaal worden geprofiteerd van de kansen op stedelijke ontwikkeling en kwaliteiten die volgen uit de positie in het verkeersnetwerk. Er liggen vooral kansen voor stevige impulsen in de stedelijke economie, met een accent op kennis en innovatie. In de twee volgende paragrafen worden de knooppunten behandeld in de context van een veelzijdig aanbod van woonmilieus en van economische structuurversterking.

Zowel de vervoerswaarde als de functiewaarde van een goed functionerend knooppunt is dus hoog. Inherent aan die combinatie is een extra inspanning om de milieukwaliteit en de stedelijke kwaliteit met elkaar in overeenstemming te brengen. Een hoge vervoerswaarde betekent veel verkeersbewegingen, met de bijbehorende gevolgen voor het geluidsniveau, de luchtkwaliteit en de externe veiligheid. Er worden hoge eisen gesteld aan de ontwerpoplossingen voor knooppunten. Daarin moeten de technische en creatieve middelen worden gemobiliseerd om stedelijke kwaliteit en milieukwaliteit in één samenhangend plan te integreren.

Nieuw locatiebeleid

Het knooppuntenbeleid zoals hierboven omschreven is een essentieel onderdeel van het nieuwe locatiebeleid. In het planologisch kader is dit op hoofd-



Knooppunt

Een knooppunt in de verkeer- en vervoersnetwerken, waar ook een intensieve stedelijke ontwikkeling plaatsvindt. Vanwege hun goede bereikbaarheid zijn knooppunten uitstekende vestigingsplaatsen voor kantoren, stedelijke woonmilieus en publiekstrekkende voorzieningen zoals onderwijsinstellingen en vrijetijdsvoorzieningen (mits de milieukwaliteit dat toelaat). Het zijn ook de belangrijkste overstappunten voor het openbaar vervoer en van auto op openbaar vervoer (P&R). Het RR2020 benoemt er zeven: het internationale knooppunt Rotterdam Centrum en de bovenregionale knooppunten Vijfsluizen, Schieveste, Rotterdam Airport, Alexander, Brainpark Centrum en Parkstad.

lijnen omschreven. Het vervangt het oude onderscheid in A-, B- en C-locaties met bijbehorende parkeernormen. Nog steeds is de aansluiting op de infrastructuur de leidraad voor het locatiebeleid. Goed bereikbare locaties die in aanmerking komen voor de ontwikkeling van werkgelegenheid moeten in principe gebruikt worden door bedrijven die een daadwerkelijk belang bij juist die aansluiting hebben. Hetzelfde geldt voor voorzieningen. Bereikbaarheid wordt daarbij gedifferentieerd naar het schaalniveau van de netwerken (sluit de locatie aan op nationale, randstedelijke en/of regionale netwerken) en de modaliteit (wegverkeer, spoor, regionaal openbaar vervoer, binnenvaart). Het vestigingsbeleid op knooppunten is bijvoorbeeld aan dit locatiebeleid onderhevig: de ruimte op knooppunten is in principe gereserveerd voor bedrijven en instellingen die veel personenverkeer oproepen en waarvoor de aansluiting op de bovenregionale netwerken relevant is. Andersom komen terreinen met een aansluiting op het hoofdwegenet maar zonder goed openbaar vervoer in aanmerking voor bedrijven met weinig werknemers per vierkante meter, die wel veel goederenvervoer oproepen.

3.3 Veelzijdig woonmilieu

3.3.1 Differentiatie op de woningmarkt

Een van de opgaven voor de regio Rotterdam is het creëren van 'een grote diversiteit aan kwalitatief goede woon-, werk- en verblijfsgebieden met goede verbindingen voor verschillende vervoerssoorten en een goede milieukwaliteit, waardoor de keuzemogelijkheden voor inwoners, ondernemers en bezoekers toenemen en de sociale diversiteit die de regio kenmerkt beter tot haar recht kan komen' (zie hoofdstuk 1). Omvangrijke herstructurerings- en nieuwbouwprojecten sinds de jaren negentig hebben het aanbod van aantrekkelijke woonmilieus weliswaar vergroot, maar nog niet op niveau gebracht. Nog steeds verlaten kapitaalkrachtige en goed opgeleide inwoners de regio. Dat vertrek wordt onvoldoende gecompenseerd door een instroom uit dezelfde groep. Integendeel: de instroom bestaat nog te veel uit kansarme groepen. Dat heeft te maken met de eenzijdige woningvoorraad (de overmaat aan gestapelde, kleine huurwoningen) en een matig imago op de woningmarkt. De sterke positie van de regio in de economische netwerken, als trefpunt van de Rijn-

Schelde Delta en de Randstad, leidt daardoor maar zeer beperkt tot een stijging van de welvaart in de regio zelf.

Om dit proces te keren, is het noodzakelijk om in te zetten op de volgende vier sporen:

- Een trendbreuk in de herstructurering van naoorlogse tuinsteden. Hier staan veel kleine gestapelde huurwoningen, een woningtype waar weinig vraag meer naar is. Het is van belang om deze wijken te verdunnen door het slooptempo te verhogen en eengezinswoningen in een stedelijk of suburbane setting terug te bouwen. Daarvoor is een extra ambitie nodig met een bijbehorende flinke inspanning van alle betrokken partijen. De trendbreuk in de herstructurering is als punt 6 opgenomen in de ontwikkelingsagenda van de regio (paragraaf 4.2).
- Het toevoegen van nieuwe en het transformeren van bestaande woonmilieus. Geschikte locaties voor nieuwe woonmilieus zijn vooral te vinden bij knooppunten, langs de rivieroevers, langs de randen van het stedelijk gebied en in delen van het landelijk gebied.
- Het handhaven en verbeteren van de leefbaarheid in de woonwijken. Dit is vooral een beheeropgave ('schoon, heel en veilig'). In sommige wijken, vooral vooroorlogse stadswijken met een te hoge dichtheid aan inwoners, woningen en auto's, zijn fysieke maatregelen nodig. Herstructurering hier komt meestal neer op het kleinschalig slopen en samenvoegen van woningen. Gemiddeld betreft dat zo'n 25% van de woningvoorraad in die wijken. Rond metrostations of voorzieningencentra liggen vaak aanknopingspunten voor verdichting.
- Meer evenwicht in de verdeling van goedkope huurwoningen over de gehele regio, zodat de druk op de goedkope voorraad in de steden deels wordt afgeleid naar de randgemeenten. Deze opgave krijgt zijn beslag in de Verstedelijkingsafspraken tussen de regio en de achttien gemeenten, te beginnen met de afspraken voor de periode 2005-2009. Inmiddels is een adequaat stelsel voor de woonruimteverdeling van sociale huurwoningen afgesproken (zie paragraaf 6.3).

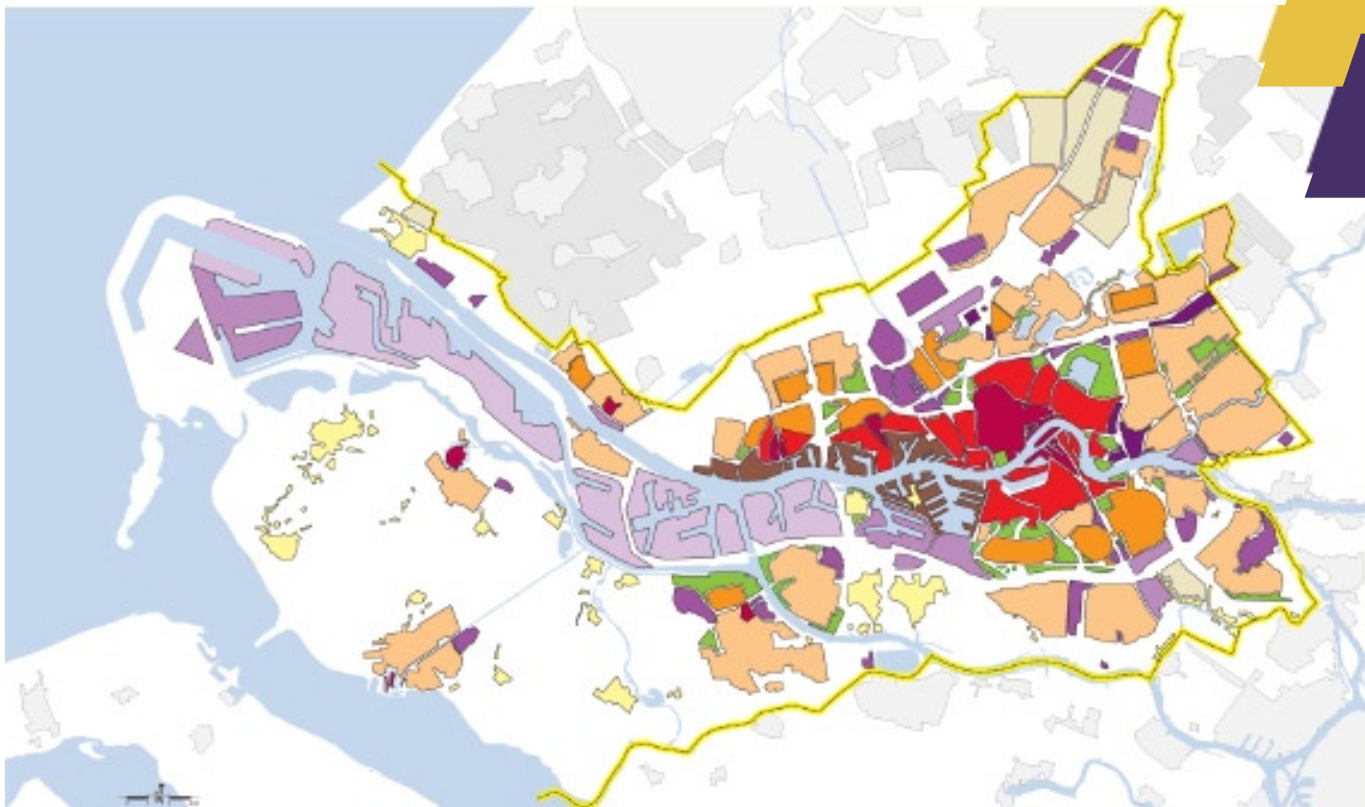
Om deze opgave aan te gaan moet de regio aansluiting zoeken bij de processen die zich op de woningmarkt afspelen. De woningvraag verschuift meer en meer naar duidelijk geprofileerde woonmilieus, zowel centrumstedelijk als suburbaan en groen. Al vele jaren is het aanbod daaraan te

gering. Op het ogenblik is vooral het tekort aan grondgebonden woningen in suburbane woonmilieus groot. De vraag daarnaar zal de komende jaren aanhouden. De steden, Rotterdam voorop, kennen de komende vijftien jaar een naar verhouding grote toename van huishoudens in de gezinsfase. Daar staat na 2010 geen fors woningbouwprogramma in nieuwe groeikernen of Vinex-locaties tegenover. De groei van het aantal suburbane eengezinswoningen zal de komende decennia in de eerste plaats in het stedelijk gebied zelf plaatsvinden. Behalve het aantal gezinnen neemt, net als gemiddeld in heel Nederland, het aantal ouderen enorm toe. Door deze vergrijzing zal in de verdere toekomst ook de vraag naar appartementen in stads- en dorpscentra flink toenemen. Locaties die hiervoor het meest in aanmerking komen zijn plekken waar diverse voorzieningen (openbaar vervoer, zorg, detailhandel, cultuur, vertier) zijn of kunnen worden gebundeld. Per saldo zal de woningvoorraad in de periode 2005-2020 met 60.000 woningen moeten toenemen.

De regio moet zo mogelijk binnen de eigen grenzen reageren op de verschuivingen in de woningmarkt. Zeker bij een aantrekkende economie zoeken mensen een nieuwe woning in een steeds groter wordend gebied. Zij zullen nog minder snel dan nu genoeg nemen met een woning van tweede of derde keus. Overschotten aan goedkope gestapelde woningen (vooral in de naoorlogse flatwijken en deels ook in de vooroorlogse stadswijken) zouden dan nog duidelijker naar voren komen. Dat kan leiden tot leegstand of tot een verdere concentratie van kansarme groepen op de woningmarkt, met de opeenstapeling van sociale problemen die daarbij hoort.

Inspelen op specifieke kwaliteiten

De regio biedt tal van kansen om deze cruciale woningbouwopgave aan te pakken. De onderlinge solidariteit onder gemeenten is groot en corporaties en andere betrokkenen delen de overtuiging dat de problematiek urgent is. Aanknopingspunten zijn er voldoende: het grote water van de rivier, de dynamiek van de haven, de talloze historische plekken, de drukke steden en rustige dorpen, de karakteristieke open landschappen, het vele water en groen dat de stedelijke gebieden omzoomt en dooradert. Verschillen te over dus, verschillen die Rotterdam maken tot een archipel van woon- en werkeilanden



Eilandenrijk

Woonmilieus		Werkmilieus	
Historisch & centrum		Kantorenlocatie	
Stadswijk		Regulier bedrijventerrein	
Gestapeld naoorlogs		Distributie & logistiek (droog en nat)	
Suburbaan		Haven: chemie	
Dorps		Haven: gemengd	
Stadspark		Glastuinbouw	

met eigen identiteiten en specialiteiten. Sommige zijn moeilijk bereikbaar, verscholen en introvert. Andere zijn juist heel toegankelijk en leven op bij een grote toestroom van bezoekers. De milieus die op de kaart 'Eilandenrijk' aangegeven zijn vormen een basiskarakterisering, maar ook binnen deze categorieën verschillen gebieden sterk van elkaar.

De historie is een van de belangrijkste factoren die de identiteit van steden, dorpen en wijken bepaalt. In de regio Rotterdam ligt een groot aantal beschermde stadsgezichten. Nieuwe ontwikkelingen in deze stadsgezichten moeten passen in hun historische structuur en ambiance. Maar ook in wederopbouw wijken en in oude industrie- en havengebieden zijn vaak structuren en objecten te vinden met een grote architectonische of anderszins cultuurhistorische waarde. De opgave in herstructurerings- en transformatieprojecten is om

de moderne architectuur hiermee te verbinden en om een nieuw gebruik te vinden voor oude, beeldbepalende panden die hun oorspronkelijke gebruik zijn kwijtgeraakt. Daarmee kan de nieuwe woon- of werkomgeving een heel eigen karakter en identiteit verwerven.

De programmering van de woningbouw haakt in op bijzondere eigenschappen als deze. De woningbouw zal na 2010 nog maar gedeeltelijk plaatsvinden in nieuwe suburbane wijken zoals de huidige generatie Vinx-wijken. Er wordt gezocht naar woonmilieus met bijzondere kwaliteiten: landelijke woonmilieus, gemengde woon- en werklocaties aan de rivier, het centrum-stedelijk wonen in het hart van Rotterdam. De kaart 'Woonmilieudifferentiatie' laat zien in welke gebieden die locaties worden gezocht. Veel woningbouw zal ook plaatsvinden door herstructurering van bestaande wijken: het

upgraden van het stedelijke woonmilieu in vooroorlogse wijken en het transformeren van naoorlogse wijken tot wijken met uitgesproken suburbane of juist stedelijke kwaliteiten. Dat zal plaatselijk tot verdunning leiden, een afnemend aantal woningen per hectare, maar rond stations van het regionaal openbaar vervoer liggen juist verdichtingspotenties. Deze ontwikkelingsstrategie biedt woningzoekenden de gelegenheid om te kiezen voor een passende woning en woonomgeving. Tegelijk biedt het de regio de kans om zich te profileren als een aantrekkelijk woonoord, ook in vergelijking met andere regio's.

3.3.2 Woonmilieus

Verdichten en verdunnen

Uitgangspunt voor de programmering van de woningbouw is het gewenste kwaliteitsniveau. De herstructurering van bestaand stedelijk gebied moet aansluiten bij de regionale behoefte aan meer differentiatie en bij de bestaande kwaliteiten ter plaatse. Dat kan zowel verdichting als verdunning betekenen. Verdichting zal vooral optreden rond halteplaatsen van het openbaar vervoer. De zeven knooppunten bieden kansen voor hoogstedelijke vormen van woningbouw in een dichte menging met andere stedelijke functies. Vooral het centrum van Rotterdam kan worden uitgebouwd als hoogstedelijk topmilieu.

Rond de stations van de Stedenbaan en ander regionaal openbaar vervoer kan een verdichting plaatsvinden die meer is gericht op woningbouw en (vooral rond overstappunten en Park & Ride-locaties) lokale werkgelegenheid en voorzieningen. De kaart 'Verstedelijkingspotentie rond stations' geeft op hoofdlijnen aan welke mogelijkheden tot verdichting er zijn, op grond van de stedenbouwkundige structuur, de milieukwaliteit en de omgevingstypologie. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen bestaande en eventueel nieuwe stations en tussen grootschalige ontwikkelingsmogelijkheden en kleinschalige intensiveringmogelijkheden. Niet bij elk station is substantiële verdichting mogelijk. Bij Spijkenisse Centrum en Capelle Schollevaar leent de stedenbouwkundige structuur zich bijvoorbeeld niet voor verdichting. Bij andere stationsomgevingen is de milieukwaliteit reden om minder woningen te bouwen. Dit is vooral het geval

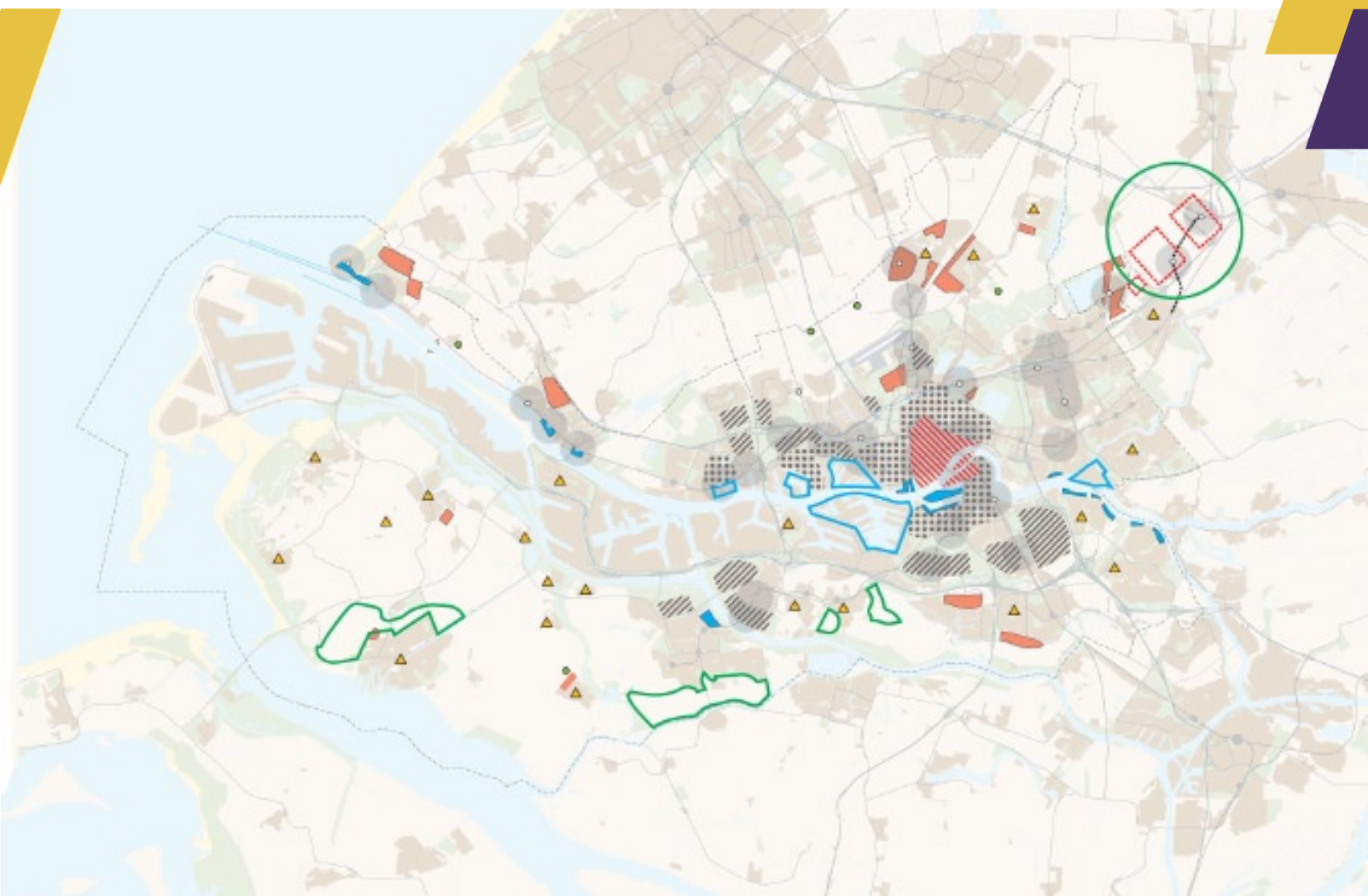
bij stations waar een rijksweg in de buurt ligt, zoals de knooppunten Schieveste en Alexander. Bij veel andere stations zijn wel reële verdichtingsmogelijkheden, zoals bij het IJsselland Ziekenhuis (bij het in zuidelijke richting verschoven station Prinsenlaan) en station Lombardijen.

Inzet in deze regio is om van de totale woningbouwopgave ongeveer 60-65% binnen steden en dorpen te realiseren. Gezien de mogelijkheden en beperkingen voor het realiseren van woningen bij knooppunten en stations van regionaal openbaar vervoer kan hiervan ongeveer de helft gerealiseerd worden op locaties die goed bereikbaar zijn per regionaal openbaar vervoer (exclusief eventuele verdichtingsmogelijkheden rond tramplus-haltes). De andere helft kan worden gerealiseerd buiten de directe invloedssfeer van regionaal openbaar vervoer. Maar met een fijnmazig tram- en busnet zijn dit ook relatief goed per openbaar vervoer bereikbare woningen. Aandachtspunt is de ontsluiting per openbaar vervoer van woningen aan het water op voormalige haven- en bedrijventerreinen.

De verhouding van te realiseren woningen binnen steden en dorpen komt overeen met de verhoudingen die het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel hanteert bij haar verstedelijkingsstrategie. Ten aanzien van de te realiseren woningen binnen steden en dorpen gaat het platform er echter vanuit dat er meer dan de helft van de opgave bij knooppunten en stations kan worden gerealiseerd. Het geringer aandeel in deze regio wordt veroorzaakt door met name beperkingen voor het bouwen van gevoelige functies op knooppunten in de buurt van spoorwegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd of rijkswegen.

Woonlocaties aan de rivier

Een ander deel van de herstructureringsopgave is de transformatie van verouderende haven- en industrieterreinen. Na 2015 kunnen delen van de Merwehaven, Vierhavens en de Waalhaven ('Stadshavens') beschikbaar komen voor stedelijke ontwikkeling. Waar, hoe en om hoeveel woningen het gaat en in welke menging met bedrijvigheid is nog onderwerp van studie. Er zal sprake zijn van een gevarieerd woningaanbod, aangevuld met voorzieningen als scholen, winkels, horeca, sportaccommodaties en groen. Het Stadshavensgebied met de unieke mix van havengebonden en stedelijke



Woonmilieudifferentiatie

- | | | |
|---|---|---|
| Nieuw suburbaan wonen | Woningbouw buiten de regio | Benutten verdichtingspotenties rond stations |
| Nieuw gemengd wonen aan de rivier | Upgrading stadswijken | Bouwen binnen de kern |
| Zoekgebied gemengd wonen/werken aan de rivier | Transformatie naoorlogse wijken | Kleinschalige locaties landelijk wonen |
| Zoekgebied landelijk wonen | Intensivering centrumstedelijk wonen | |

bedrijvigheid en (vrijetijds)voorzieningen moet een nieuwe dimensie geven aan het Rotterdamse woon- en leefklimaat. Daarbij geldt als randvoorwaarde de afspraak in het kader van PMR dat de additionaliteit van de Tweede Maasvlakte is verzekerd doordat eventuele transformatie van bestaande haven- en industrieterreinen wordt gecompenseerd, onder andere door intensiever gebruik.

Elders in de regio liggen eveneens mogelijkheden voor nieuwe woon- en bedrijfsmilieus aan het water. Er zijn enkele locaties en zoekgebieden benoemd, vooral langs de Rechtermaasoever westelijk van Rotterdam en in de Stormpolder

in Krimpen aan den IJssel. De aanwezigheid van een aanlegplaats voor de fast-ferry kan een extra stimulans voor deze ontwikkeling betekenen. Woonlocaties aan het water zullen vaak te maken hebben met een mindere milieukwaliteit. De woningbouw moet te verenigen zijn met de milieuruimte van bedrijvigheid (bijvoorbeeld naar het model van het afsprakenkader voor de Rechtermaasoever) en de zoneringen van de scheepvaart. Voor buitendijks gelegen gebieden zal bovendien inzicht moeten bestaan in het risico van inundatie. De ontwikkelingsstrategie voor Stadshavens en andere watergebonden woon- en werkmilieus is opgenomen in het tienpuntenplan in paragraaf 4.2.



Verstedelijkingspotentie rond stations

-  Ontwikkelingsmogelijkheden bij bestaande stations
-  Verdichtingsmogelijkheden bij bestaande stations
-  Ontwikkelingsmogelijkheden bij nieuwe stations
-  Verdichtingsmogelijkheden bij nieuwe stations

Landelijke woonmilieus

De bouw van landelijke woonmilieus (in lage dichtheden) vult een andere lacune op in de regionale woningmarkt, ondanks het kleine aantal woningen. In z'n algemeenheid gaat het om woonbebouwing in een groene omgeving in of aan de rand van het landelijk gebied. Dit is een ruime definiëring, in navolging van de 'Verkenning Landelijk Wonen' die voor de Regio Randstad is gemaakt. Binnen deze algemene definitie kan gedacht worden aan verschillende bebouwingstypen en groenstructuren, afhankelijk van de specifieke locatie en het landschapstype. Voorbeelden zijn:

- verspreid wonen in het landschap;
- wonen in linten of langs randen;
- wonen in clusters in het landschap;
- landgoederen en buitenplaatsen.

Kenmerkend voor landelijk wonen is de relatief lage bebouwingsdichtheid (veel lager dan in de gemiddelde Vinex-wijk) en de sterke verweving tussen

groenstructuren en bebouwing. Op zichzelf is dat niets nieuws. Er staan immers al veel woningen in het landschap. Nieuw in RR2020 is een duurzaam perspectief voor de ontwikkeling van nieuwe landelijke woonmilieus in combinatie met landschapontwikkeling, op specifieke plekken in de regio.

Nieuwe landelijke woonmilieus gaan dus altijd hand in hand met een duurzame ontwikkeling van het landschap. Deze twee beleidsdoelstellingen zijn afzonderlijk van belang, maar vooral de synergie tussen beide kan een interessante meerwaarde opleveren, geïnspireerd op de traditie van de Hollandse landgoederen uit de 17^e en 18^e eeuw. De kwaliteit van deze landgoederen ligt in het samenspel van gebouwen en gronden.

Er zijn binnen de regio drie zoekgebieden benoemd voor de ontwikkeling van landelijk wonen in combinatie met landschapontwikkeling: Hellevoet-



Landelijk wonen

Woningbouw in het landelijk gebied. De woningen staan veel meer verspreid dan in stedelijke woonwijken en zullen vaak ook groter zijn. In het RR2020 staat dat er meer van dit soort woningen moeten komen, om bevolkingsgroepen met hoge inkomens aan de regio te binden en zo de economische ontwikkeling te bevorderen. Tegelijk willen de provincie en de stadsregio daarmee rommelige delen van het landschap verbeteren, bijvoorbeeld in gebieden waar nu oude tuinbouwkassen staan en geen nieuwe kassen zullen komen.

sluis-West, Spijkenisse-Zuid/Bernisse-Zuidoost en de randen van Rhoon. Deze selectie is op de volgende criteria gebaseerd:

- het zijn gebieden zonder hoge landschappelijke en/of natuurlijke waarden (natuurbeschermingsgebieden, stiltegebieden en grote delen van de zogenaamde A+ gebieden);
- het zijn gebieden zonder hoge milieubelasting;
- kansrijk zijn overgangsgebieden tussen stad en land waar de landbouw weinig toekomst meer heeft, waar verrommeling van het landschap dreigt, en/of waar de gewenste ontwikkeling van een aantrekkelijk recreatief toegankelijk landschap niet van de grond komt;
- er is een zekere regionale spreiding aangebracht; het zuiden van de regio biedt de meeste mogelijkheden, maar voor de economische structuurversterking van het noorden van de regio is het goed om ook daar een aantal woningen in landelijke milieus te bouwen.

Het zoekgebied 'de randen van Rhoon' is door het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel aangewezen als bijzonder kansrijk voor ontwikkeling tot een topmilieu in Zuidvleugelverband ter stimulering van de vestiging van internationale bedrijven en organisaties. Daarnaast wordt in het project RZG Driehoek Zuidplas naar mogelijkheden gezocht voor het ontwikkelen van landelijke woonmilieus. Het gaat in al deze gevallen om gebieden van honderden hectares, waar een integrale gebiedsontwikkeling wordt voorgestaan.

In deze gebieden zal het wonen uiteindelijk slechts een beperkt deel van het gebied in beslag nemen. Naast deze zoeklocaties zijn binnen een aantal specifieke groenprojecten (Oranjevleuropolder, Hoekse Park, Schieveen, Zuidland en Schiezone) ook kleinschalige ontwikkelingen van landelijk wonen mogelijk, mits deze bijdragen aan de groendoelstellingen.

Woningbouw in het landelijk gebied, zonder directe aansluiting op het stedelijk gebied, is buiten deze zoekgebieden en de bovengenoemde kleinschalige ontwikkelingen niet mogelijk tenzij binnen de Landgoederenregeling en de Ruimtevoor-Ruimteregeling van de provincie. Lokale initiatieven die hiervan gebruikmaken, zullen per geval worden beoordeeld.

3.3.3 Stedelijke kwaliteit en milieukwaliteit

Aan de basis van alle woonmilieus staat een goede milieukwaliteit. De bevolkingsgroei en de beoogde toename van het aantal arbeidsplaatsen leveren echter onherroepelijk nieuwe milieubelasting op, vooral door de extra verkeersbewegingen en de extra ruimtebehoefte. Factoren die daar een rol bij spelen zijn bijvoorbeeld de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit en de veiligheid. Strategische ruimtelijke keuzes beperken deze toename van de milieubelasting zoveel mogelijk: locaties bij het openbaar vervoer worden optimaal benut en potentiële bestemmingen voor bovenregionaal autoverkeer (kantoren, attracties, bedrijventerreinen) worden zoveel mogelijk aan de infrastructuur gekoppeld.

Andersom is de milieukwaliteit een integraal onderdeel bij stedelijke ontwikkelings- en herstructureringsopgaven. Zeker locaties langs de Maas, nabij het haven- en industriecomplex en aan de hoofdinfrastructuur hebben te maken met een mindere milieukwaliteit. Dat is inherent aan een stedelijke omgeving. Deze bouwlocaties zijn echter te waardevol om te laten liggen. Om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken is een milieustrategie ontwikkeld waarin niet alleen milieunormen, maar ook de doelen voor gezondheid en veiligheid centraal staan. Punt 7 van de regionale ontwikkelingsstrategie (paragraaf 4.2) beschrijft deze aanpak. Op dit moment worden ruimtelijke ontwikkelingen en plannen voor wegen door de Raad van State tegen gehouden, omdat in de plannen de luchtkwaliteitsgrenswaarden niet in acht worden genomen.

Bij de keuze om juist milieubelaste locaties te benutten voor stedelijke ontwikkeling is minimaal een voortzetting van het huidige milieubeleid een uitgangspunt. Dat beleid kiest primair voor een aanpak aan de bron, bijvoorbeeld door nieuwe vormen van energievoorziening (windturbines, een warmtenet, enzovoort). Een succesvol milieubeleid vergroot de mogelijkheden van deze verstedelijkingsstrategie.

Milieukwaliteit is ook een punt van aandacht op bestaande knelpunten waar normoverschrijding plaatsvindt. Op welke wijze is onderwerp van verdere studie. Het knelpunt Overschie en omgeving, langs de A13 en de A20, is in de uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte aangewezen als 'hotspot externe veiligheid en milieu'.

3.3.4 Stedelijke kwaliteit en sociale kwaliteit

De regio kent een aantal bevolkingsgroepen die vanuit het oogpunt van maatschappelijke participatie kwetsbaar zijn en het risico lopen in een sociaal isolement te raken. Dat kan bijvoorbeeld gaan om allochtonen, senioren en gehandicapten. Voor de laatste twee groepen kunnen specifieke voorzieningen bijdragen aan de maatschappelijke participatie. Daarmee heeft dit vraagstuk een ruimtelijke dimensie. Voor de participatie van allochtonen is dat minder het geval. Belangrijke aanwijzingen daarvoor zijn de arbeidsparticipatie en de deelname aan maatschappelijke activiteiten, bijvoorbeeld op het gebied van sport, cultuur en recreatie.

Zorgvoorzieningen

Net als Nederland als geheel, heeft de regio Rotterdam te maken met vergrijzing. Dit geldt overigens niet voor de grote steden. Rotterdam heeft zelfs te maken met een zekere mate van verjonging. Elders in de regio groeit de vraag naar zorgproducten en wonen met zorg. Voor ouderen, chronisch zieken en mensen met een functiebeperking die (met hulp) zelfstandig willen blijven wonen, is het allereerst belangrijk dat er voldoende geschikte woningen zijn, op de daarvoor meest geëigende en bereikbare locaties met een afdoende voorzieningenniveau. Daarnaast zijn er extramurale zorgvoorzieningen nodig om zelfstandig te kunnen wonen. Op dit moment is er grote behoefte aan zorg thuis, zoals huishoudelijk en gespecialiseerde verzorging. Niet iedereen wil of kan echter met hulp zelfstandig blijven wonen. Voor die ouderen, cliënten van de geestelijke gezondheidszorg en gehandicapten dienen er voldoende intramurale voorzieningen te zijn.

Om in te kunnen spelen op onder meer de vergrijzing en tot een goed aanbod te komen van extramurale zorgvoorzieningen, aangepaste woningen en overige zorgproducten, spelen vooral de lokale overheden een belangrijke rol. Met de gemeenten in de deelgebieden Nieuwe Waterweg Noord en Rijnmond Zuid, met onder meer Voorne-Putten, worden nadere afspraken gemaakt om tot een kwantificering van de opgaven te komen.

Leefbaarheid en veiligheid

Leefbaarheid heeft in belangrijke mate te maken met de beleving van burgers, bijvoorbeeld de

tevredenheid met de eigen woning, de woon-omgeving en de (gevoelde) sociale veiligheid in de directe omgeving. De leefbaarheid staat in de regio Rotterdam onder druk. De problemen concentreren zich in de stad Rotterdam en met name in de aandachtswijken. In de regio Rotterdam voelen burgers zich onveiliger dan in andere regio's. Wel is het veiligheidsgevoel in de afgelopen twee jaar aanzienlijk verbeterd.

Leefbaarheid heeft behalve met beleving en veiligheid te maken met kenmerken die objectief zijn vast te stellen, zoals de beschikbaarheid van voorzieningen. Daarnaast hangt het samen met de inrichting van de (openbare) ruimte. Een aantrekkelijke omgeving bestaat uit voldoende groen, spraakmakende stedelijke architectuur en een samenstel van voorzieningen. Uit onderzoeken is naar voren gekomen dat het voorzieningenniveau in het stedelijk gebied van voldoende kwaliteit is. Kleine kernen op Voorne-Putten hebben te kampen met een geringe aanwezigheid van voorzieningen, waaronder huisartsen en tandartsen. Een toename van het aantal woningen op Voorne-Putten zou een bijdrage kunnen leveren aan het aanbod van voorzieningen op het eiland.

3.3.5 Programma binnen en buiten de regio

Wil de regio voldoende woningaanbod hebben om de natuurlijke bevolkingsgroei op te vangen (dus een migratiesaldo van nul), dan moeten de woningbouwlocaties in de periode 2005-2020 optellen tot 60.000 woningen. Dat cijfer is exclusief de productie ter compensatie van te slopen woningen. Het hier beschreven woningbouwbeleid zal, samen met de uitbreidingscapaciteit die verspreid over de regio nog aanwezig is, een netto uitbreiding van de woningvoorraad kunnen opleveren van zo'n 50.000 woningen. Dat betekent dat de regio onvoldoende bouwcapaciteit heeft om de natuurlijke bevolkingsgroei op te vangen. Toch is het van belang om de huidige regiobewoners zoveel mogelijk aan de regio te binden. Daarom moeten ook de resterende woningen in de onmiddellijke nabijheid van de regio gebouwd worden.

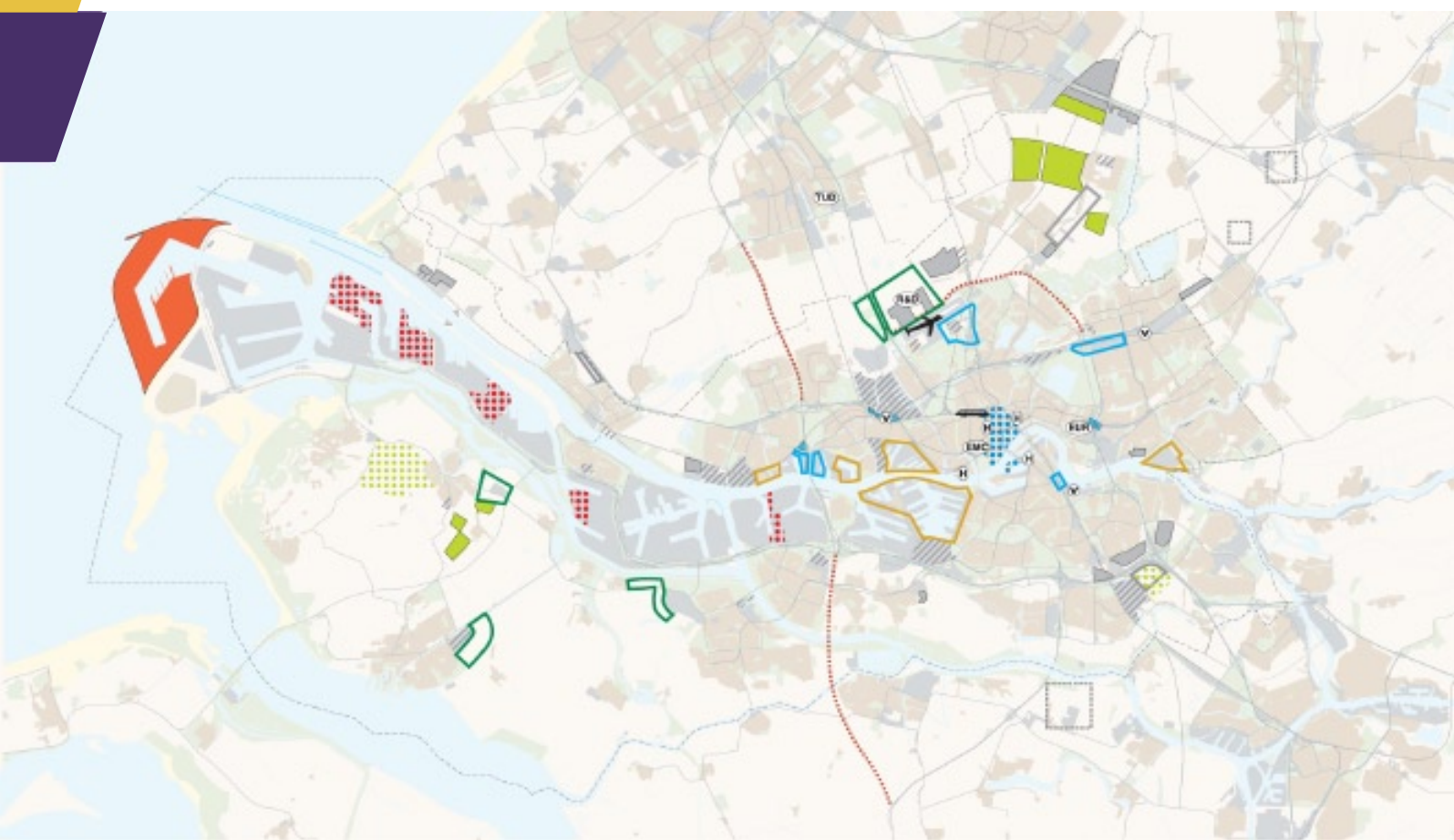
Voor een deel van de regionale opgave, tussen de 5000 en 10.000 woningen, is daarom bouw buiten de grenzen van de regio nodig. Gezien de opkomst van de Zuidvleugel als sociaal en economisch

netwerk ligt het voor de hand om aansluiting te zoeken bij de verbindende infrastructuur op dit niveau. De noordrand van de Hoeksche Waard en vooral de Zuidplaspolder bieden die aansluiting. De bijdrage van de Zuidplaspolder aan de regionale woningmarkt is niet alleen cijfermatig, maar ook kwalitatief. In de Zuidplaspolder kunnen suburbane woonmilieus in relatief lage dichtheden worden gebouwd, een woonmilieu waar binnen de regio-grenzen te weinig ruimte voor is. Daarnaast is er ruimte in de Zuidplaspolder voor ongeveer 500 landelijke woningen.

3.4 Economische structuurversterking

Twee grote economische complexen jagen de economische ontwikkeling van de regio aan, bleek uit hoofdstuk 2: het logistiek-industrieel complex met de haven als middelpunt, onderdeel van de Rijn-Schelde Delta, en de kennis- en diensteneconomie als onderdeel van de Randstad. In het internationale zakencentrum van Rotterdam overlappen deze complexen elkaar. In de slagschaduw van deze grote complexen met hun bijbehorende vervoersnetwerken groeit de glastuinbouw tot een economische factor van belang, ook voor de regio Rotterdam. Deze economische complexen hebben een hoge mate van kennisintensiviteit gemeen. De dienstverlening, de logistiek en industrie en de glastuinbouw ontwikkelen zich allemaal tot kennisintensieve sectoren. Minder gemakkelijk ruimtelijk herkenbaar, maar ook in opkomst is de vrijetijdseconomie. Daarnaast zijn er talloze lokale bedrijven die de economie draaiende houden. Een goed voorbeeld hiervan is de maakindustrie. De maakindustrie vormt een belangrijk onderdeel van de economie in de regio Rotterdam. Ook voor deze ondernemers moeten er voldoende, kwalitatief goede en gevarieerde vestigingsmogelijkheden zijn. Dat betekent dat het tekort aan bedrijventerreinen ingelopen moet worden, maar dat ook elders mogelijkheden moeten blijven bestaan voor klein ondernemerschap.

Het door de bedrijven gewenste opleidingsniveau en het opleidingsniveau van de bevolking moeten beter op elkaar worden afgestemd. Vooral in de kennis- en diensteneconomie is er een grote vraag naar hoger geschoold personeel. De provincie en de stadsregio hebben inmiddels projecten opgestart



Economische structuurversterking

- Ontwikkelen nieuw havengebied
- Verdichten bestaand havengebied
- Ontwikkelen glastuinbouw
- Clusteren glastuinbouw
- Ontwikkelen kantoren op goed bereikbare locaties
- Verdichten kantoren op toplocaties
- Zoekgebied kantoren op goed bereikbare locaties
- Zoekgebied gecombineerde ontwikkeling groen en bedrijven
- Zoekgebied gemengd wonen/werken aan de rivier
- Ontwikkelen nieuwe gemengde terreinen
- Zoekgebied nieuwe gemengde terreinen
- Herstructureren bestaande terreinen
- Ontwikkelen terreinen buiten de regio
- Ontwikkelen science businesspark
- Versterken rol Rotterdam-airport en HSL-station Rotterdam Centraal
- Versterken uitstralen universiteiten en hogescholen
- Nieuwe snelwegen

om het onderwijsaanbod beter af te stemmen op het bedrijfsleven en om leerlingen te stimuleren onderwijs te blijven volgen om zo het percentage laaggeschoolde arbeiders uiteindelijk te reduceren. Daarnaast blijft er altijd een vraag naar laaggeschoolde arbeiders, met name in glastuinbouw, de vrijetijdssector en vooral de zorgsector.

3.4.1 Kennis- en diensteneconomie

Het complex van de randstadgeoriënteerde kennis- en diensteneconomie ontwikkelt zich met name in de Noordas (de noordelijke ontwikkelingszone), in de nabijheid van de infrastructuurbundels die

de verbinding met andere centra in de Randstad leggen. In het hart van dit complex werken bedrijven die innoveren, handelen in kennis of die veel kennis nodig hebben voor hun bedrijfsvoering. Voorbeelden zijn bedrijven in de zakelijke en financiële dienstverlening, in de informatie- en communicatietechnologie, advies- en onderzoeksbureaus en opleidingsinstituten. Een specialiteit van de regio Rotterdam binnen de kennis- en diensteneconomie is de medische sector. Met de uitbreiding van het Erasmus Medisch Centrum krijgt de regio Nederlands grootste medische complex binnen de grenzen.



Karakteristiek is dat er relatief veel mensen per vierkante meter werken, dat de opleidingsgraad relatief hoog is en dat er materieel weinig wordt geproduceerd. Bedrijven in deze sector zitten graag op goed bereikbare locaties in een stedelijke en verzorgde ambiance. De nabijheid van een universiteit kan een pre zijn. Andere vestigingsfactoren zijn het aanbod van goed opgeleid personeel en van voldoende geschikte woongelegenheid. De kenniseconomie beperkt zich niet tot deze 'Randstadgeoriënteerde kennis- en diensteconomie'. Deze strekt zich over de hele regio uit, ook in het haven- en industriecomplex, ook in de greenport van de B-driehoek en ook in de vele kleine kantoren en woonwijken van de regio.

Knooppunten

Mede vanwege de voorgenomen investeringen in de bereikbaarheid bieden vooral de knooppunten aan de noordelijke zijde van de Maas uitstekende ontwikkelingskansen voor grote bedrijven in deze sector: Rotterdam Centrum voor het topsegment van internationaal opererende bedrijven; de knooppunten Alexander, Schieveste, Brainpark Centrum en Vijfsluizen voor de bedrijven die de Randstad tot hun voornaamste werkterrein rekenen. Dat geldt ook voor het knooppunt Parkstad als het station Rotterdam-Zuid de status van intercity-station krijgt. Knooppunt Rotterdam Airport zal in het bijzonder aantrekkelijk zijn voor bedrijven die veel gebruik van maken de luchthaven (al zal met de komst van Randstadrail en de verbeteringen van de luchthaven ook de verbinding tussen Rotterdam Airport en Rotterdam Centrum verbeteren). De regionale kantorenmarkt is op dit moment ruim; er zijn veel locaties beschikbaar waardoor de afzetmogelijkheden per locatie relatief gering zijn.

Kennisclusters

Twee zones in de regio en één daar net buiten krijgen een sterk kennisgerelateerd profiel. Deze liggen alle op de route A13-A16 (via de aan te leggen verbinding tussen de bestaande A13 en A16). Binnen de regio vormen het knooppunt Rotterdam Airport en het toekomstige groene bedrijventerrein Schieveen gezamenlijk een cluster voor de kennisgeoriënteerde bedrijvigheid. Bij Delft, net over de regiogrens heen, is Technopolis in ontwikkeling. In aansluiting op de Technische Universiteit Delft komt hier een concentratie van kennisbedrijven in kantoor- en laboratoriumsetting. Rond de A16 is

Kennisclusters

Een gebied, vaak langs een weg, waar veel bedrijven en instellingen gevestigd zijn die werken aan de ontwikkeling van kennis of daarin handelen. Voorbeelden zijn universiteiten, hogescholen, onderzoeksbureaus en adviesbureaus. Kennisclusters liggen volgens het RR2020 langs de A16 (waar het Brainpark en de Erasmus Universiteit liggen) en langs de A13 (bij de TU Delft). Ze zijn belangrijk om het kennisniveau van de regionale economie op een hoog niveau te brengen en te houden. Dat vergroot de aantrekkingskracht van de regio op bedrijven in de zakelijke dienstverlening, in creatieve branches en andere economische groeisectoren.



Studiezone stadsetalage



A4 Beneluxzone
A20 Oostpoort



A13/A16 Kennisclusters



Knooppunten



Stations nieuw (geel) en bestaand (wit)

Binnen en buiten de regio zijn verschillende zones aan te wijzen met geheel eigen kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. In sommige gevallen vinden deze ontwikkelingen al plaats (A16/A20), in alle gevallen kunnen deze in de toekomst verder worden benut. Nieuwe weginfra – die mogelijkheden biedt om bestaande wegen anders te gebruiken – speelt daarbij een belangrijke rol, maar ook ov vormt vrijwel altijd een aanjager.

Knooppunten en Ontwikkelingszones

het Brainpark (met inbegrip van het knooppunt Brainpark Centrum) al grotendeels tot ontwikkeling gekomen. In de nabijheid van de Woudestein-vestiging van de Erasmus Universiteit Rotterdam ligt hier een concentratie van vooral kantoorgebonden, dienstverlenende kennisbedrijven. Ook de Hogeschool Rotterdam heeft er een vestiging. In de toekomst kan het Brainpark verder uitbreiden naar het noorden, met het terrein Brainpark IV.

Publieksgerichte dienstverlening langs de A20
Elders langs de infrastructuur ontstaan andere vormen van dienstverlening, soms ook meer op het stedelijke publiek gericht. Dat is vooral het geval langs de A20 en de spoorlijn Rotterdam-Gouda. Wanneer de verkeersbelasting op de A20 door Rotterdam-Noord afneemt (na aanleg van de A4-Noord en de A13/A16-verbinding) ontstaan daar kansen op de ontwikkeling van 'stadsetalages': publieksgerichte voorzieningen die zich in hun architectuur en presentatie richten op de infrastructuur. Het Stedenbaan-station Veilingterrein (voorzien na 2020) sluit daarop aan. De mogelijkheden hiervoor zijn nog onderwerp van studie en zullen zich vermoedelijk pas na 2020 voordoen. De plannen voor Schieveste en de herstructurering van

Spaanse Polder kunnen er op anticiperen.

In aansluiting op de stadsetalages, in het kielzog van de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder, ontstaat langs de A20 een nieuwe entree voor de regio, de 'Oostpoort'. Een intensivering van de economische activiteiten kan deze route meer de allure van een stadsentree geven. Verdichting langs de spoorweg richting Gouda, onder meer bij het op lange termijn te openen Stedenbaan-station Hoofdweg, past in dat beeld. Het knooppunt Alexander is net als de 'stadsetalages' deels voor publieksvoorzieningen bedoeld, voortbordurend op de detailhandel rondom het spoorweg- en metrostation en de snelwegafslag.

Beneluxcorridor

Zoals de Oostpoort een stadsentree vormt, ligt de Beneluxcorridor op de overgang van het hoofdzakelijk stedelijke gebied in het oosten en het door de haven gedomineerde gebied in het westen. Tegelijk verbindt deze zone het kennis- en dienstencomplex ten noorden van de Maas met het logistiek-industrieel complex ten zuiden daarvan. Deze overgangszone levert een contrastrijk beeld op, dat bijvoorbeeld goed is waar te nemen bij Pernis als dorp omgeven door infrastructuur en



Logistiek-industrieel complex

Het geheel van bedrijven en infrastructuur dat te maken heeft met de haven van Rotterdam. Daarbij horen bijvoorbeeld ook dienstverlenende bedrijven die klanten in de haven hebben, industrieën die aan de haven gebonden zijn en de logistieke dienstverleners. De ruimtebehoefte van het logistiek-industrieel complex wordt opgevangen door aanleg van de Tweede Maasvlakte, een efficiënter gebruik van bestaande terreinen en nieuwe bedrijventerreinen (gecombineerd met groen en water) aan de noordrand van Voorne-Putten en de Hoeksche Waard. Het gebied van de haven zelf heet 'haven- en industrieel complex'.

havenactiviteit. De knooppuntontwikkeling van Vijfsluizen en de stedelijke herstructurering aan weerszijden van de A4 kunnen hierop inspelen, zowel functioneel (in het profiel van het knooppunt, dat zich zou kunnen specialiseren in maritieme dienstverlening) als stedenbouwkundig (bijvoorbeeld in het visuele contact tussen woon-, werk- en verkeerszones).

3.4.2 Logistiek-industrieel complex

Het 'logistiek-industrieel complex' is de economische motor van de Rijn-Schelde Delta. Het hart van dit gebied is het Rotterdamse haven- en industrieel complex. Het logistiek-industrieel complex als geheel strekt zich uit tot ver buiten de regio, zeker tot aan de Drechtsteden en Moerdijk, maar in wezen tot aan overslagcentra zoals die van Venlo en Coevorden. Het complex bestaat uit een aantal economische clusters. Het logistieke cluster rondom op- en overslag, transport en distributie, het cluster rond de (petro-)chemische industrie en vele activiteiten en specialisaties op het gebied van maritieme dienstverlening. Ook voor de glastuinbouw heeft het logistiek industrieel complex een grote betekenis. Het gaat in dit kader met name om op- en overslag, transport en distributie. De kennisintensiteit in deze bedrijfstakken neemt nog steeds toe. Een adequate infrastructuur is een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van het complex.

Binnen de regio concentreert het logistiek-industrieel complex zich zuidelijk van de Nieuwe Maas, hoewel een aantal bedrijventerreinen aan de Rechtermaasoever er ook toe behoort (bijvoorbeeld Vierhavens en de Merwehaven). Het Havenplan 2020 van de gemeente Rotterdam noemt vijf ruimtelijke opgaven voor de haven:

- het aanleggen van de Tweede Maasvlakte;
- het ontwikkelen van Stadshavens;
- het afstemmen van de woningontwikkeling op de Rechtermaasoever met de havenontwikkeling op de Linkermaasoever;
- het duurzaam beheren van het bestaande havengebied;
- het integraal verbeteren van de A15-zone.

Daarnaast ligt er een belangrijke opgave buiten het havengebied: het voorzien in de groeiende behoefte aan ruimte voor bedrijven die gerelateerd zijn aan de haven, maar niet in het havengebied zelf gevestigd hoeven te zijn.

Ruimtelijke winst door aanleg Tweede Maasvlakte

De Tweede Maasvlakte zal naar verwachting vanaf stapsgewijs 2010 in gebruik worden genomen. Het gebied is vooral bedoeld voor netto 1000 hectare bedrijventerrein, met name voor clusters van distributie, containerafhandeling en petrochemie (diepsee-gebonden). De inrichting wordt ook afgestemd op de versterking van de ecologische hoofdstructuur langs de kust en op recreatief gebruik. Zodra de kavels op de Tweede Maasvlakte kunnen worden uitgegeven ontstaat meer ruimte voor een herverkaveling van het haven- en industriecomplex. Dan zullen bijvoorbeeld de huidige diepsee-activiteiten in de Waalhaven verplaatst kunnen worden. Die vrijkomende ruimte kan benut worden voor verschuivingen binnen het Stadshavens-gebied en hierdoor een bijdrage leveren aan de transformatie naar het beoogde gemengde woon-werkmilieu in delen van Stadshavens.

Stadshavens

De Eemhaven blijft in de toekomst in gebruik voor containeroverslag en ook het bedrijventerrein Waalhaven-Zuid blijft primair een economisch gebied voor havengebonden én stedelijke bedrijvigheid. Waar mogelijk worden functies in deze gebieden versterkt en geïntensiveerd. De vraag naar ruimte voor stedelijke bedrijvigheid en wonen kan voor een deel ingevuld worden in de Waalhaven en het Vierhavens-/Merwehavengebied. Het water staat niet alleen borg voor een vitaal havengebied, maar ook voor een aantrekkelijk stedelijk milieu. Voor wonen en vrijetijdsvoorzieningen zijn vooral de rivieroeveren interessant; haven en stad worden op die manier nauwer met elkaar verbonden. In het gebied van Stadshavens kan landaanwinning een uitbreiding van het aantal hectares bedrijventerrein mogelijk maken.

In de Waalhaven en het Vierhavens-/Merwehavengebied (eventueel in relatie met het Schiedamse deel van het bedrijventerrein Nieuw-Mathenesse) krijgt de versterking van de economische dragers die er al zijn prioriteit. Kansrijke groeisectoren die de economische veerkracht van de stad kunnen vergroten, zijn onder andere maritieme zakelijke dienstverlening, haventechnologie, vrijetijds- en creatieve economie. Uit een eerste verkenning blijkt dat er 10.000 arbeidsplaatsen bij zouden kunnen komen. Op langere termijn, na 2015, kunnen de Stadshavens ook plaats bieden aan woningbouw en stedelijke voorzieningen.

Intensivering en clustering

Het duurzaam beheer van het havengebied krijgt vorm door intensivering en clustering. Dit proces is al in gang gezet en loopt door tot zeker 2020. Intensivering in grote delen van het havengebied vindt plaats door optimaliseren van het ruimtegebruik, aanscherpen van het uitgiftebeleid en het toepassen van innovatief ruimtegebruik (bijvoorbeeld dubbel grondgebruik). Met clustering en co-siting wordt de ruimte efficiënter benut. Door concentratie en integratie van zoveel mogelijk productiefaciliteiten in één gebied kan een hogere energie-efficiëntie worden bereikt, bereiken bedrijven meer flexibiliteit in de productie en worden transportsystemen beter benut. Co-siting gaat nog een stap verder; bedrijven zoeken dan een match met andere bedrijven op hun terrein op basis van de grondstoffenstromen en voor onderdelen in het productieproces.

Intensivering op de Linkermaasoever staat in nauwe relatie tot de ontwikkeling van woningbouw op de Rechtermaasoever. Bij het stedenbouwkundige maatwerk dat de herstructurering aan de Rechtermaasoever vereist, geldt het afsprakenkader voor de Rechtermaasoever als uitgangspunt. Dit stelt de huidige en toekomstige milieuruimte van de bedrijven zeker.

Bedrijven die het logistiek-industrieel complex ondersteunen, maar niet in het havengebied zelf hoeven te zitten, zijn aangewezen op de bedrijventerreinen en kantoorlocaties in de regio. Vaak is de nabijheid van de haven wel van belang. Daarom zijn in het zuiden van de Waalhaven, rond verkeersknooppunt Ridderster, in de noordrand van Voorne-Putten en (buiten de regio) in het noorden van de Hoeksche Waard bedrijventerreinen voorzien. Vooral de uitbreidingen in Voorne-Putten en de Hoeksche Waard maken deel uit van integrale ontwikkelingsopgaven, waarbij de economische ontwikkeling naast de ontwikkeling van landschap, water, recreatie en infrastructuur staat. Dat stelt hoge eisen aan de inpassing van de bedrijven. Het type bedrijven dat zich hier kan vestigen loopt sterk uiteen. In beide gebieden zal een mix ontstaan van enerzijds droge bedrijven die met het logistiek-industrieel complex te maken hebben en anderzijds lokale bedrijven. De terreinen in Voorne-Putten hebben het perspectief van 'werklandschappen': bedrijventerreinen met een eigen

landschappelijke kwaliteit, gecombineerd met investeringen in het landschap daaromheen. Naar het zich laat aanzien biedt de Hoeksche Waard zicht op een meer grootschalige en bovenregionale ontwikkeling, reden waarom deze ontwikkeling ook in de Nota Ruimte van het rijk is opgenomen. De projectmatige uitwerking hiervan zal uitwijzen in hoeverre een ruimtelijke menging van deze vormen van bedrijvigheid wenselijk is en hoe de koppeling tussen de ontwikkeling van bedrijventerrein en landschap vorm krijgt.

Groene Landtong Rozenburg

De uitgestrekte Landtong bij Rozenburg krijgt een bijzondere positie in de haven. Met een herbeplanting en deels een ecologisch beheer krijgt deze een groene inrichting in een economische omgeving. Paden voor fietsers, skaters en wandelaars met uitzichtpunten over de haven geven er een recreatief accent aan en er is plaats voor natuurontwikkelingsprojecten. Windturbines benadrukken de industriële uitstraling.

3.4.3 Duurzaam en hoogwaardig glascomplex

De glastuinbouw is in opkomst als een van de grote economische complexen in de regio. De glastuinbouw in heel Zuid-Holland is goed voor een jaarlijkse toegevoegde waarde van 2,6 miljard euro en is een bron van werkgelegenheid voor vooral laaggeschoolde arbeidskrachten. Deze is te vinden binnen de sector zelf (in de kassen en op de veilingen), maar ook in bijvoorbeeld de transportsector en de toeleverende industrie. Het beleid is gebaseerd op de saldo-nulbenadering voor de gehele provincie. Dat wil zeggen dat het totale areaal glastuinbouw in de provincie gelijk moet blijven.

Concentratie in de B-driehoek

Het hart van het tuinbouwcomplex ligt in het Westland, net buiten de regio Rotterdam, maar de uitbreidingsruimte in het Westland zelf is schaars en de ruimtedruk hoog. Het beleid is erop gericht om één groot en hoogwaardig glascentrum binnen de regio Rotterdam te realiseren, in de B-driehoek, aansluitend op de bestaande glasontwikkeling. Het gebied is onderdeel van wat in de provinciale nota 'Naar een duurzaam en hoogwaardig glastuinbouwcomplex in Zuid-Holland' uit 2002 de glas-as is genoemd, een strook die vanaf het Westland via

Pijnacker en de B-driehoek naar de Zuidplaspolder loopt. Het is de bedoeling om die ontwikkeling in de toekomst nadrukkelijk te richten op de B-driehoek en daar ook echt een hoogwaardig tuinbouwgebied tot stand te laten komen. 'Hoogwaardig' betekent in deze context een gebied met sterke bedrijven die vijftientig tot veertig jaar vooruit investeren, ingebed in een omgeving met een efficiënt grondgebruik, dat goed bereikbaar is en waar ook andere kwaliteiten tot hun recht komen (bijvoorbeeld door de wijze waarop waterhuishoudkundige of landschappelijke maatregelen zijn geïntegreerd). Daar is een meer planmatige ontwikkelingsstrategie voor nodig, beschreven in het tienpuntenplan voor de regio (paragraaf 4.2). De B-driehoek biedt ruimte voor 200 hectare glastuinbouw. Zodra deze ruimte is benut, kan verdere ontwikkeling plaatsvinden in het noordelijk deel van de Zuidplaspolder. Daar is ook ruimte voor uitbreiding van lokale tuinbouwbedrijven.

Sanering oude kassen

Verspreiding van glastuinbouw wordt tegengegaan. De sanering van verspreid glas zal gefaseerd plaatsvinden. De Ruimte-voor-Ruimteregeering is hierbij een belangrijk instrument. De prioriteit ligt bij het saneren van glastuinbouw nabij kwetsbare gebieden. Voor de regio geldt dit met name voor het verspreide glas in de binnenduinrand van Voorne-Putten. Om daar een landelijk woonmilieu te kunnen bouwen voor de regionale markt, is een aanpassing van de huidige regeling noodzakelijk. De bestaande kleinere glaslocaties Tinte en Vierpolders blijven bestaan. Voor de sanering van verspreid glas is inmiddels een pilot 'Aanpak verspreid glas' opgezet. Hoe invulling gegeven gaat worden aan de pilot Aanpak verspreid glas is nog niet duidelijk bij de vaststelling van het RR2020. Derhalve wordt voor een streekplanuitwerking gekozen, welke na vaststelling van het RR2020 wordt uitgewerkt. De streekplanuitwerking moet resulteren in de sanering en/of concentratie van het verspreide glas. Of hiervoor extra ruimte nodig is en om hoeveel hectare het dan zou gaan, is nog niet bekend. De vestiging van nieuwe glastuinbouw buiten de B-driehoek, Reijerwaard en Tinte zal met planologisch-juridische middelen worden tegengegaan. In Reijerwaard zullen echter ook andersoortige (niet-agrarische) bedrijven worden toegelaten.

3.4.4 Differentiatie in de bedrijfshuisvesting

De aansluiting van de regio op de netwerken van de Randstad en de Rijn-Schelde Delta geeft alle aanleiding om de mainport te versterken, om de bouw van kantoren op regionale en bovenregionale knooppunten te stimuleren en om de B-driehoek door te ontwikkelen tot greenport. Deze economische clusters jagen de economie aan, maar zijn nog geen antwoord op de ruimtebehoefte van de lokale economie. De regio kent een acuut tekort aan bedrijventerreinen en een omvangrijke herstructureringsopgave voor verouderende terreinen. Dat heeft een directe negatieve invloed op de groei van de economie en de werkgelegenheid. In de periode tussen 2005 en 2020 bestaat naar verwachting behoefte aan 1.500.000 m² nieuwbouw aan kantoren (bruto vloeroppervlak) en 710 tot 1160 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerrein.

Het planologisch kader bij het RR2020, gepresenteerd in hoofdstuk 5, is de maximale planologische ruimte gecreëerd voor de benodigde bedrijventerreincapaciteit, gegeven de benodigde kwaliteit van de woonomgeving en de landschapskwaliteit. De precieze omvang en begrenzing van nieuwe terreinen en eventuele menging met andere functies is op projectniveau uit te werken, doorgaans door gemeenten. Een verdere toename van de capaciteit kan worden bereikt door intensivering en herstructurering van bestaande terreinen.

Belangrijke locaties voor nieuwe droge bedrijventerreinen binnen het logistiek-industrieel complex liggen bij het wegenknooppunt Ridderster, waar ongeveer 140 hectare netto kan worden gerealiseerd, in het te dempen zuidelijk deel van de Waalhaven (50 hectare netto) en in het noorden van Voorne-Putten (circa 70 hectare netto). Voor deze laatste 70 hectare zijn twee zoekgebieden in beeld, die in een integrale gebiedsontwikkeling (samen met programma voor groen en water) ingezet kunnen worden. Daarnaast is er een groot aantal kleinere locaties in beeld. Net als bij de opgave voor woningbouw blijkt het niet mogelijk de maximaal ingeschatte behoefte binnen de regio-grenzen op te vangen. Een deel van de capaciteit voor droge bedrijventerreinen (200 hectare) wordt gezocht in de Zuidplaspolder. De noordelijke rand van de Hoeksche Waard is in beeld voor bedrijven

in het logistiek-industrieel complex, voor een capaciteit van 120 hectare in de eerste vijf tot tien jaar plus 60 hectare voor de markt van de Hoeksche Waard zelf, met een mogelijke uitloop daarna. De mate waarin deze mogelijke uitloop wordt benut is onder meer afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijvenmarkt en de dan aanwezige mogelijkheden binnen de grenzen van de stadsregio.

Ook voor werkmilieus bestaat behoefte aan een grotere diversiteit in het aanbod. Differentiatie van bedrijventerreinen is tot op zekere hoogte mogelijk. De bereikbaarheid over weg, water en (in mindere mate) spoor heeft een directe invloed op het type bedrijven waarvoor een terrein aantrekkelijk is en aan ieder terrein is een maximale milieucategorie verbonden. Een terrein kan verder eigenheid ontleen aan de landschappelijke en stedenbouwkundige inrichting, waaronder de kavelmaat. Zo wordt Schieveen ontwikkeld in samenhang met aanleg van groen en water. Ook voor lokaal opererende bedrijven moet echter voldoende capaciteit beschikbaar zijn, reden waarom het aanbod een evenwichtige spreiding over de regio moet kennen.

Bij de voorbereiding van bedrijventerrein-ontwikkeling moeten de effecten op de verkeerssituatie in beeld worden gebracht, zowel lokaal als op het hoofdwegenet, en dienen gesignaleerde nieuwe knelpunten te worden opgelost. Dat geldt in het bijzonder voor de grotere terreinen. Ridderster kan maatregelen op de A15 en de A16 noodzakelijk maken. Bedrijventerreinen op Voorne-Putten betekenen een extra druk op de oeververbindingen en de ontsluitingsroutes, hoewel in de tegenspitsrichting. De ontwikkeling op de Hoeksche Waard leidt volgens eerste berekeningen tot capaciteitsproblemen op het Vaanplein, de N217 en de aansluiting op de A29.

Voor bedrijven in de hogere milieucategorieën moet in Rijnmond voldoende bedrijventerreinruimte beschikbaar blijven. Bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen en herstructurering van oude bedrijventerreinen dienen geen onnodige belemmeringen te worden opgeworpen ten aanzien van bedrijven uit de hogere milieucategorieën.

Herstructurering van bedrijventerreinen

Bovenop het tekort aan droge bedrijventerreinen komt de herstructureringsopgave. Tussen 2001 en

2020 moet ongeveer 1140 hectare droog bedrijven-terrein een herstructurering ondergaan. Dit zijn verouderende terreinen die nieuwe maatregelen vragen om hun economische functie weer voluit en langdurig te kunnen waarmaken. De maatregelen gaan verder dan de vernieuwing van bedrijfs-panden. Aandacht moet uitgaan naar onder meer een intensivering van het ruimtegebruik, een duurzame aanleg en inrichting, een zorgvuldigere omgang met water, lucht en bodem en een betere afwikkeling van de vervoersstromen. Voorts verlengt een goed beheer, 'parkmanagement', de levensduur. Het uitgangspunt is om de herstructurering van oude bedrijventerreinen en de aanleg van nieuwe gelijk op te laten lopen.

Vrijetijdseconomie in opkomst

Een hard groeiende economische sector is de vrijetijdseconomie of 'leisure'. Activiteiten als winkelen, uitgaan, evenementen, toerisme en het bezoek aan attracties dragen belangrijk bij aan de bestedingen in de regio en daarmee aan de werkgelegenheid. Binnensteden (historisch of modern) bieden voor de meeste stedelijke leisure-voorzieningen de juiste ambiance. Veel gemeenten hebben hun binnenstad daarop afgestemd of zijn ermee bezig. Voor vrijetijdsvoorzieningen is hetzelfde locatiebeleid van kracht als voor bedrijfsvestiging. Voorzieningen die te groot zijn voor de binnenstad kunnen het beste worden gesitueerd nabij de knooppunten als ze een intensief ruimtegebruik kennen (zoals de detailhandel van Alexandrium, de woonboulevard van Capelle aan den IJssel en de onderwijsinstellingen bij Brainpark Centrum), of als ze een minder intensief ruimtegebruik kennen op andere goed bereikbare plaatsen. Voor evenementen geldt in principe hetzelfde, hoewel de aard van het evenement tot afwijkende keuzes kan leiden. Vrijetijdsvoorzieningen met een groen karakter horen thuis in de regioparken, waarin recreatieve concentratiepunten zijn gepland.

Benutten van klein en creatief ondernemerschap

Buiten de bedrijventerreinen en kantoorlocaties om liggen ook kansen voor een sterker gedifferentieerd aanbod aan vestigingsmogelijkheden. De stad biedt kansen voor klein en beginnend ondernemerschap. Dat heeft te maken met de directe nabijheid van een afzetmarkt en met de open cultuur van een stedelijke samenleving, maar ook met het aanbod van goedkope huisvesting. Vaak vestigen startende bedrijven zich in oude gebouwen die hun oorspron-

kelijke functie zijn verloren en in tijdelijke ruimten die in afwachting zijn van een definitieve bestemming. Zeker zaken met een publieksfunctie (restaurants, winkels, theaters, kappers, enzovoort) of met een culturele functie (studio's, ateliers, werkplaatsen) leveren vaak een waardevolle bijdrage aan stedelijkheid. Ze brengen leven in de stad. Initiatieven als deze kunnen de herstructurering aanjagen.

3.5 Versterking van het groenblauwe raamwerk

De balans tussen verstedelijking in een aangenaam leefklimaat is nog verre van optimaal. Om toch voor ruim 1 miljoen mensen een goede leefomgeving te realiseren is een ambitieus groenblauw programma nodig. Voor de waterhuishouding en het ecologisch systeem, beide van levensbelang voor het functioneren van de samenleving, is een goed ingericht en beheerd buitengebied een voorwaarde (naast de eisen die het water en de natuur aan het stedelijk gebied stellen). Daarnaast is het landschap van belang als recreatieruimte en in veel gevallen als cultuurhistorisch erfgoed. Als agrarische productieruimte is vooral het platteland van Voorne-Putten nog van betekenis. De inrichting van het buitengebied is meer in detail uitgewerkt in het tweede Regionaal Groenblauw Structuurplan (RGSP2), dat is vastgesteld door Gedeputeerde Staten en het Dagelijks Bestuur van de stadsregio.

Uit hoofdstuk 2 ('Positionering') volgde een aantal vaststellingen. De regio Rotterdam ligt op het trefpunt van drie grote landschappen: klei, veen en kust. Landschappelijke karakteristieken en de grote maat van de landschappen moeten, waar ze nog aanwezig zijn, behouden blijven ('wat groot is, groot houden'). Binnen de regio geldt dat uitgangspunt voor Voorne-Putten. Landelijk gebied in de nabijheid van de stad heeft doorgaans een kleinere maat en meer betekenis voor de recreatie ('parklandschappen'). Drie landschappen in de nabijheid van stedelijk gebied worden ontwikkeld als regiopark: IJsselmonde, Rottemeren en Delfland. Alle drie liggen ze deels buiten de grenzen van de stadsregio. Centrale opgave is om de wisselwerking tussen deze regioparken en het stedelijk gebied beter tot zijn recht te laten komen, door ze beter toegankelijk en beter bereikbaar te maken. Inves-



teringen in vooral natuur en recreatie, in wisselende verhoudingen en inspelend op cultuurhistorische waarden als identiteitsdragers, moeten de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting verhogen. Het groenblauwe raamwerk beperkt zich niet tot het buitengebied. Groen in de stad is een essentieel element van de leefbaarheid, zowel buurt-

groen als de grote stadsparken (het Zuiderpark, het Kralingse Bos). In een aantal gevallen lopen ecologische verbindingen door stedelijk gebied heen, vaak langs oevers van rivieren of vaarten. Ook de ontwikkeling van landelijke woonmilieus (paragraaf 3.3) maakt deel uit van de versterking van het groenblauwe raamwerk.



Verweving stad/land

Het mengen van stedelijke bestemmingen (wonen, bedrijvigheid, winkelen, recreatie, enzovoort) met bestemmingen van het landelijk gebied (natuur, landbouw, waterberging, landschap). Tot een aantal jaar geleden werden stedelijke bestemmingen en bestemmingen van het landelijk gebied strikt uit elkaar gehouden. Nu willen de provincie en de stadsregio ze op een aantal plaatsen mengen. Dit omdat er maatschappelijk veel behoefte blijkt te bestaan aan een groene omgeving om te wonen, te werken en te recreëren. Daar komt bij dat de bedrijfseconomische kansen van de landbouw op sommige plaatsen teruglopen. Bedrijven moeten daarom op zoek naar nieuwe, soms stedelijke inkomensbronnen of er moet een andere manier gevonden worden om het landschap te beheren.

3.5.1 Waterbeleid

Waterkwantiteit

De verwachte klimaatsverandering maakt bijzondere maatregelen noodzakelijk, wil de regio goed beschermd blijven tegen wateroverlast en watertekorten. Op bepaalde plaatsen zullen watergangen verbreed moeten worden of moeten (delen van) polders geschikt gemaakt worden voor het tijdelijk bergen van overtollig regenwater ('piekberging'). De afweging op welke plek deze bergingsgebieden worden ingericht, geschiedt in de eerste plaats op waterhuishoudkundige gronden. Ook de mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik oftewel de koppeling aan andere programma-onderdelen spelen een rol in de afweging.

Uitgangspunt is dat problemen worden aangepakt in het gebied waar ze zich voordoen. Concreet krijgt dit vorm in de trits vasthouden-bergen-afvoeren, zoals ook geformuleerd in het nationale beleid (de nota 'Anders omgaan met water'). Omdat het bij hevige neerslag niet mogelijk is alle neerslag ineens naar het buitenwater uit te slaan, wordt de neerslag in principe eerst vastgehouden in het gebied waar het valt. Wanneer hiervoor onvoldoende ruimte is, kan het water ook tijdelijk elders worden geborgen, bijvoorbeeld in daarvoor bestemde piekberginggebieden. Bergingsruimte kan ook ontstaan door verbreding van (hoofd)watergangen en boezemwateren, waarbij wordt toegestaan dat het waterpeil van bestaande plassen en meren tijdelijk wordt verhoogd. Een dergelijk piekberginggebied is bijvoorbeeld voorzien in de Eendragtspolder, net buiten de regio Rotterdam. Zodra de neerslag ophoudt wordt het water uit de bergingsgebieden weer weggemalen naar de grote rivieren en naar zee.

Dit waterbeleid geldt niet alleen in het groenblauwe raamwerk, maar ook in het stedelijk gebied. Water moet daarom een integraal onderdeel zijn van stedelijke ontwikkelings- en herstructureringsprojecten. De vuistregel voor nieuwbouw en toename van verhard oppervlak bij herstructurering is dat tien procent van het grondgebied als oppervlaktewater bestemd moet worden. Dat percentage kan variëren, al naar gelang de stedenbouwkundige en waterhuishoudkundige toestand op de locatie. Voor bestaande stedelijke gebieden geldt soms dat vasthouden in de wijk zelf niet mogelijk is. In overleg met de



De open landschappen binnen en buiten de regio zijn bijzonder waardevol. Het motto is dan ook: wat groot is, groot houden. Waar openheid niet langer een kwaliteit is moeten groengebieden worden ingericht tot parklandschappen. De opgave voor deze gebieden is in toenemende mate integraal: water, recreatie, natuur, maar ook inpassing van infrastructuur en stedelijke functies.

Landschappelijke eenheden

waterbeheerder wordt dan een andere bergingslocatie gezocht. Dan wordt overvloedig regenwater bijvoorbeeld geleid naar bergingsgebieden aan de rand van het stedelijk gebied, de zogenaamde 'waterbalkons'. Afvoeren naar een bergingsgebied in een regiopark of elders in het landelijk gebied komt als derde stap pas in laatste instantie in aanmerking. Bij herstructurering in hoogstedelijk gebied kan in overleg met de waterbeheerder worden gezocht naar alternatieve oplossingen voor de wateropgave, omdat hier veelal geen ruimte is voor het realiseren van extra open water.

Peilbeheer

In een drietal gebieden in de regio is sprake van veenplus-gebieden. Op de sectorkaart "Wateropgave" zijn de gebieden aangegeven. In deze gebieden is het beleid van toepassing zoals dat in de Nota Uitwerking Peilbeheer 1998 (NUP) is verwoord. Waar in de NUP het begrip ANL-gebied wordt gebruikt dient in combinatie met dit streekplan veen-plusgebied te worden gelezen.

Waterkwaliteit

Voor het bevorderen van een goede waterkwaliteit geldt eveneens een trits die afkomstig is uit het nationale beleid: schoonhouden, scheiden en

zuiveren. 'Zuiveren' krijgt in de ruimtelijke ordening vorm door natuurlijke zuivering bij inlaatpunten, de plekken waar rivierwater het regionale watersysteem instroomt. Zwevende slib- en andere deeltjes kunnen in zo'n zuiveringsgebied bezinken en rietfilters zuiveren het water van mineralen. Potentiële gebieden liggen ten zuidoosten van Spijkenisse en op Midden-IJsselmonde. Voorwaarde voor het inrichten van gebieden voor natuurlijke zuivering is dat deze mede een functie hebben voor natuur en/of recreatie. Bovendien moet de doelmatigheid worden aangetoond.

Een aantal gebieden heeft bijzondere aquatische waarden of de mogelijkheid om deze te realiseren. Dit worden ook wel 'waterparels' genoemd. De volgende gebieden bieden daar mogelijkheden voor: Zevenhuizerplas, Bergse Plassen, Overschie Plassen, Hoge en Lage Bergse Bos, Oranjeplas, Oranjabuitenpolder, Polder Noord Kethel, Aalkeetpolder en de Vlietlanden, het Zuidelijk Randpark, Midden IJsselmonde, het Waaltje en de A-plus-gebieden op Voorne-Putten. Definitieve aanwijzing zal plaatsvinden in het Beleidsplan Groen, Water en Milieu op basis van criteria die de provincie momenteel opstelt in het kader van het project Waterparels.

Kustversterking en veiligheid

De zeespiegel zal de komende decennia naar verwachting blijven stijgen. Dat maakt plaatselijk kustversterkingen noodzakelijk. Zwakke plekken in de kustwering bevinden zich op Voorne-Putten en, net buiten de regio, bij Monster. Kustversterkingen zijn aangrijpingspunten voor een integrale, multifunctionele, duurzame en gefaseerde kustontwikkeling, waarbij ook de ontwikkeling van Hoek van Holland wordt betrokken. Om de zeewering op lange termijn in stand te houden is het kustfundament essentieel. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen deze strook niet aantasten. De begrenzing van het kustfundament is gebaseerd op criteria uit de Nota Ruimte en aangegeven op de plankaart. Door de verwachte klimaatverandering zullen hogere rivierafvoeren optreden die, in combinatie met zeespiegelstijging, zullen leiden tot hogere waterstanden. Daarom is het van belang om bij herstructurering en transformaties te kijken naar de veiligheid tegen inundatie van buitendijks gelegen gebieden. De primaire waterkeringen in het gebied voldoen op een aantal plaatsen niet aan het gewenste veiligheidsniveau. De benodigde maatregelen zijn nog niet bepaald. Met nieuwe ontwikkelingen nabij waterkeringen moet hiermee rekening worden gehouden.

3.5.2 Regioparken en Voorne-Putten

De inrichting van de drie regioparken (Rottemeren, IJsselmonde en Delfland) is beschreven in het RGSP-2. Daarvoor is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Kenmerk van de regioparken is dat ze de stedelijke bevolking van de regio Rotterdam openheid, rust en recreatieruimte bieden. Op dit moment zijn die kwaliteiten nog te weinig te ervaren. De gebieden zijn grotendeels ontoegankelijk en bieden weinig mogelijkheden tot recreatief gebruik. Op een aantal plaatsen is de landschappelijke kwaliteit te gering. Dit heeft enerzijds te maken met de huidige agrarische functie. Deze biedt weinig kansen op recreatief medegebruik. Anderzijds liggen de landschappen deels verscholen achter infrastructuur, bedrijventerreinen en de achterkanten van woongebieden. Stad en land zijn daardoor weinig op elkaar betrokken; veel stadsbewoners hebben nauwelijks een band met het buitengebied. Dat maakt het landschap kwetsbaar. De ontwikkeling tot regiopark moet ervoor zorgen dat de waardering voor deze gebieden toeneemt, zodat ze minder bevatelijk zullen zijn voor verrom-

meling en een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de regio. Daarom ook is de groenblauwe structuur opgenomen op de plankaart, zodat planologische verankering als belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de groenblauwe structuur, is gerealiseerd.

De drie regioparken zijn op een verschillende wijze aangehaakt op het stedelijk netwerk. Ze liggen in verschillende landschapstypen en ze hebben elk een unieke ligging ten opzichte van het stedelijk gebied. Dat leidt tot verschillen in de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling. Het RGSP gaat uitvoerig in op de groenblauwe kant van de ontwikkeling. Daarin is te vinden waar de kansen liggen voor natuurontwikkeling, waterberging en recreatie, welke toekomstkansen de landbouw heeft en hoe de regiopark-ontwikkeling zich verhoudt tot de landbouw. Er ligt ook een aantal opgaven vanuit de stedelijke kant. Deze zijn opgenomen op de kaarten bij dit hoofdstuk. Deze opgaven zijn:

- het slechten van barrières (snelweg, spoor, water en ondoordringbare stedelijke randen);
- het verbeteren en ontwikkelen van verbindingen met het stedelijk gebied en het ontwikkelen van nieuwe verbindingen, voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en de auto;
- het aanleggen van transfermogelijkheden om snel en comfortabel over te stappen van het snelverkeer (auto, openbaar vervoer) op recreatief verkeer (fiets, paard, kano, enzovoort), de zogenaamde recreatieve overstappunten;
- het concentreren van voorzieningen (verblijf, vermaak, educatie, horeca, enzovoort) in de recreatieve concentratiepunten;
- het toevoegen van landelijke woon- of werkmilieus waar deze een meerwaarde kunnen bieden.

IJsselmonde: poort naar de delta

IJsselmonde is het enige regiopark in het zeekleilandschap. Karakteristiek is het onregelmatige dijkenpatroon met beplantingen en bebouwingslinten, afgewisseld met landgoederen en bossen, en het natuurlijke karakter van rivieren en kreken. Dat gegeven moet terugkeren in de inrichting van het park. Landbouw is in IJsselmonde nog aanwezig, maar zal een kleinschalig karakter behouden.

IJsselmonde ligt vooralsnog gescheiden van de Rotterdamse woonbebouwing, doordat de rijksweg



Streefbeeld Regiopark IJsselmonde

Rijksweg	Tram+	Bestaand recreatief concentratiepunt Kassen	Aanleggen tracé A4	Zoekgebied recreatief groen
Op-en afrit	OV (Bus/Tramverbinding)		Aanleggen mogelijke/geplande verbidingszone stedelijk netwerk	Zoekgebied natuur
Doorgaande regionale verbidingszones	Pont		Aanleggen mogelijke/geplande regionale verbinding	Ontwikkelen nieuw recreatief overstappunt
Verbidingszone stedelijk netwerk	Parkeerplaatsen		Ontwikkelen aanvullende fietsstructuur	Ontwikkelen nieuw recreatief concentratiepunt
Fietspaden	Recreatief groen		Zoekgebied landelijk wonen	Pont toekomstig
Overige verbindingen	Natuur		Ontwikkelen recreatief groen	
Trein	Open agrarisch landschap		Ontwikkelen natuur	
Metro	Water			

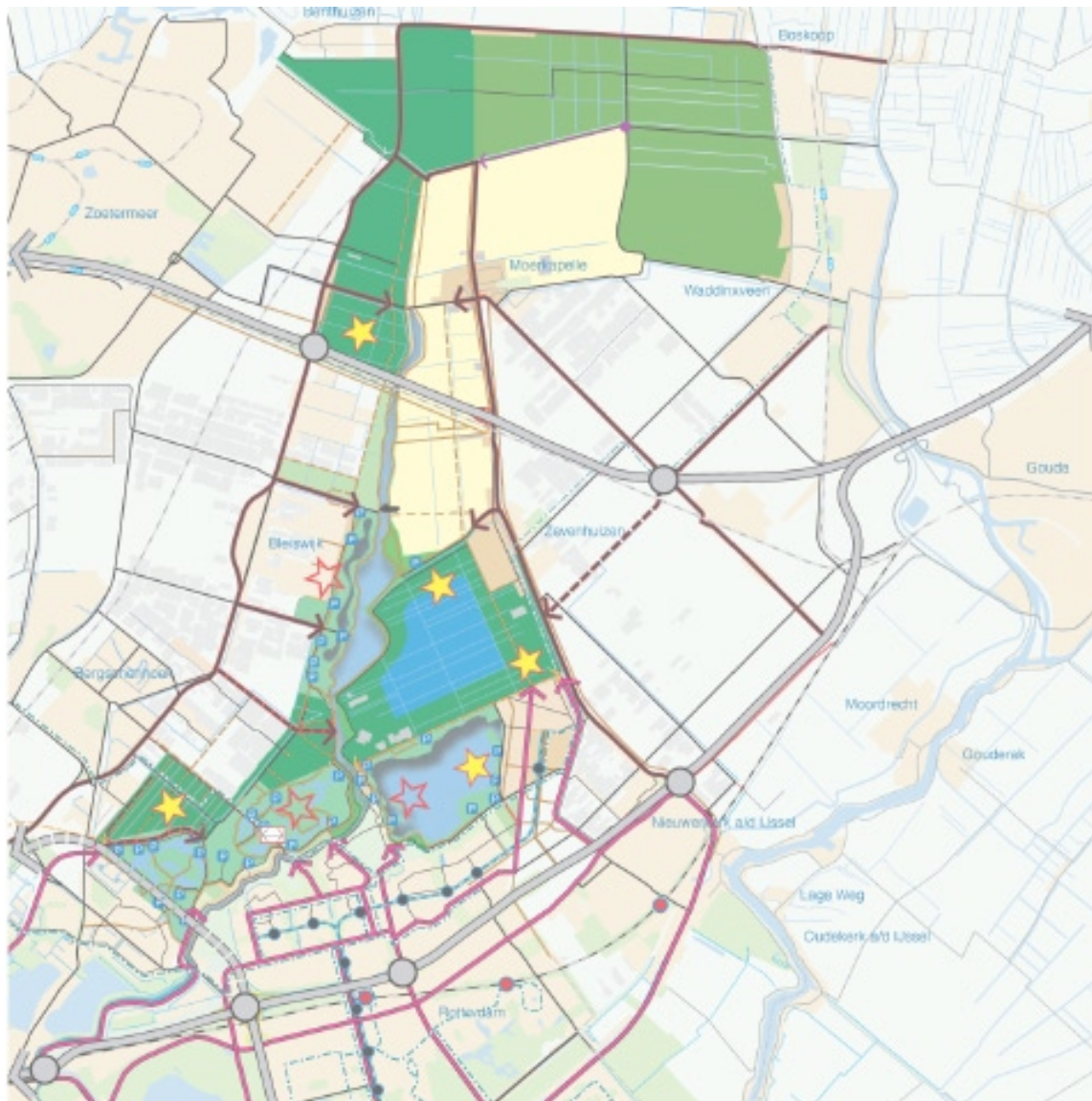
A15 er tussendoor loopt. Een goede verbinding over de A15 heen is cruciaal voor de ontwikkeling als regiopark. Die ontwikkeling vloeit voort uit de behoefte aan groen- en recreatiegebied in de omliggende wijken (waaronder de Vinex-uitbreidingen in deze omgeving). Een te ontwikkelen recreatief concentratiepunt ligt bij de rand van Rhoon.

In het noorden grenst IJsselmonde aan de stedelijke bebouwing. Daar zal de recreatie dan ook de boventoon gaan voeren. In het zuiden nemen de ecologische kwaliteiten toe. De ecologische kwaliteit is vooral langs de oever van de Oude Maas hoog. Deze geniet dan ook bescherming volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Er liggen

bovendien goede kansen voor waterberging en voor verbetering van de waterkwaliteit door natuurlijke zuivering. Plaatselijk kunnen hoogwaardige aquatische ecosystemen ontstaan. De aanleg van 600 hectare groen maakt deel uit van de planologische kernbeslissing Project Mainport Rotterdam.

Rottemeren: dynamisch vrijetijdslandschap

Van alle regioparken heeft Rottemeren op dit moment al de meest parkachtige inrichting. Het zuidelijke deel bevat veel recreatievoorzieningen en -routes, waaronder ook vakantiewoningen. Noordelijk van de A12 verandert dat beeld. Daar overheerst nog de akkerbouw. Het is echter de bedoeling hier het Bentwoud aan te leggen, een groot bos oostelijk van Zoetermeer gericht op de



Streefbeeld Regiopark Rottemeren

Rijksweg	OV (Bus/Tramverbinding)	Concentratiepunt	Zoekgebied landelijk wonen
Op-en afrit	Pont	Aanleggen tracé A13/16	Ontwikkelen nieuw recreatief overstappunt
Doorgaande regionale verbindingssones	Parkeerplaatsen	Aanleggen mogelijke/geplande verbindingssone stedelijk netwerk	Ontwikkelen nieuw recreatief concentratiepunt
Verbindingszone stedelijk netwerk	Recreatief groen	Aanleggen mogelijke/geplande regionale verbinding	Pont toekomstig
Fietspaden	Natuur	Ontwikkelen aanvullende fietsstructuur	
Overige verbindingen	Open agrarisch landschap	Ontwikkelen recreatief groen	
Trein	Water	Ontwikkelen natuur	
Metro	Bestaand recreatief	Ontwikkelen water	

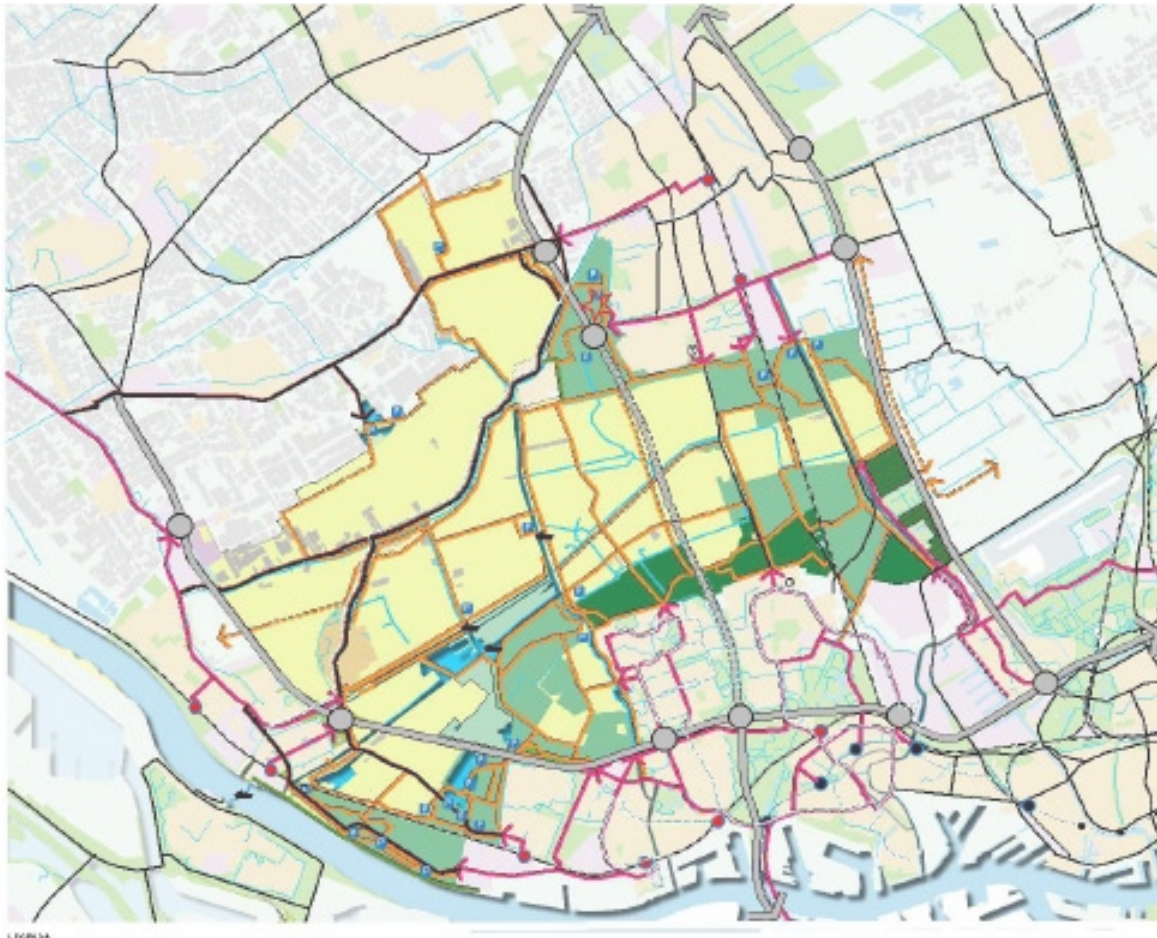
recreatiebehoefte van de Zuidvleugel. De diepe droogmakerijen in dit regiopark maken het geschikt voor waterberging. Aanleg daarvan kan samengaan met groenaanleg.

Mede in het licht van de snelle stedelijke ontwikkeling aan deze zijde van de regio zal de recreatie in het regiopark Rottemeren intensiever worden. Om die recreatiedruk te geleiden zijn relatief veel recreatieve concentratiepunten nodig. Van de vier bestaande concentratiepunten worden de Zevenhuizerplas en de Zevenhuizerzoom uitgebreid. De uitbreiding van de Zevenhuizerplas is al in ontwikkeling. Bij het Hoekse Park-west en de Eendragtspolder liggen goede kansen voor nieuwe

recreatieve concentratiepunten. Bij de Rottezoom tot slot kan op lange termijn een concentratiepunt tot stand komen.

Delfland: cultuurhistorisch veenweidelandschap

De oorspronkelijke, grote maat van het landschap is in Delfland nog aanwezig, zij het buiten de regio-grenzen. Het is een waterrijk veenweidelandschap met een herkenbare cultuurhistorische structuur van langgestrekte kavels, smalle polderwegen en bebouwing langs de oude kreekgruggen. De grondgebonden landbouw is als drager van de openheid belangrijk. De toegankelijkheid is sterk verbeterd door de aanleg van fiets- en wandelroutes door het gebied. Delen genieten bescherming als stiltegebied.



Streefbeeld Regiopark Delfland

Rijksweg	OV (Bus/Tramverbinding)	Aanleggen tracé A4
Op-en afrit	Pont	Aanleggen mogelijke/geplande verbindingzone stedelijk netwerk
Doorgaande regionale verbindingzones	Parkeerplaatsen	Ontwikkelen aanvullende fietsstructuur
Verbindingszone stedelijk netwerk	Recreatief groen	Ontwikkelen recreatief groen
Fietspaden	Natuur	Ontwikkelen natuur
Overige verbindingen	Open agrarisch landschap	Zoekgebied landelijk wonen
Trein	Water	
Metro	Bestaand recreatief concentratiepunt	

Delfland ligt grotendeels buiten de regio Rotterdam. Binnen de regio concentreert de opgave zich aan de stedelijke randen. De rand bij Rotterdam-West is de laatste jaren opnieuw ingericht, net als buiten de regio de rand bij Delft-Zuid. Deze hebben zo een betere functie voor de omliggende stedelijke gebieden gekregen. Andere randen in de regio Rotterdam lopen daar vooralsnog bij achter. Bij de ambitie om Delfland te ontwikkelen als een regionaal park hoort een betere entree. Aan de oostrand, waar de spoorlijn Delft-Rotterdam en de Schie het gebied doorsnijden, krijgt dat gestalte met behulp van 50 hectare groenaanleg die volgt uit het Project Mainport Rotterdam (de aanleg van de Tweede Maasvlakte). Ter hoogte van de Broekpolder in Vlaardingen kunnen recreatievoorzieningen de overgang tussen het stedelijk gebied en het regiopark Delfland versterken. Midden-Delfland vormt ook het startpunt van de Groenblauwe Slinger, de keten van groengebieden die via het noorden van Berkel en Rodenrijs doorloopt naar de

regio Leiden en verder het Groene Hart in. Door het gebied (buiten de grenzen van de regio) loopt het tracé van de A4-Noord. Aanleg van deze weg wordt via het project IODS benut om de kwaliteit van het regiopark te vergroten. De provincie en het rijk hebben middelen beschikbaar gesteld voor de aanleg van nieuwe natuur en ecologische en recreatieve verbindingen. De weg zelf zal zodanig worden ingepast dat de hinder voor het omliggende gebied zo gering mogelijk is.

Voorne-Putten: groot houden

Binnen de grenzen van de regio is alleen op Voorne-Putten nog een grote landschapsmaat te vinden. Alleen in het noordoosten, rond Spijkenisse, neemt de stedelijke invloed zodanig toe dat er een parklandschap-achtige inrichting is ontstaan. De huidige en potentiële natuurkwaliteit is vooral langs het water hoog, langs de oevers van de kreken en rivieren en in de duinstrook en binnenduintrand. De cultuurhistorische structuur is

Referentiebeelden Regiopark IJsselmonde



Referentiebeelden Regiopark Delfland





Regioparken

Grote landschappen op korte afstand van de stad, die geschikt zijn als recreatiegebied maar waar ook ruimte is voor natuur, landbouw en waterberging. Het RR2020 noemt drie regioparken: IJsselmonde, Rottmeren en Delfland. Het grootste deel van deze regioparken zullen geschikt zijn voor landschapsgerichte recreatie (wandelen, fietsen, skaten, paardrijden, kanoën, zeilen, enzovoort). Kleine delen op goed bereikbare plekken worden ingericht als recreatief concentratiepunt. Dat zijn de belangrijkste toegangen van de regioparken, waar voorzieningen (zoals horeca, informatiepunten, publiekstrekkende attracties) zijn gevestigd en voldoende parkeergelegenheid is.

op Voorne-Putten herkenbaar aanwezig, in de vorm van de oudland- en nieuwanlandpolders, de dijken, de bebouwingslinten en het systeem van kreken, kreekruggen en watergangen. Het eiland ontleent daar in belangrijke mate zijn eigen identiteit aan. Dwars over het eiland loopt de oude verdedigingslinie Brielle-Hellevoetsluis. Vanwege de cultuurhistorische kwaliteiten heeft het rijk Voorne-Putten aangewezen als Belvederegebied.

De centrale opgave voor het groenblauwe raamwerk van Voorne-Putten is om de landschappelijke kwaliteit te verbeteren, gebruik makend van de ligging in een verstedelijkte regio. Dankzij het stedelijke karakter van de regio Rotterdam ontstaat een aanzienlijk recreatief potentieel en is er een markt voor landelijke woonmilieus. Vooral de randen van het eiland en het krekensysteem bieden kansen om de ecologische en recreatieve kwaliteit te verbeteren. De ontwikkeling van de kreken kan tegelijk de waterbergingscapaciteit vergroten. In de meer besloten en verrommelde delen van het landschap waar de infrastructuur al aanwezig is, geeft het landelijk wonen zicht op investeringen in het landschap. De provincie en de Stadsregio willen verspreide glastuinbouw op Voorne-Putten zoveel mogelijk clusteren in Tinte.

De grondgebonden landbouw heeft op Voorne-Putten nog altijd een gezond perspectief. Mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling liggen vooral in een verdere intensivering en schaalvergroting van de productie. Maar ook verbreding van de productie biedt kansen, bijvoorbeeld naar natuur- en landschapswaarden, agrotourisme en zorg. De grondgebonden landbouw beheert het open, grootschalige landschap op Voorne-Putten. Om dat landschap te behouden, moeten nieuwe (al dan niet agrarische) activiteiten in gebieden die op de plankaart een agrarische hoofdfunctie hebben gekregen, passen binnen de agrarische structuur.

Bij de ontwikkeling van landschap en natuur kan worden geprofiteerd van de waterhuishouding op het eiland. Op Voorne-Putten komt veel brak water voor. Nu wordt het watersysteem doorgespoeld met zoet water, omdat brak water negatieve effecten heeft voor de landbouw. Vanuit een oogpunt van een gevarieerde natuurontwikkeling zijn zoutwatermilieus echter interessant. Vanwege de klimaatverandering zal zoet water in de

toekomst bovendien schaarser worden. Dat geeft aanleiding om plaatselijk het brakke grondwater af te sluiten van het zoete water en de bijbehorende zoutminnende natuur te ontwikkelen. Mogelijkheden daarvoor liggen in de polder Biert en bij Hellevoetsluis. De binnenduinarand kent grondwater van zeer goede kwaliteit, afkomstig uit de duinen. Dit water kan beter worden benut.

3.5.3 Landschappelijke groenzones

De regio Rotterdam maakt deel uit van ecologische structuren die het grondgebied van de regio verre overstijgen. Rotterdam is een deltaregio, waar rivierwater uit de complete stroomgebieden van Maas en Rijn naartoe stroomt en waar van de andere kant zeewater binnendringt. De ligging in de delta levert natuurwaarden op die zelfs in Europese context zeldzaam en waardevol zijn. Om deze te beschermen en te verbeteren is de ecologische hoofdstructuur (EHS) vastgesteld. Dit is een netwerk van onderling verbonden natuurgebieden (bestaand of te ontwikkelen) dat heel Nederland bestrijkt.

In de dichtbebouwde regio verdienen groenzones langs het stedelijk gebied bijzondere aandacht. De ruimtedruk is hier doorgaans hoog. Om de ecologische functie duurzaam in stand te houden, zijn investeringen in een hoge groene kwaliteit nodig. De zones krijgen daarmee ook een functie in de geleiding van de stad, als verbinding voor het recreatieve verkeer en als groengebied voor de omliggende bebouwing. In en om de regio Rotterdam liggen vier van deze landschappelijke verbindingzones:

1. de Intermediaire Zone (ook wel 'Groenzone Noordrand') tussen de regioparken Delfland en Rottemeren;
2. de groenzone Maasmond tussen de kust en Midden-Delfland;
3. de groenzone Berkel-Pijnacker (deel van de Groenblauwe Slinger);
4. de groenzone Oostrand (tussen Hitland en Rottemeren, net buiten de regiogrens).

Investeringen kunnen de groene kwaliteit zelf, maar ook de passage van kruisende infrastructuur en eventuele andere belemmeringen omvatten. Woon- en werkgebieden hebben er een direct belang bij, omdat groen de kwaliteit van het woon- en werkmilieu aanmerkelijk verhoogt.

4 Ontwikkelingsstrategie en uitvoering

4.1 Inleiding

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie brengt de kansen van de regio in beeld om toe te groeien naar de toekomst. Er vloeit uit voort waar de kansen en opgaven liggen om te voldoen aan de drie hoofdopgaven voor de regio: de versterking van de economische structuur, de verankering in een duurzaam groenblauwe raamwerk en de verbetering van het woon- en leefmilieu.

Uit de ontwikkelingsvisie volgt een uitvoeringsopgave. Het RR2020 valt of staat met de vertaling van het ruimtelijke beeld in concrete acties. Die ontwikkelingsopgave ligt in de eerste plaats bij de provincie en de stadsregio als hoofdverantwoordelijken voor het RR2020, maar zij zijn niet de enigen die zich inzetten voor de toekomst van de regio Rotterdam. Tijdens de voorbereiding van het plan is voortdurend overleg geweest met tal van organisaties die daar evenzeer bij betrokken zijn: gemeenten, deelgemeenten en waterbeheerders, maar ook maatschappelijke organisaties op verschillende terreinen.

De kern van de gezamenlijke ontwikkelingsopgave bestaat uit tien punten: vijf gebiedsgerichte opgaven en vijf thematische opgaven. Deze zijn uitgewerkt in paragraaf 4.2.

1. Noordas: diversiteit op de binnenflank van de Randstad
2. Zuidflank: deltalandschap
3. Internationaal Centrum Rotterdam: versterken, verbreden, verdichten
4. Greenport B-driehoek: duurzaam glaslandschap
5. Rivierzones: benutten van de regionale kanskaart
6. Trendbreuk in de herstructurering
7. Pro-actieve aanpak van de milieuproblematiek
8. Offensieve aanpak van groen en water
9. Investeren in de versterking van infrastructuur en knooppunten
10. Versterken van de Zuidvleugelstructuur

In deze tien punten zit de essentie van de regionale opgave voor de komende vijftien jaar. Elke betrokken organisatie, publiek of privaat, kan vanuit de eigen rol bijdragen aan de integrale ontwikkeling van de regio. Die bijdrage zal gestalte krijgen vanuit de eigen doelstellingen en met de eigen middelen. Met het gezamenlijke tienpun-

tenplan hopen de stadsregio en de provincie deze middelen te mobiliseren. In paragraaf 4.3 zijn de tien punten uitgewerkt in strategische programma's en projecten. Dit is het geheel aan acties dat cruciaal is voor de voorgestane ontwikkeling in de periode tot 2020.

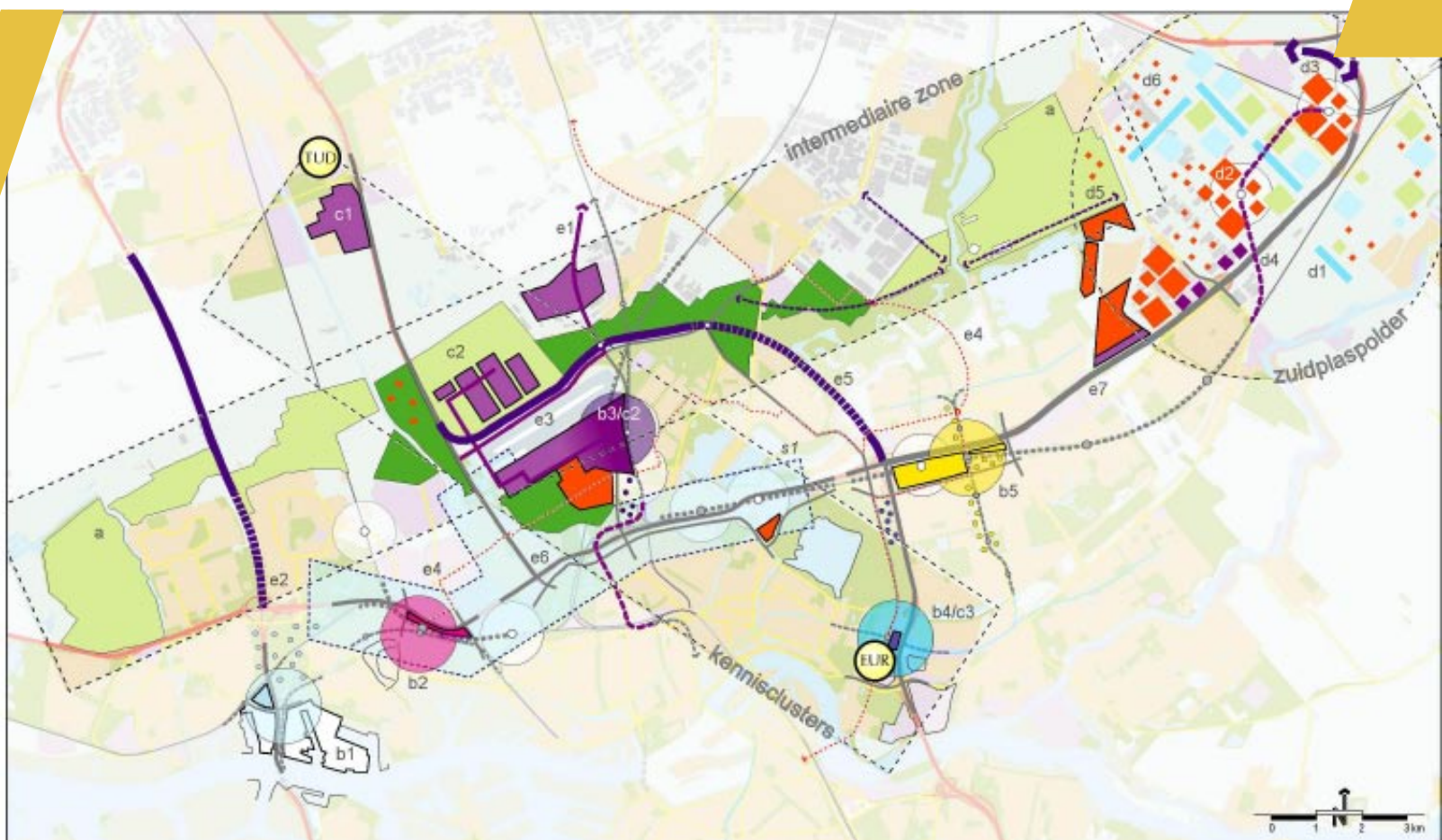
4.2 Tien punten voor de regio Rotterdam

1 Noordas: diversiteit op de binnenflank van de Randstad

De grootste ruimtelijk-economische dynamiek in de Randstad vindt plaats in de binnenflank. In Amsterdam kwam in Zuidoost een economisch centrum tot ontwikkeling en is nu de Zuidas aan de beurt. Utrecht bouwt 30.000 woningen met veel ruimte voor bedrijven en kantoren aan de westkant van de stad en Den Haag breidt fors uit naar het oosten, inclusief een nieuw knooppunt met stadion bij het Prins Clausplein. Ook in Rotterdam is deze ontwikkeling goed te merken. Er zijn nieuwbouwwijken in aanbouw en in voorbereiding in Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Prins Alexander en rond het station Alexander is een economisch centrum tot ontwikkeling gekomen. De Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda / Zuidplaspolder is onderwerp van integrale planontwikkeling voor onder meer woningbouw, bedrijventerreinen en glastuinbouw (zie punt 10).

Toch heeft de regio nog een inhaalslag te maken in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van dit gebied. Er is een samenhangende aanpak nodig om de potenties voor de kennis- en diensteneconomie, cruciaal voor de economische toekomst van de regio, ten volle te benutten en de hechting van de nieuwe wijken aan het bestaande stedelijk gebied te versterken.

De kaart geeft aan welke projecten deze transformatie vorm zullen geven. Naast de integrale planontwikkeling in de Zuidplaspolder en het IODS buiten de regiogrenzen, zijn er twee clusters van projecten die sterk beeldbepalend zijn voor de ontwikkeling van de Noordas: de kennisclusters en de Intermediaire Zone. Schieveen, het knooppunt Rotterdam Airport en het Brainpark (met knooppunt Brainpark Centrum) vormen de kennisclusters waar het economisch profiel van de Noordas in optima forma tot zijn recht komt. Een hoog-



Opgavenkaart Noordas diversiteit op de binnenflank van de Randstad

Intermediaire zone

a Invulling groengebieden

Knooppuntdifferentiatie

- b1 Vijfsluizen
- b2 Schieveste
- b3 Knooppunt Rotterdam Airport
- b4 Brainpark centrum
- b5 Alexander

Kennisclusters

- c1 Technopolis + TUD
- c2 - Knooppunt R'dam Airport
 - Rotterdam Airport
 - Science businesspark Schieveen
- c3 Kralingse Zoom (EUR)

Studieproject

- s1 Stadsetalage

Infrastructuur

- e1 N470
- e2 IODS (A4-noord)
- e3 Verbreden Doenkade
- e4 -HOV Alexander - Delft
 - Oosttangent
 - Noordtangent
- e5 A13-16
- e6 Delen A13 & A20 stadsautoweg
- e7 Vergroten capaciteit A20

Zuidplaspolder

- d1 Landschapsontwikkeling
- d2 Woon- en werkmilieu aan bypass stedenbaan
- d3 Verbinding A20 -A12
- d4 Bypass stedenbaan
- d5 Studie parkway Doenkade - Zuidplas
- d6 Landelijke woonmilieu, gekoppeld aan landschappelijke kwaliteiten

waardige terreininrichting is een van de middelen om dit te bereiken. Kennisbedrijven stellen over het algemeen meer belang in een representatieve omgeving dan productie- of transportgerichte bedrijven en zijn bereid om daar een hogere grondprijs voor te betalen. Schieveen komt als groen bedrijventerrein al voor 2010 op de markt en Brainpark is al volop in ontwikkeling. Rotterdam Airport volgt na 2015, als Randstadrail en de A13/A16-verbinding zijn aangelegd en bij voorkeur ook een nieuwe luchthaven-terminal aan de oostzijde in gebruik wordt genomen. De Intermediaire Zone is een groenzone in ontwikkeling, die op diverse wijzen met de omgeving is verknoopt. Een gedeelte van de groenaanleg in het kader van het Project Mainport Rotterdam ligt in deze zone, maar ook het groene bedrijventerrein Schieveen.

Vijf van de zes (boven) regionale knooppunten liggen in de Noordas. Dat is een gevolg van het op dienstverlening georiënteerde economische profiel en de dichtheid aan infrastructuur. Naast Rotterdam Airport en Brainpark Centrum zijn dat Alexander, Schieveste en Vijfsluizen. In het planologisch kader zijn regels opgenomen over onder meer het programma en de vervoerswaarde. De te herstructureren bedrijventerreinen in de Noordas, Spaanse Polder als grootste voorop, kunnen het economische profiel van deze zone ondersteunen.

De dichtheid van de infrastructuur in deze zone zal tot 2020 blijven toenemen, met onder meer de HSL, de A4-Noord, de A13/A16-verbinding, de Stedenbaan en twee hoogwaardige busverbindingen. Dat heeft ook gevolgen voor het onderliggende wegennet. Onder meer is een verdubbeling van de Doenkade nodig. Infrastructuur speelt een belangrijke rol in de samenhang met de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder. Voor het wegverkeer blijft de A20 de belangrijkste verbinding, maar na 2020 kan een verlengde Doenkade daar mogelijk ook een rol in spelen, als de ontwikkeling in de gehele Noordas daar aanleiding toe geeft. Deze zou als parkway uitgevoerd kunnen worden. Vooraf is onderzoek noodzakelijk naar onder meer de consequenties voor het regiopark Rottemeren.

Een bijzonder element in de Noordas zijn de 'Stadsetalages' langs de A13 en de A20. Deze wegen krijgen na aanleg van de A13/A16-verbinding een ander karakter. Er ontstaan nieuwe ontwikke-

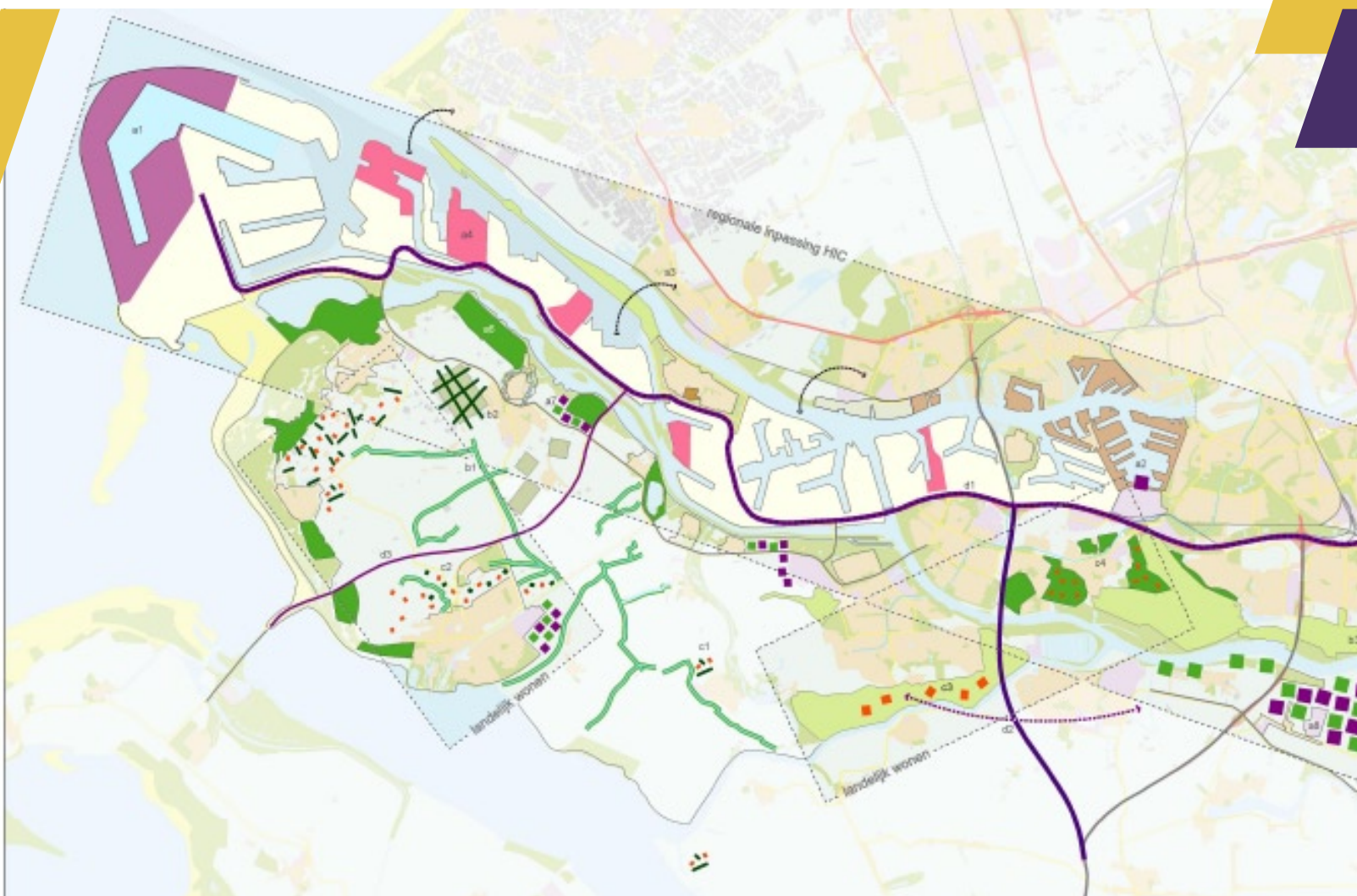
lingskansen langs de route, vooral voor stedelijke publieksvoorzieningen. De huidige bedrijvigheid langs de Ceintuurbaan laat zien dat daar in principe markt voor is. De 'Stadsetalages' staan voor een hoogwaardigere inrichting en invulling van terreinen als deze, met meer kwaliteit in de openbare ruimte en een uitgesprokener architectuur. Deze ontwikkeling kan pas spelen als de A13/A16-verbinding is aangelegd, na 2020.

2 Zuidflank: deltalandschap

Waar de Noordas van de regio vooral gericht is op de Randstad, gaat het in de Zuidflank juist om het uitbuiten van de relatief perifere positie in de Zuidvleugel en de aansluiting op de Rijn-Schelde Delta. Daarmee wordt zowel het kleilandschap als het logistiek-industrieel complex bedoeld. Ontwikkelingen hier kunnen een grotere maat hebben dan de ontwikkelingen in de sterker verstedelijkende Noordas, in aansluiting op de grootschaligheid van het landschap (vooral in Voorne-Putten) en van het haven- en industrieel complex. Het is zaak om deze twee grote ruimtelijke eenheden meer in onderlinge samenhang te brengen en verder te ontwikkelen.

De landschappelijke ontwikkeling krijgt vorm in groenprojecten op IJsselmonde en landschapsinvesteringen op Voorne-Putten. Zoekgebieden voor landelijk wonen in combinatie met landschapsontwikkeling, maken daar deel van uit. Andere landschapsinvesteringen hebben onder meer een duidelijkere landschappelijke articulatie van de krekensstructuur en de Bernisse (verbonden aan natuurontwikkeling, recreatie en waterberging) tot doel. Ook het clusteren van verspreide glastuinbouw op Voorne-Putten in Tinte heeft landschapsversterking op het oog. Het haven- en industrieel complex wordt versterkt door aanleg van de Tweede Maasvlakte, een betere benutting en verdichting van bestaande havens, infrastructurele verbeteringen aan de A15 en de A4 en aanleg van nieuwe bedrijventerreinen.

De koppeling van het landschap aan het haven- en industrieel complex krijgt gestalte in zowel de organisatie van de uitvoering als het ruimtelijk ontwerp. Het PMR, het Project Mainport Rotterdam, is een uitstekend voorbeeld van een organisatorische koppeling. Het draagt niet alleen bij aan de economische versterking van de mainport, maar ook aan



Opgavenkaart Zuidflank deltalandschap – logistiek-industrieel complex

het verbeteren van de milieukwaliteit, het aanbod en de kwaliteit van natuur en recreatie en de ruimtelijke kwaliteit van de regio Rotterdam. Het Project Mainport Rotterdam bestaat uit drie onderdelen: Tweede Maasvlakte, Bestaand Rotterdams Gebied en 750 hectare groen; 600 hectare daarvan wordt aangelegd op Midden-IJsselmonde en 150 hectare in de Noordas.

Aan de overkant van het Botlek-gebied krijgt de landtong van Rozenburg een groene inrichting, zodat hier ook een ruimtelijke mix ontstaat van bedrijvigheid en landschap.

Een soortgelijke oplossing is denkbaar voor de Hoeksche Waard. De opgave is een gecombineerde ontwikkeling van bedrijventerreinen, groen, water en infrastructuur, gekoppeld aan woningbouw.

De ontwikkelingsstrategie hiervoor zal echter vormkrijgen buiten RR2020 om, in een nader te bepalen samenwerkingsverband tussen de gemeenten op de

Hoeksche Waard en de provincie (zie punt 10).

Capaciteit voor bedrijventerreinen wordt onder meer gerealiseerd bij Ridderster, aanhakend op het verkeersknooppunt, en op Voorne-Putten.

Twee locaties in het noorden van Voorne-Putten zijn in beeld als werklandschap, bedrijventerreinen met een eigen landschappelijke kwaliteit gecombineerd met investeringen in het landschap eromheen. De recreatieve ontwikkeling krijgt vorm middels het ontwikkelen van groengebieden en het versterken van recreatieve routes. Daarbij krijgen recreatieve/toeristische bedrijven de mogelijkheid zich kwalitatief en marktconform te versterken. Uitbreiding/nieuwvesting van bedrijven is alleen toegestaan in de nader uit te werken, recreatieve concentratiepunten.

Groenontwikkeling wordt gefinancierd uit de bestaande groenfondsen, maar ook uit rood-voorgroenconstructies (zie ook punt 8).



Regionale inpassing HIC

- a1 Tweede Maasvlakte
- a2 Ontwikkeling stadshavens
- a3 Afstemming rechter Maasoever
- a4 Benutting en versterking bestaande havens
- a5 Ontwikkeling bedrijventerreinen Ridderster

Groene Kruis-zone

- a6 Groene inrichtingsopgave
- a7 Ontwikkelen werklandschappen

Noordrand Hoeksche Waard

- a8 Ontwikkelen bedrijvenlandschap

Landschapsontwikkeling Voorne/IJsselmonde

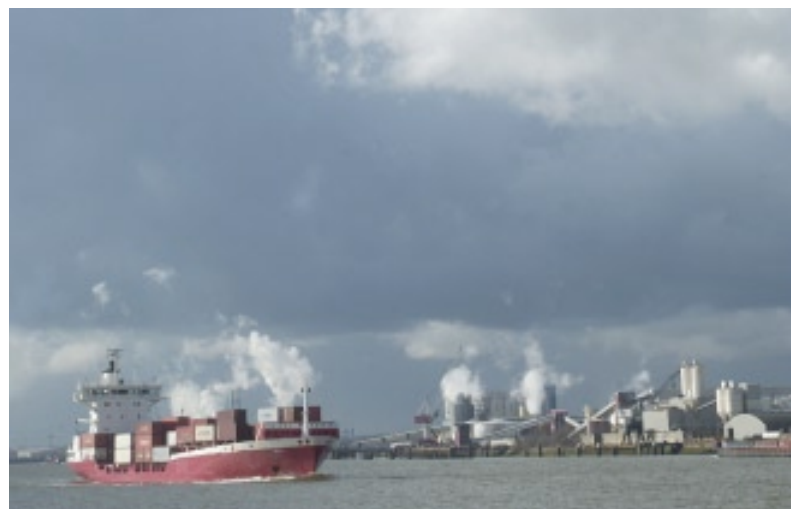
- b1 Versterken krekensstructuur
- b2 Clusteren glastuinbouw
- b3 Groenprojecten regiopark IJsselmonde

Landelijk wonen

- c1 Zuidland
- c2 Hellevoetsluis
- c3 Spijkenisse
- c4 Rhoon-Poortugaal

Infrastructuur

- d1 A15 (en ruit Rotterdam)
- d2 A4-zuid + ontsluiting Voorne
- d3 Vergroten capaciteit N57

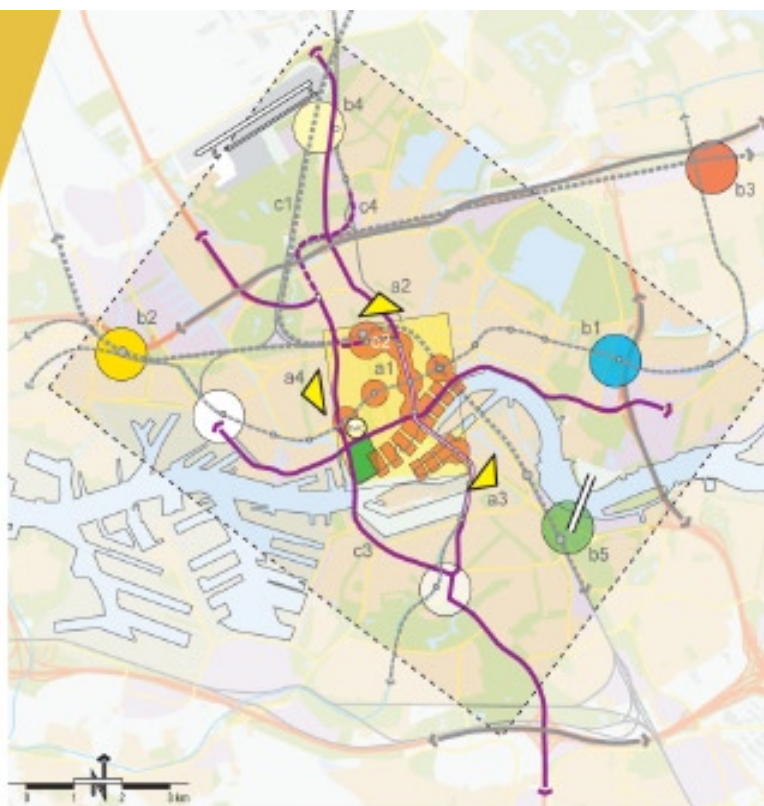


De zoekgebieden voor landelijk wonen (in de Zuidflank: Spijkenisse-Zuid/Bernisse-Zuidoost, Hellevoetsluis-West en de randen van Rhoon) zullen via gebiedsgerichte ontwikkelingsplannen met deze rood-voor-groenconstructies gestalte krijgen.

In de infrastructuur zijn twee verbeteringen in het hoofdwegennet gepland: de capaciteitsvergroting van de A15 en de aanleg van de A4-Zuid. Deze wegen hebben primair een functie in het (inter)nationale net, maar kunnen met een aantal aanvullende investeringen ook bijdragen aan de regionale ontsluiting van Voorne-Putten.

3 Internationaal Centrum Rotterdam: versterken, verbreden, verdichten

Het centrum van Rotterdam ontwikkelt zich als internationaal cultuur- en zakencentrum en als topmilieu op de woningmarkt. De gemeente Rotterdam heeft samen met haar bestuurlijke partners jarenlang een beleid gevoerd gericht op versterken, verdichten en verbreden van het stadscentrum. Een in het oog springend onderdeel daarvan is de herstructurering van de Kop van Zuid. Dit beleid is inmiddels zijn vruchten aan het afwerpen. Het centrum maakt jaarlijks vele culturele en sportieve evenementen mee, het is in trek als vestigingsplaats voor kantoorgebonden en publieksgerichte bedrijvigheid en er zijn veel nieuwe, goed lopende wooncomplexen gebouwd. Alle reden dus om op de ingeslagen weg door te gaan. Een nieuwe impuls is te verwachten van de opening van de hogesnelheidslijn, te verwachten in 2007.



Opgavenkaart Internationaal Centrum Rotterdam

versterken, verbreden, verdichten

Uitbouwen centrummilieu

- a1 Toplocaties
- a2 Noord
- a3 Zuid
- a4 West

Ontwikkelen gerelateerde knopen

- b1 Brainpark Centrum
- b2 Schieveste
- b3 Alexander
- b4 Knooppunt Rotterdam Airport
- b5 Parkstad

infrastructuur

- c1 HSL
- c2 Centraal Station
- c3 Infrabundels
- c4 Randstadrail

Dit is de aanleiding voor een grootschalige herstructurering van het Centraal Station en de stationsomgeving. Daarbij hoort ook een betere bereikbaarheid per auto. Dat vraagt om investeringen in de Pleinweg en de Stadhoudersweg. Een andere impuls vormt de vernieuwing van het Medisch Cluster (EMC). Het versterken van dit cluster tot het grootste medisch-wetenschappelijke complex van Nederland in combinatie met een betere verweving met de omgeving maakt deze ontwikkeling van cruciaal belang voor de ontwikkeling van het internationaal centrum Rotterdam.

De ontwikkeling van het internationale centrum van Rotterdam is verankerd in een regionaal netwerk van knooppuntontwikkelingen. Rondom het Centrum ligt een ring van knooppunten en subcentra. De markt van kantoren, publieksvoorzieningen en hoogstedelijk wonen zal zich over deze locaties verdelen, waarbij een uitsplitsing zal ontstaan op grond van verschillen in locatiekwaliteiten en grondprijzen. Met de Kop van Zuid is een uitbreiding van het centrumgebied gerealiseerd. Het project Parkstad, met inbegrip van het knooppunt aan de spoorlijn naar Dordrecht, zal hier de voltooiing van zijn. Realisatie van het knooppunt is afhankelijk van de veiligheidssituatie: zolang

er goederentreinen met gevaarlijke stoffen over het spoor rijden is de voorgenomen overbouwning niet mogelijk. Realisatie kan daarom tot na 2020 op zich laten wachten. Na 2020 zal de invloedssfeer van het centrum zich in noordelijke richting uitbreiden en het nog aan te leggen knooppunt Rotterdam Airport bereiken. De ontwikkeling op lange termijn langs de A20, de transformatie naar stadsetalages (onderdeel van punt 1), kan dienen als stepping stone voor deze uitbreiding.

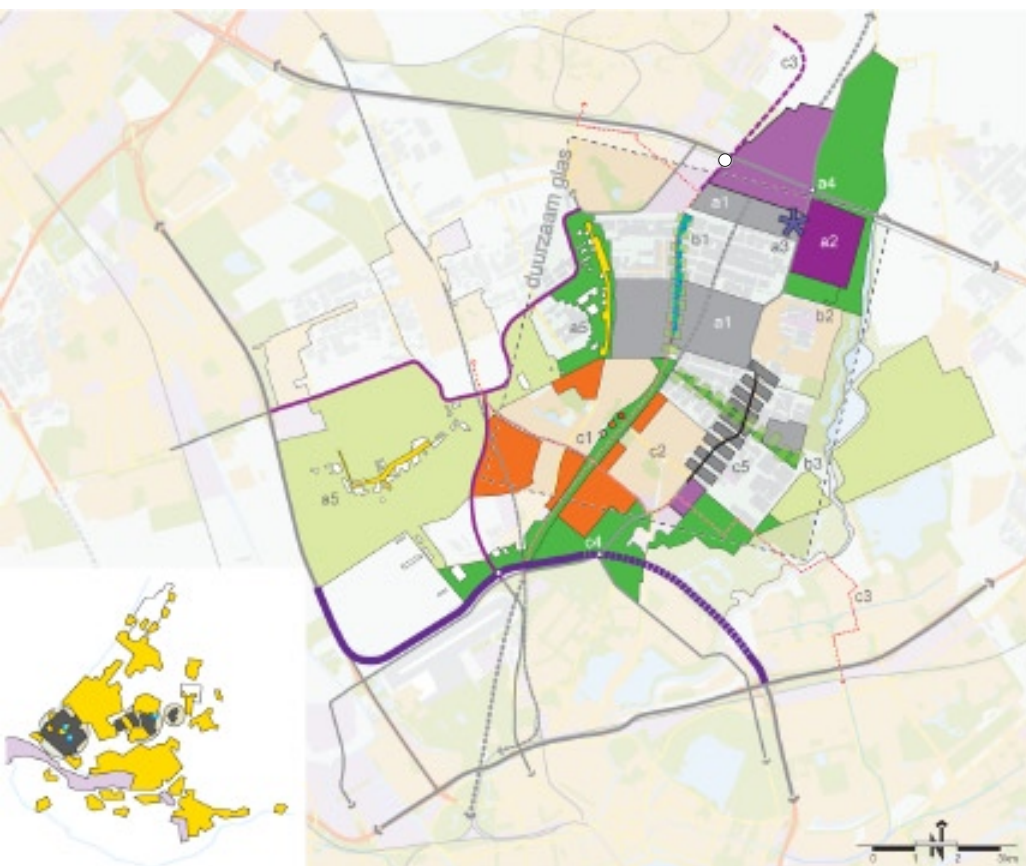
Voor de ontwikkeling van de stationsomgeving rond Rotterdam Centraal is een projectorganisatie opgezet onder aansturing van de gemeente Rotterdam, waarbinnen rijk, gemeente en stadsregio samenwerken. Het rijk heeft het project de status van 'nieuw sleutelproject' toegekend en draagt bij aan de planontwikkeling. Verder zal het zakencentrum van Rotterdam zich ontwikkelen volgens het gemeentelijke beleid en in samenwerking met private ontwikkelaars. Een actieve inbreng van provincie of stadsregio is niet nodig, los van het planologisch kader (hoofdstuk 5) dat algemene planologische regels voor de ontwikkeling stelt.

Een internationaal centrummilieu kan zich alleen ontwikkelen in samenhang met levendige stads-

wijken. In het centrum zelf en in de invloedssfeer van het centrum moet ruimte blijven voor ongeplande initiatieven. Zoals zich in vrijgekomen panden culturele instellingen en uitgaansgelegenheden hebben gevestigd, en zoals de Nieuwe Binnenweg zich ontwikkelt tot een winkelstraat met een eigen signatuur, zullen er voortdurend plekken zijn waar kleine ondernemers een gezonde voedingsbodem vinden. Initiatieven als deze geven creatieve en culturele impulsen aan het stedelijke leven. Hoewel ze zich niet of nauwelijks laten plannen zijn ze essentieel voor de grootstedelijke atmosfeer in Rotterdam.

4 Greenport B-driehoek: duurzaam glaslandschap

Het glastuinbouwcomplex in de B-driehoek kan zich verder ontwikkelen als een hoogwaardig, duurzaam glascomplex (de greenport). Het maakt een wezenlijk onderdeel uit van de greenport Zuid-Hollands glasdistrict zoals deze in de Nota Ruimte is omschreven en de zogenaamde Glas-As uit de



Opgavenkaart Greenport B-driehoek
duurzaam glaslandschap

Duurzaam glas

- a1 Afronden grootschalige glasclusters
- a2 Ontwikkelen veilingterrein
- a3 Glastuinbouwinnovatie & agribusiness
- a4 Aansluiting N209 - A12
- a5 Opruimen verspreid glas
- a6 Afstemming glas-as op Zuidvleugel niveau

Groene & recreatieve dooradering

- b1 Landscheiding
- b2 Heulslootweg
- b3 Limiettocht

Wonen in het hart van de Zuidvleugel

- c1 Landscheidingspark met bijzondere voorzieningen
- c2 Dorps wonen/afmaken Vinex
- c3 HOV-buslijnen + reservering ZoRo
- c4 Aansluiting op A13/16
- c5 Studie transformatie oud glas rond stadsweg N209 (mogelijkheden voor wonen en werken)



Opgavenkaart Rivierzones benutten van regionale kanskaart

RMO

- a1 Hoek van Holland
- a2 Maassluis
- a3 Vlaardingen
- a4 Schiedam
- a5 Vernieuwen Hoekse Lijn
- a6 Ontbrekende schakels fietsverbindingen
- a7 Openbaar vervoer over water

Stadshavens

- b1 Integrale ontwikkeling
- b2 Studieproject stadsbruggen
- b3 Openbaar vervoer over water

Centrum & oost

- c1 Waterfront Rotterdam-centrum
- c2 Transformatie rivierzones
- c3 Studieproject stadsbruggen

Regionaal groen aan het water

- d1 IJsselmonde
- d2 Groenzone Maasmond
- d3 Landschappelijke rivierzones

nota 'Naar een Duurzaam en Hoogwaardig glastuinbouwcomplex in de provincie'. De verdere ontwikkeling van de B-driehoek als glastuinbouwgebied sluit goed aan bij de ontwikkelingsrichting van de greenport als geheel, waarvan ook de buiten het plangebied gelegen Zuidplaspolder deel uitmaakt. Concentratie van het glastuinbouwprogramma voor de regio in één zone schept een belangrijke voorwaarde voor de beoogde hoogwaardigheid en duurzaamheid. Het is de beste manier om ondernemers zekerheid te geven over de lange termijn, zodat ze zich daar in hun investeringen op kunnen richten. Afschrijvingstermijnen van 25 tot 40 jaar moeten in de B-driehoek haalbaar zijn. Het is ook een manier om draagvlak te creëren voor investeringen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld in groen en deze in de planvorming te integreren. Hiermee blijft de leefbaarheid van de omliggende woonbuurten op peil. Omgekeerd betekent de keuze voor de B-driehoek dat elders in de regio geen nieuwe ruimte voor glastuinbouw wordt vrijgemaakt. De enige uitzonderingen zijn Reijerwaard en op Voorne.

De provincie ondersteunt de beoogde economische hoogwaardigheid en duurzaamheid met een gerichte investering, die al op korte termijn gestalte krijgt: het GlasKasTeel. Dit dertien hectare grote kenniscentrum wordt een proeftuin voor tal van innovaties in de glastuinbouw, onder meer op het gebied van duurzaamheid. Hier komt ook het nieuwe onderzoekscentrum voor de glastuinbouw van de Wageningen Universiteit, het PPO (Praktijkonderzoek Plant en Omgeving).

De hoogwaardigheid van de omgeving krijgt inhoud met drie groene dooraderingen: de Landscheiding, de Heulslootweg en de Limiettocht. Ook de ontwikkeling van regiopark Rottemeren en het saneren van verspreid glas dragen bij aan de beoogde hoogwaardigheid.

Behalve een greenport is de B-driehoek ook het woongebied van meer dan 70.000 mensen in 2020. Een aantal investeringen is bedoeld om de verstedelijking af te ronden en het woonmilieu te verbeteren. Daartoe behoren onder meer het Landscheidingspark tussen Bergschenhoek en Berkel & Rodenrijs, de woningbouwlocatie Boterdorpsche Polder en een aantal projecten die de ontsluiting van het woongebied verbeteren. Randstadrail, de ZoRo-lijn en op lange termijn een Stedenbaanstation bij Bleiswijk/Zoetermeer verbeteren de ontsluiting per openbaar vervoer. In het wegverkeer gaat bijzondere aandacht uit naar de aansluitingen op de A13/A16-verbinding (bij voorkeur twee of drie) en de gevolgen daarvan voor het onderliggende wegennet.

5 Rivierzones: benutten van de regionale kanskaart

De economische structuurverandering in de regio manifesteert zich sterk aan de oevers van de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg. Hier liggen veel bedrijventerreinen die een herstructurering of een transformatie tot gemengd stedelijk milieu zullen ondergaan. De regio heeft dit type locaties hard nodig om de sociale en economische structuur te versterken. Op lokaal niveau geldt hetzelfde voor veel van de betrokken gemeenten. Het zijn locaties die dankzij de ligging aan het water uitstekende kansen bieden op de ontwikkeling van bijzondere woon- en werkmilieus, maar ook onder invloed staan van de milieuzoneringen van de vaarroute



Rivieroeverontwikkeling

De transformatie van een bedrijfslocatie aan de rivier tot een gemengd stedelijk milieu. Langs de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg ligt een groot aantal verouderende haven- en industrieterreinen. De economische waarde als bedrijventerrein loopt terug en tegelijk zijn deze locaties heel waardevol als woningbouwlocatie in een stedelijke omgeving, gemengd met bestaande of nieuwe bedrijven en stedelijke recreatiemogelijkheden. De milieukwaliteit vraagt in veel gevallen om een zorgvuldige plannings- en ontwerpstrategie. Kansen op rivieroeverontwikkeling liggen op een aantal plaatsen langs de Rechtermasoever tussen Hoek van Holland en Schiedam, in delen van Stadshavens en wellicht in de Stormpolder in Krimpen aan den IJssel.



Waterfront Rotterdam

Locaties aan de rivieroever in het centrum van Rotterdam waar een internationaal onderscheidend recreatief-stedelijk milieu tot stand wordt gebracht. De Erasmusbrug en de Kop van Zuid vormden een cruciale stap in deze ontwikkeling. De internationale uitstraling onderscheidt het Waterfront Rotterdam van andere rivierzones in de regio. Het beheren en verder ontwikkelen van dit waterfront zal ook in de toekomst een belangrijke opgave blijven.

en het haven- en industriecomplex. Dat vereist maatwerk: per ontwikkelingsproject moeten de stedenbouwkundige, architectonische en technische uitgangspunten zorgvuldig worden afgestemd op de vergunde milieuruimte voor de ontwikkeling van het bedrijfsleven en de invloeden van de infrastructuur. De wijze waarop is beschreven onder punt 7.

Veel te transformeren rivierlocaties kennen in de omgeving veel bedrijvigheid of zijn nauw verbonden met een historische stadskern. In onbruik geraakte bedrijfsgebouwen vertegenwoordigen soms een cultuurhistorische waarde en bieden een uitstekende voedingsbodem voor klein ondernemerschap, met name in culturele en creatieve sectoren. Dergelijke initiatieven zijn uitstekende wegbereiders voor een levendig stedelijk klimaat. De Schiecentrale in het Rotterdamse Lloydkwartier is daar een voorbeeld van. Dit beeldbepalende pand is geschikt gemaakt voor kleine bedrijven in creatieve bedrijfstakken zoals de audiovisuele diensten en webdesign.

Het grootste transformatieproject aan de rivier is Stadshavens. De Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens werkt momenteel aan een ontwikkelingsstrategie die de kansen en mogelijkheden van het gebied in beeld brengt. Deze strategie vormt straks de basis voor het uitwerken van concrete programma's en projecten. Het uiteindelijke doel is het tot stand brengen van een goed functionerend haven- en industriegebied, in harmonie met meer stedelijk georiënteerde functies. Deze grootscheepse transformatie zal pas op langere termijn zijn beslag krijgen. De modernisering van het haven- en industriegebied is wel al volop in voorbereiding. Het vergt een grote inspanning van de gemeente, op het gebied van onder meer de milieukwaliteit, de financiën en de bedrijfsverplaatsingen. De provincie, de stadsregio en naar verwachting ook het rijk zullen de modernisering en de daarop aansluitende transformatie ondersteunen. De gemeente Rotterdam heeft inmiddels de NV Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam opgericht. De aandelen zijn in het bezit van de gemeente en het verzelfstandigde Havenbedrijf. Private participatie is in de toekomst zeker ook denkbaar. Deze ontwikkelingsmaatschappij onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor modernisering en transformatie van het gebied.

Infrastructuur-opgaven hangen nauw samen met de aanwezigheid van de rivier. Op twee locaties zijn opties voor nieuwe stadsbruggen: in het oosten (in relatie tot onder meer de knooppunten Parkstad en Alexander) en in het westen (gerelateerd aan de ontsluiting van Stadshavens). Een voor deze ontwikkelingszone typerende vorm van openbaar vervoer is de fast-ferry tussen Dordrecht en Rotterdam-Centrum, die op termijn wellicht verder naar het westen kan worden doorgetrokken.

Tot slot geven de rivieroeveren aanleiding tot specifieke vormen van landschapsontwikkeling langs het water, met name in IJsselmonde en de Oranjevlietpolder en op kleinere schaal tussen Vlaardingen en Maassluis.



Bij de ontwikkeling van rivierlocaties moet aandacht worden besteed aan het omgaan met een toenemend risico op overstroming van buitendijkse terreinen.

6 Trendbreuk in de herstructurering

Momenteel maken vele woningbouwcorporaties en gemeenten plannen voor de herstructurering van vooral de naoorlogse flatwijken. Voor sommige gebieden hebben partijen vergaande afspraken gemaakt of in voorbereiding. Waar eind jaren negentig nog sprake was van (plannen voor) grootschalige sloop van overbodig geachte portiekwoningen, lijkt de laatste jaren weer gekozen te worden voor een behoed-

zame aanpak. Bestaande verkavelingspatronen gelden als uitgangspunt en het aantal gestapelde woningen buiten de stadscentra blijft overeind, hoewel de markt daarvoor terugloopt. De onbalans in de sociale opbouw van de regio blijft daarvoor ook intact. Het tekort aan vooral eengezinswoningen houdt aan.

Het is van belang om hier een werkelijke vernieuwingslag te maken. De huidige problematiek en de uitdagingen voor de toekomst vragen om een fors offensief, waarmee de regio Rotterdam drastische stappen vooruit zet op weg naar een woningaanbod in 2020 dat kansrijke groepen aan de regio bindt en nog vele decennia lang meekan. Herstructurering van naoorlogse wijken moet tot een substantieel hogere kwaliteit leiden, ook en vooral in relatie tot de regionale markt-



vraag. Dat vraagt een ingrijpende transformatie van het woonmilieuaanbod in de naoorlogse tuinsteden, een trendbreuk in de huidige praktijk van herstructurering.

De benodigde kwaliteitsslag dient op een behoorlijke schaal en in een flink tempo te worden gemaakt. Flatgebouwen moeten plaatsmaken voor grondgebonden woningen in een groenstedelijke omgeving. Deze trendbreuk in de herstructurering moet zijn beslag krijgen in een gezamenlijke strategie met vooral woningbouwcorporaties en gemeenten.

Deze extra ambitie leidt tot een hoger sloop-tempo in de tuinsteden, met name de naoorlogse wijken met veel kleine gestapelde huurwoningen. In tuinstadmilieus moeten 10.000 woningen extra

worden gesloopt, bovenop de trendmatige 23.000. Daarvoor moeten 8000 woningen in suburbane milieus extra worden teruggebouwd. Tegelijk behelst de trendbreuk een toevoeging van ongeveer 10.000 woningen in centrumstedelijke milieus (in de centra, bij stations van het regionaal openbaar vervoer en langs de rivier) en extra landelijke woningen (zie punt 8).

De aanpak en het beoogde resultaat zullen per locatie verschillen. Ze zijn afhankelijk van onder meer de positie in regionaal verband en specifieke lokale kwaliteiten, zoals de bereikbaarheid per openbaar vervoer en eventuele cultuurhistorische waarden. Vanuit het regionale verband worden twee verschillende ruimtelijke accenten gelegd. Er zijn wijken, met name op de zuidoever, waarbij het accent moet liggen op het versterken van de suburbane kwaliteiten. Maar er zijn ook naoorlogse wijken die de potentie hebben voor een meer stedelijk karakter, vergelijkbaar met het karakter van 19^e eeuwse stadswijken. Deze wijken hebben het accent 'stedelijke kwaliteiten' meegekregen. Daarnaast is de spreiding van de sociale huurvoorraad over de regio een belangrijk uitgangspunt.

Een eerste, globale analyse naar de effecten van dit scenario op het draagvlak van het openbaar vervoer laat zien dat de verstedelijkingsstrategie als geheel het netwerk wel degelijk kan versterken. Deze voorziet namelijk ook in het bouwen in hoge dichtheden in het centrum, op knooppunten, bij metrohaltes en rivierfronten. Feit blijft dat het totaal aantal woningen in te herstructureren naoorlogse wijken zal afnemen. Lokaal kan dit tot problemen leiden in het ontsluitende net, vooral aan de uiteinden van bus- en tram(plus-)lijnen. In Vlaardingen Holy lijkt dat bijvoorbeeld het geval. Bij de gebiedsgerichte uitwerking van de trendbreuk is het draagvlak voor openbaar vervoer een belangrijk aandachtspunt. Behoud van het openbaar vervoer is een belangrijke factor bij het bepalen van wijkgerichte programma's.

7 Pro-actieve aanpak van de milieuproblematiek

De ontwikkeling van aantrekkelijke woon- en werkmilieus moet vaak gebeuren op locaties met een relatief zware milieubelasting, zoals rivierzones, knooppunten en andere locaties aan infrastructuur. Toch is een goede milieukwaliteit een essentieel

onderdeel van de leefomgeving. Het RR2020 kent daarom een dubbele borging van de milieukwaliteit. Met behulp van een globale milieusignaalkaart (opgenomen achteraan hoofdstuk 6) zijn al in de regionale ontwikkelingsstrategie bij dit plan de grootste knelpunten ondervangen. Plaatselijk leidde dat tot het terugbrengen van het programma zoals dat in het voorontwerp was opgenomen. De tweede borg is een milieustrategie op het niveau van de locatie-ontwikkeling. Hierin staan niet alleen milieunormen, maar ook de kwaliteit van het milieu en de doelen voor gezondheid en veiligheid centraal. De milieustrategie gaat uit van de volgende uitgangspunten:

- een efficiënt gebruik van de ruimte;
- het groenblauwe raamwerk vrijhouden van intensieve verstedelijking;
- natuur en water zoveel mogelijk integreren in het stedelijk gebied;
- hinder als gevolg van geluid, lucht en externe veiligheid voorkomen en minimaliseren;
- verdichting op locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer;
- een open planproces met betrokkenheid van de meest relevante partijen: bewoners, bedrijven, overheden en ontwikkelaars.

Maatregelen aan de bron of aan het stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp, of een combinatie van beide, moeten het gewenste maatwerk opleveren. Uitgangspunt is dat goede afspraken met het bedrijfsleven gemaakt worden over de huidige en toekomstige milieuruimte. Ontwerperervaringen in onder meer de Vlaardingse Rivierzone en het knooppunt Schieveste leren dat met een toegesneden architectuur en stedenbouw vooral op het punt van geluid en luchtkwaliteit winst valt te behalen. Voor de externe veiligheid is dat veel minder het geval. Mocht blijken dat de gewenste kwaliteit met de huidige inzichten en maatregelen op een bepaalde locatie niet bereikt kan worden, dan moet de ontwikkeling ervan worden uitgesteld of afgeblazen.

Een milieustrategie voor locatie-ontwikkeling

Een pro-actieve milieuaanpak vraagt om een open planproces, waarbij alle betrokken partijen vanaf het begin met elkaar om tafel zitten. Gezamenlijk bepalen zij de strategie en maken zij de keuzen. Wanneer tot de ontwikkeling van een ruimtelijk plan wordt overgegaan, is het van belang dat alle

partijen een goed beeld hebben van de meest recente milieukwaliteit. Daarvoor is een kaart nodig die vergelijkbaar is met de milieusignaalkaart in het RR2020, met dezelfde rode, oranje en witte zones, maar preciezer en op basis van gebiedsgericht onderzoek. Indien een locatie in de witte zone ligt, kunnen ontwikkelingen zonder problemen uitgevoerd worden. Maar ook als een locatie in de oranje of zelfs de rode zone ligt is ontwikkeling vaak nog mogelijk. Op basis van de geconstateerde milieukwaliteit, de ruimtelijke kwaliteiten van een gebied en de ontwikkelingsopgaven voor deze locatie, moet worden gezocht naar de optimale mix van deze kwaliteiten. Voor de Rechtermaasoever is een bestuurlijk akkoord gesloten dat in deze strategie voorziet. Het akkoord gaat uit van specifieke gebiedstypologieën en het instrument van de 'milieuaandachtszone'.

Om tot deze optimale mix te komen zijn afgelopen jaren meer instrumenten ontwikkeld. Deze instrumenten hebben een aantal processtappen gemeen die van belang zijn voor een succesvolle ontwikkeling. Centraal staat het gebruik van gebiedstypen, bijvoorbeeld groen/stedelijk, centrum/stedelijk en natuur. Voor de locatie worden vervolgens ambities gekozen die zijn afgestemd op de gekozen gebiedstypen. Zo is het geluidsniveau dat past bij een stedelijk gebied anders dan het geluidsniveau voor landelijk gebied met een natuurfunctie. De ambities worden afgestemd op de specifieke kwaliteiten van het gebied.

Vervolgens zoeken overheden en alle andere betrokken partijen naar oplossingen die de geplande ontwikkeling mogelijk maken.



Hierbij kan worden gedacht aan:

- bronmaatregelen;
- functieverandering;
- inrichtingsmaatregelen op locatie;
- inrichtingsmaatregelen rond de bron;
- ontwerpmaatregelen.

Natuurlijk kan daarbij nooit van de wettelijke bepalingen worden afgeweken. Wel kan er in bepaalde gevallen voor gekozen worden om gebruik te maken van de mogelijkheden uit de Interimwet Stad en Milieu. Met deze wet krijgen gemeenten de mogelijkheid om – onder voorwaarden – af te wijken van de reguliere grenswaarden voor bodem, geluid en lucht. Dit dient wel te passen binnen het Europese, nationale en provinciale beleid. De provincie en de stadsregio kunnen de planvorming faciliteren, bijvoorbeeld als partner in de ontwikkeling, als daar op lokaal niveau behoefte aan bestaat.

8 Offensieve aanpak van groen en water

Het motto van het RR2020, 'meer kwaliteit, meer variatie, meer tempo', geldt zeker ook voor de aanpak van groen en water. De komende tien jaar wordt circa 4000 hectare getransformeerd in natuur- en recreatiegebied, met name in de regio-parken, de landschappelijke groenzones en het landschap van Voorne-Putten. Dit vertegenwoordigt een investeringsbedrag van ruim 0,6 miljard euro. Hiervan wordt circa 90% door publieke financiering gerealiseerd.

Deze offensieve aanpak is terug te vinden in het uitvoeringsprogramma bij het RGSP2, dat inzet op



groenprojecten voor de ontwikkeling van vooral recreatie en natuur. De wateropgave komt daarbij. Deze zal in samenwerking met de waterbeheerders gestalte moeten krijgen, zoveel mogelijk in combinatie met andere programma-onderdelen zoals groen en wonen.

De belangrijkste toevoeging van het RR2020 is de aanpak van investeringen in groen en water via landelijk wonen. RR2020 sluit daarbij aan op het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, dat in het rapport 'Topmilieus in de Zuidvleugel' kansen voor landelijk wonen heeft geïdentificeerd bij Rhoon en de Broekpolder in Vlaardingen. RR2020 laat de Broekpolder vallen en voegt locaties op Voorne-Putten toe. Het doel daarvan is tweeledig:

- het genereren van financiële middelen om het landschap te verbeteren;
- een grotere differentiatie van het woningaanbod in de regio, mede met het oog op de regionale economische ontwikkeling.

Vooraf om inhoud te geven aan de eerstgenoemde doelstelling, de verbetering van het landschap door parallelle investeringen in groen en water, moet de ontwikkeling van landelijk wonen plaatsvinden aan de hand van integrale gebiedsontwikkelingsplannen en gebruikmakend van rood-voor-groenconstructies.

In de Zuidflank liggen grote kansen voor het ontwikkelen van landelijke woonmilieus in een aantrekkelijk recreatief toegankelijk landschap. Juist de relatief perifere ligging in de Zuidvleugel maakt dat de druk op de grond niet te hoog is. Het gaat om drie zoekgebieden binnen de regio: Hellevoetsluis-West, Spijkenisse-Zuid/Bernisse-Zuidoost en de randen van Rhoon.

Bij Hellevoetsluis-West en Spijkenisse-Zuid/Bernisse-Zuidoost gaat het om grootschalige agrarische polderlandschappen aan de rand van suburbane groeikernen. Hier ligt een kans om nieuwe landschappen te ontwikkelen die toegankelijk en bruikbaar zijn voor mensen uit deze kernen en tevens woonmilieus te ontwikkelen die een toevoeging vormen op de bestaande milieus in deze kernen. Voor deze gebieden zullen specifieke rood-voor-groenconstructies bedacht moeten worden. Er zullen veel voorinvesteringen nodig zijn om deze landschappen aantrekkelijk te maken voor landelijk wonen en recreatie. Ook voor deze gebieden geldt dat een integraal gebiedsontwikkelingsplan moet

worden gemaakt. Per gebied gaat het om 300 tot 500 woningen. De totale opgaven voor Voorne-Putten komt neer op 1000 woningen.

Bij de randen van Rhoon gaat het om een transformatie van het landschap die aansluit bij het kleinschalige dorps karakter van Rhoon en Poortugaal. Er zijn twee locaties in beeld: één ten westen en één ten oosten van Rhoon. Uitgangspunt is dat de kernen op zichzelf herkenbaar blijven en niet aan elkaar vast worden gebouwd. De ontwikkeling van landelijk wonen kan hier niet los worden gezien van de groenprojecten die spelen in het regiopark IJsselmonde. Ook voor de randen van Rhoon geldt dat een integraal gebiedsontwikkelingsplan moet worden gemaakt, waarin specifieke rood-voor-groenconstructies zijn uitgewerkt. De woningbouwopgave in dit gebied bedraagt ongeveer 500 woningen. Het is niet de bedoeling om woningen te bouwen binnen de 600 hectare groenontwikkeling volgens de PMR.

De Broekpolder is een bestaand groengebied aan de rand van Vlaardingen, dat deel uitmaakt van het regiopark Delfland. De huidige recreatieve kwaliteit van dit gebied moet minimaal in stand blijven.

9 Investeren in de versterking van infrastructuur en knooppunten

Bereikbaarheid blijft een halszaak voor de sociale en economische ontwikkeling van de regio. Investeren in infrastructuur en knooppunten geven sturing aan de mobiliteit en scheppen de voorwaarde om de stedelijke ontwikkeling optimaal van de verkeersstromen te laten profiteren. Het is van belang dat de verstedelijkingsstrategie en de investeringen in infrastructuur gelijk oplopen, zodat extra verkeersdruk als gevolg van stedelijke verdichting en uitbreiding tijdig kan worden opgevangen. De fasering van de infrastructuurinvesteringen is daarop afgestemd. Op een klein aantal aanpassingen na (zie hoofdstuk 6), is het investeringsprogramma van het RVVP overgenomen in het RR2020.

Bijzondere aandacht gaat uit naar de ontwikkeling van de zeven knooppunten. Deze worden zodanig ingericht dat ze een hoge vervoerswaarde en een hoge functiewaarde hebben. De vervoerswaarde van een knooppunt wordt bepaald door het aantal modaliteiten (openbaar vervoer, auto) dat er bij

elkaar komt en de overstapfaciliteiten, met name P&R-plaatsen. De functiewaarde wordt bepaald door de aanwezigheid van mobiliteit-genererende functies, zoals voorzieningen, woningen en kantoren. Idealiter zijn de vervoerswaarde en de functiewaarde met elkaar in balans. De mobiliteit die wordt gegenereerd sluit aan op de netwerken waar het knooppunt op aangesloten is. Bij het enige internationale knooppunt, Rotterdam Centrum, horen ook functies die gebruik maken van het internationale spoorwegnet en Rotterdam Airport.

De fasering van de knooppunten hangt samen met de ontwikkeling van infrastructuur en draagt ertoe bij dat knooppunten elkaar versterken en niet onnodig beconcurreren.

Het gaat om de volgende knooppunten:

- Brainpark Centrum
- Schieveste
- Vijfsluizen
- Alexander
- Rotterdam Airport
- Parkstad

Knooppunt Rotterdam Centrum is van een andere orde en zal gedurende de hele planperiode in ontwikkeling blijven (zie punt 3 van het tienpuntenplan).

Schieveste, het ontwikkelingsgebied bij het snelreinstation Schiedam Centrum, zal door de aanleg van de A4-Noord (waarvan uiterlijk in 2010 de aanleg start) meer centraal in de Zuidvleugel komen te liggen. In principe kan op korte termijn met de ontwikkeling begonnen worden. In relatie tot het nabijgelegen historische centrum kan een volwaardig centrumgebied ontstaan met een mix van functies en voorzieningen.

Bij knooppunt Vijfsluizen liggen kansen om een hoogwaardige locatie binnen de Benelux-corridor te ontwikkelen. Het knooppunt ligt na de aanleg van de A4-Noord aan het (inter)nationale wegennet en kent een goede aansluiting op het regionale openbaarvervoersnet, via metrostation Vijfsluizen en de Hoekse Lijn. In eerste instantie gaat het vooral om het gebied tussen station Vlaardingen-Oost en de A4. Daarna kan gewerkt worden aan de transformatie van Vulcaanhaven-Oost. Aan de Schiedamse kant hebben zich al ontwikkelingen voorgedaan ten westen van de Wiltonhaven. Op termijn kan de transformatie van de Koningin Wilhelminahaven

in Vlaardingen binnen de invloedssfeer van het knooppunt komen te liggen.

Het gebied rond station Alexander en ten oosten van de Capelseweg binnen de invloedssfeer van het station, kan zich verder ontwikkelen tot een volwaardig gemengd centrumgebied binnen de Oostpoort. Grootchalige detailhandel zal hierin belangrijk blijven. Uitbreiding kan worden gevonden aan de parallelstructuur langs de A20, ten westen van de Prins Alexanderlaan, zeker als hier op termijn het Stedenbaanstation Hoofdweg wordt gebouwd. Dan zullen wel alternatieve locaties moeten worden gevonden voor de autosloperijen en volkstuinten die er momenteel zijn gevestigd. De invloedssfeer van het knooppunt kan ook naar het noorden en zuiden uitgebouwd worden. De Alexanderlaan met de daaraan gekoppelde metrohaltes biedt daarvoor aanknopingspunten. Deze ontwikkelingen kunnen tevens een bijdrage leveren aan de opwaardering van de naoorlogse wijken Ommoord en het Lage Land.

Op lange termijn (na 2015) komt de ontwikkeling van het knooppunt Rotterdam Airport aan bod. Dan is Randstadrail in bedrijf en de A13/A16-verbinding aangelegd of ten minste in aanbouw. Deze aanleg gaat gepaard met het verleggen en verbreden van de Doenkade. Op lange termijn kan via een HSL-shuttle ook een directe verbinding met het internationale spoorwegnet zijn gelegd. Een combinatie met de verplaatsing van de luchthaventerminal is hierbij noodzakelijk.

Knooppunt Parkstad is achteraan de fasering geplaatst, omdat het transport van gevaarlijke stoffen overbouw van het spoor voornamelijk onmogelijk maakt. Pas als duidelijk is of en wanneer dit transport verdwijnt kan de ontwikkeling van Parkstad ter hand worden genomen.

10 Versterken van de Zuidvleugelstructuur

Veel van de projecten in de regio Rotterdam hebben hun invloed tot over de grens, zoals andersom projecten buiten de regio bijdragen aan de ontwikkeling binnen de grenzen. De kennisclusters Technopolis in Delft en Schieveen in Rotterdam vormen bijvoorbeeld samen de 'Kennisboulevard'. De regio-parken liggen deels op grondgebied buiten de regio

Rotterdam, maar hebben ook betekenis voor inwoners van omliggende stedelijke gebieden. Vanwege de bovenregionale reikwijdte van structuurversterkende projecten als deze, hebben de provincie, de stadsregio's en een aantal grote gemeenten in het gebied tussen Dordrecht en Leiden hun krachten gebundeld in het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel. Die samenwerking maakt het mogelijk om de sociale en economische samenhang in de Zuidvleugel te vertalen in een sterke ruimtelijke structuur en, andersom, om binnen de regio het na te streven kwaliteitsbeeld voorop te stellen in plaats van het kwantitatieve verstedelijkingsprogramma.

RR2020 en de Zuidplaspolder kunnen elkaar versterken met een goede ruimtelijke en programmatische samenhang. Voorkomen moet worden dat de woningbouw in de Zuidplaspolder gaat concurreren met projecten in de regio Rotterdam, zoals de transformatie van naoorlogse wijken. De Zuidplaspolder is uitermate geschikt voor woonmilieus die complementair zijn aan milieus die in het bestaand stedelijk gebied beschikbaar zijn of worden ontwikkeld, voor mensen die op zoek zijn naar een alternatief voor bestaande woonmilieus in of dichtbij de stad.

De woonmilieus in de Zuidplaspolder moeten goed georiënteerd zijn op de Rotterdamse regio. Tot 2020 betekent dit, uitgaande van een programma van 5000 tot 10.000 woningen, kleinschalig bouwen in aansluiting op Nieuwerkerk aan den IJssel, Zevenhuizen en de Rotterdamse nieuwbouwwijk Nesselande. Als de tijd daar rijp voor is, afhankelijk van de druk op de woningmarkt, kan worden overgegaan op een intensievere verstedelijkingsstrategie. Voor de infrastructuur tussen de regio en de Zuidplaspolder zijn nog verschillende alternatieven in beeld. In de regio Rotterdam is de voorkeur om voor het openbaar vervoer gebruik te maken van de Stedenbaan. Door de extra sporen die nodig zijn om dit traject 'over de A20 te tillen' ontstaan de beste verstedelijkingspotenties. In het gebied tussen de A12 en de A20 zijn dan twee nieuwe stations mogelijk met daaraan gekoppelde verstedelijkingsclusters. Voor het autoverkeer blijft de A20 de belangrijkste route in de verbinding met Rotterdam. Verbreding is alleen al nodig op basis van de autonome toename van het verkeer.

Uit verkeersstudies blijkt dat verstedelijking van de Zuidplaspolder relatief weinig bijdraagt aan de toename van de verkeersdruk op de A20. Voorwaarde hierbij is een snelle verbinding tussen de A12 en A20.

Ook een substantieel deel van het bedrijvenprogramma moet een goede oriëntatie op de Rotterdamse regio krijgen. Op basis van het Oostpoortconcept kunnen aan de A20 hoogwaardige werkmilieus worden ontwikkeld in aansluiting op Alexander, bedrijvenpark Hoofdweg en Nesselande. Bij Nieuwerkerk aan den IJssel ten noorden van de A20 liggen hiervoor nog volop mogelijkheden. Dit betekent dat Nieuwerkerk een stedelijke entree wordt van de regio Rotterdam. Grootschalige bedrijvigheid en glastuinbouw zullen met name rond de A12 ontwikkeld worden, waarbij glastuinbouw in de Zuidplaspolder pas aan de orde komt als er in de B-driehoek geen ruimte meer is.

Een tweede project, dat weliswaar niet onder het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel valt maar wel in de Nota Ruimte is opgenomen, is de ontwikkeling van bedrijventerrein-capaciteit in het noorden van de Hoeksche Waard. Voor de provincie en de stadsregio vormen deze bedrijventerreinen een integrale opgave met water, groen en infrastructuur, een integraliteit die tot uitdrukking komt in de ruimtelijke uitwerking en in de sfeer van de financiering en de exploitatie. Daarover heeft de provincie afspraken gemaakt met de betrokken gemeenten. Het is de bedoeling dat hier de eerstkomende vijf tot tien jaar 120 hectare wordt ontwikkeld voor de bovenregionale markt, dus binnen het logistiek-industrieel complex zoals in het RR2020 omschreven, en 60 hectare voor de regionale markt van de Hoeksche Waard. Conform afspraken tussen de gemeenten in de Hoeksche Waard en de provincie is aan de aanleg van het bedrijventerrein woningbouw verbonden. Een deel daarvan kan bijdragen aan de woningbehoefte van de regio Rotterdam.

4.3 Uitvoeringsagenda

4.3.1 Naar een ruimtelijk uitvoeringsprogramma

De uitvoering van het RR2020 is een gezamenlijke opgave voor alle betrokken partijen. De verantwoordelijkheid voor de strategische projecten en programma's die voortvloeien uit dit plan, is verdeeld over de stadsregio, de provincie en de gemeenten, maar de uitvoering moet in veel gevallen gestalte krijgen in bredere maatschappelijke coalities. Daaraan kunnen zowel publieke als private partijen deelnemen. Soms is een actieve aansturing van de overheid nodig om een gewenste ontwikkeling van de grond te krijgen.

De afstemming van de inspanningen die alle betrokken partijen leveren voor de uitvoering van het RR2020, gebeurt in het Uitvoeringsprogramma RR2020. Dit is het centrale document voor de uitvoering van het beleid. Het tienpuntenplan staat aan de basis daarvan. Het geldt als toetssteen voor de voortgang van de verschillende projecten en voor de samenhang en synergie van projecten onderling. Aan een groot aantal strategische projecten en programma's wordt al gewerkt, andere zijn nieuw of behoeven een nieuwe impuls. Voor projecten en programma's in deze laatste twee categorieën zal het Uitvoeringsprogramma een voorstel doen voor de aanpak (inclusief organisatie, financiën en benodigde instrumenten), zodat ze direct na vaststelling van het eerste Uitvoeringsprogramma RR2020 van start kunnen gaan.

Het Uitvoeringsprogramma zal zich primair richten op de strategische projecten en programma's binnen de regio. Dit zijn de opgaven waar de stadsregio en de betreffende gemeenten het voortouw hebben. De interregionale projecten zullen in de Zuidvleugelagenda van het Bestuurlijk Platform worden opgenomen. Hier zal met name de Provincie Zuid-Holland het voortouw nemen. Ook de samenhang met andere uitvoeringsagenda's zal worden aangegeven, bijvoorbeeld die van het RVVP en het RGSP. Tot slot zal er een voorstel in gedaan worden voor de aanpak en organisatie van de bestemmingsplantoetsing, en de relatie tussen gemeenten, stadsregio en provincie hierbij. Uitgangspunt is een enkelvoudige plantoetsing; een dubbele toetsing door provincie en stadsregio zal worden voorkomen.

Het Uitvoeringsprogramma wordt in 2005 opgesteld. De besluitvorming vindt plaats na de vaststelling van RR2020. Gemeenten en private partijen zullen hier direct bij betrokken worden. Tijdens de voorbereiding van het RR2020 is al uitvoerig met hen overlegd (zie paragraaf 7.2). De uitgangspunten en ambities van het RR2020 zijn mede daarop gebaseerd en kunnen, naar de overtuiging van stadsregio en provincie, op een breed draagvlak rekenen. Onderdeel van dit traject is het vormgeven van een samenwerkingsverband tussen de partijen (provincie, stadsregio en gemeenten) die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het totaal van strategische projecten en programma's. Voor de 'nieuwe' opgaven, de opgaven die geen onderdeel uitmaken van een lopend project of opgaven die een extra impuls nodig hebben, zullen 'kwartiermakers' benoemd worden. Zij zullen deze opgaven verder uitwerken tot heldere projecten en programma's met bijbehorende verantwoordelijkheden.

Het Uitvoeringsprogramma wordt elke twee jaar geactualiseerd en elke vier jaar herzien. De periodieke actualisatie bevat een vooruitblik naar de eerstvolgende periode en een terugblik op de resultaten van de afgelopen periode, zodat het ook de functie van sturings- en monitoringsinstrument vervult. De actualisatie maakt zichtbaar welke aanpassingen nodig zijn, om welke reden en wat de financiële en ruimtelijke consequenties zijn, en doet hier vervolgens voorstellen voor.

4.3.2 Van tienpuntenplan naar uitvoeringsagenda

De 'Tien punten voor de regio Rotterdam' worden operationeel gemaakt in het Uitvoeringsprogramma RR2020. Daarvoor is het nodig om de tien punten te vertalen in hanteerbare projecten en programma's, waarin de gewenste synergie optimaal tot zijn recht komt. Dat vereist keuzes. De projecten binnen de vijf gebiedsgerichte punten (genoemd bij de kaarten in paragraaf 4.2) hangen allemaal met elkaar samen, maar zijn te talrijk en te divers om in één projectorganisatie vorm en inhoud te kunnen krijgen. Zo is er voor gekozen om de Intermediaire Zone (oftewel Groenzone Noordrand) niet als één operationeel project te beschouwen, maar juist de synergie te zoeken met andere projecten in de directe omgeving: het project RZG, het project Noordrand, het IODS

en het programma landelijk wonen. Er is dus een onderscheid tussen het bewaken van samenhang, kwaliteit en synergie – dat gebeurt in het Uitvoeringsprogramma op stadsregionaal niveau – en de ontwikkeling van de groenprojecten die in dit voorbeeld samen de Intermediaire Zone vormen.

Er wordt een onderscheid gemaakt in stadsregionale en interregionale opgaven. Stadsregionale projecten en programma's zijn opgaven die door partijen binnen de regio en onder regie en afstemming van de Stadsregio Rotterdam worden gerealiseerd. Daarbij gaat het voor een groot deel om lokale projecten, die primair door de gemeentes worden voorbereid en samen met private partijen tot uitvoering worden gebracht. Via het programmanagement van de Stadsregio vindt de afstemming plaats, zowel onderling als met de inhoudelijke ambities van het RR2020. Bij een aantal sectorale opgaven binnen het stadsregionale uitvoeringsprogramma is nog een nadere afstemming nodig met de provincie Zuid-Holland over het beleid en de taakverdeling. Interregionale projecten en programma's zijn

opgaven die onderdeel zijn van de regionale ontwikkelingsstrategie van RR2020 maar geheel of gedeeltelijk buiten de Rotterdamse regio liggen. Het zijn opgaven die door partijen binnen en buiten de regio en onder regie en afstemming van de provincie worden gerealiseerd. Hierbij zal worden aangesloten bij de agenda en structuur van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, waar een groot deel van de betreffende opgaven inmiddels een plek heeft gekregen.

De onderstaande 'uitvoeringsagenda' is de vertaling van de tien punten naar samenhangende projecten en programma's. Dit biedt structuur aan de ontwikkeling van het Uitvoeringsprogramma. Voor een groot aantal van de projecten en programma's is de aanpak al georganiseerd en zijn de bestuurlijk verantwoordelijken bekend. Voor de overige moeten nog afspraken gemaakt worden over de organisatie en welke besturen en bestuurders hier primair verantwoordelijk voor zijn. Bij het vaststellen van het uitvoeringsprogramma RR2020 zullen de verantwoordelijkheden en de concrete aanpak nader aangegeven worden.

Tabel 4.1 De uitvoeringsagenda

	Gemeenten	Stadsregio	Provincie
	Stadsregionale projecten en programma's		Interregionale projecten
Gebiedsgerichte projecten	1 Centrum Rotterdam	3 Noordrand Rotterdam	5 IODS
	2 Stadshavens	4 Ridderster	6 RZG
			7 Hoeksche Waard
Ruimtelijke programma's	8 PMR	9 Landelijk wonen	(8 750 ha groen i.h.k.v. PMR)
		10 Rivierzones	19 Stedenbaan
		11 Knooppunten	
Sectorprogramma's		12 Programma infrastructuur	
		13 Programma groen	
		14 Programma water	
		15 Trendbreuk wonen	
		16 Programma bedrijven	
		17 Programma glastuinbouw	
		18 Milieu-instrumentarium	

Toelichting:

- lopend project
- 'nieuw' project

Overzicht van lopende projecten en programma's

1. *Internationaal Centrum Rotterdam*: verdere versterking en ontwikkeling van het centrumgebied, met Rotterdam Centraal en de ontwikkeling van de waterfronten als belangrijke impulsen.
2. *Stadshavens*: de ontwikkeling over een langere periode van deze grootste transformatiezone aan de rivier.
5. *Integraal Ontwikkelingsplan Delft-Schiedam*: de A4-Noord in relatie tot landschapsontwikkeling in Midden-Delfland en herstructurering van het omliggende stedelijk gebied van Vlaardingen en Schiedam.
6. *Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda/Zuidplas*: integrale planontwikkeling via de bestaande projectorganisatie.
7. *Hoeksche Waard*: integrale planontwikkeling voor werken, groen en wonen, met name in de noordrand.
8. *Project Mainport Rotterdam: het verder versterken van de mainport volgens de planologische kernbeslissing PMR, bestaande uit drie onderdelen*:
 - Tweede Maasvlakte incl. compensatie;
 - Bestaand Rotterdams Gebied, intensivering en verbetering van de leefbaarheid;
 - 750 hectare groenaanleg.
12. *Programma infrastructuur*: versterken en ontwikkelen van de infrastructuur via programmamanagement en het uitvoeren van afzonderlijke projecten, in afstemming met de verstedelijking, primair via het uitvoeringsprogramma bij het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Onderdeel hiervan is een **studie A4-Zuid en ontsluiting Voorne-Putten en Hoeksche Waard**: de A4-Zuid in relatie tot het verkeersnetwerk van Voorne-Putten en de Hoeksche Waard, aanhakend bij PPS-initiatief voor de A4. In een later stadium kan de A4-Zuid en omgeving een afzonderlijk strategisch project worden.
13. *Programma groen*: ontwikkelen en versterken van het groenblauwe raamwerk via programmamanagement en het uitvoeren van afzonderlijke projecten, primair via het uitvoeringsprogramma van het Regionaal Groenblauw Structuurplan.

Onderdelen hiervan zijn de regioparken, het grote groengebied van Voorne-Putten en de groenzones. Dit punt omvat dus het programmamanagement van deelprojecten en de projectcoördinatie voor:

 - Regiopark Delfland;
 - Regiopark Rottemeren;
 - Regiopark IJsselmonde;
 - landschapsontwikkeling Voorne-Putten;
 - Intermediaire Zone;
 - Groenzone Maasmond;
 - Groenzone Berkel-Pijnacker.

Overzicht van 'nieuwe' projecten en programma's

3. *Integrale ontwikkeling Noordrand*: het ontwikkelen van een samenhangende aanpak voor het gebied rond de A13/A16-verbinding, met inbegrip van het knooppunt Rotterdam Airport, de bedrijventerreinen Schieveen en Oudeland, de Intermediaire Zone, het toekomstperspectief van de A13/A16-verbinding zelf en een betere benutting van RandstadRail-stations, in het perspectief van een sterkere koppeling aan de randstad-georiënteerde kennis- en diensteneconomie.
4. *Ridderster*: ontwikkeling van bedrijventerreinen op drie locaties (Cornelisland, Bolnes, Reijerwaard) en groene verbindingen tussen het stedelijk gebied en het oostelijk deel van regiopark IJsselmonde; waaronder specifieke aandacht voor de inrichting en ontwikkelingsstrategie voor Reijerwaard (waaronder de gemengde bestemming glastuinbouw en bedrijventerrein en een groene verbinding).
9. *Landelijk wonen*: ontwikkelen landelijk wonen, groen en water als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling in drie uitweringsgebieden:
 - Spijkenisse-Zuid/Bernisse-Zuidoost;
 - Hellevoetsluis-West;
 - de randen van Rhoon (oost en west);

10. Rivierzones: Stimuleren en faciliteren van de transformatie naar wervende woon- en werkmilieus aan het water, met bijzondere aandacht voor de milieukwaliteit. De gemeenten ontwikkelen primair de locaties, waarbij in elk geval aan de orde zijn:

- Stadshavens;
- de ontwikkeling van de Rivierzone in Vlaardingen;
- Stormpolder;
- op termijn: de organisatie van de transformatie in de Wilhelminahaven en omgeving in Schiedam.

11. Knooppunten: Afstemming en regie op programma, segmentering en fasering om optimaal gebruik te maken van de specifieke ontwikkelingskansen op elk van de knooppunten:

- Rotterdam Centrum;
- Brainpark Centrum;
- Schieveste;
- Vijfsluizen;
- Alexander;
- Rotterdam Airport;
- Parkstad.

De planontwikkeling voor elk van de zeven knooppunten vindt primair door de gemeenten plaats.

14. Programma water: oplossen van de wateropgave, zo mogelijk in combinatie met andere programma's (met name groen), in samenwerking met de waterbeheerders.

15. Programma wonen en trendbreuk wonen: differentiëren en versterken van de woonmilieus in de regio, het regisseren van de trendbreuk in de herstructurering en het realiseren van het programma via het woningbouwsce-nario met de bijbehorende instrumenten. De onderdelen landelijk wonen, rivierzones (beide hiervoor al genoemd) en trendbreuk krijgen hierbinnen bijzondere aandacht en behoeven een extra impuls.

16. Programma bedrijven en herstructu-ring bedrijventerreinen: differentiëren en versterken van de werkmilieus in de regio, het bevorderen van een toename van het tempo in de herstructurering en het daadwerkelijk

realiseren van programma's, met bijzondere aandacht voor de ontwikkeling van 'werkland-schappen' in de noordrand van Voorne-Putten. De herstructurering behoeft een extra impuls.

17. Programma glastuinbouw: concentreren en verder ontwikkelen van het glastuinbouw-complex in de regio, afstemming en regie met andere locaties in Zuid-Holland (Westland, Zuidplaspolder) geïntegreerd te benaderen met de kwaliteit als woonomgeving (onder meer groen, water, infrastructuur en transformatie van oud glas); met bijzondere aandacht voor:

- afronding in de B-driehoek;
- concentreren van de glastuinbouw op Voorne-Putten in Tinte en Vierpolders.

De sanering van het glas op Voorne-Putten wordt in een streekplanuitwerking nader vorm gegeven. Hierbij wordt een integraal gebieds-plan gemaakt waar landelijk wonen (zie punt 9), water, groen en de glasconcentratie deel van uitmaken.

18. Regie over de milieu-instrumentarium: ondersteunen van de milieu-afwegingen en -maatregelen op ontwikkelingslocaties met een relatief zware milieubelasting en het saneren van bestaande knelpunten.

19. Stedenbaan: realiseren van een frequente openbaarvervoer-verbinding over de bestaande spoortracés in de Zuidvleugel en realiseren van verdichting in de omgeving van bestaande en nieuwe stations.

4.3.3 Financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid

De prioriteitenstelling en fasering in het Uitvoerings-programma worden gebaseerd op zo reëel mogelijke aannames over de financiën die naar verwachting ter beschikking komen en de programmavraag die potentieel aanwezig zal zijn. Op basis hiervan zijn bijvoorbeeld keuzes gemaakt in de fasering van de infra-structuur en de hieraan gerelateerde verstedelijking (zoals de fasering in de projecten in het hoofdwe-gennet en de knooppunten). De nieuwe locaties voor wonen en werken zijn getoetst op randvoorwaarden vanuit de milieukwaliteit en de infrastructuur. In het uitvoeringsprogramma wordt op projectniveau de financiële onderbouwing verder uitgewerkt en zullen voorstellen voor dekking worden aangegeven. Voor

het uitvoeringsprogramma als totaal zal een financieringsstrategie worden uitgewerkt, waarbinnen het voortzetten van het omslagfonds na 2010 en het zo mogelijk instellen van een investeringsfonds onderdelen zullen zijn.

De investeringsprogramma's voor infrastructuur en groen (respectievelijk bij het RVVP en het RGSP2) vormen een belangrijk kader voor het uitvoeringsprogramma. Dit zijn de sectoren die op dit moment grotendeels afhankelijk zijn van investeringen van overheden. Deze investeringen zijn de basis voor investeringen van met name marktpartijen in wonen, werken en voorzieningen. De complete programma's hiervoor zijn opgenomen in het planologisch kader (hoofdstuk 5) en hieronder op kaart weergegeven. De bijdragen van de overheid hierin zijn relatief beperkt. Ter illustratie: met het woningbouwprogramma voor de periode 2005-2009 (38.000 woningen) is een investeringsvolume gemoeid van ongeveer € 5 miljard in vastgoed en grondexploitatie. De overheidsbijdrage hierbij, als gerichte stimulans om de kwantitatieve en kwalitatieve doelen van dit bouwprogramma te bereiken, is slechts € 110 miljoen.

Financiering infrastructuurprojecten

Het Rijk is verantwoordelijk voor de financiering van de eigen infrastructuur en voor de medefinanciering van regionale en lokale projecten van meer dan € 225 miljoen. Hiervoor beschikt het rijk over het Infrastructuurfonds (geregeld via het MIT). De stadsregio en de wegbeheerders (gemeenten, provincie en waterschappen) zijn verantwoordelijk voor de financiering van regionale en lokale infrastructuur kleiner dan € 225 miljoen en de eigen bijdrage bij grotere projecten. De stadsregio beschikt hiervoor over de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), het Fonds Bereikbaarheidsoffensief en het Omslagfonds Vinex. De gemeenten, de waterschappen en de provincie beschikken over diverse financieringsmiddelen, waaronder lokale en provinciale belastingen.

Het in het RR2020 opgenomen infrastructuurprogramma kan met de nu beschikbare middelen van stadsregio en rijk nog niet volledig worden gefinancierd. In het Uitvoeringsprogramma RR2020 zal hiervoor, afgestemd met het uitvoeringsprogramma RVVP en in overleg met het rijk, een financieringsstrategie worden ontwikkeld.

Financiering groengebieden

De realisering van de voorgestelde groenblauwe structuur vergt een forse financiële inspanning. Dit geldt met name voor de realisatie van natuur- en recreatiegebieden en het slechten van barrières ten behoeve van recreatieve verbindingen. In het Uitvoeringsprogramma RGSP2 (vastgesteld in februari 2005) wordt de omvang van de financiële opgave bekeken met betrekking tot de realisering van natuur- en recreatiegebieden en de realisering van de recreatieve routestructuur. Tevens worden dekkingsvoorstellen geformuleerd voor projecten met een eerste prioriteit (tot 2010). Daarbij wordt in eerste instantie gekeken in hoeverre de inzet van huidig beschikbare middelen mogelijk is. Vervolgens wordt een voorzet gedaan op welke wijze nieuwe middelen gegenereerd kunnen worden. Ten slotte wordt ingegaan op het beheer van natuur- en recreatiegebieden.

Voor een belangrijk deel zullen de benodigde financiële middelen geleverd kunnen worden door bestaande middelen (in totaal circa € 580 miljoen voor natuur en recreatiegebieden) uit verschillende bestaande groenprogramma's (onder meer Landinrichting IJsselmonde, Strategische Groenprojecten, Vinac, Groenakkoord en voor de EHS het Provinciaal Aankoopfonds Natuurterreinen). Bepaalde geldstromen zijn gekoppeld aan de aanleg van bepaalde groengebieden. Een klein deel van de gelden is vrij beschikbaar. In het Uitvoeringsprogramma RGSP2 is het vrij beschikbare geld toegedeeld aan projecten met een eerste prioriteit die nog een financieel tekort hebben. Met de inzet van alle beschikbare middelen kan naar schatting circa 2354 hectare van de in totaal 2978 hectare groenprojecten met een eerste prioriteit voor 2010 uitvoeringsgereed gemaakt worden. Tevens zullen de projecten die thans uitvoeringsgereed zijn (laaghangend fruit) in 2010 gereed zijn (in totaal 993 ha).

Het overblijvend financieel tekort voor eerste prioriteitsprojecten wordt geschat op circa € 20 miljoen. Hiervoor moet nog financiering worden gevonden. Dat geldt ook voor projecten met een tweede en derde prioriteit (na 2010). Het is daarbij de uitdaging om de kansen die een integrale uitvoering met zich mee brengt (rood-voor-groen) daadwerkelijk te benutten. Uitwerking en daadwerkelijke verzilvering hiervan zal plaatsvinden in het Uitvoeringsprogramma RR2020.

2005-2010



2010-2015



2015-2020



Groen- en infrastructuurprojecten

-  Regiopark IJsselmonde
-  Regiopark Delfland
-  Regiopark Rottemeren
-  Voorne-Putten
-  Groenzone Maasmond
-  Groenzone Berkel-Pijnacker
-  Intermediaire zone
-  Wegen
-  OV

Infrastructuur

1. A4-Noord
2. A13/A16-verbinding
3. A4-Zuid
4. Verbetering A20
5. Verbetering A15
6. Parklane
7. N470
8. Tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland
9. Pleinweg/Vaanweg
10. Hartelcorridor
11. Harmsenbrug
12. N57
13. Kralingse plein
14. Stadhoudersweg
15. Onderliggend wegennet noordoost (inclusief Algeracorridor)
16. Oostelijke ontsluiting Voorne-Putten
17. Tramplus Schiedam/Vlaardingen
18. Tramplus lijn 5
19. Strandspoorlijn
20. Hoekse lijn
21. ZoRo-bus
22. HOV Alexander – B-driehoek
23. Ridderkerklijn
24. Stedenbaan richting Gouda
25. Oosttangent (1^e fase)
26. Noordtangent (1^e fase)
27. N209
28. Knooppunt A13/N209
29. Stedenbaan richting Delft
30. RandstadRail

Groen:

1. Regiopark IJsselmonde
2. Regiopark Delfland
3. Regiopark Rottemeren
4. Voorne-Putten
5. Groenzone Maasmond
6. Groenzone Berkel-Pijnacker
7. Intermediaire Zone

4.3.4 Programmatische opgave 2005-2015

Om de ambities van RR2020 waar te maken, is de realisering van een kwalitatief en kwantitatief bouwprogramma voor wonen en werken nodig. Dit is neergelegd in een indicatief programma voor wonen, bedrijven, kantoren (met name op knooppunten) en Park & Ride-voorzieningen. Ook de programmavraag buiten de regio (met name de Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda en de Hoeksche Waard) is op dit indicatieve programma gebaseerd. Samengevat gaat het over de totale planperiode om het volgende programma:

Tabel 4.2 Samenvatting programma 2005-2020

Woningbouw	bouw	94.000
	sloop	41.000
	saldo totaal	53.000
Bedrijventerrein	nieuw	1010 ha netto
	herstructurering	1140 ha netto
Kantoren	nieuw	1.500.000 m ² bvo
P&R-plaatsen	nieuw	10.700 plaatsen

In hoofdstuk 5 (tabellen 5.4 tot en met 5.8) is het programma indicatief verdeeld over locaties, voor zover gelegen binnen de regio.

Uitvoering van deze projecten is vooral een zaak van marktpartijen en gemeenten. In een aantal gevallen zijn projecten onderdeel van het tienpuntenplan en de strategische projecten en programma's die in paragraaf 4.3.2 aan de orde gekomen zijn. Het indicatief programma zal vertaald worden in uitvoeringsprogramma's voor periodes van 5 jaar, zoals bijvoorbeeld met het woningbouwprogramma 2005-2009 aan de orde is.

Dit indicatieve programma kan in feite gezien worden als een 'ontwikkelingsopgave' voor gemeenten en marktpartijen. Het planologisch kader maakt de ontwikkeling van de aangegeven locaties mogelijk, en is tevens de basis voor de plantoetsing op hoofdlijnen.

5 Planologisch kader

5.1 Beleidsuitspraken en verantwoordelijkheden

Het planologisch kader bevat de beleidsuitspraken die de provincie en de stadsregio doen over de gewenste ruimtelijke hoofdstructuur en de ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied. Het stelt kaders en geeft richting aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De beleidsuitspraken bieden burgers en organisaties zoveel mogelijk zekerheid over het toekomstige ruimtegebruik, maar laten daarbinnen voldoende ruimte voor een flexibele ruimtelijke ordening en maatwerk per locatie. Het is een kader voor de ontwikkelingsgerichte activiteiten van de provincie en stadsregio zelf en het wordt gebruikt bij de toetsing van gemeentelijke bestemmingsplannen. Deze worden op hun beurt gebruikt om particuliere initiatieven te toetsen.

Een eerste doel van het planologisch kader is het beschermen van bestaande en toekomstige waarden. Het planologisch kader betreft vooral waarden die op de plankaart aanwijsbaar zijn en begrensd kunnen worden. Meer algemene waarden en daarbij te stellen kwaliteitseisen – zoals bijvoorbeeld milieunormen – zijn geregeld via nationale of Europese wet- en regelgeving en de provinciale Nota Regels voor Ruimte (herziene Nota Planbeoordeling).

Een tweede doel is het planologisch mogelijk maken van gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwe woon- en werklocaties, in de planperiode. Maar ook kan het gewenst zijn om al rekening te houden met ontwikkelingen daarna. Dit is bijvoorbeeld van belang voor infrastructuurtracés waarvan de uitvoering pas op lange termijn plaatsvindt of waarvan de beslissing over het al dan niet aanleggen nog niet is genomen.

Een derde doel van het Planologisch Kader betreft de ruimtelijke ontwikkelingsopgaven: in een aantal indicatieve beleidsuitspraken geven stadsregio en provincie aan welke ruimtelijke inrichting en welk programma gewenst is in de diverse deelgebieden en op een aantal locaties van het plangebied.

Wgr+ en Wro: taakverdeling tussen gemeenten, stadsregio en provincie

De Stadsregio Rotterdam is ingesteld op basis van de Kaderwet bestuur in verandering. In de in voorbereiding zijnde opvolger van deze wet, de

Wgr+ (de Wet gemeenschappelijke regelingen), zal het gebied van de stadsregio als een zogenoemde 'Plusregio' worden aangewezen. De relatie tussen provincie en stadsregio is als volgt te omschrijven: de provincie stelt kaders vast op basis van bovenregionale afwegingen, en geeft vanuit deze kaders heldere randvoorwaarden aan voor de programmering en uitvoering op stadsregionaal niveau. Een plusregio heeft volgens de Wgr+ een takenpakket 'dat ertoe strekt het ruimtelijk beleid van de deelnemende gemeenten effectief op elkaar af te stemmen. Dit takenpakket heeft tot doel het verzekeren van de regionale afstemming van naar hun aard lokale taken'. De provincie houdt daarbij toezicht en toetst de regionale planvorming aan bovenregionale kaders.

De huidige WRO (Wet op de Ruimtelijke Ordening) stelt de provincie verantwoordelijk voor het goedkeuren van bestemmingsplannen en de afgiften van de verklaringen van geen bezwaar in de artikel 19-procedures. Gedeputeerde Staten dienen daarbij RR2020 (dat tegelijkertijd streekplan en regionaal structuurplan is) als toetsingskader te hanteren en bij strijdigheid daarmee de stadsregio om advies te vragen (WRO art. 36L). Daarnaast zullen Gedeputeerde Staten bij deze toetsing gebruik maken van Regels voor Ruimte (Nota Planbeoordeling 2005), tenzij in het planologisch kader specifiek is aangegeven dat daarvan in dit plangebied wordt afgeweken. De provincie zal de stadsregio direct betrekken bij de planbeoordeling – mede vanwege het belang ervan bij de coördinatie van de uitvoering – zonder dat dit tot vertraging zal leiden bij de besluitvorming. In het Uitvoeringsprogramma zal de te volgen werkwijze daarvoor worden uitgewerkt.

Hardheid en flexibiliteit

Het RR2020 moet hard genoeg zijn om de voorgestane ontwikkeling gestalte te kunnen geven. Het moet echter ook flexibel genoeg zijn om in te kunnen spelen op de actualiteit. Er kunnen allerlei motieven zijn om ruimtelijke besluiten te nemen die niet of niet direct voortvloeien uit het RR2020, op ieder overheidsniveau, maar incidentele beslissingen mogen niet de samenhang binnen de ruimtelijke ontwikkelingsvisie aantasten. Er is daarom onderscheid gemaakt in de mate van hardheid van de beleidsuitspraken in het plan. Deze komt tot uiting in de procedure die verbonden is aan het afwijken of bijstellen van deze beleidsuitspraken.

In het RR2020 is dezelfde systematiek gekozen als is toegepast in de overige streekplannen in Zuid-Holland: 'structureerende elementen' en 'kernpunten'. Allereerst zijn in het planologisch kader beleidsuitspraken geformuleerd over de ruimtelijke hoofdstructuur en de ruimtelijke hoofdpogingen in het plangebied: de *structureerende elementen*. Deze zijn elk afzonderlijk en in hun onderlinge samenhang zo wezenlijk voor het ruimtelijk beleid, dat afwijking ervan de waarde van het beleid zou aantasten. In de tweede plaats bevat het planologisch kader beleidsuitspraken die als *kernpunten* zijn aangeduid. Dit zijn besluiten over een ruimtelijke ingreep in een concreet aangegeven gebied en hebben betrekking op de aard, omvang en locatie van functies. Ze betreffen een nadere invulling van de besluiten over de ruimtelijke hoofdstructuur.

Afwijking of herziening

RR2020 legt in beginsel de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de gehele planperiode (2005 – 2020) vast. Het is echter waarschijnlijk dat in die periode de voorgestane ontwikkeling soms wordt ingehaald door de realiteit. In dat geval zullen provinciaal en stadsregionaal bestuur een procedure volgen om het beleid aan te passen. Wanneer bij een afwijking kernpunten in het geding zijn, moeten Gedeputeerde Staten het Dagelijks Bestuur van de stadsregio, de Provinciale Planologische Commissie (PPC) en de betrokken Statencommissie(s) raadplegen. Een planafwijking is niet mogelijk wanneer er structureerende elementen in het geding zijn. Afwijken daarvan kan alleen met een partiële of een integrale herziening van het plan. Over een (partiële of integrale) herziening wordt eerst de PPC gehoord.

Volgens de huidige WRO dient in ieder geval uiterlijk tien jaar na vaststelling van RR2020 een herziening vastgesteld te zijn. Op basis van de huidige inzichten mag verwacht worden dat in 2007 of kort daarna sprake zal kunnen zijn van een nieuwe Wro, waarin de planfiguren streekplan en regionaal structuurplan vervangen zullen worden door een provinciale structuurvisie en een regionale structuurvisie. Als de nieuwe wet van kracht is, zal herziening van RR2020 plaatsvinden in de vorm van een regionale structuurvisie.

Concrete beleidsbeslissingen

Dit plan bevat geen 'concrete beleidsbeslissingen' in de zin van de WRO art. 4a en 36c. Daarin wijkt het af van het in 1996 vastgestelde Streekplan Rijnmond. Als gevolg van de jurisprudentie van de Raad van State kan geconstateerd worden dat een cbb een deels bestemmingsplanvervangend besluit is. Een cbb blijkt vooral toepasbaar voor locaties en projecten van regionaal of provinciaal belang, waarvoor regiobestuur of provinciebestuur een gemeentebindende beleidsuitspraak wil doen ten aanzien van de bestemming van een specifieke locatie en de begrenzing en de hoofdstructuur daarvan. Provinciebestuur en Regiobestuur hebben in het kader van RR2020 geen reden gezien om een dergelijke bindende beleidsuitspraak te doen. Dit mede omdat het plan vanwege zijn status als Regionaal Structuurplan een beleidsplan is van de samenwerkende gemeenten en dus gebaseerd is op zorgvuldig intergemeentelijk overleg. Met de structureerende elementen en kernpunten in het planologisch kader worden de beleidsuitgangspunten voldoende vastgelegd om sturing te geven op hoofdlijnen.

5.2 Structureerende elementen

De structureerende elementen zijn geordend volgens de zogenoemde 'lagenbenadering':

- Het groenblauwe raamwerk: het stelsel van gebieden en verbindingen met in hoofdzaak de volgende functies: natuur, water, openlucht recreatie, cultuurhistorie en landbouw (met uitzondering van glastuinbouwgebieden).
- Het infrastructuurnetwerk: het netwerk van voorzieningen, verbindingen en knooppunten voor het transport van energie, goederen, personen en informatie.
- Het verstedelijkingspatroon: grondgebruik in de vorm van gebouwen en bijhorende voorzieningen voor wonen, werken, winkelen, verzorging en dergelijke; op de plankaart weergegeven in stads- en dorpsgebied, knooppunten van stedelijke activiteiten, bedrijventerreinen, haven- en industriegebieden en glastuinbouwcomplexen.

Groenblauw raamwerk

1 Groenblauw raamwerk

Het groenblauwe raamwerk staat voor een omvangrijke en ambitieuze opgave om in de planperiode circa 5000 hectare agrarisch gebied te transformeren in openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied. In het groenblauwe raamwerk wordt een terughoudend beleid gevoerd met betrekking tot het lokaliseren van nieuwe stedelijke functies, maar wel wordt een gericht beleid gevoerd met betrekking tot landelijk wonen in drie zoeklocaties (zie onder 4). Ook kan in het groenblauwe raamwerk gebruik gemaakt worden van de provinciale Ruimte-voor-Ruimteregeling en de regeling Landgoederen. In het groenblauwe raamwerk moet tevens ruimte geboden worden voor diverse vormen van waterberging ter voorkoming van wateroverlast en voor het opslaan van water dat in tijden van watertekort gebruikt zal worden. In de als kernpunt aangegeven gebieden voor pieken voorraadberging moeten nieuwe ontwikkelingen waaronder ook groenblauwe, rekening houden met die wateropgaven. De realisering van de waterbergingen moeten zoveel mogelijk gecombineerd worden met functies zoals natuur en/of recreatie.

Het groenblauwe raamwerk bestaat uit de volgende onderdelen (zie ook de kaart Visie Groenblauwe Structuur in paragraaf 3.5):

- de drie (regiogrensoverschrijdende) 'regioparken' (IJsselmonde, Rottemeren en Delfland);
- het landelijk gebied op het eiland Voorne-Putten;
- de kustzone;
- de groene verbindingszones Intermediaire Zone (tussen de regioparken Delfland en Rottemeren), de groenzone Maasmond (tussen de kust en Midden-Delfland) en de groenzone Berkel-Pijnacker (deel van de Groenblauwe Slinger).
- (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur;
- Groene verbindingen die opgenomen zijn op de plankaart. Deze verbindingen dienen minimaal circa 50 meter breed te zijn met zo mogelijk recreatief medegebruik.

Toelichting

Zowel voor de verbetering van het vestigingsklimaat als voor de kwaliteit van het leven in bredere zin is een goed functionerend groenblauwe raamwerk in en om het stads- en dorpsgebied van de regio noodzakelijk. De groene en blauwe verbin-

dingen binnen en tussen genoemde gebieden vormen een belangrijke drager in het raamwerk. In de Planologische Kernbeslissing Plus Project Mainportontwikkeling Rotterdam heeft het rijk door middel van concrete beleidsbeslissingen op Midden-IJsselmonde (600 ha) en in de Intermediaire Zone (150 ha) groengebieden begrensd als openbaar toegankelijke natuur- en recreatiegebieden. Voor Voorne-Putten geldt als uitgangspunt dat de grote maat en daarmee het open karakter van het landschap behouden blijft.

In het groenblauwe raamwerk geldt de op de plankaart weergegeven legenda voor het landelijk gebied: gebied met (inter)nationale natuurbescherming, natuurgebied (bestaand en te ontwikkelen), openluchtrecreatie of stedelijk groen (bestaand en te ontwikkelen), verblijfsrecreatiegebied, agrarisch gebied, agrarisch gebied plus en zoeklocatie wonen in het groen. Met deze laatste aanduiding wordt – in afwijking van Regels voor Ruimte – uitbreiding van landelijk wonen in het landelijk gebied mogelijk gemaakt, zij het onder voorwaarden zoals hierna bij 4 beschreven.

2 De (inter)nationale en provinciale natuurgebieden

In deze gebieden zijn met uitzondering van het saneren van gebiedsvreemde en/of ongewenste functies slechts in uitzonderingsgevallen ingrepen mogelijk. Bestaande functies en grondgebruik in bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden kunnen in beginsel doorgang vinden.

Toelichting

Binnen de op de plankaart aangegeven natuurgebieden zijn geen ingrepen zoals uitbreiding van bebouwing of infrastructuur toegestaan, tenzij dwingende redenen van groot openbaar belang de activiteit noodzakelijk maken en er geen alternatieven zijn (een 'nee-tenzij-afweging', besluitvorming door Provinciale Staten en de Regioraad). Dit geldt zeker voor de kust en de duinen die onder de bescherming van de Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn vallen.

3 Duurzaam kustfundament

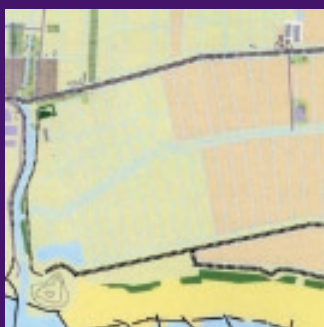
Het kustfundament is uit het oogpunt van kustverdediging van dusdanig belang dat de handhaving daarvan gegarandeerd moet blijven. Daarvoor gelden in ieder geval de volgende regels:

- Aan het kustfundament mag geen zand worden

Ontwerpvoorbeelden landelijk wonen - conform Randstadstudie

Het ontwikkelen van landelijk wonen is een uitdagende ontwerpogave, die voor elke locatie verschillend is. We hoeven echter het wiel niet helemaal opnieuw uit te vinden. Er zijn immers al veel verkenningen en voorbeeldprojecten gedaan in dit kader. Een mooi voorbeeld is de "Verkenning Landelijk Wonen" die Vista en Nieuwe Gracht hebben gemaakt in opdracht van Regio Randstad. Het doel van deze verkenning was om een breed scala aan denkbare oplossingen in beeld te brengen. De verkenning laat zien dat een landschapstype aanleiding geeft voor verschillende uitwerkingen. Hieronder zijn twee voorbeelduitwerkingen afgedrukt die relevant zijn voor de Rotterdamse regio. Nadrukkelijk wordt gesteld dat het hier niet gaat om afgewogen ontwerpen, maar om indicatieve voorbeelduitwerkingen, die bedoeld zijn als inspiratiebron.

Landelijk wonen: zeekleipolders (1)



historische situatie (1912)



huidige situatie



toekomstige situatie (variant 1)



toekomstige situatie (variant 2)

	toekomstige situatie (variant 1)	toekomstige situatie (variant 2)
typologie	wonen in clusters	verspreid wonen
bebouwingstype(n)	strokenbouw	vrijstaande bebouwing
gemiddelde (bruto) dichtheid	8 woningen per hectare	2 woningen per hectare
groenblauwe structuur	- ontwikkeling deltanatuur verhogen - landschapsecologische kwaliteit	ontwikkeling deltanatuur

Landelijk wonen: zeekleipolders (2)



historische situatie (1912)



huidige situatie



toekomstige situatie (variant 1)



toekomstige situatie (variant 2)

	toekomstige situatie (variant 1)	toekomstige situatie (variant 2)
typologie	wonen aan de rand van de stad	wonen in clusters
bebouwingstype(n)	villa's / strokenbouw	vrijstaande bebouwing / appartementen
gemiddelde (bruto) dichtheid	12 woningen per hectare	8 woningen per hectare
groenblauwe structuur	benutten vrijkomende agrarische gebieden t.b.v. ontwikkeling groene woonmilieus	benutten vrijkomende agrarische gebieden t.b.v. ontwikkeling groene woonmilieus

onttrokken. Het kustfundament wordt aan de landzijde bepaald door de afslaglijn, rekening houdend met de in een periode van 200 jaar optredende zeespiegelstijging volgens het ongunstige klimaatscenario inclusief het dan nog benodigde restprofiel van de waterkering, en aan de zeezijde door de dieptelijn van -20 meter.

- In het gedeelte van het kustfundament dat binnen stads- en dorpsgebied ligt mag uitbreiding van stedelijke functies of infrastructuur geen nadelige gevolgen hebben voor de waterstaatkundige veiligheid.

Toelichting

De hoofdlijnen van het kustbeleid zijn versterking van de zeewering in combinatie met uitbreiding van natuur en recreatie. Voor het gedeelte van de kust ten noorden van Hoek van Holland en het gebied dat buiten het RR2020 ligt, wordt nog onderzocht welke wijze van versterking de voorkeur krijgt. Ten aanzien van de zwakke kustvakken zal een integrale, multifunctionele, duurzame en gefaseerde kustontwikkeling worden uitgewerkt, waarbij rekening wordt gehouden met het maatschappelijk draagvlak. Bij de kustverdediging bij Hoek van Holland wordt uitgegaan van de zeewaartse variant van de kustversterking en van realisering van compensatie in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. De kustverdediging moet aansluiten op bestaande landschappelijke en natuurwaarden en op bestaande infrastructuur. Tevens dient daarbij de ruimtelijke kwaliteit van de gehele kustzone versterkt te worden. Voor de kust van Voorne-Putten is het beleid gericht op het instandhouden van de veiligheid en het behoud van het areaal van Voornes Duin en de huidige kustlijn.

4 Landelijk wonen

In op de plankaart globaal aangegeven potentiële locaties voor landelijk wonen wordt de ontwikkeling van landelijke woonmilieus in combinatie met het versterken van ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden op de volgende locaties mogelijk gemaakt:

- Spijkenisse Zuid/Bernisse-Zuidoost;
- Hellevoetsluis-West;
- Albrandswaard, ten westen en ten oosten van Rhoon.

Woningbouw in de zoekgebieden is alleen mogelijk op basis van een integraal gebiedsontwikkelings-

plan, dat de instemming heeft van GS en DB. Het plan moet een duurzaam perspectief bieden voor het gehele zoekgebied met een uitvoeringsgerichte ontwikkelingsstrategie. Aan het integraal gebiedsontwikkelingsplan voor zoekgebieden landelijk wonen worden de volgende eisen gesteld:

- Voor deze gebiedsvisies worden startnotities opgesteld, welke door Provinciale Staten worden vastgesteld.
- De bouw van woningen is alleen mogelijk in combinatie met investeringen in het landschap. Inzichtelijk moet worden gemaakt welke financieringsconstructies het meest passend zijn voor het betreffende zoekgebied. Hiervoor moeten specifieke rood-voor-groenconstructies al dan niet met een gebiedspecifiek groenfonds ontwikkeld worden.
- Aangetoond moet worden dat de landschappelijke, ecologische en recreatieve waarden in of nabij de locatie verbeterd worden en dat wordt ingespeeld op eventueel hier aanwezige cultuur-historische waarden.
- De te ontwikkelen landelijke woonmilieus moeten inspelen op de bestaande kwaliteiten van het gebied. Uitgangspunt is dat deze woonmilieus een lage gemiddelde dichtheid (ca 5 tot 10 woningen/ha) kennen en dat er sprake is van een waardevolle verweving van groenstructuren en bebouwing. Teneinde het karakter van de groenblauwe structuur zoveel mogelijk te handhaven, moeten deze ontwikkelingen vooral aan de randen van de groenblauwe structuur gesitueerd worden en dient versnippering door infrastructuur te worden tegengegaan.
- De ontwikkelingsstrategie moet in de tijd inzichtelijk worden gemaakt. Daarbij moet aandacht zijn voor de benodigde voorinvestering in groen en het al dan niet tijdelijke of aangepaste agrarisch beheer van het gebied.
- In de zoekgebieden kan gemotiveerd worden afgeweken van de maximale woningomvang van 600 m³ in de Ruimte-voor-Ruimteregeling.
- De twee locaties landelijk wonen Albrandswaard dienen in samenhang ontwikkeld te worden met het project 600 hectare PMR.
- Voor de locatie Hellevoetsluis-West geldt dat de stadsregio direct bij het ontwikkelen van een integraal gebiedsplan betrokken moet worden.

Naast deze grootschalige zoeklocaties zijn binnen de volgende specifieke groenprojecten ook klein-

schalige ontwikkelingen van landelijk wonen mogelijk, mits deze bijdragen aan de groen-doelstellingen:

- Oranjevuitenpolder,
- Hoekse Park,
- Schieveen/Oude Bovendijk.
- Schiezone,
- Zuidland (gemeente Bernisse).

De bovengenoemde locaties zijn aangegeven op de kaart 'woonmilieudifferentiatie'. Ten aanzien van de locatie Schiezone geldt dat ontwikkeling moet plaatsvinden binnen de kaders die door PKB+PMR gesteld zijn. De criteria welke van toepassing zijn op de grote zoeklocaties landelijk wonen zijn ook van toepassing op de kleinere locaties met uitzondering van de goedkeuring van GS en DB van een opgesteld integraal gebiedsplan.

Toelichting

De integrale gebiedsontwikkelingsplannen voor zoekgebieden landelijk wonen dienen als basis voor bestemmingsplannen in het betreffende gebied. Woningbouw in het landelijk gebied, zonder directe aansluiting op het stedelijk gebied, is buiten deze zoekgebieden en de bovengenoemde kleinschalige ontwikkelingen niet mogelijk, tenzij binnen de landgoederenregeling of de Ruimte-voor-Ruimte-regeling van de provincie. Lokale initiatieven die hiervan gebruik maken, zullen per geval worden beoordeeld.

Bij de invulling van de behoefte aan wonen moet voorkomen worden, dat dit leidt tot het sluipend volbouwen van landelijke tussengebieden. Daarom gelden de volgende uitgangspunten:

- voor het realiseren van landelijk wonen zijn ten eerste de Ruimte-voor-Ruimteregeling en de Landgoederenregeling geschikte bestaande instrumenten;
- landelijk wonen hoeft niet beperkt te zijn tot huidige landelijke gebieden, maar kan ook ingevuld worden door het herinrichten van bestaande stedelijke gebieden (bijv. Stadshavens).

Bij de uitwerking van plannen voor landelijk wonen in een zoekgebied dient landschappelijke inpassing en kwaliteit voorop te staan, niet de aantallen.

Infrastructuurnetwerk en locatiebeleid

5 Toevoeging ontbrekende schakels in het netwerk

De bereikbaarheid van economische functies en woongelegenheden moet vooral worden verbeterd door efficiënte benutting van de bestaande infrastructuur door beheersing van verkeersstromen. Als dat onvoldoende is, is capaciteitsvergroting van bestaande verbindingen gewenst. Ruimtelijke ingrepen op de indicatief aangeduide tracés die de navolgende aanvullingen op het verkeers- en vervoersnetwerk hinderen, zullen niet worden toegestaan.

Nieuwe verbindingen, die in de planperiode tot 2020 noodzakelijk zijn ter verbetering van de netwerken op randstedelijk en (inter)nationaal niveau, zijn:

- de A4 tussen Delft en Schiedam en tussen Hoogvliet en Klaaswaal, die beide primair nodig zijn voor een betere wegverbinding tussen Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen en de vermindering van milieuhinder in het stedelijk gebied;
 - de A13/A16-verbinding, die primair nodig is voor de verbetering van het wegennetwerk op Zuidvleugelniveau en de vermindering van milieuhinder in het stedelijk gebied;
 - de ruimte voor de spoorverdubbelingen tussen Delft en Schiedam, en tussen Rotterdam en Gouda;
 - de ruimte voor de verdubbeling van de A15 Maasvlakte-Vaanplein;
 - de bochtafsnijding in de Schie.
- Na de planperiode zijn nog de volgende aanvullingen op het verkeers- en vervoersnetwerk voorzien:
- de rivierkruisende verbindingen tussen de A15 en de A20 ten westen van de Beneluxtunnel voor een betere extra aansluiting van het haven- en industriegebied aan het nationale wegennet (Oranjetracé en Blankenburgtracé);
 - de railverbinding Zoetermeer-Rotterdam (ZoRo-lijn).

Toelichting

De bereikbaarheid van en in het plangebied wordt in de eerste plaats verbeterd door de bestaande infrastructuur zo efficiënt mogelijk te benutten. Het verkeer wordt daartoe zo veel mogelijk op de hoofdinfrastructuur geconcentreerd en de stoptrein-

frequentie op de spoorverbindingen naar Den Haag, Gouda en Dordrecht dienen te worden verhoogd (Stedenbaan, projectdeel V&V) en de daarvoor benodigde capaciteit dient te worden gerealiseerd. Uitgangspunt is dat voor 2020 in ieder geval de A4 tussen Delft en Schiedam en de A13/A16-verbinding worden gerealiseerd, en dat voor 2020 is begonnen met de aanleg van de A4 tussen Hoogvliet en Klaaswaal. De rivierkruising ten westen van de Beneluxtunnel zal pas na 2020 aan de orde zijn. Planologische, verkeerstechnische en financiële criteria zullen tegen die tijd aan de orde zijn bij de te maken keuze. Voorlopig blijven beide trajecten in beeld.

6 Locatiebeleid

De samenhang tussen infrastructuurnetwerk en verstedelijkingspatroon is leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling op knooppunten en in de stationsomgevingen van hoogwaardig openbaar vervoer. Op basis van het bestaande netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer en hoofdwegen, worden de volgende knooppunten onderscheiden (zie plankaart):

- (inter)nationaal: Rotterdam Centrum;
- (boven)regionaal: Schieveste, Vijfsluizen, Brainpark-Centrum, Alexander, Rotterdam Airport, Parkstad.

Omvangrijke stedelijke programma's (kantoren, voorzieningen die veel bezoekers trekken, wonen in hoge dichtheden en P&R-voorzieningen) horen primair op deze knooppunten en bij stations van hoogwaardig openbaar vervoer. Hierbij dient een balans gevonden te worden tussen de functie-waarde (de dichtheid en betekenis van de functies in de verschillende stedelijke netwerken: nationaal, bovenregionaal, regionaal) en de vervoerswaarde (de mate van bereikbaarheid in het infrastructuur-netwerk).

Transport- en/of transportgenererende bedrijven dienen primair gesitueerd te worden op daarvoor bestemde vestigingslocaties langs belangrijke transportaders. Als vervoer over water een optie is, worden dergelijke bedrijven primair gesitueerd op locaties met een weg- en een waterwegontsluiting. De fasering van de ruimtelijke ontwikkelingen moeten in de pas lopen met de fasering van de noodzakelijke verbeteringen in de bereikbaarheid.

Toelichting

Het locatiebeleid gaat uit van "de juiste functie op de juiste plaats" en is erop gericht om enerzijds een beperkt aantal locaties goed bereikbaar te maken (of te houden) en anderzijds die locaties te voorzien van functies en activiteiten die een bepaalde mate van bereikbaarheid nodig hebben. Op knooppunten en nabij HOV-stations moet worden gestreefd naar intensief en multifunctioneel ruimtegebruik. Het onderscheid naar bereikbaarheid en reikwijdte is als volgt:

- functies met (inter)nationale betekenis horen vooral in de nabijheid van het HSL-station;
- functies met een bovenregionale betekenis horen vooral nabij knooppunten en HOV-stations met een bovenregionaal bereik te liggen (maximaal 60 minuten reistijd tussen herkomst en bestemming binnen de Zuidvleugel);
- functies met een regionale betekenis horen vooral nabij knooppunten en HOV-stations met een regionaal bereik te liggen (maximaal 45 minuten reistijd tussen herkomst en bestemming binnen de regio).

Op de genoemde locaties kan een breed scala aan functies worden gerealiseerd: kantoren, voorzieningen met veel bezoekers (zoals winkels, scholen, ziekenhuizen, culturele voorzieningen, recreatieve voorzieningen), wonen in hoge dichtheden en P&R-voorzieningen.

De gemeenten moeten in lijn met bovenstaande in hun bestemmingsplannen gemotiveerd aangeven om welk gebied rondom de stations het gaat en welke functies daar worden beoogd en toegelaten. Gemeenten zijn daarbij in principe vrij in het hanteren van parkeernormen en prijsbeleid bij parkeren, maar wordt wel gevraagd dat parkeerbeleid te onderbouwen. Uit deze onderbouwing dient zichtbaar te worden op welke wijze het aandeel van het autoverkeer wordt beperkt en van het openbaar vervoer wordt vergroot.

Bedrijventerreinen (droog en nat: het haven- en industriegebied), zeker de grootschalige, moeten goed ontsloten zijn op het hoofdwegennet. In dit plan zijn daarom bijvoorbeeld capaciteitsuitbreiding van de A15 voor de haven en de A13/A16-verbinding opgenomen ten behoeve van de bedrijvigheid in Schieveen, Oudeland en Zestienhoven.

7 De luchthaven

Handhaven en versterken van de positie van Rotterdam Airport als regionale luchthaven.

Toelichting

De luchthaven moet zich kunnen ontwikkelen tot een hoogwaardige, op zakenverkeer gerichte luchthaven. De bevoegdheid over regionale luchthavens wordt begin 2007 hoogstwaarschijnlijk gedecentraliseerd van het rijk naar de provincie. Daarmee krijgt de provincie de bevoegdheid regels en grenswaarden te stellen. Het rijk zal minimum normen voor geluid en externe veiligheid voorschrijven. Het rijk zal de provincies verplichten om een beleid voor het gebied tussen de 20 en 35 ke contour te ontwikkelen. Voor Rotterdam Airport zal de provincie Zuid-Holland ervoor kiezen aan te sluiten bij de systematiek voor Schiphol. In de Nota Ruimte heeft het kabinet een 20 Ke contour neergelegd rondom Schiphol. Dit betekent voor het gebied rond Rotterdam Airport dat er geen nieuwe bebouwing met een gevoelige bestemming in het buitengebied wordt toegestaan tussen de 20 en 35 Ke contour, tenzij de uitbreiding in RR2020 is opgenomen. Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied, binnen de 20 Ke contour is wel toegestaan. De 35 Ke contour en het provinciaal interim beleid Externe Veiligheid blijven gehandhaafd totdat nieuwe regelgeving van kracht is.

Verstedelijkingspatroon

8 Verstedelijking

Verstedelijking wordt gesitueerd in die gebieden die op de plankaart zijn aangeduid als bestaand en te ontwikkelen stads- en dorpsgebied en bedrijventerreinen en bestaand, te ontwikkelen en te transformeren haven- en industriegebied, rekeninghoudend met de beschrijving van de betreffende legenda. De begrenzing van deze gebieden is indicatief. Overschrijdingen van de aangegeven begrenzingen zijn in zeer beperkte mate mogelijk en afhankelijk van de door de betreffende gemeente geleverde argumentatie en onderbouwing en de goedkeuring van GS na advisering van het DB. Bij verstedelijking gaat het om het oprichten van bouwwerken ten behoeve van woongelegenheden, werkgelegenheden en daarbij horende stedelijke voorzieningen (winkels, onderwijs, cultuur, vermaak, sportvelden, e.d.).

9 Te herstructureren en deels te transformeren haven- en industriegebieden

Op de plankaart zijn haven- en industriegebieden langs de rivier aangegeven waar herstructurering en voor een deel functietransformatie moet plaatsvinden naar gemengde woon- en werkmilieus. Bij het ontwerp en uitvoering moet in het transformatieproces rekening gehouden worden met de effecten van het haven- en industriegebied op de kwaliteit van leven (in termen van gezondheid en veiligheid) in deze nieuwe stedelijke milieus.

Toelichting

Het gaat hier naast vernieuwing en verbetering van het grondgebruik voor economische activiteiten om innoverende stedelijke ontwikkeling op de meest markante plekken van de regio: de oevers van de grote rivieren. Woon- en werkmilieus op die plekken kunnen bijzonder aantrekkelijk zijn vanwege het nauwe contact met de haven en de scheepvaart en daarmee de beleving van dit specifieke stedelijke milieu aan de rivieroever. Bij het ontwerp en uitvoering moet in het transformatieproces rekening gehouden worden met de effecten van het haven- en industriegebied op de kwaliteit van het leven en met de bescherming tegen overstroming in deze nieuwe stedelijke milieus.

10 Mainport Rotterdam

Een voortvarende aanleg van de Tweede Maasvlakte (1000 ha) en een betere benutting van de ruimte in het bestaand haven- en industriegebied (levert ook 1000 ha) in het kader van het Project Mainport Rotterdam.

Toelichting

Bij het Project Mainport Rotterdam (een planologische kernbeslissing op rijksniveau) gaat het om een geheel van maatregelen. Het gaat hierbij om de aanleg van de Tweede Maasvlakte (nieuw haventerrein van 1000 ha), intensivering van het bestaand Rotterdams gebied hetgeen in ieder geval 200 ha ruimtewinst op moet leveren, en de aanleg van 750 ha natuur- en recreatiegebied.

11 Internationaal Centrum Rotterdam

Verdere ontwikkeling van het Internationaal Centrum Rotterdam als cultuur- en zakencentrum, mede door de ontwikkeling van een HSL-station en omgeving.

Toelichting

Rotterdam Airport en het HSL-station verbinden de regio met andere Europese regio's. Dit is van belang voor de ontwikkeling van de haven, de beoogde kennisclusters en Rotterdam Centrum als internationaal cultuur- en zakencentrum.

12 Regiogrensoverschrijdende ontwikkelingszones

In het verstedelijkingspatroon wordt uitgegaan van de volgende regiogrensoverschrijdende ontwikkelingszones, gebaseerd op de positie in de ruimtelijk-economische netwerken:

- een zone gelieerd aan de randstadgeoriënteerde kennis- en diensteconomie (de 'Noordas');
- een zone gelieerd aan het logistiek-industrieel complex (de 'Zuidflank');
- de B-driehoek voor hoogwaardige en duurzame glastuinbouw als onderdeel van de Glas-as ('Greenport B-driehoek').

Ruimtelijke plannen binnen deze gebieden dienen inhoudelijk en programmatisch op elkaar te zijn afgestemd.

Toelichting

In het plangebied is onvoldoende ruimte voor de ontwikkeling van de benodigde woon- en werkmilieus in deze ontwikkelingszones. Daarom neemt de provincie Zuid-Holland op zich om ruimte voor deze ontwikkeling te reserveren en te realiseren direct grenzend aan de stadsregio: voor de Noordas in de Zuidplaspolder langs de A20 en voor de Zuidflank in de noordrand van de Hoeksche Waard. Omdat hier sprake is van regiogrensoverschrijdende zones dient ook sprake te zijn van bovenregionale afstemming in de programmering van bedrijvigheid, zoals tussen Delft Technopolis en Rotterdam Schieveen en tussen Ridderster, de noordrand van de Hoeksche Waard en Dordrecht Kilzone.

13 Woonmilieudifferentiatie

Er moet meer differentiatie komen in woonmilieus met name door toevoeging van stedelijke en landelijke woonmilieus voor midden- en hogere inkomens en gedeeltelijke sloop van de goedkope voorraad. Bouw- en bestemmingsplannen dienen ook in deze zin verantwoord te worden.

Toelichting

In centraal stedelijk gebied en nabij hoogwaardig openbaar vervoer (waaronder de op de plankaart aangegeven tramplus-lijnen) zal herstructurering gepaard gaan met verhoging van de bebouwingsdichtheid (verdichting); in een aantal naoorlogse tuinsteden, verder af van het hoogwaardig openbaar vervoer, met een verlaging daarvan (verdunning). Een veelzijdig woonmilieu wordt ook bereikt door het ontwikkelen van bijzondere woonlocaties aan het water, waaronder een mix van wonen, werken en soms ook havengebonden functies en het toevoegen van groene en/of waterrijke topmilieus in de stedelijke periferie en in het landelijk gebied. Bij al deze veranderingsprocessen moeten eventuele cultuurhistorische waarden behouden blijven en zo mogelijk dienen als inspiratiebron voor het ontwerp.

14 Glastuinbouw

De ontwikkeling van de glastuinbouw vindt plaats binnen de op de plankaart aangegeven glastuinbouwconcentratiegebieden. Buiten deze gebieden is nieuwe vestiging van glastuinbouwbedrijven uitgesloten.

Toelichting

In de B-driehoek is een omvangrijke glastuinbouwcluster in ontwikkeling; hier moet een hoogwaardig tuinbouwgebied tot stand komen. De sanering of verplaatsing naar glastuinbouwconcentratiegebieden van verspreid gelegen glasopstanden zal gefaseerd plaatsvinden. De Ruimte-voor-Ruimteregeling is hierbij een belangrijk instrument. De prioriteit ligt bij het saneren van glastuinbouw in en nabij waardevolle gebieden. Dit is met name aan de orde in de binnenduinstrand van Voorne-Putten.

15 Bedrijfslocatie in het groen

De op de plankaart aangegeven locatie 'bedrijfslocatie in het groen' maakt kleinschalige economische ontwikkelingen mogelijk in het groen. Voor het Herga terrein in de gemeente Schiedam en voor het Landscheidingspark in de gemeenten Berkel & Rodenrijs en Berschenhoek dient een integraal gebiedsontwikkelingsplan te worden gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met de groenverbindingen en/of cultuurhistorische waarden in het gebied. Het plan behoeft goedkeuring van GS en DB.

5.3 Streekplanuitwerking

Bij een streekplan wordt bepaald in hoeverre Gedeputeerde Staten volgens bij het plan aan te geven regels het plan moeten uitwerken en binnen bij het plan te bepalen grenzen van het plan mogen afwijken. De uitwerking of afwijking kan geen concrete beleidsbeslissing inhouden.

1 Saneren verspreid glas op Voorne-Putten

Het is gewenst om verspreid liggend glas op Voorne op te ruimen, waarbij speciale aandacht vereist is voor nog niet gerealiseerd ("papieren") glas. Instrumenten daarvoor kunnen zijn:

- de Ruimte-voor-Ruimteregeling;
- het in 2002 ingestelde Fonds sanering; ongewenst snipperglas;
- het wegbestemmen van papieren glasrechten;
- het bieden van nieuwe locaties, waarheen bedrijven kunnen worden verplaatst.

Met name de eerste drie genoemde instrumenten zijn effectieve manieren de doelstelling te (helpen) bereiken. De sanering van het verspreide glas op Voorne-Putten wordt in een streekplanuitwerking verder vormgegeven. Vooralsnog wordt er van uitgegaan, dat hiervoor geen extra hectares nodig zijn. Aan de streekplanuitwerking zijn de volgende uitwerkingsregels gekoppeld:

- Voor het gehele gebied dient een integraal gebiedsplan te worden gemaakt, waarvan een optimaal gebruik van de Ruimte-voor-Ruimteregeling, overige glasconcentratieinstrumenten, water en groen onderdeel uitmaken.
- Er wordt geen nieuw glas toegestaan op Voorne-Putten, voordat de streekplanuitwerking na consultatie van PS is vastgesteld door GS. Dit geldt voor het hele gebied van Voorne-Putten, dus ook voor Tinte, maar geldt vooralsnog niet voor bestaande glasrechten.
- Extra ruimte voor glas wordt in beginsel alleen toegestaan in de glastuinbouwconcentratiegebieden, en alleen indien dit een bijdrage levert aan de sanering van het verspreide glas.
- Nieuwe bedrijven mogen zich alleen vestigen op Voorne-Putten indien zij een substantiële (financiële) bijdrage leveren aan de sanering van het verspreide glas.
- Indien uit de streekplanuitwerking zou blijken dat bij Vierpolders glastuinbouw gerealiseerd kan worden langs de N57 die zou bijdragen

aan de doelstelling opruimen verspreid glas, zou medewerking aan implementatie dienaangaande wenselijk zijn.

2 Aanleg golfbaan op grensgebied Hellevoetsluis, Brielle en Westvoorne

Door de drie gemeenten is verzocht een golfbaan te mogen aanleggen op grensgebied van genoemde gemeenten. Aan deze streekplanuitwerking zijn de volgende uitwerkingsregels gekoppeld:

- De golfbaan krijgt een maximale grootte van 18 holes.
- De gemeenten dienen de ecologische zone, die zich binnen deze locatie bevindt, te financieren en aan te leggen. De ecologische verbingszone moet voldoen aan de randvoorwaarden zoals deze door de provincie zijn gesteld.
- De haalbaarheid en de wenselijkheid van deze golfbaan moet worden aangetoond.

5.4 Kernpunten

Kernpunten hebben betrekking op – meestal ontwikkelingsgerichte – beleidsuitspraken over ruimtelijke inrichting en programma op locaties en in deelgebieden. Kernpunten vormen de schakel tussen de structurerende elementen en de concrete uitvoering van het beleid. Met deze beleidsuitspraken willen provincie en stadsregio de gewenste doorwerking van de structurerende elementen in bestemmingsplannen inzichtelijk maken en zo mogelijk waarborgen. De programmatische opgaven in deze paragraaf zijn indicatief en zullen via sectorprogramma's gedurende de planperiode regelmatig bijgesteld worden. De gewenste afstemming tussen deze sectorprogramma's in ruimte en tijd verloopt via het Uitvoeringsprogramma RR2020.

Groenblauwe raamwerk

1 Regioparken, Voorne-Putten en landschappelijke groenzones

De regioparken worden ingericht als toegankelijk, bereikbaar en recreatief aantrekkelijk landschap met ecologische kwaliteiten, waterbergingsgebieden en recreatiemogelijkheden. Voor het gehele gebied kan de Ruimte-voor-Ruimteregeling toegepast worden om te komen tot kwaliteitsverbetering. De totale trans-

Tabel 5.1 Projectenoverzicht met indicatie van de te realiseren oppervlakte natuur- en recreatiegebied tussen 2005 en 2020

regisseur	deelgebied	ha t/m 2010	ha na 2010	belangrijke projecten o.a.
provincie	Regiopark IJsselmonde	1100	517	PMR Midden-IJsselmonde, Barendrecht-zuid, Waalbos
provincie	Regiopark Rottemeren	355	79	Rottezoom
provincie	Regiopark Delfland	521	0	Woudhoek, Holierhoekse Polder
stadsregio	Voorne-Putten	727	1065	Spijkenisse-Zuidoost, Strypse Wetering, Beningenwaard-Zuidoord
stadsregio	Intermediaire Zone	622	90	Schieveen, PMR Vlinderstrik, Boterdorpse polder, Hoekse Park
stadsregio	Groenzone Maasmond	316	193	Oranjevuitenpolder, Korte Bonnen
provincie	Groenzone Berkel-Pijnacker	330	0	Bergboezem, Meerweg

formatieopgave van agrarisch gebied naar natuur- en recreatiegebied is als volgt in de tijd verdeeld:

- Gerealiseerd voor 2010 ca 1000 ha;
- Uitvoeringsgereed in 2010 ca 3000 ha;
- Uitvoeringsgereed in 2015 ca 800 ha;
- Uitvoeringsgereed in 2020 ca 1100 ha.

2 Agrarisch gebied

Het beschermen van de agrarische functie en groenblauwe waarden in het Agrarisch gebied met bijzondere waarden (A+) zoals aangegeven op de plankaart en omschreven in paragraaf 5.4.

3 Waterberging

Het realiseren van waterberging, in combinatie met natuurontwikkeling, recreatie en (herstel van) cultuurhistorische waarden, volgens onderstaande verdeling naar waterschappen.

Tabel 5.2 Wateropgave per waterschap binnen de plangrenzen

Waterschap	Opgave ha	Opgave in m ³
Hollandse Delta	141	
Delfland		726.000
Schieland en de Krimpenerwaard	106	

4 Top- en Belvederegebieden

Het behouden van de cultuurhistorische waarden in de Top- en Belvederegebieden zoals die zijn aangegeven in paragraaf 6.1. Het gaat hierbij onder meer om de openheid van het landschap, het

verkavelingspatroon en de ruimtelijke kwaliteit van de op de plankaart aangegeven bebouwingsstroken met cultuurhistorische waarden.

5 Archeologie

Het ter plekke behouden en inpassen van de hoge archeologische waarden conform het Verdrag van Malta.

Infrastructuurnetwerk

6 Ruimte reserveren voor infrastructuur

Het ruimtelijk reserveren en aanleggen van de infrastructuur conform tabel 5.3 (zie pagina 92).

7 Park & Ride op knooppunten

De knooppunten hebben elk een indicatief programma voor P&R-plaatsen meegekregen. Hetzelfde geldt voor Zuidplein als overstaplocatie voor het regionaal openbaar vervoer. Het programma is te vinden in tabel 5.4.

Tabel 5.4 Indicatief P&R-programma

P&R-terrein	aantal plaatsen
Schieveste	2.000
Parkstad	1.000
Rotterdam Airport	2.000
Alexander	1.500
Brainpark Centrum	2.200
Vijfsluizen	1.000
Zuidplein	1.000
Totaal	10.700

Tabel 5.3 Programma infrastructuur

rijkswegennet	periode	motief	synergie
A4 IODS	Gereed tussen 2010 en 2015	Ontbrekende schakel	Regiopark Delfland, knooppunt Vijfsluizen
A15	Gereed tussen 2010 en 2015	Aanpassen capaciteit aan uitbreiding Maasvlakte	Tweede Maasvlakte
A13/A16-verbinding	Tussen 2015 en 2020	Ontvlechting, verkeersveiligheid en ontsluiting B-driehoek	Ontwikkeling stadsetalage, A13 zone, regiopark Rotterdam
A4-zuid	Start voor 2020	Ontbrekende schakel, capaciteitsuitbreiding richting Antwerpen	Ontsluiting Voorne-Putten, bedrijventerrein Hoeksche Waard
A20 tussen Nieuwerkerk aan de IJssel en (verlegde) aansluiting Moordrecht	1 ^e fase: spitsstroken, gereed voor 2010 2 ^e fase: structurele capaciteitsuitbreiding, tussen 2015 en 2020	Capaciteitsaanpassing	Ontwikkelingen noordrand van Rotterdam, Nesselande en driehoek RZG
onderliggend wegennet	periode	motief	synergie
N470	1 ^e fase: gereed 2007; 2 ^e fase start voor 2015	1 ^e fase: capaciteitsuitbreiding wegennet i.v.m. Vinex; 2 ^e fase: uitbreiding capaciteit zuid- en westtak i.v.m. functie i.r.t. N209	Vinex, Groenblauwe Slinger
Tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland	Gereed tussen 2005 en 2010	Veiligheid en capaciteitsuitbreiding	Ontwikkeling Waterwegcentrum
Knoop A13-N209	1 ^e fase tussen 2005 en 2010 2 ^e fase na 2015	Capaciteitsuitbreiding	Ontwikkelingen B-driehoek en Noordkanttoest van Rotterdam
Pleinweg/Vaanweg	Gereed voor 2010	Leefbaarheid en capaciteit	Herstructurering op zuid, Rotterdam Centrum
N209	Gereed voor 2010	Herinrichten op grond van functie, capaciteitsvergroting voor sommige delen i.v.m. Vinex en Schieveen	Vinex, Schieveen, Ontwikkeling kassencomplexen
Hartelcorridor	Gereed voor 2010	Capaciteitsuitbreiding	Ontwikkelingen Voorne-Putten
Harmsenbrug	Gereed voor 2010	Capaciteitsuitbreiding	Ontwikkelingen Voorne-Putten
N57	1 ^e fase: Voor 2010 gereed	1 ^e fase: duurzaam veilig inrichten en capaciteitsuitbreiding Harmsenbrug 2 ^e fase: Gefaseerde capaciteitsuitbreiding, na 2010	Ontwikkelingen op Voorne-Putten (bedrijventerreinen)
Kralingse Plein	1 ^e fase voor 2010; 2 ^e fase tussen 2010 en 2015	Capaciteitsuitbreiding	Fascinatio, Brainpark Centrum en Brainpark 3
Stadhoudersweg	Gereed tussen 2010 en 2015	Leefbaarheid en capaciteit	Ontwikkeling Rotterdam Centrum
Onderliggend wegennet subregio Noordoost	Gereed tussen 2010 en 2015	Capaciteitsaanpassing	Groei verkeer vanuit Capelle en Krimpen en 's-Gravenland en ontwikkeling van knooppunt Alexander
Oostelijke ontsluiting Voorne-Putten	Gereed voor 2020	Extra ontsluiting Voorne-Putten	Ontwikkelingen Voorne-Putten
openbaar vervoer	periode	motief	synergie
Tramplus Schiedam – Vlaardingen	Gereed in 2006	Bereikbaarheidseisen tussen Schiedam-Centrum en Schiedam/Vlaardingen en richting de Esch	
Tramplus lijn 5	Gereed voor 2010	Opwaardering huidige lijn	Centrum-Schiebroek
Randstadrail	Gereed voor 2010	Ontsluiting Vinex, tussengebied	Knooppunt R'dam Airport
ZoRo-bus	Gereed voor 2010	Ontsluiting Vinex en ontbrekende schakel Zoetermeer – Rotterdam	Vinex
HOV Alexander – B-driehoek	Gereed voor 2010	Ontsluiting Vinex, en ontbrekende schakel met Alexander	Vinex en knooppunt Alexander en regiopark
Ridderkerklijn	Gereed voor 2015	Ontsluiting bestaand stedelijk gebied: Ridderkerk	Knooppunt Parkstad
Oosttangent	2010-2020+	Ontbrekende schakel (1 ^e fase)	Knooppunten Alexander, Brainpark Centrum en Parkstad. Derde stadsbrug. Ook gefaseerd aan te leggen.
Noordtangent	2010-2020+	Ontbrekende schakel (1 ^e fase)	Knooppunten Alexander, R'dam Airport, Schieveste. Ook gefaseerd, bv. eerst als buslijn.

Tabel 5.3 Programma infrastructuur (vervolg)

spoorprojecten	periode	motief	synergie
HSL-zuid	Gereed voor 2010	Versnellen reistijd	Rotterdam centraal
Havenspoorlijn/ Betuweroute	Gereed voor 2010	Groei van goederen vervoer over het spoor	Haven
Strandspoorlijn	Gereed voor 2010	Ontsluiting Hoek van Holland, Waterwegcentrum	Sterk afhankelijk van decen- tralisatie Hoekse Lijn
Hoekse lijn	Gereed voor 2010	Ontsluiting ontwikkelingen langs Hoekse lijn	Verstedelijking langs Hoekse lijn
St. Franciscusboog/ (partiële) viersporigheid Rotterdam-Gouda en HST-west/ Stedenbaan Goudse lijn	Tussen 2010 en 2020	Capaciteitsuitbreiding en benut- ting spoor voor regionaal OV	Ontwikkeling A20-as, knooppunt Alexander en Zuidplaspolder
(Partiële) viersporig- heid Rotterdam-Delft/ Stedenbaan 'oude lijn'	Tussen 2010 en 2020	Capaciteitsuitbreiding en benut- ting spoor voor regionaal OV	Station Spaland (2007)
Vervolg Rail Service Centre Maasvlakte en/of Waalhaven	Tussen 2010 en 2015	Groei van goederenvervoer over het spoor	Haven

Verstedelijkingspatroon

8 Ontwikkeling woningvoorraad

Op basis van migratiesaldo nul, natuurlijke groei en een nog licht afnemende woningbezetting is er in de regio per vijf jaar een uitbreiding van de woningvoorraad nodig van ongeveer 20.000 woningen, dus circa 60.000 woningen voor de hele planperiode. Bij de ontwikkeling van de woningvoorraad wordt uitgegaan van de opgaven zoals geformuleerd in hoofdstuk 4, waarbij rekening gehouden moet worden met de nagestreefde trendbreuk in de herstructurering van bestaand stads- en dorpsgebied en de op de plankaart aangegeven ontwikkelingslocaties (waaronder specifieke topmilieus in stedelijk en landelijk gebied). Dit programma is voor de totale planperiode tussen 2005 en 2020 conform tabel 5.5 verdeeld over de gemeenten van de stadsregio (de getallen zijn indicatief, niet limitatief).

Voor de eerste periode tot 2010 zijn de gemeentelijke bouwprogramma's in overeenstemming met de verstedelijkingsafspraken 2005-2010. De onttrekkingen zijn niet taakstellend, eerder een prognose. Hoewel met name de herstructurerings-

operaties, met in sommige naoorlogse wijken hun duidelijke koerswijziging naar meer suburbane woonmilieus, al voor 2010 starten krijgen vooral na 2010 de belangrijke regionale beleidsaccenten hun doorwerking in de gemeentelijke bouw en sloopprogramma's. Het landelijk wonen zien we vooral na 2010 een belangrijke groei doormaken. Steeds duidelijker ook krijgt het wonen aan de rivier en op knooppunten van openbaar vervoer en voorzieningen een belangrijk programma-aandeel. Een van de belangrijkste regionale locaties voor wonen aan de rivier is het gebied Stadshavens, dat al voor 2020 start maar vooral na 2020 de grootste groei zal laten zien.

Alle locaties gezamenlijk vormen capaciteit om de woningvoorraad in de regio Rotterdam in de periode 2005-2020 netto (bouwen minus onttrekkingen) te laten groeien met ongeveer 53.000 woningen. Dat zijn er ten opzichte van de benodigde 60.000 woningen 7.000 te weinig. Het beoogde 'opvang'gebied hiervoor is het RZG-gebied (de Zuidplaspolder).

Tabel 5.5 Indicatief programma woningbouw per deelgebied

Woningbouwopgave (indicatief)	2005-2010			2010-2020		
	Bouwen	Onttrekkingen	Locaties	Bouwen	Onttrekkingen	Locaties
gemeente Albrandswaard						
Uitleg	2.000		Portland	500		Rhoon
Landelijk				500		Rhoon
subtotaal	2.000	0		1.000	0	
gemeente Barendrecht						
Uitleg	3.000		Carnisselanden	900		Vrouwenpolder
Landelijk						
subtotaal	3.000	0		900	0	
gemeente Bergschenhoek						
Uitleg	1.700		Parkzoom, Boterdorpsepolder	2.100		Boterdorpsepolder
Landelijk						Hoekse Park
subtotaal	1.700	0		2.100	0	
gemeente Berkel en Rodenrijs						
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	200		Centrum	300		Centrum
Uitleg	2.500		Meerpolder, Westpolder Bolwerk	2.700		Meerpolder, Westpolder Bolwerk, Rodenrijsezoom
subtotaal	2.700	0		3.000	0	
gemeente Bernisse						
Knopen en stations						
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	100		binnen kern	300		
Uitleg	200		Zuidland Noordwest			
Landelijk						Zuidland ecologische zone (zie landelijk wonen Voorne Putten)
subtotaal	300	0		300	0	
gemeente Bleiswijk						
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	400		binnen kern	100		binnen kern
Uitleg				200		Bleiswijk Zuid
subtotaal	400	0		300	0	
gemeente Brielle						
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	200		binnen kern	300		binnen kern
Uitleg	400		buiten kern			
subtotaal	600	0		300	0	
gemeente Capelle aan den IJssel						
Rivieroevers				400		Schaardijk
Knopen en stations				400		
Herstructurering	600	450	Oostgaarde, Bergen, Schenkel, Middelwatering	400	600	Oostgaarde, Schenkel
Uitleg	400		Fascinatio			
subtotaal	1.000	450		1.200	600	

Woningbouwopgave (indicatief)	2005-2010			2010-2020		
	Bouwen	Onttrekkingen	Locaties	Bouwen	Onttrekkingen	Locaties
gemeente Hellevoetsluis						
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	800		binnen kern	1.400		binnen kern
Uitleg	200		Ossenhoek			
Landelijk						Hellevoetsluis west (zie landelijk wonen Voorne-Putten)
subtotaal	1.000	0		1.400	0	
gemeente Krimpen aan den IJssel						
Rivieroevers				500		Stormpolder
Knopen en stations						
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	800	300	Centrum	400	100	
Herstructurering						
Uitleg	500		Lansing Zuid			
subtotaal	1.300	300		900	100	
gemeente Maassluis						
Rivieroevers	500		Balkon	850		Balkon, Kade
Knopen en stations	100		Koningshoek	250		Koningshoek
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied						
Herstructurering	800	700	Burgemeesterwijk	200	200	
Uitleg				2.000		Dijkpolder
Landelijk						
subtotaal	1.400	700		3.300	200	
gemeente Ridderkerk						
Rivieroevers	400		Slikkeveer, Ringdijk	300		Slikkeveer, Ringdijk
Knopen en stations						
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	1.100	100	Verdichten centrum	450		Verdichten centrum, Slikkeveer/Sportlaan
Herstructurering	100	200	Diverse			
Uitleg				0		Rijsoord
Landelijk						
subtotaal	1.600	300		750	0	
gemeente Schiedam						
Rivieroevers				1.600		Gusto, Houthavens, Wilhelminahaven
Knopen en stations				800		Schieveste
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied						
Herstructurering	1.900	1.300	Groenord, Nieuwland	650	1.000	Groenord, Nieuwland
Uitleg	400		Svea Parken			
Landelijk						
subtotaal	2.300	1.300		3.050	1.000	

Noot: In het gebied bij de Parnassialaan mag de gemeente Hellevoetsluis maximaal 900 woningen bouwen in hogere dichtheden. Deze 900 woningen worden gefaseerd gebouwd in afstemming met de ontwikkeling van binnenstedelijke locaties.

Woningbouwopgave (indicatief)	2005-2010			2010-2020		
	Bouwen	Onttrekkingen	Locaties	Bouwen	Onttrekkingen	Locaties
gemeente Rotterdam						
Rivieroevers	1.100		Veranda, Waterwegcentrum Oost en West	3.000		Merwehaven, Verolme, Waterweg centrum West
Knopen en stations	2.000		CS, Blaak, verdichting rond diverse metrostations	6.800		CS, Alexander, Blaak, Lombardijen, Noordrand, verdichting rond diverse metrostations,
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	2.400	2.000	Rotterdam centrum, Stadswijken, Park Zestienhoven	7.100	6.000	Rotterdam centrum, Stadswijken, Park Zestienhoven
Herstructurering	7.900	10.000	Pendrecht, Zuidwijk, Het Lage Land, Ommoord, Hoogvliet, IJsselmonde, Schiebroek	11.300	15.600	Pendrecht, Zuidwijk, Het lage land, Ommoord, Hoogvliet, IJsselmonde, Schiebroek, Oud Mathenesse, Kleinpolder
Uitleg	2.000		Nesselande, Dirk van den Burghweg (HvH)	4.450		Nesselande, Dirk van den Burghweg, Krimsloot, Nieuwland 1 (HvH)
Landelijk						Oude Bovendijk, Oranje Buitenpolder, Schiezone
subtotaal	15.400	12.000		32.650	21.600	
gemeente Rozenburg						
Herstructurering	200	200	diverse	400		diverse
subtotaal	200	200		400	0	
gemeente Spijkenisse						
Rivieroevers	200		Rivieroever	400		
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	800		Verdichten centrum	1.600		
Herstructurering	400	400	diverse	400	400	diverse
Landelijk						Hekelingen e.o. (zie landelijk wonen Voorne Putten)
subtotaal	1.400	400		2.400	400	
gemeente Vlaardingen						
Rivieroevers	100		KW/haven	300		KW/haven
Knopen en stations	100		Station Vlaardingen	300		Station Vlaardingen
Herstructurering	1.200	800	Babberspolder, Holy West	800	900	Babberspolder, Holy, West
subtotaal	1.400	800		1.400	900	
gemeente Westvoorne						
Knopen en stations						
Overig binnen bestaand stads- en dorpsgebied	300		binnen de kernen	200		
subtotaal	300	0		200	0	
landelijk wonen Voorne-Putten						
				1000		
totaal regio Rotterdam	38.000	16.450		56.550	24.800	

9 Milieustrategie bij woningbouw en andere gevoelige bestemmingen

Bij de ontwikkeling en herstructurering van locaties met een kwetsbare of gevoelige bestemming dient de milieustrategie, zoals beschreven in paragraaf 4.2 onder punt 7, te worden toegepast. Met behulp van een milieusignaalkaart op locatieniveau, gebaseerd op gericht onderzoek, dient nagegaan te worden of (delen van) deze locaties zich in de rode of oranje zone bevinden. In dat geval wordt naar een adequate oplossing gezocht, waarbij de kwaliteit van het gebied centraal staat. Uitgangspunt is dat goede afspraken gemaakt worden met alle betrokken partijen (bewoners, bedrijfsleven, overheden, ontwikkelaars, enzovoort) om de ontwikkeling mogelijk te maken. Indien een tijdelijke overschrijding van normen onvermijdelijk is en deze normering de ontwikkeling van deze locaties in de weg staat, maar desondanks een goede milieukwaliteit kan worden bereikt (bijvoorbeeld door technische voorzieningen of het stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp), kan een beroep worden gedaan op de Interimwet Stad & Milieu. De provincie en de stadsregio kunnen de planvorming faciliteren, bijvoorbeeld als partner in de ontwikkeling, als daar op lokaal niveau behoefte aan bestaat.

10 Ontwikkeling kantorenvoorraad

Voor het kantorenprogramma bedraagt de jaarlijkse vraag naar nieuwbouw in de Rotterdamse regio gemiddeld 100.000 m² bvo, waarvan 40.000 m² bvo in het centrum van Rotterdam, 40.000 m² bvo op overige strategische locaties (knooppunten, kantorencentra en kennisclusters) en 20.000 m² in de wijken, suburbane gemeenten en op haven- en bedrijventerreinen. Kantoren worden altijd op bereikbare plekken gerealiseerd en dus binnen het stedelijk gebied. Het knooppunt Parkstad komt na 2020 in ontwikkeling. Voor Rotterdam Airport geldt hetzelfde (gegeven de huidige kantorenmarkt), om een overaanbod aan kantoorcapaciteit te voorkomen. De ontwikkeling van de locaties is indicatief.

11 Ontwikkeling bedrijventerreinen

Het programma voor nieuwe bedrijventerreinen bedraagt 1010 hectare droge bedrijventerreinen en 2000 hectare natte bedrijventerreinen. De indicatieve verdeling over de locaties is weergegeven in tabel 5.7 (pagina 98).

Tabel 5.6 Indicatief programma kantoren, x 1000 m² bvo (bruto vloeroppervlak)

	2006-2010	2011-2015	2016-2020	totaal
Centrum	100	150	150	400
Rivierfrontlocaties: Kop van Zuid, Boompjes, Parkstad	100	50	50	200
<i>Totaal Rotterdam Centrum</i>	<i>200</i>	<i>200</i>	<i>200</i>	<i>600</i>
Brainpark Centrum e.o.	50	50	50	150
Alexander	25	25	25	75
Capelle a/d IJssel (Fascinatio)	25			25
Rotterdam Airport e.o.	25	25	25	75
Schieveste	25	50	50	125
Vlaardingen Vijfsluizen	-	25	25	50
Zuidplein	25	-	-	25
Overige centra aan de linkermaasoever (w.o. Bolnes-Z)	25	25	25	75
<i>Totaal knooppunten en overige centra</i>	<i>200</i>	<i>200</i>	<i>200</i>	<i>600</i>
Woonwijken/bedrijventerreinen/haven	100	100	100	300
Totaal	500	500	500	1500

NB: Op de meeste locaties is nog een aanzienlijke restcapaciteit voor de periode na 2020.

Tabel 5.7 Indicatief programma bedrijventerreinen, in netto ha (* nieuw t.o.v. streekplan '96)

Droge bedrijventerreinen	2006-2010	2011-2015	2016-2020	2006-2020
Voorne-Putten				130
• Hellevoetsluis Kickersbloem	20	20	20	60
• Voorne-Putten opties (Spijkenisse Zuidoost is afhankelijk van A4-Zuid en mogelijke aansluiting daarop)	40	20	10	70
IJsselmonde				180
• Ridderster Bolnes	20	20		40
• Ridderster Cornelisland	40			40
• Ridderster Reijerwaard (ten koste van glas)(*)	10	20	20	50
• Stadshavens (*)			50	50
Noordrand / B-driehoek				220
• Berkel Oudeland	50	10	10	70
• Bleiswijk Prisma	20	10		30
• Bleiswijk Hoefweg	20	10	10	40
• Bergschenhoek N209 (*)	10			10
• Rotterdam Schieveen (*)	50	20		70
Waterweg Noord				60
• Vlaardingen Rivieroevers	20			20
• Maassluis Dijkpolder (*)		10		10
• Hoek van Holland (deels ten koste van glas) (*)	20	10		30
Binnenstedelijk	40	30	30	100
Totaal binnen grenzen van Stadsregio Rotterdam	360	180	150	690
Hoeksche Waard	30	50	40	120
Zuidplaspolder		100	100	200
Totaal	390	330	290	1010
Natte bedrijventerreinen	2006-2010	2011-2015	2016-2020	2006-2020
Maasvlakte II		500	500	1000
Binnen het bestaande Rotterdamse havengebied (incl. de PMR/BRG intensivering)	300	300	400	1000
Totaal	300	800	900	2000

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen dient duurzaam en intensief ruimtegebruik te worden bevorderd.

12 Herstructurering bedrijventerreinen

Tabel 5.8 Indicatief programma herstructurering bedrijventerreinen, in netto ha

Locatie	Intensieve herstructurering	Upgrading
Barendrecht	59	
Bergschenhoek		1
Berkel & Rodenrijs		20
Bleiswijk		15
Brielle	2	
Capelle a/d IJssel	10	3
Hellevoetsluis		35
Krimpen a/d IJssel		99
Maassluis		23
Ridderkerk		112
Rotterdam	140	262
Rozenburg		12
Schiedam	71	54
Spijkenisse	8	
Vlaardingen	95	120
Totaal	385	756

Bij de herstructurering van bedrijventerreinen dient duurzaam en intensief ruimtegebruik te worden bevorderd.

13 (Her)ontwikkeling glastuinbouw

Glas op Voorne mag alleen ontwikkeld worden ten behoeve van te verplaatsen glastuinbouwbedrijven van elders op het eiland (zoals vanuit de binnen-duinrand). Voorwaarden voor deze ontwikkeling zijn een goede inpassing in het groenblauwe raamwerk en voldoende ruimte voor waterberging, en alleen voor te saneren bedrijven elders op Voorne-Putten en dus niet voor nieuwvestigings uit bijvoorbeeld het Westland.

Op de locatie Reijerwaard worden naast gespecialiseerde glastuinbouwbedrijven mogelijkheden geboden voor andersoortige bedrijven. Deze bedrijventerreinontwikkeling dient aangestuurd te worden op basis van een samenhangend ontwikkelingsconcept voor alle bedrijventerreinen in het gebied van Ridderster.

14 Ruimte reserveren voor windturbines

Het ruimtelijk reserveren en aanleggen van windturbines conform tabel 5.9.

Tabel 5.9 Indicatief programma windenergie

Locatie	Status	Capaciteit
A12 Bleiswijk	studielocatie	
Zuidwal Rotterdam	te realiseren	12,5 MW
Zoekgebied Tweede Maasvlakte	zoekgebied	
Breekwater Rotterdam	te realiseren	15 MW
Landtong Rotterdam	te realiseren	17,5 MW
Nerefco	te realiseren	22,5 MW
Distripark Zeezijde Rotterdam	te realiseren	10 MW
Slufter Maasvlakte Zeezijde	te realiseren	13,5 MW
Slufter Maasvlakte Landzijde	te realiseren	12 MW
Hartelkanaal Rotterdam	te realiseren	28,5 MW
Nieuwe Waterweg N Hoek van Holland	studielocatie	
Nieuwe Waterweg N Maasluis	studielocatie	
Nieuwe Waterweg N Vlaardingen	studielocatie	
Tunnelmond Schiedam/Vlaardingen	studielocatie	
Hartelbrug Rotterdam	te realiseren	12 MW
Hartelbrug Spijkenisse Rotterdam	gewenst	6 MW
A15 Ridderkerk	studielocatie	
Haringvlietdam Hellevoetsluis	gewenst (opschaling/uitbreiding)	15 MW

5.5 Plankaart

Functie en opzet van de plankaart

De plankaart maakt deel uit van de Beschrijving van RR2020. De plankaart heeft een juridische status en wordt onder meer gebruikt bij de toetsing van bestemmingsplannen. De plankaart heeft een topografische ondergrond met een schaal 1:50.000 en is los bijgevoegd*. De kaart geeft een beeld van de bestaande en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied tot het jaar 2020. In de systematiek van de plankaart wordt uitgegaan van een eigen kleur voor de verschillende functies en/of bestemmingen. In enkele gevallen wordt in de kleurstelling een combinatie van functies en/of bestemmingen tot uitdrukking gebracht door middel van een bovenliggende arcering. Op de plankaart zijn niet alle stedelijke groengebieden aangegeven. De planologische bescherming van stedelijke groengebieden is immers primair de verantwoordelijkheid van gemeenten. Op de plankaart zijn alleen stedelijke groengebieden met een regionale uitstraling aangegeven.

Legenda-eenheden

Deze paragraaf geeft een nadere beschrijving van de afzonderlijke eenheden waaruit de legenda van de plankaart bestaat. Benaming en onderlinge volgorde komen grotendeels overeen met die van de legenda zoals deze op de plankaart is afgedrukt.

Landelijk en stedelijk gebied

Gebied met (inter)nationale natuurbescherming

(Natuur)gebied dat (inter)nationale bescherming geniet volgens de EU-Habitatrichtlijn, de EU-Vogelrichtlijn en/of de Natuurbeschermingswet. Natuur is de hoofdfunctie, extensief recreatief medegebruik is, waar inpasbaar, toegestaan.

Natuurgebied; bestaand of te ontwikkelen

Overige gebieden met de hoofdfunctie natuur. Extensief recreatief medegebruik is, waar inpasbaar, toegestaan.

*Conform de uitspraak van PS hebben de gronden kadastraal bekend onder Westvoorne C1175 en C1315 in het gebied Rietdijk-Kranenhoutlaan-Heveringseweg in de gemeente Westvoorne op de plankaart de aanduiding "Stads en Dorpsgebied, te ontwikkelen".

Groene verbinding

Belangrijke ecologische verbinding, waar mogelijk met recreatief medegebruik.

Zoekgebied natuur

Indicatie voor een gebied waar natuurontwikkeling kan plaatsvinden.

Agrarisch gebied met bijzondere waarden (A+)

Gebied met als hoofdfunctie landbouw (met name grondgebonden veehouderij) waarbinnen (verspreid) natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden voorkomen die beschermd dienen te worden. Grootschalige agrarische en niet agrarische ingrepen zijn in principe uitgesloten. Kleinschalige ingrepen worden aan een aanlegvergunning gekoppeld. Het scheuren van grasland ten behoeve van de teelt van ruwvoedergewassen anders dan gras is toegestaan tot een oppervlak van 20% van de duurzaam bij het bedrijf in gebruik zijnde onder de A+ aanduiding vallende gronden.

Agrarisch gebied

Gebied met als hoofdfunctie landbouw (met name akkerbouw) waarbinnen (verspreid gelegen) natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden voorkomen die beschermd dienen te worden.

Openluchtrecreatiegebied of stedelijk groen; bestaand of te ontwikkelen

Binnen- of buitenstedelijk gelegen gebied met als hoofdfunctie openluchtrecreatie. Daarbinnen kunnen (verspreid) natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden voorkomen die beschermd dienen te worden.

Verblijfsrecreatiegebied

Gebied met als hoofdfunctie verblijfsrecreatie. Elders is geen vestiging van campings of recreatiehuisjes mogelijk.

Glastuinbouwconcentratiegebied;

bestaand of te ontwikkelen

Glastuinbouwgebied met inbegrip van bij glastuinbouwbedrijven behorende woon- en bedrijfsgebouwen. Herstructurering van een dergelijk gebied kan aan de orde zijn om een waterhuishoudkundig, milieuhygiënisch en economisch duurzame inrichting te bewerkstelligen. Het oprichten van staand glas dient uitsluitend plaats te vinden binnen

bestaande en nieuwe glastuinbouwconcentratiegebieden. Voor bestaande bedrijven daarbuiten gelden afzonderlijke regelingen. Zie ook de Nota Regels voor Ruimte.

Stads- en dorpsgebied;

bestaand of te ontwikkelen

Aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wonen, maar waarin ook functies voorkomen als bedrijvigheid, (soms grootschalige) kantoorconcentraties en andere stedelijke voorzieningen waaronder ook stedelijk groen en water.

Landelijk wonen

Indicatie voor een locatie waar een gelijktijdige ontwikkeling van landelijk wonen en groen plaats kan vinden, op basis van een integraal gebiedsontwikkelingsplan.

Bedrijventerrein; bestaand of te ontwikkelen

Aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie bedrijvigheid, waaronder begrepen transport en distributie, productie, veilingen, kenniscentra, alsmede nutsvoorzieningen.

Bedrijventerrein potentieel, zoekgebied nader te begrenzen

Door de betreffende gemeenten in overleg met de stadsregio nader te begrenzen bebouwd gebied met als hoofdfunctie bedrijvigheid, waaronder begrepen transport en distributie, productie, alsmede nutsvoorzieningen. De omvang dient in overeenstemming te zijn met de in het betreffende kernpunt aangegeven omvang.

Bedrijfslocatie in het groen

Indicatie voor een locatie waar een ontwikkeling van kleinschalige economische ontwikkeling en bijzondere voorzieningen kan plaatsvinden, op basis van een integraal gebiedsontwikkelingsplan, rekening houdend met de landschappelijke waarde van het gebied.

Haven- en industriegebied;

bestaand of te ontwikkelen

Gebieden met bedrijvigheid ten dienste van de transport-, distributie- en industriële functie van het haven- en industriegebied alsmede voor de opwekking van energie. Rekening moet gehouden worden met de waterstaatsdoeleinden.

Herstructurerings- en transformatiegebied, potentieel

Delen van het haven- en industriegebied, bedrijventerreinen en glastuinbouw, waar herstructurering of transformatie naar nieuwe functies als wonen, werken en recreatie kan plaatsvinden

Demarcatielijn

In PKB+PMR als concrete beleidsbeslissing opgenomen zuidelijke grens voor de uitbreiding van de Maasvlakte ten behoeve van de realisering van het haven- en industrieterrein; ten zuiden van deze lijn heeft de zee de aanduiding water met natuurfunctie.

Studiezone

Indicatieve aanduiding van een gebied waar de exacte ruimtelijke ontwikkeling nog onderwerp van nadere studie is.

Streekplanuitwerking

Begrenzing op de plankaart waarbinnen de ruimtelijke ontwikkelingen conform vastgestelde regels wordt uitgewerkt.

Verkeer en vervoer

(Inter)nationale of bovenregionale wegverbinding; bestaand of nieuw

Bestaande of binnen de planperiode te verbreden of nieuw aan te leggen weg waarvan het tracé bekend is, die functioneert als achterlandverbinding, hoofdtransportas of als onderdeel van het nationaal hoofdwegennet.

(Inter)nationale of bovenregionale wegverbinding geprojecteerd; in studie of optioneel

Een mogelijk binnen de planperiode nieuw aan te leggen weg waarvan het tracé nog niet bekend is, die functioneert als onderdeel van het hoofdwegennet. Tevens een mogelijke infrastructuuroplossing waarnaar binnen de planperiode onderzoek wordt verricht en overige ruimtelijke reserveringen voor een mogelijk na de planperiode te realiseren weg. Deze mogen ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt worden.

Aansluitpunt

Afslagen en aansluitpunten op het wegennet.

Regionale wegverbinding; bestaand of nieuw

Bestaande of binnen de planperiode te verbreden of nieuw aan te leggen weg waarvan het tracé bekend is, die functioneert als onderdeel van het regionaal wegennet.

Regionale wegverbinding geprojecteerd; in studie of optioneel

Een mogelijk binnen de planperiode nieuw aan te leggen weg waarvan het tracé nog niet bekend is, die functioneert als onderdeel van het regionaal wegennet. Tevens een mogelijke infrastructuuroplossing waarnaar binnen de planperiode onderzoek wordt verricht en overige ruimtelijke reserveringen voor een mogelijk na de planperiode te realiseren weg. Deze mogen ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt worden.

(Inter)nationale of bovenregionale railverbinding; bestaand of nieuw

Bestaande of binnen de planperiode te verdubbelen of nieuw aan te leggen spoorlijn waarvan het tracé bekend is, die onderdeel uitmaakt van het nationaal spoorwegennet.

Regionale railverbinding; bestaand of nieuw

Bestaande of binnen de planperiode te verdubbelen of nieuw aan te leggen spoorlijn waarvan het tracé bekend is, die onderdeel uitmaakt van het regionaal spoorwegennet.

Regionale railverbinding geprojecteerd; in studie of optioneel

Een mogelijk binnen de planperiode nieuw aan te leggen spoorlijn waarvan het tracé nog niet bekend is, die onderdeel gaat uitmaken van het regionaal spoorwegennet.

Knooppunt (inter)nationaal, (boven)regionaal

Gebied met een verder te ontwikkelen concentratie van vervoersstromen en stedelijke functies van (inter)nationaal of (boven)regionaal niveau.

Station of halte; bestaand of nieuw

Bestaand of in de planperiode open te stellen station of halte gelegen aan een nationale of regionale raillijn.

Vaarweg

Waterweg met hoofdfunctie voor de beroeps- en/of recreatievaart en voor de waterhuishouding.

Bochtafsnijding in studie

Indicatieve aanduiding voor de mogelijke bochtafsnijding van de Schie bij Overschie.

Grenzen

Plangrens tevens gemeentegrens

De grens van het plangebied RR2020, voorzover deze samenvalt met een gemeentegrens; het betreft de grenzen met de streekplangebieden Zuid-Holland West, Oost en Zuid.

Gemeentegrens

De onderlinge grens van gemeenten in het plangebied RR2020, voorzover deze grens geen deel uitmaakt van de plangrens; de plankaart alsmede de overige kaarten geven de gemeentegrenzen per 1 januari 2002 weer.

Overig

Water

De grotere open wateren (plassen, meren) en de belangrijkste watergangen met een hoofdfunctie voor de waterhuishouding en vaak een nevenfunctie voor recreatie en/of scheepvaart.

Verkeer

Gebied met hoofdfunctie verkeer(splein). Op de plankaart staat deze aanduiding als ondergrondkleur onder de belangrijkste hoofdwegen.

Luchtvaartterrein

Gebied bestemd voor bouwwerken en andere voorzieningen ten dienste van de burgerluchtvaart en daarmee verwante bedrijfsmatige activiteiten.

Leidingenstrook

Tracé bestemd voor het bundelen van ondergrondse hoofdtransportleidingen (bovenregionale betekenis).

Leidingenstraat

Zone bestemd voor bestaande en nog aan te leggen leidingen ten behoeve van het transport van grondstoffen en producten in eigendom bij Leidingstraat beheerder.

Stormvloedkering

Aanduiding van de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg.

Milieubeschermingsgebied voor stilte

Indicatieve aanduiding van een gebied waar regelgeving geldt ter bescherming van de aanwezige stilte. De exacte begrenzing ervan en de regelgeving zijn vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening.

Milieubeschermingsgebied voor grondwater

Indicatieve aanduiding van een gebied waar de bodem en het grondwater worden beschermd vanwege de winning van grondwater voor de drinkwatervoorziening. De exacte begrenzing en de regelgeving zijn vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening.

Piekberging

Gebied met – naast de onderliggende plankaartaanduidingen – als hoofdfunctie tijdelijke waterberging. De betreffende gebieden worden daartoe ingericht en er worden maatregelen getroffen om het water gecontroleerd in en uit te laten. In deze gebieden gelden beperkingen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen.

6 Aansluiting op bestaand beleid

Zoals in de inleiding al opgemerkt, sluit het RR2020 in zijn doelstellingen, zijn ontwikkelingsgerichtheid en in de keuze van strategische projecten aan op de Nota Ruimte van het rijk, de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de prioriteiten van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel. Met deze beleidsdocumenten heeft het RR2020 zijn integrale, ruimtelijke invalshoek gemeen. Via deelgebiedsuitwerkingen in het voorontwerp en de betrokkenheid van gemeenten daarbij, is aansluiting gezocht bij gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Daarnaast staan tal van sectorale beleidsdocumenten aan de basis van het RR2020. Ruimtelijk relevant sectorbeleid kan via opname in het RR2020 een zwaardere planologische status krijgen, en soms is het sectorbeleid nodig voor de uitvoering van de strategische projecten en programma's uit het RR2020. Op een aantal punten heeft de planvorming voor RR2020 geleid tot wijzigingen in het sectorbeleid. De belangrijkste sectorale beleidsdocumenten, hun bedoelingen, hun instrumentarium, de wijze van doorwerking in RR2020 en eventuele afwijkende keuzes zijn onderwerp van dit hoofdstuk. Daarbij is geen volledigheid nagestreefd. Er is een selectie gemaakt van sectorbeleid dat een belangrijke rol speelt bij de ontwikkelingsvisie of uitvoeringsstrategie van het RR2020, of waarvan de achtergronden niet terugkomen in de beleidsbeschrijving bij dit plan, bijvoorbeeld omdat er een geringe invloed van uitgaat op andere vormen van ruimtegebruik. Het kent een gelijke opbouw als het planologisch kader, dus achtereenvolgens beleid voor het groenblauwe netwerk, infrastructuur en het verstedelijkingspatroon.

6.1 Groenblauwe raamwerk

Regionaal Groenblauw Structuurplan

Het belangrijkste integrale plandocument voor het groenblauwe netwerk is het RGSP2, het tweede Regionaal Groenblauw Structuurplan. In het voorjaar van 2004 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en het Dagelijks Bestuur van de stadsregio Rotterdam het ontwerp gezamenlijk vastgesteld als bouwsteen voor RR2020. In het RGSP2 is de visie op de huidige en toekomstige groenblauwe structuur van de regio neergelegd. De aandacht in dit plan gaat uit naar het buitengebied en de groene verbindingen in het stedelijk gebied.

Water in de stad en lokale groenvoorzieningen vallen er buiten. Inmiddels is het uitvoeringsprogramma bij het RGSP2 gereed.

RR2020 en het RGSP2 lopen procesmatig gelijk op. Tijdens de voorbereiding zijn beide plannen voortdurend op elkaar afgestemd. Het visiedeel van het RGSP2 komt in hoofdlijnen terug in RR2020. Regioparken, (landschappelijke) groenzones en het beleid voor het landelijk gebied van Voorne-Putten zijn ook in het RGSP2 te vinden. De belangrijkste aanvulling in het RR2020 is de visie op het landelijk wonen, waarbij in integrale gebiedsontwikkelingsplannen ruimte ontstaat voor landschapsontwikkeling in combinatie met landelijke woonmilieus. Er is voor het RGSP2 een apart uitvoeringsprogramma gemaakt. Ten dele is dat verankerd in de uitvoeringsagenda van RR2020. Dat geldt vooral voor projecten met een integraal karakter. Meer sectorale projecten zullen alleen in het uitvoeringsprogramma van het RGSP2 te vinden zijn.

Een deel van het programma voor natuur en recreatie is als concrete beleidsbeslissing vastgelegd in het Project Mainport Rotterdam, de planologische kernbeslissing van het rijk. Deze concrete beleidsbeslissingen moeten doorwerken in het RR2020. Ze luiden als volgt:

- "In het gebied Midden-IJsselmonde wordt binnen de begrenzing die is aangegeven op figuur 3.6 (van de concrete beleidsbeslissing) een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied gerealiseerd met een oppervlak van circa 600 hectare. Het gebied ten noorden van de Essendijk zal de hoofdfunctie openluchtrecreatie met natuurwaarden worden gegeven. Het gebied ten zuiden van de Essendijk gelegen zal de hoofdfunctie hoogwaardige natuur met recreatief medegebruik krijgen. Bij de transformatie van Midden-IJsselmonde zal ruimte blijven voor agrarische bedrijvigheid en zullen de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen zoveel mogelijk behouden blijven."
- "Zoals op figuur 3.8 (van de PKB) staat aangegeven zal in de Schiebroekse- en de Zuidpolder, een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied met een oppervlakte van circa 100 hectare worden gerealiseerd. In de Schiezone wordt overeenkomstig figuur 3.8 (van de PKB) circa 50 hectare openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied gerealiseerd".

Tabel 6.1 Samenvatting Uitvoeringsprogramma RGSP2

Naam gebied	Hectare	Type project	Totale planning
Projecten "laaghangend fruit"			
Regiopark IJsselmonde	211	GOS/EHS gebied	2004-2010
Regiopark Delfland	521	GOS	2004-2010
Regiopark Rotterdam	105	GOS	2004-2010
Voorne-Putten	156	GOS/ EHS gebied/ PEHS	2004-2010
Totaal laaghangend fruit	993	EHS/PEHS: 183 ha GOS: 810 ha	Af in 2010
Projecten eerste prioriteit			
Regiopark IJsselmonde	889	GOS	2005-2014
Groenzone Maasmond	316	GOS/EHS gebied/PEHS	2005-2013
Groenzone Berkel-Pijnacker	330	GOS	2005-2013
Intermediaire Zone (Groenzone Noordrand)	622	GOS/PEHS	2005-2014
Regiopark Rotterdam	250	GOS	2005-2014
Voorne-Putten	571	GOS/PEHS/EHS gebied	2005-2013
Totaal prioriteit 1	2978	EHS/PEHS: 619 ha GOS: 2359 ha	Start voor 2010
Projecten tweede prioriteit			
Intermediaire Zone (Groenzone Noordrand)	90	GOS/Stadspark	2010-2015
Regiopark IJsselmonde	246	GOS/PEHS	2010-2015
Regiopark Rotterdam	79	GOS/PEHS	2010-2015
Voorne-Putten	236	GOS/PEHS	2010-2015
Groenzone Maasmond	193	GOS/PEHS	2010-2015
Totaal prioriteit 2	844	PEHS: 115 ha GOS: 689 ha Stadspark: 40 ha	Start voor 2015
Projecten derde prioriteit			
Regiopark IJsselmonde	271	GOS	2015-2020
Voorne-Putten	829	GOS/natuur	2015-2020
Groenzone Maasmond	PM	GOS	2015-2020
Totaal prioriteit 3	1100	natuur: 30 ha GOS: 1070 ha	Start voor 2020

Natuurontwikkeling en -bescherming

Investerings in de natuur zijn vaak gericht op het versterken van de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). Dit is van belang voor het functioneren van het ecosysteem in de regio, maar ook voor het aanzien en de aantrekkelijkheid van de regio. Andere groenprojecten zijn afkomstig uit verschillende programma's, maar hebben de gemeenschappelijke noemer Groen om de Stad (GOS). Zo heeft het samenwerkingsverband Deltanatuur de ambitie om in aanvulling op de ecologische hoofdstructuur voor 2010 nog eens 3000 hectare natte natuur extra te realiseren in het mondingsgebied van Rijn en Maas. Een klein deel hiervan ligt in de regio Rotterdam. Daarnaast liggen er ambitieuze beleidsdoelstellingen voor het herstel van de getijdendynamiek en de zoet-zout-gradiënt door het (gedeeltelijk) openstellen van de Haringvlietstuinen.

In de zogenaamde Vogel- en Habitatrichtlijn staat de bescherming voorop van respectievelijk vogelsoorten en de wilde flora en fauna, met inbegrip van hun leefmilieu. Op grond van Europese regelgeving geldt hier een zwaar beschermingsregime. Binnen de regio geldt een van deze richtlijnen voor de duinen op Voorne en bij Hoek van Holland, het Haringvliet (in afwachting van een exacte begrenzing voornamelijk in zijn geheel), de Oude Maas en de Voordelta.

Waterberging en -kwaliteit

Het nieuwe waterbeheer zoals gepresenteerd in het RR2020 is gebaseerd op de Europese Kaderrichtlijn Water, de bevindingen van de Commissie Tielrooy (de nota 'Waterbeleid voor de 21e eeuw'), het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met Water' en het provinciale Beleidsplan Milieu en Water (2000) met het daarin opgenomen Waterhuishoudingsplan. De ruimtelijke uitwerking van het waterbeleid in



Provinciale ecologische hoofdstructuur

- | | |
|---|--|
| Nieuwe natuur | Verbindingszone bestaand |
| Bestaande natuur | Bloemdijk bestaand |
| Overige PEHS | Waternatuur bestaand |
| Groene verbindingen | |

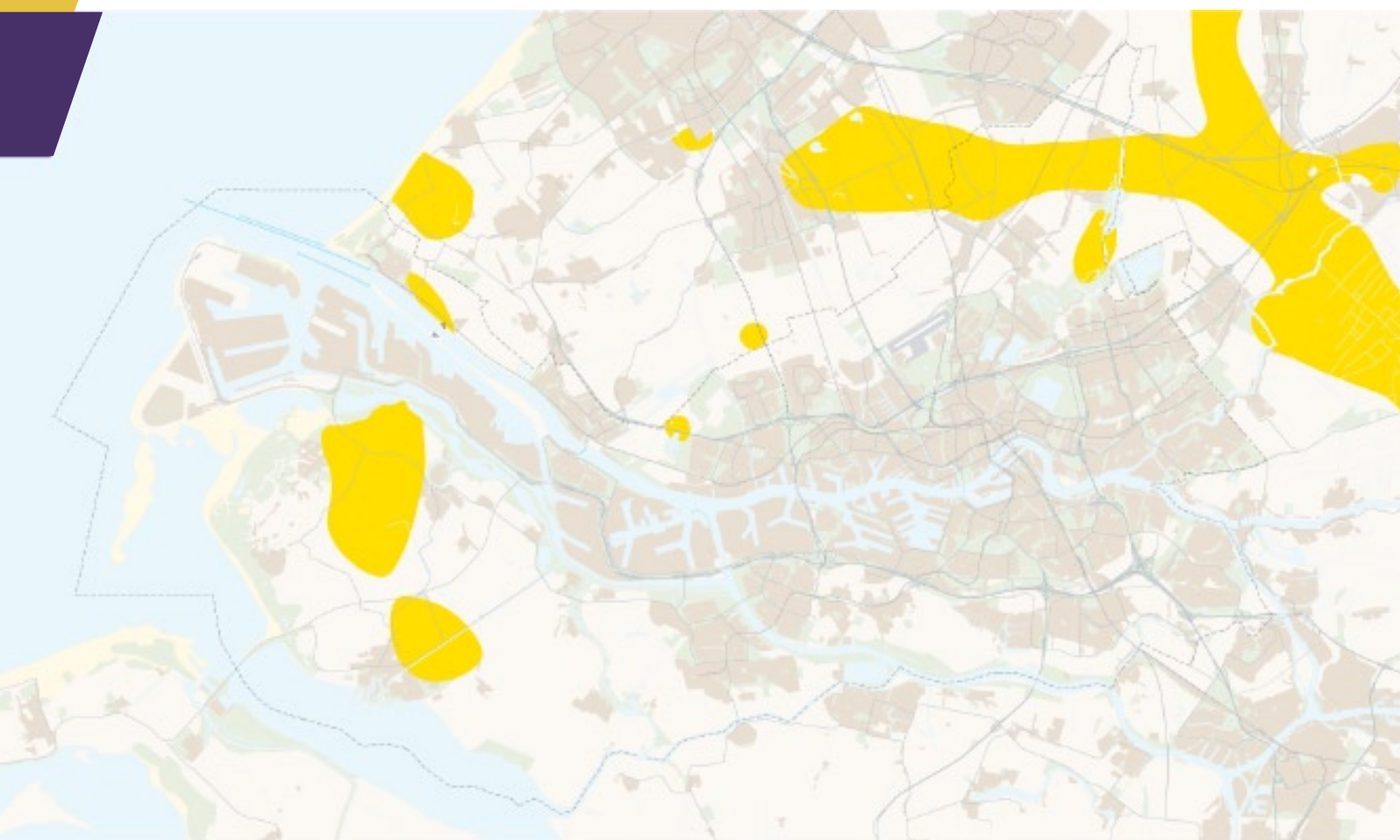
RR2020 is mede gebaseerd op de deelstroomgebiedsvisies Zuid-Holland Zuid en Midden-Holland, die begin 2004 bestuurlijk zijn geaccordeerd door Gedeputeerde Staten en alle waterbeheerders. Daarnaast is het beleid zoals dat is neergelegd in de Nota Uitwerking Peilbeheer (1998) relevant.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (juli 2003) hebben het rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afspraken gemaakt over een gemeenschappelijke aanpak van dit nieuwe waterbeleid. In Zuid-Holland zijn bovendien nadere procesafspraken gemaakt tussen de Vereniging van Zuid-Hollandse Gemeenten, de Zuid-Hollandse Waterschapsbond en de provincie. Deze zijn vastgelegd

in een in juni 2004 ondertekend Procesconvenant. Doel daarvan is het verankeren van de op Zuid-Holland betrekking hebbende afspraken uit het Nationaal Bestuursakkoord.

Bouwgrondstoffen

Het provinciale beleid voor de winning van zand, klei en grind is beschreven in het Bouwgrondstoffenplan (BGP), dat samen met de provincies Noord-Holland en Flevoland is opgesteld. In februari 2004 hebben Provinciale Staten het BGP vastgesteld. Hierin staat hoe de taakstelling voor de winning van 8,5 miljoen beton- en metselzand tot en met 2008 zal worden ingevuld. Deze taakstelling komt voort uit het Tweede Structuurschema Oppervlakte-



Zandwinning

■ Locaties beton- en metselzand

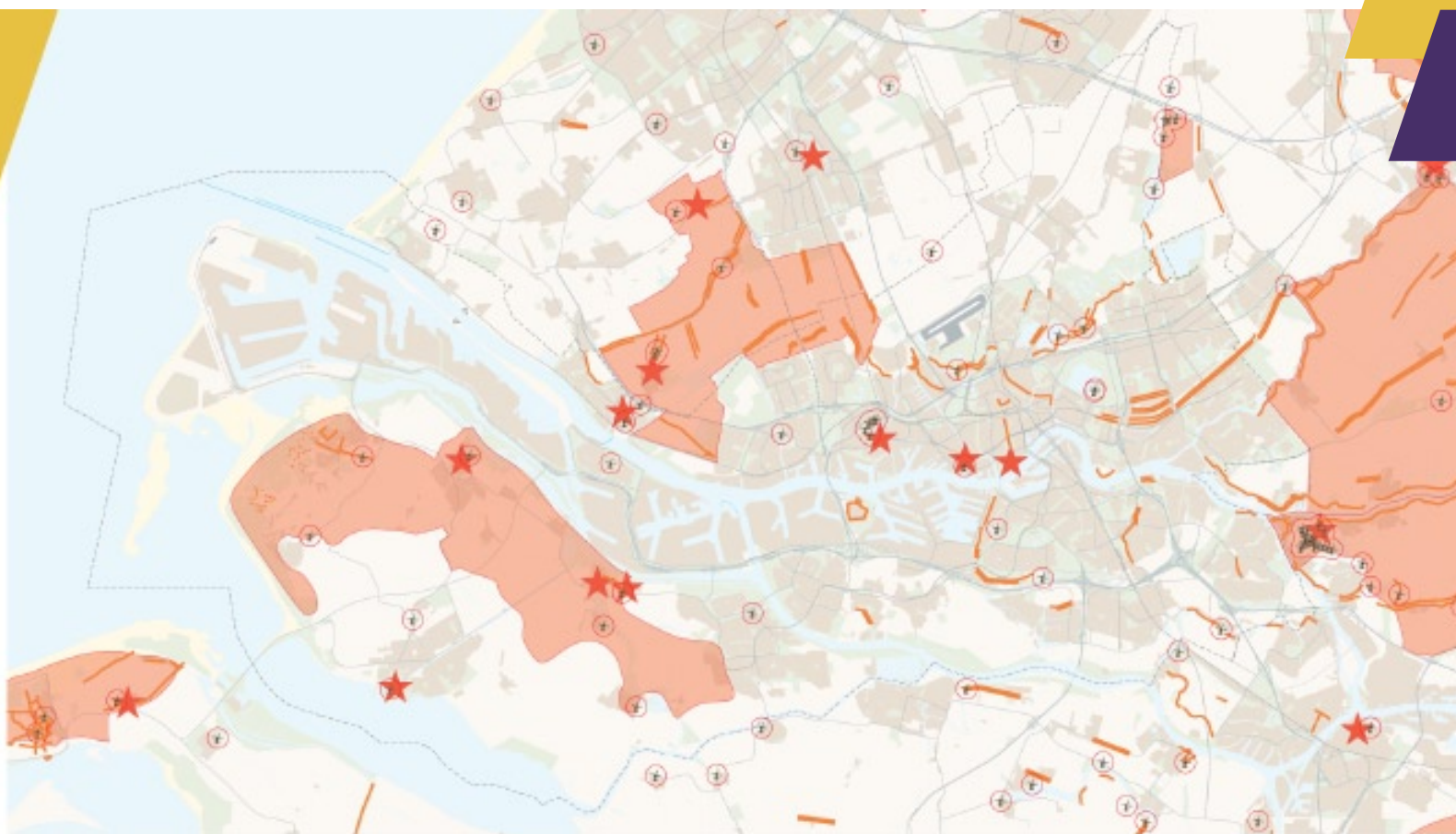
perspectieven zich niet aan; alleen op Voorne-Putten liggen zandvoorraden waarvan de winning technisch en economisch haalbaar kan zijn, maar in die gebieden zijn geen ruimtelijke ingrepen voorzien.

Als uit de evaluatie eind 2004 blijkt dat deze strategie provincie-breed te weinig zand oplevert om aan de taakstelling te kunnen voldoen, wordt naar primaire winning gezocht. De grootte daarvan kan variëren van 75 tot 300 hectare, afhankelijk van de opbrengst uit zee en secundaire winningen. Hiervoor kunnen locaties op Voorne-Putten wel in aanmerking komen. RR2020 voorziet daar niet in. Als het toch nodig blijkt, zijn een partiële herziening van het RR2020 (goed te keuren door het Dagelijks Bestuur van de stadsregio en Gedeputeerde Staten) en een m.e.r.-procedure nodig.

Omdat het RR2020 geen grondstoffenwinning mogelijk maakt, is de 'grondstoffentoets' zoals opgenomen in het BGP niet van toepassing.

Cultuurhistorie en archeologie

Voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied bestaan inventarisaties van historische waarden: monumenten, beschermde stadsgezichten, landschappelijke en stedenbouwkundige structuren en archeologische vindplaatsen. De structuren en archeologische waarden zijn door de provincie benoemd en op kaart gezet in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur. Dit is een uitwerking van het rijksbeleid voor ruimtelijke ontwikkeling en cultuurhistorie, zoals dat beschreven is in de nota Belvedere. Hierin selecteert het rijk de gebieden die in nationaal perspectief een bijzondere historische waarde hebben. Belvedere-gebieden die (deels) binnen de regio liggen zijn Voorne-Bernisse, Midden-Delfland en de Krimpenerwaard. De cultuurhistorische hoofdstructuur van de provincie benoemt ook de waarden buiten de Belvedere-gebieden. De provinciale 'Top-gebieden' komen in deze regio overeen met de Belvedere-gebieden.



Belvederegebieden/Topgebieden

- Topgebieden/Belvederegebieden
- Waardevolle lintbebouwing
- ★ Beschermd stads- en dorpsgezicht
- Molensbiotoop

Het motto van het Belvedere-beleid is 'Behoud door ontwikkeling'. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten bijdragen aan het behoud, herstel en herwaardering van de cultuurhistorische waarden. De ontwikkeling van de regioparken gebeurt met de cultuurhistorische waarden als inspiratiebron. Vooral het Belvedere-gebied Midden-Delfland geeft daar aanleiding toe. In het oude veenweidelandschap is het patroon van oude veenstromen, rivierstroomruggen en getijdekreeken nog aanwezig. Het regiopark Rottemeren ligt in een rationeel verkaveld droogmakerijlandschap met de Rotte als ontginningsbasis. Rechte 'tochten' stromen door het akkerland in de droogmakerijen. IJsselmonde is het enige regiopark in het zeekele gebied. Karakteristiek is het onregelmatige dijkenpatroon met beplantingen en bebouwingslinten. Op Voorne-Putten zijn de belangrijkste kwaliteiten het historische dijkenpatroon, de strakke lijnen in de nieuwelandpolders, het kreenstelsel, een aantal oude kernen en linten en de verdedigingslinie die tussen Brielle en Hellevoetsluis loopt.

Mogelijke archeologische vindplaatsen dienen, conform het internationale verdrag van Malta, te worden onderzocht voordat er ontwikkelingen plaatsvinden. Deze toets vindt plaats op bestemmingsplanniveau. Op de kaart van de provinciale cultuurhistorische hoofdstructuur zijn vermoedelijke vindplaatsen opgenomen.

6.2 Infrastructuur en knooppunten

Drie beleidsdocumenten leggen de basis voor het onderdeel 'Infrastructuur en knooppunten' van het RR2020: het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) en het rapport 'Knopen leggen, van visie naar beleid'. Op nationaal niveau is de Nota Mobiliteit in procedure gebracht. Daarnaast is het beleid in het planologisch kader voor windenergie en technische infrastructuur afkomstig uit sectorale beleidsdocumenten.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het PVVP, deel A (het beleidsdeel getiteld 'Beheerst Groeien') is op 21 januari 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. Deel B (de beleidsagenda) is in 2005 vastgesteld.

Uitgangspunt van het PVVP is om bestaande infrastructuur optimaal te benutten voordat nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. De ruimtelijke ordening biedt daarvoor mogelijkheden in de vorm van een intensieve stedelijke ontwikkeling rond knooppunten en verdichting bij stations van het regionaal openbaar vervoer. Die beleidslijnen zijn dan ook in het RR2020 terug te vinden. Het PVVP kondigt ook beprijzing aan als benuttingsmaatregel, een niet-ruimtelijke maatregel die wel de verstedelijkingsstrategie van het RR2020 ondersteunt.

Op projectniveau heeft de koppeling van de prioriteiten in het verkeer- en vervoersbeleid aan de vernieuwde verstedelijkingsstrategie van het RR2020 tot een aantal bijstellingen geleid.

- Het PVVP maakt in de fasering geen onderscheid tussen de A4-Zuid en de westelijke oeververbinding. Het RR2020 doet dat wel. De A4-Zuid heeft voorrang gekregen om de doorstroming in het internationale noord-zuidverkeer te verbeteren. Het RR2020 stelt een studie voor naar een aanvullende regionale ontsluiting op de A4-Zuid.
- Het PVVP gaat voor de lange termijn uit van een railverbinding over de ZoRo-lijn tussen Zoetermeer en Rotterdam. Het RR2020 behoudt de ruimtelijke reservering daarvoor, maar door de keuze voor een duurzaam en hoogwaardig glas-tuinbouwcomplex in de B-driehoek (in plaats van extra woningbouw) is de haalbaarheid van een railverbinding onzeker geworden.
- Voor de ontwikkeling van de Zuidplaspolder is in het RR2020 een variant opgenomen die een eventuele regionale parkway door het regiopark Rottemeren mogelijk maakt. Voor de ontsluiting per openbaar vervoer bestaat vanuit het RR2020 een voorkeur voor een afbuiging van de Stedenbaan.

Het RR2020 bevat daarnaast een aantal kleinere bijstellingen zonder noemenswaardig effect op het verkeer.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

In december 2003 heeft de regioraad het RVVP vastgesteld. Op hoofdlijnen komt de inhoud van het

RVVP terug in het RR2020. De infrastructuurstrategie en de koppeling met stedelijke ontwikkeling (via knooppunten en verdichting bij stations van regionaal openbaar vervoer) zijn ook in het RVVP terug te vinden. De stedelijke ontwikkelingen waar het RVVP mee heeft gerekend wijken niet veel af van het integrale beeld dat het RR2020 schetst. Er is nuancering op de woningbouwaantallen in het stedelijk gebied, maar dit leidt niet tot veranderde inzichten over de infrastructuur. Het bedrijventerrein-programma is wel aangepast ten opzichte van het RR2020: daarin is nog geen bedrijventerrein-ontwikkeling in het noorden van Voorne-Putten, in Reijerwaard en het noorden van de Hoeksche Waard opgenomen. Verder is een aantal projecten in de tijd verschoven. Net als bij het PVVP gaat dat voornamelijk om de A4-Zuid en de ZoRo-lijn. De nieuwe verbinding tussen Spijkenisse en de A29 in de Hoeksche Waard is in het RVVP alleen als studie aangekondigd.

Vergeleken met het RVVP, waaraan modelberekeningen met aannames over de verstedelijking ten grondslag liggen, heeft RR2020 één voorstel dat verkeerskundig gezien significant afwijkt. Dat is het voorstel om in het noorden van de Hoeksche Waard 250 hectare bedrijventerrein te ontwikkelen. Hierdoor ontstaat extra verkeersdruk op de A29 en de A15. In hoeverre deze wegen het extra verkeer kunnen verwerken moet uit vervolgonderzoek blijken. Vermoedelijk zal het grootste knelpunt liggen op het knooppunt van beide wegen, het Vaanplein, waar de verbindingbogen waarschijnlijk meer capaciteit nodig zullen hebben. Overigens zal de A4-Zuid (waarvan de realisering voor 2020 moet starten) de verkeersdruk op zowel A29 als A15 verlichten.

Knopen leggen, van visie naar beleid

De nota 'Knopen leggen, van visie naar beleid' is in augustus 2002 vastgesteld door Provinciale Staten. In het rapport zijn de knopen in het stedelijk netwerk van Zuid-Holland in kaart gebracht. Deze 'knopen' zijn ruimer gedefinieerd dan de 'knooppunten' in het RR2020, die een centrale rol in de verstedelijkingsstrategie spelen. 'Knopen' zijn er ook voor de distributie, bijvoorbeeld bij de Hoefweg in Bleiswijk, en voor de recreatie, bijvoorbeeld bij Hoek van Holland. Dit heeft overigens geen gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkeling van distributie en recreatie volgens 'Knopen leggen' is ook in het RR2020 mogelijk.

Het RR2020 beperkt de knooppuntontwikkeling tot locaties waar bovenregionale bedrijvigheid tot ontwikkeling kan komen, in een gemengd stedelijk milieu met onder meer wonen en publieksvoorzieningen. Deze plekken hebben de grootste sturende betekenis voor de stedelijke ontwikkeling van de hele regio. Locaties waar naast woningbouw de vestiging van regionale kantoren en voorzieningen mogelijk is, doorgaans overstapstations van het openbaar vervoer en P&R-locaties, hebben niet de kwalificatie 'knooppunt' gekregen. In 'Knopen leggen' heetten een aantal van deze locaties 'regionale knopen': Rotterdam Noordwest (bij Schieveen), Rotterdam Marconiplein, Rotterdam Zuidplein-Ahoy' en Ridderster.

Provinciaal Fietspadenplan

Een uitgebreid netwerk van fietspaden verbindt de groengebieden met elkaar en met het stedelijk gebied zowel binnen als buiten de regio. Zowel in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van de Stadsregio Rotterdam als in het provinciale fietspaden plan is geconstateerd dat enkele belangrijke schakels in het netwerk ontbreken. Ter verkrijging van een samenhangend netwerk is in het RR2020 een aantal nieuwe verbindingen (provinciale fietspaden) opgenomen:

- Berkel-Bleiswijk (nr 95)
- Schiedam-Rodenrijs (nr 212)
- Ridderkerk-Rotterdam/IJsselmonde met kruisingen A15 en A16 (nr 233)
- Heijplaat-Ridderkerk (nr 244)
- Kruising Spoorlijn en Rijksweg A12 langs Rotte (nr 253)
- Krimpen aan den IJssel-Capelle aan den IJssel (nr 268)
- Rotterdam-Noord-Rotterdam-Zuid, gedeelte Beneluxtunnel-Butaanweg (nr 355)
- Rotterdam-Hoogvliet-Heijplaat (nr 355)
- Rozenburg-Brielle (nr 356)
- Barendrecht/Rhoon-Pernis/Heijplaat (nr 367)
- Barendrecht-Poortugaal (nr 219)
- Rotterdam-Schiebroek-Rottemeren met kruising HSL, Hofpleinspoorlijn en N209 (nr 269)
- Rozenburg-Rotterdam Hoek van Holland via Landtong (nr 357)
- Westvoornseweg-Slikdijk/Sliklandsweg; Tinte-Oostvoorne (nr 359)

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit van het rijk is nauw verbonden

met de Nota Ruimte. Deze laatste schetst de ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en aantrekkelijk land. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit.

Door demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen blijft de mobiliteit sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd. Het rijk is daarbij volgens de beide nota's verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. De hoofdverbindingssassen tussen de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden, waaronder de mainports en greenports, krijgen voorrang. Dit geldt met name voor de zogenaamde 'triple A-verbindingen' (A2, A4 en A12). De zeehaven Rotterdam wordt versterkt door te investeren in de ontwikkeling van de haven (Tweede Maasvlakte).

Een belangrijk uitgangspunt in de Nota Mobiliteit is de betrouwbaarheid van de infrastructuur, gemeten in reistijd. Reizigers weten hoe laat zij aankomen en vervoerders kunnen just-in-time leveren. Deze verbetering vindt over de hele reis plaats, 'van deur tot deur'. Nationale, regionale en lokale netwerken van weg, water en openbaar vervoer hangen met elkaar samen. Daarom is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk.

De betrouwbaarheid van de reistijd over de weg moet in 2020 sterk verbeterd zijn; in 95% van de reizen komt de reiziger op tijd op de bestemming. Op snelwegen kan de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer langer duren dan buiten de spits, en op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in het beheer van het rijk twee keer zo lang. Daarmee wordt de gemiddelde reistijd in de spits op de snelweg over een afstand van 50 kilometer maximaal 45 minuten (maximaal 15 minuten vertraging). Op stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits over een afstand van 10 kilometer maximaal 12 minuten (maximaal 6 minuten vertraging). Dit is mogelijk door een forse impuls van bouw- en



Windenergie

 Te realiseren opstelling	 Studielocatie
 Gewenste opstelling	 Zoekgebied

benuttingsmaatregelen en gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhoudsachterstanden, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de hoofdverbindingssassen en daarbinnen de triple A. Ook incidentmanagement, verkeersmanagement en route- en reisinformatie wordt verbeterd.

Met de beschikbare middelen en de te nemen maatregelen zijn de ambities uit deze Nota Mobiliteit tot en met 2020 gedekt en haalbaar. Mocht gedurende de uitvoering van de Nota Mobiliteit blijken dat de maatregelen niet de beoogde budgettaire effecten genereren dan worden de gekozen maatregelen gefaseerd, is herprioritering nodig en worden de ambities pas een aantal jaren na 2020 gerealiseerd.

Windenergie: Nota Wervel

Het windenergie-beleid is weergegeven in de Nota

Wervel. Deze nota is op 22 oktober 2003 vastgesteld door Provinciale Staten. Tot aan de vaststelling van het RR2020 werkt deze nota met een eigen toetsingskader. Dit betekent dat de plaatsing van windturbines niet hoeft te wachten totdat de locaties in een streekplan zijn opgenomen.

De provincie Zuid-Holland heeft in 2000 de taakstelling op zich genomen om in 2010 ten minste 250 megawatt aan windturbinevermogen geplaatst te hebben. In totaal liggen er tot 2010 voor 320 megawatt aan planologische reserveringen. Deze ruimere marge is nodig omdat blijkt dat niet alle vastgestelde locaties tot realisatie leiden. Het plangebied van het RR2020 bevat de meest geschikte gebieden binnen Zuid-Holland voor grootschalige opstellingen van windturbines.

De windturbines moeten zoveel mogelijk in aaneengesloten grootschalige opstellingen worden

geplaatst. Voor lijnopstellingen geldt hierbij voor de volgende categorieën een aflopende volgorde van voorkeur:

- langs (hoofd)infrastructuur in combinatie met een bedrijventerrein of glastuinbouwgebied;
- langs (hoofd)infrastructuur in combinatie met agrarisch gebied of recreatiegebied;
- op een bedrijventerrein of in een glastuinbouwgebied dan wel aan de grens hiervan, in combinatie met een agrarisch gebied of recreatiegebied;
- incidenteel langs (hoofd)infrastructuur in combinatie met A+-gebied in een nationaal of provinciaal landschap of een regiopark.

In grootschalige open gebieden zonder dominante andere structuren, zoals droogmakerijen en het kleipolderlandschap, is ook een clusteropstelling mogelijk. Voorwaarde is dat een cluster door zowel plaatsing als vormgeving als een eenheid te beleven is. Clusters kunnen ook op zeer grootschalige bedrijventerreinen geplaatst worden.

Het haven- en industriecomplex van Rotterdam is volgens de Nota Wervel het meest geschikte gebied binnen de provincie voor grootschalige toepassing van windenergie. Hier is al een groot aantal windturbines aanwezig, vooral op de Maasvlakte en in Europoort, met een vermogen van in totaal 75 megawatt.

Voor de 'te realiseren' locaties is het ruimtelijk onderzoek en het milieuonderzoek afgerond. Bij de locaties die als 'gewenst' zijn aangemerkt, zal aanvullend onderzoek naar de inrichting plaatsvinden. In 'studielocaties' en het 'zoekgebied' is de wenselijkheid nog niet bepaald. Daar wordt nader onderzoek naar gedaan. Overleg tussen gemeenten en provincie speelt daarbij een belangrijke rol.

Buisleidingen

In het nationale Structuurschema Buisleidingen zijn stroken voor buisleidingen aangewezen tussen de belangrijkste nationale en internationale industriële centra. Om verdere versnippering van gronden te voorkomen is voor de provincie Zuid-Holland enkele decennia geleden beleid ontwikkeld voor nieuw aan te leggen buisleidinginfrastructuur. Dat beleid is erop gericht om tracés voor nieuwe leidingen zoveel mogelijk te bundelen in daarvoor gereserveerde buisleidingstroken of -straten. Daar waar dit niet mogelijk is, dient de nieuwe leiding zoveel mogelijk te worden gebundeld met andere

aanwezige leidingen of infrastructuur. Dit beleid wordt gecontinueerd. Overigens kunnen belangrijke buisleidingen slechts met een concessie van het rijk worden gerealiseerd. Een van de voorwaarden in een dergelijke concessie is goedkeuring door een interdepartementale planologische wercommissie (PWC). Deze commissie vraagt altijd een planologisch tracé-advies aan de provincie. In de gemeente Bleiswijk liggen twee reserveringen voor een Havenleidingstraat. Eén van deze reserveringen bevindt zich aan de noordzijde van de A12 en één aan de zuidzijde van de A12. Mocht de gemeente Bleiswijk de gereserveerde strook aan de noordzijde willen ontwikkelen en de gemeente kan aantonen dat de reservering aan de zuidzijde voldoende ruim is om aan de gestelde voorwaarden te voldoen, kan de reservering aan de noordkant alsnog vervallen.

Olie- en gaswinning

In het kader van de Mijnwet zijn in de regio drie concessies voor de opsporing en winning van olie en aardgas afgegeven. Dit zijn de concessie Rijswijk, de concessie Botlek en de concessie Beijerland. Met uitzondering van Voorne-Putten beslaan deze concessies de hele regio. Indien het voornemen bestaat te boren in gebieden die in het Structuurschema Groene Ruimte als gevoelig zijn aangegeven zal een MER-procedure worden gevolgd.

Gasvoorziening

Het gasleidingnet van de N.V. Nederlandse Gasunie zal naar verwachting geen grote wijzigingen of uitbreidingen ondergaan. Wel zullen enkele nieuwe gasvelden in de regio door de Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. in productie worden genomen. Het hieruit vrijkomende gas zal aan de Gasunie worden geleverd. Dit vergt de aanleg van enkele nieuwe, doch relatief kleine buisleidingen. Deze nieuwe leidingen zullen op een daartoe geschikt punt op het bestaande gasleidingnet van de Gasunie worden aangesloten. De tracés van de nieuw aan te leggen leidingen moeten voldoen aan het beleid met betrekking tot de tracering van buisleidingen.

Hoogspanningsleidingen

De vraag naar elektriciteit neemt nog steeds toe. Het huidige net van hoogspanningsleidingen in de Randstad zal spoedig de grenzen van zijn capaciteit bereiken. In de komende jaren zal worden



Technische infrastructuur nutsvoorzieningen

Leidingstroken en -straten

- Havenleidingstraat
- Landelijke leidingstraat
- Gereserveerde leidingstrook
- ◆ Overschrijdingspunt Stadsregio
- ◇ Overschrijdingspunt Stadsregio indicatief
- Aanlandingspunt vanuit zee
- Rivierkruising (bestaand)
- Rivierkruising (indicatief)

Concessiegebieden en boorvergunningen

- Concessiegebied of boorvergunning voor de winning respectievelijk opsporing van olie en gas

Waterwin- en grondwaterbeschermingsgebied

- Waterwingebied
- Grondwaterbeschermingsgebied
- Boringsvrije zone

Waterkeringen

- Hoofdwaterkering op deltahoogte
- Deltawerk/rivierdijkversterking nog uit te voeren
- Primaire waterkering

Algemeen

- Grens Stadsregio Rotterdam

Warmte en CO₂ levering

- Warmtenet (bestaand)
- CO₂ transportleiding
- Mogelijke transportleiding warmte (Fase 1)
- Mogelijke verdere transportleiding warmte
- Mogelijke richting voor verdere warmtelevering
- Warmtebron (bestaand)
- Aansluiting warmtenet (bestaand)
- Mogelijke warmtebron (specifiek bedrijf)
- Mogelijke warmtebron (Bedrijvencluster)
- * Mogelijke CO₂ bron (industriëel)

gewerkt aan verzwaring van huidige verbindingen en de realisatie van enkele essentiële nieuwe verbindingen voor de sluiting van het 380-kV-ringnet in Zuid-Holland. Om constante levering van elektrische energie zeker te stellen zal het Zuid-Hollandse ringnet tenslotte op twee punten moeten worden aangesloten op het landelijk net van hoogspanningsverbindingen. Hiervoor heeft Tennet, de beheerder van het landelijke hoogspanningsnet, het plan 'Randstad 380' ontwikkeld.

Dit plan is in de tijd gezien verdeeld in vier projecten:

1. De ombouw van de bestaande bovengrondse 150 kV-verbinding Maasvlakte-Westerlee naar 380 kV. Deze leiding zal het Calandkanaal en de Nieuwe Waterweg ondergronds kruisen. Tussen de Maasvlakte Centrale en een nieuw te bouwen 380 kV transformatorstation te Westerlee zal gebruik worden gemaakt van de bestaande hoogspanningsmasten. Indicatieve planning: gereed in 2008.

2. Ombouw van de verbinding Westerlee – Wateringen van 150 naar 380 kV en de bouw van een 380 kV en 150 kV transformatorstation bij Wateringen. Indicatieve planning: gereed in 2008.
3. Aanleg van een bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding van Wateringen naar Bleiswijk (sluiting van de Zuid-Hollandse 380 kV ring). Het tracé voor deze verbinding is thans onderwerp van studie. Hiervoor zal op termijn een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Indicatieve planning: gereed 2010.
4. Aanleg van een bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding van Bleiswijk naar Beverwijk. Bleiswijk zal daarmee het tweede aansluitpunt op het landelijke hoogspanningsnet worden. (Het eerste, en reeds bestaande aansluitpunt is Krimpen). Indicatieve planning: gereed 2015.

Over de tracering van de nieuwe hoogspanningsverbindingen, te realiseren in deelprojecten 3 en 4, zijn nog geen ontwerptracés uitgewerkt. In de planperiode van RR2020 zal de tracering van deze verbinding aan de orde komen. Rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat delen van het plangebied door deze nieuwe verbindingen zullen worden doorsneden. De stadsregio zal nauw bij de tracékeuze betrokken zijn.

Voorts zal een hoogspanningsverbinding worden gerealiseerd met Groot-Brittannië. Deze verbinding zal bestaan uit een onderzeese gelijkstroom-hoogspanningskabel die bij de Maasvlaktecentrale op het landelijk elektriciteitsnet zal worden aangesloten. Voor dit project is inmiddels een m.e.r.-procedure gestart.

Warmte- en CO₂-net

Bedrijven verspreid over het hele haven- en industriecomplex (HIC) hebben grote warmteoverschotten. Om deze industriële restwarmte buiten het HIC optimaal te kunnen hergebruiken is op termijn een warmteleiding gewenst, die de belangrijkste warmteaanbieders binnen het HIC met elkaar verbindt. Deze warmteleiding zal worden gerealiseerd door het op te richten Warmtebedrijf Rotterdam. Op korte termijn wordt een CO₂-transportleiding in gebruik genomen: hierdoor kan CO₂ dat als industrieel restproduct overblijft, worden hergebruikt in de glastuinbouw.

De belangrijkste toepassingsgebieden liggen

buiten het HIC. Voor industriële restwarmte zijn dat het stedelijk gebied en de glastuinbouw en voor CO₂ alleen de glastuinbouw. Voor al deze toepassingen geldt dat per saldo een belangrijke CO₂-emissiebeperking wordt bereikt omdat geen fossiele brandstoffen (bijna altijd aardgas) meer hoeven te worden ingezet. Als eerste stap wordt in 2004/2005 levering van industriewarmte aan Hoogvliet en Rotterdam-Zuid uitgewerkt. De gemeente Rotterdam heeft besloten dat voor ontwikkelingsprojecten met een omvang groter dan 1000 m² aansluiting op bestaande of nieuwe warmte-infrastructuur de voorkeur verdient, indien economisch en technisch haalbaar. Bij toekomstige uitbreiding van het warmtenet wordt dit ook voor andere gemeenten een optie.

Levering van industriewarmte aan glastuinbouw moet, binnen het plangebied, in de toekomst gaan plaatsvinden aan de B-driehoek (aanvullend op de bestaande levering vanuit de elektriciteitscentrale RoCa) en aan het gebied Tinte-Vierpolders. Voor warmte- en CO₂ levering aan dit laatste gebied wordt in 2005 een projectstudie uitgevoerd.

6.3 Verstedelijkingspatroon

Het bestaande beleid voor het verstedelijkingspatroon is onder te verdelen in beleid voor de economische ontwikkeling (met name de mainport en glastuinbouw) en woningbouwbeleid.

Project Mainport Rotterdam

De uitbreiding van het haven- en industriecomplex en daaraan gelieerde plannen zijn opgenomen in het Project Mainport Rotterdam (PMR). Deze is door het rijk vastgesteld als planologische kernbeslissing en omvat drie elementen: de landaanwinning met de Tweede Maasvlakte, de aanleg van 750 hectare natuur in de regio Rotterdam en een aantal projecten in het 'Bestaand Rotterdams Gebied'. Deze laatste projecten hebben een intensivering van het ruimtegebruik en een vergroting van de leefbaarheid tot doel.

De Tweede Maasvlakte is essentieel om de haven zijn vooraanstaande positie in de wereld te laten behouden. De haven moet meegroeien met de internationale logistiek. Die beweegt zich in de richting van meer transport per container en meer containers per schip. De haven moet meer

schepen kunnen ontvangen die afhankelijk zijn van diep vaarwater. Aanleg van de Tweede Maasvlakte schept hiervoor de ruimte. De landaanwinning omvat een uitbreiding van 1000 hectare haven- en industrieterrein netto.

De aanleg van 750 hectare natuur is verbonden aan de aanleg van de Tweede Maasvlakte. De bedoeling ervan is om de leefomgeving en het vestigingsklimaat in de regio te verbeteren, parallel aan de versterking van de economie door de landaanwinning bij de Maasvlakte. Het project bestaat uit vier deelprojecten:

- 600 ha op Midden-IJsselmonde;
- 100 ha in de Schiebroekse Polder en Zuidpolder;
- 50 ha in de Schiezone;
- een of meer groene verbindingen over de A15 en de Betuweroute.

Voor het Bestaand Rotterdams Gebied bevat het PMR intensiveringsprojecten en leefbaarheidsprojecten. De intensiveringsprojecten zijn gericht op een efficiënter ruimtegebruik. Er moet ruimtewinst ontstaan door het herontwikkelen, aanwinnen of intensiever gebruiken van percelen voor haven-gerelateerde functies en bedrijven. De gewonnen ruimte moet beschikbaar zijn voor (nieuwe) uitgifte of voor andere havengerelateerde functies. Deze strategie moet voorzien in een ruimtewinst van 200 hectare. Leefbaarheidsprojecten geven een impuls aan de milieukwaliteit, het aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden of aan de ruimtelijke kwaliteit van de regio.

Havenplan 2020

De gewenste ontwikkeling van het haven- en industriecomplex is beschreven in het Havenplan 2020 van de gemeente Rotterdam. Het motto hiervan, 'Ruimte voor kwaliteit', verwijst naar de doorgroei tot kwaliteitshaven. Kwaliteit in de afhandeling van goederenstromen, kwaliteit als vestigingsplaats voor de industrie en kwaliteit als buurman van ruim een miljoen regiobewoners. Het Havenplan werkt die centrale opgave uit in zes streefbeelden:

- de veelzijdige haven, om de internationale concurrentie blijvend aan te kunnen, waarbij de integratie van ketens voorop staat (het naadloos op elkaar aansluiten van alle schakels in de aanvoer, doorvoer en afvoer van goederen);
- de duurzame haven, waarin een innovatief klimaat heerst en efficiënt en duurzaam wordt

omgegaan met energie, grondstoffen en ruimte;

- de kennishaven, waarin de vervlechting tussen de logistiek en industrie enerzijds en de dienstverlening en kennisinstituten anderzijds tot een haven met een hoog kennisniveau leidt;
- de snelle en veilige haven, waarin de overslag en het transport over achterlandverbindingen wordt afgewikkeld op een snelle en veilige manier en met zo min mogelijk negatieve gevolgen voor de omgeving;
- de attractieve haven, waarin de economische ontwikkeling van de haven gepaard gaat aan investeringen in de regionale groenstructuur en de recreatieve kwaliteit;
- de schone haven, die de externe veiligheidsrisico's en de uitstoot van geluid, stof, luchtverontreiniging en geur tot een minimum beperkt.

In het Havenplan 2020 is bepaald dat de ruimtebehoefte tot en met 2020 aan nat bedrijventerrein 2000 ha groot is. Hiervan zal 1000 ha op Maasvlakte 2 worden gerealiseerd en 1000 ha zou gevonden moeten worden in het 'bestaand havengebied'. Door intensivering, terugname van opties en/of reserveringen, herstructurering, efficiënt ruimtegebruik etc. kan deze ruimte geleidelijk gevonden worden.

Glastuinbouw

Het beleid voor de glastuinbouw in heel Zuid-Holland is vastgelegd in de nota 'Naar een duurzaam en hoogwaardig glastuinbouwcomplex in Zuid-Holland'. De nota is in oktober 2002 vastgesteld door Provinciale Staten. Voor de totale omvang van het glasareaal in Zuid-Holland geldt de saldo-nulbenadering. Dit houdt in dat wanneer er glas verdwijnt, dit elders binnen de provincie moet worden gecompenseerd. Dit beleid is in het RR2020 overgenomen. Ook dit plan zet in op duurzame en hoogwaardige glastuinbouw in de B-driehoek en concentratiegebieden voor glastuinbouw op Voorne-Putten in Tinte en Vierpolders. De belangrijkste wijziging in het RR2020 is het voornemen om drie locaties met oude kassen een nieuwe bestemming te geven als woon- of werkgebied. Het gaat om oud, niet duurzaam glas in Hoek van Holland (40 hectare) en de B-driehoek (10 hectare) en om functiemenging van glastuinbouw met bedrijventerrein in de polder Reijerwaard.

Woningbouw

De stadsregio heeft op het gebied van woningbouw een aantal belangrijke beleidsdocumenten uitgebracht. Vooral de Regionale Visie Stedelijke Vernieuwing 2001-2010 (januari 2002) en de Regionale Woonvisie (maart 2003) zijn van belang. Op onderdelen zijn deze nota's uitgewerkt in de notitie 'Elk zijn deel' (september 2003) en het Beleidskader ISV (juni 2004). In voorbereiding is een Regionaal Koop, Huur, Bouw en Sloopsce­nario (RKHBS). In december 2004 zijn nieuwe verstedelij­kingsafspraken tussen de stadsregio en de rijks­overheid gemaakt voor de periode 2005 tot 2010. Al deze nota's en plannen hebben dezelfde ambitie: om het aanbod aan aantrekkelijke woningen en woonmilieus te vergroten, zowel in kwaliteit als in aantallen, en ze bovendien beter te spreiden over de regio. Het woonbeleid van de provincie is beschreven in de provinciale woonvisie. Ook deze is een belangrijke bouwsteen voor het RR2020.

Het RKHBS zal voor de periode tot 2010 de weg wijzen voor de verschillende soorten gemeenten bij het wel of niet verkopen, het onttrekken of juist het toevoegen van sociale huurwoningen. Het maakt een onderscheid in drie soorten gemeenten.

1. In de stedelijke gemeenten (de zogenaamde categorie 1-gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis) is de opgave om kleine, gestapelde huurwoningen te onttrekken en woningen met meer kwaliteit toe te voegen. Per saldo kan de bereikbare sociale huurvoor­raad in deze gemeenten gezamenlijk met ongeveer 20.000 woningen dalen.
2. In de ex-groiegemeenten (categorie 2: Ridderkerk, Rozenburg, Spijkenisse, Capelle aan den IJssel en Hellevoetsluis) moet juist heel behoedzaam met de sloop of de verkoop van sociale huurwoningen worden omgegaan en zullen ook nieuwe sociale huurwoningen toegevoegd worden. In deze gemeenten blijft per saldo de voorraad bereikbare sociale huurwoningen ongeveer intact.
3. In de categorie 3 gemeenten (Krimpen aan den IJssel, Brielle, Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek, Bleiswijk, Albrandswaard, Barendrecht, Bernisse en Westvoorne) is het juist de bedoeling om de voorraad bereikbare sociale huurwoningen uit te breiden.

Door op deze wijze de sociale huurvoorraad meer

te spreiden kan de druk op de goedkope voorraad in de steden deels worden afgeleid naar de randge­meenten. Om ervoor te zorgen dat de mensen uit de stedelijke gemeenten naar deze goedkope woningen elders in de regio kunnen verhuizen, is de Overeen­komst Woonruimteverdeling stadsregio Rotterdam 2005 gesloten, waarin regiogemeenten, de Maas­koepel en de stadsregio afspraken hebben gemaakt over de verdeling van huurwoningen van corporaties in de regio. De 'werende' status van de gemeenten Bernisse, Bleiswijk, Brielle, Hellevoetsluis, Rozen­burg en Westvoorne wordt op grond van het RR2020 heroverwogen door de provincie, in overleg met het regiobestuur.

Hiervan kan slechts bij hoge uitzondering worden afgeweken, op basis van zwaarwegende argu­menten, getoetst aan de provinciale woonvisie en na regionale afstemming. De provincie kan instemmen met lokale voor­rangsbe­palingen, mits er sprake is van aantoonbare zwaarwegende marktomstandigheden en/of een specifieke situatie waarin bepaalde groepen (zoals senioren) tijdelijk een sterkere positie op de woningmarkt moet worden geboden.

Visie Stedelijke Vernieuwing

De Visie Stedelijke Vernieuwing onderscheidt voor de aanpak van de bestaande achterstandswijken verschillende strategieën. Om de trendbreuk in de herstructurering te realiseren zijn vooral de upgra­dings-acties van belang. Deze laten zich samen­vatten als 'verdunnen' en 'verdichten'. Daarnaast ziet de visie kansen voor het omzetten van bedrijfs­panden in woningen en van bedrijventerreinen in gemengde woon- en werkgebieden.

Verdunning kan plaatsvinden door het kleinschalig slopen en samenvoegen van woningen in wijken waar nog marktkansen aanwezig zijn, en waar aanknopingspunten liggen voor enige verdichting (bijvoorbeeld een metrostation of voorzieningen­centrum). Acties van dit type moeten in de eerste plaats de leefbaarheid verhogen. Wijken waar aan gedacht moet worden zijn vooral de vooroorlogse stadswijken in de steden.

Verdunning kan ook grootschalige sloop betekenen. Dit kan gewenst zijn in wijken met een ongunstige marktpositie. Wijken die in aanmerking komen zijn vooral de naoorlogse flatwijken in de deelge-

meenten Charlois, IJsselmonde en Hoogvliet en in de gemeenten Schiedam en Vlaardingen. In mindere mate geldt hetzelfde voor woonwijken in de deelgemeenten Delfshaven en Hillegersberg/Schiebroek en in de gemeente Spijkenisse. Doel is om het woonmilieu te transformeren van compacte wijken in het tuinstad- of buitencentrummilieu (waar de regio een overschot aan heeft) naar suburbaan en groenstedelijk wonen, waar wel veel vraag naar is. In feite zijn dit de enige locaties waar stedelijke gemeenten een substantiële uitbreiding kunnen realiseren van de zeer gewilde eengezinswoningen in de middeldure en mogelijke ook dure klassen. Dat leidt tot verdunning: minder woningen per hectare.

Bij stations van het regionaal openbaar vervoer is juist 'verdichten' op zijn plaats, ook om het draagvlak van het openbaar vervoer niet in gevaar te brengen. Knooppunten, stedenbaanstations en metrostations komen daarvoor in aanmerking. Ook in de te verdunnen naoorlogse vernieuwingswijken liggen bij stations verdichtingsmogelijkheden (bijvoorbeeld bij Slinge in Rotterdam-Zuid), maar per saldo gaat het in deze wijken hoe dan ook om verdunning.

Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie gaat nog een stap verder in het benoemen van kansrijke gebieden. Deze nota noemt zes projecten waarmee de regio zich kan profileren:

1. Pakhuizen en uitzicht
2. Historische stadscentra
3. Startersmilieu
4. Het Nieuwe Noorden
5. Wonen op knooppunten
6. Landelijk wonen

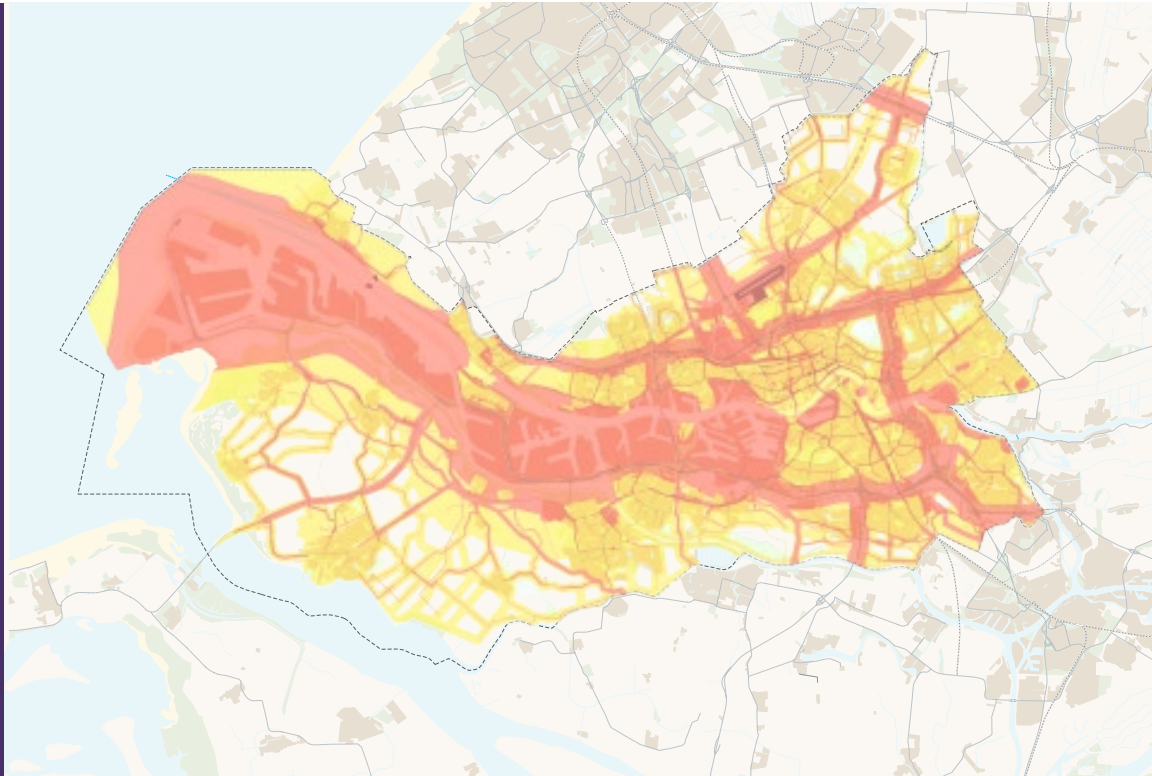
Twee van deze projecten richten zich voornamelijk op de bestaande woongebieden. Het *Startersmilieu* concentreert zich rond de centra van Schiedam en Rotterdam. Deze wijken zijn bijzonder kansrijk als bruisende plekken voor 'high potentials': studenten en pas afgestudeerden. Ze liggen op fietsafstand van stedelijke voorzieningen zoals bioscopen en kroegen. Het overschot aan goedkope huurwoningen wordt hier omgebogen in een kans. Bij *historische stadscentra* moet gedacht worden aan nieuwe woningen in een historische sfeer. De belangstelling hiervoor is groot, maar de ruimte is te beperkt om grote aantallen te kunnen bouwen. Wel onderstrepen deze toevoegingen de

trots van de regio op de eigen, historische plekken. Er zijn er legio: denk aan de dorpskernen van Brielle en Schiedam, de havengebieden van Hellevoetsluis, Vlaardingen en Delfshaven, wijken als Oud Charlois, Crooswijk, Oud Hillegersberg en het Scheepvaartkwartier en de dijkbebouwing van Krimpen en Capelle aan den IJssel.

Bijzonder is ook *Het Nieuwe Noorden*, dat globaal overeenkomt met de Noordas in het RR2020. De groenstedelijke uitbreiding en (op lange termijn) de knooppuntontwikkeling in het Noordrandgebied van de gemeente Rotterdam sluit aan op de stedelijke vernieuwing in de wijken Oud Mathenesse en Spangen. Zowel de oude als de nieuwe wijken hebben hoge ontwikkelpotenties door de oriëntatie op de dynamische binnenflank van de Randstad en de goede aansluiting op weg- en railinfrastructuur en Rotterdam Airport.

De andere drie projecten richten zich volledig op nieuwe woongebieden. De nieuwe verstedelijkingslocaties in de regio moeten extra ruimte bieden voor doorstromers in de regio zelf en kapitaalkrachtige vestigers. Dat betekent dat vooral in dure en middeldure prijsklassen moet worden gebouwd. Vooral het water moet worden opgezocht. *Pakhuisen en uitzicht* beoogt de mogelijkheden van wonen aan de rivier uit te breiden op de talloze deels verouderde of in onbruik geraakte havengebieden. Het sluit aan op de ontwikkelingszone Rivierzones in het RR2020. Het zal vooral om appartementen gaan, vaak in een stedelijke setting, waarbij als vanaf een tribune kan worden genoten van het uitzicht op het water en de scheepvaart. De locatieontwikkeling hoeft zich niet te richten op een beperkt aantal doelgroepen.

Meer woningaanbod op of bij *knooppunten* zal zich primair richten op dynamische stedelingen die willen profiteren van de vele voorzieningen in de directe nabijheid. Bij een uitgekiende inrichting van de knooppunten moet het mogelijk zijn om de drukte en de hectiek van de mobiele wereld (auto's, werkers, bezoekers, openbaar vervoer) te combineren met rustige plekken voor bewoners. Ook ouderen en wellicht zelfs gezinnen met een drukke agenda kunnen dan geïnteresseerd raken. En ten slotte zijn er de diverse mogelijkheden om het meer exclusieve woningaanbod in de regio te vergroten door het aanbod aan nieuwe landgoederen en villa's in het *landelijk gebied* te vergroten.



Milieusignaalkaart

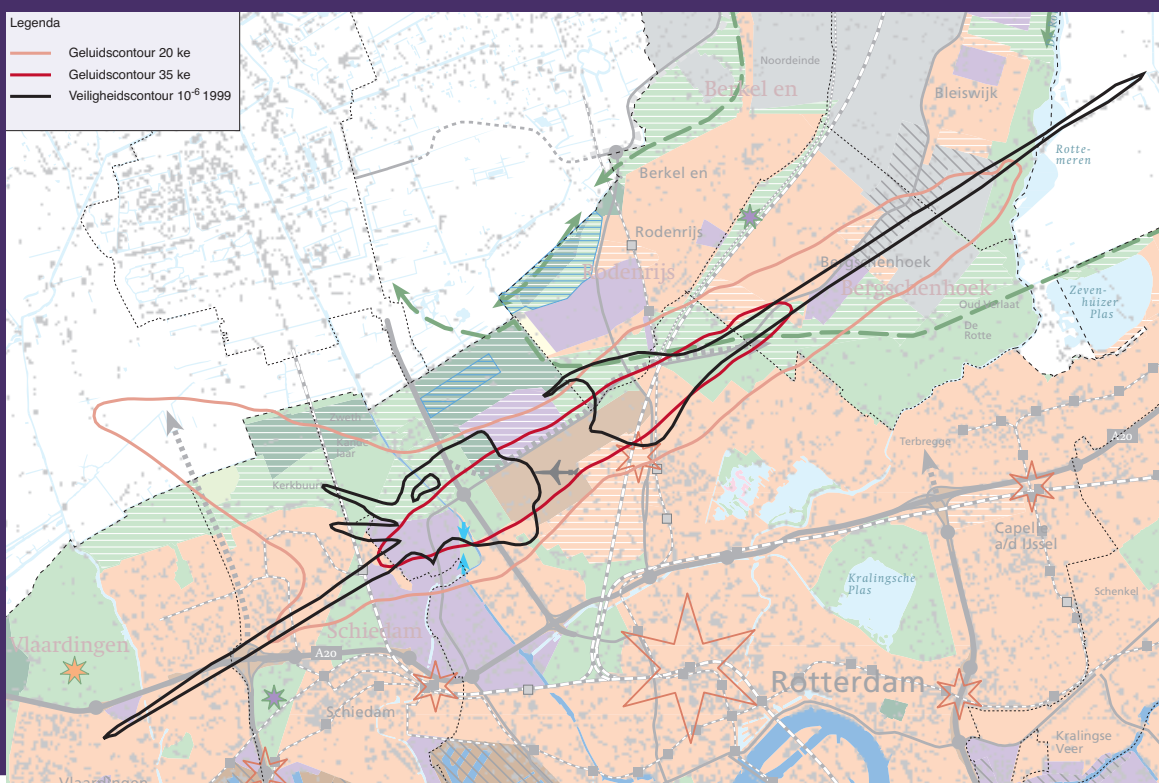
De milieusignaalkaart geeft een globaal inzicht in de huidige milieukwaliteit in de regio. Op deze kaart zijn drie dominante zoneerbare milieucategorieën verwerkt: geluid, lucht en externe veiligheid. De kaart maakt een onderscheid tussen rode, oranje en witte (niet-inge-kleurde) zones. Rood betekent dat naar verwachting een of meer normen (zoals wettelijke grenswaarden) worden overschreden. In de witte zones is de kans op overschrijding gering. In oranje zones ligt de milieukwaliteit rond de minimumnormen. De milieusignaalkaart is niet bedoeld om als toetsingskaart, maar om in een vroegtijdig stadium van planontwikkeling een indruk te krijgen van de verwachte milieukwaliteit. Woningbouw in rode zones kan met technische of ontwerpmatige oplossingen toch mogelijk blijken. Hiervoor is de milieustrategie ontwikkeld die als punt 7 in het tienpuntenplan voor de regio is opgenomen.

Geluids- en veiligheidscontour Rotterdam Airport

De kaart met de geluids- en veiligheidscontour Rotterdam Airport zoals geldend op het moment van vaststelling van het RR2020. De kaart beschrijft:

- De geluidscontour 20 Ke;
- De geluidscontour 35 Ke;
- De veiligheidscontour 10-6.

De komende tijd zullen naar verwachting zowel de geluidscontouren als de veiligheidscontour opnieuw worden vastgesteld. Bij planvorming en toetsing zullen de dan geldende contouren moeten worden gehanteerd.



7 Proces en procedure

7.1 Wettelijke toetsen

7.1.1 Strategische milieubeoordeling (SMB)

Sinds 21 juli 2004 is de Europese richtlijn 'betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's' van kracht. Deze richtlijn, in Nederland de richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) genoemd, is bedoeld om het milieu een heldere plaats te geven in de voorbereiding hiervan. Het RR2020 is SMB-plichtig aangezien het plan een kader schept voor een aantal mer-plichtige en mer-beoordelingsplichtige activiteiten, zoals woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructurele projecten, en van invloed kan zijn op enkele Vogel- en Habitatrichtlijngebieden in of nabij de regio. De milieurapportage van de SMB, waarin de inhoudelijke analyses en onderbouwingen zijn opgenomen, is als aparte rapportage beschikbaar. Deze maakt formeel geen deel uit van het Ontwerp-RR2020 maar is conform de EU-richtlijn gedurende de terinzagelegging (zie paragraaf 7.3) te raadplegen. De milieurapportage is ook via de website van RR2020 te verkrijgen.

Bij die keuzes en afwegingen die in dit plan zijn gemaakt, heeft het milieu voortdurend meegepeeld. Analyses en keuzes op hoge schaalniveaus zijn getest op lage schaalniveaus en op grond daarvan bijgesteld. Zo is een aantal maal heen en weer bewogen tussen bovenregionale, regionale en lokale kansen en opgaven. Belangen en doelstellingen van alle relevante beleidsvelden, waaronder milieu, zijn in beeld gebracht en hebben bij het 'dansen' tussen de schaalniveaus steeds scherper vorm gekregen. Dat heeft onder meer geleid tot het fixeren van netwerken voor groen, water en verkeer in de regionale ontwikkelingsvisie, op een wijze dat ze duurzaam kunnen functioneren, en tot een dubbele borg voor de milieukwaliteit op ontwikkelingslocaties: op regionaal niveau door met de milieusignaalkaart waarschijnlijke knelpunten tijdig te ondervangen, en op lokaal niveau door procesafspraken te maken over het bouwen in gebieden met een mindere milieukwaliteit.

De resultaten van de milieu-afweging komen terug in de hieronder genoemde teksten en kaarten uit de ruimtelijke ontwikkelingsvisie. Daarbij zijn zes thema's tot 'milieu' gerekend: ruimtegebruik, verkeer en vervoer, natuur, geluid, luchtkwaliteit en

externe veiligheid. Voor het water geldt een afzonderlijke watertoets (paragraaf 7.1.2). Via ruimte voor een warmtenet en windenergie draagt het RR2020 bij aan een duurzame energiehuishouding, maar deze aspecten hebben een geringe doorwerking in de keuzes en afwegingen van het RR2020 en zijn daarom niet bij de SMB betrokken. Andere aspecten, zoals bodemverontreiniging, lichthinder, cultuurhistorie en archeologie zijn voor het regionale schaalniveau niet of slechts in voorwaardestellende zin relevant, maar verdienen in latere stadia van de planvorming wel volop aandacht.

Milieu in het RR2020-beleid

Het beleid van RR2020 op de zes thema's van de SMB is te vinden in de volgende delen van het plandocument:

- 3.2 'Infrastructuur en knooppunten', in de vorm van een mobiliteitsstrategie die gericht is op een efficiënte organisatie van verkeersstromen, onder meer door een intensief stedelijk ruimtegebruik bij de zeven knooppunten en verdichting rond stations van het regionaal openbaar vervoer en door bundeling van verkeersstromen (*relevant voor de thema's verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid, veiligheid, ruimtegebruik*).
- 3.3 'Veelzijdig woonmilieu' in de vorm van de dubbele waarborg voor de milieukwaliteit, verdichting bij stations van de Stedenbaan en ander regionaal openbaar vervoer en een herstructureringsprogramma dat rekening houdt met het draagvlak voor het openbaar vervoer (*relevant voor de thema's verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid, veiligheid, ruimtegebruik*).
- 3.4 'Economische Structuurversterking' in de vorm van een accent op de relatief schone kennis- en diensteneconomie, intensivering van bestaande haven- en industriegebieden en concentratie van de glastuinbouw mede ter bevordering van het duurzame en hoogwaardige karakter ervan (*relevant voor de thema's verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid, veiligheid, ruimtegebruik*).
- 3.5 'Versterking van het groenblauwe raamwerk', in de vorm van de ontwikkeling van groene verbindingen en andere groenprojecten en het beschermen van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en stiltegebieden (naast een duurzame waterhuishouding) (*relevant voor het thema natuur*).

In het tienpuntenplan van de regionale uitvoeringsstrategie keren dezelfde thema's terug. Vooral de punten 7, 8 en 9 hebben een directe betekenis voor de milieukwaliteit: de pro-actieve aanpak van de milieuproblematiek (gericht op geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid), de offensieve aanpak van groen en water (gericht op het thema natuur) en het investeren in de versterking van infrastructuur en knooppunten (gericht op de thema's verkeer en vervoer en ruimtegebruik).

Milieukwaliteit in 2020

De SMB heeft vorm en inhoud gekregen tijdens het planproces, door zeker te stellen dat het milieu voortdurend een rol heeft gespeeld bij de ruimtelijke keuzes en afwegingen. Daarnaast is in het kader van de SMB onderzocht welke milieueffecten het voorgestelde beleid heeft. Dat leidde voor de zes thema's in de SMB tot de volgende conclusies.

Het stedelijke *ruimtegebruik* neemt toe van 29% nu tot 34% in 2020. Dit gaat ten koste van de arealen landelijk gebied en water. Een toename tot 32% is het gevolg van de autonome ontwikkeling, gedefinieerd als de programma's en projecten die al in het vorige streekplan stonden of waarover in ander verband een besluit is genomen. De overige 2% is het gevolg van programma's en projecten die RR2020 daaraan toevoegt. Bijna 40% van de toename aan stedelijk ruimtegebruik en vrijwel het gehele verlies aan areaal water, zijn het gevolg van de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Het verlies aan natuurwaarden daardoor wordt gecompenseerd. Het verlies aan areaal landelijk gebied wordt opgevangen door de kwaliteit van het landelijk gebied als onderdeel van de leefomgeving te vergroten, bijvoorbeeld in de vorm van regio-parken.

Het *verkeer* zal blijven toenemen. Ten opzichte van de huidige situatie is een toename van het aantal autoritten van 38% te verwachten, waarvan de helft als gevolg van de autonome ontwikkeling. De kwaliteit van het openbaar vervoerssysteem zal toenemen door nieuwe verbindingen en haltes. Daardoor, en door de verdichting rond stations en haltes, zal het gebruik toenemen. De ruimtelijke mogelijkheden voor mobiliteitsbeheersing zijn daarmee volledig benut, gegeven het uitgangspunt om het gehele stedelijke programma te accommoderen. Bij de uitwerking van de verdunning in

naoorlogse wijken verdient het draagvlak voor het openbaar vervoer aandacht.

Op het gebied van *natuur* ligt er een aantal aandachtspunten bij de nadere uitwerking. De A4-Zuid doorkruist een Habitatrictlijngebied. Indien significante effecten op de natuurwaarde van het gebied kunnen optreden, is een zogenaamde passende beoordeling nodig. Een beperkt aantal plannen ligt nabij Vogel- of Habitatrictlijngebieden en naast erkende natuurmonumenten, terwijl een groot aantal plannen ligt in of nabij de provinciale ecologische hoofdstructuur. Meestal gaat dat om woningbouw in een woonmilieutype waarin woningen en natuur zich naar verwachting tot elkaar verdragen. Bij de uitwerking zal van begin af aan rekening gehouden moeten worden met de ligging ten opzichte van de natuur.

Mogelijke knelpunten in *geluid en luchtkwaliteit* doen zich vooral voor rond de aanleg van de A13/A16-verbinding en de A4-Zuid. Bij de uitwerking van de plannen is hier nadrukkelijk aandacht voor nodig, bijvoorbeeld in de tracékeuze, de hoogteligging, de uitvoeringswijze, afscherpende maatregelen, enzovoort. Bij de aanleg van de nieuwe bedrijventerreinen is een adequate milieuzonering nodig om problemen in de omgeving te voorkomen. Recent toetst de Raad van State strikt of plannen voldoen aan de grenswaarden voor fijn stof in de lucht. Waar dit (nog) niet het geval is kunnen plannen alleen worden uitgevoerd in combinatie met maatregelen die leiden tot een verlaging van de fijn stof concentratie in de lucht.

De toetsing van het te verwachten leefklimaat op locaties waaraan op grond van het RR2020 milieugevoelige bestemmingen toegekend kunnen worden, heeft geleid tot de volgende conclusies:

- Vrijwel elke nieuwe milieugevoelige locatie ligt in milieubelast gebied.
- De meeste milieuknelpunten kunnen met gebruikelijke maatregelen, zoals zonering en afscherming, worden opgelost.
- Enkele locaties vragen bij de uitwerking bijzondere maatregelen (waaronder verplaatsing van bedrijven en het verminderen van vervoer van gevaarlijke stoffen). Dit gaat om 12% van het woningbouwprogramma en 10% van het kantorenprogramma. Realisering van dit programma is voor een deel afhankelijk van de dynamiek in

het haven- en industriecomplex en bedoeld voor de lange termijn (na 2015). Dat is met name het geval bij Stadshavens.

- Waar gebruikelijke noch bijzondere maatregelen perspectief leken te bieden, is het programma ten opzichte van het voorontwerp teruggebracht.

7.1.2 Watertoets

Het Besluit op de Ruimtelijke Ordening stelt het verplicht om bij alle ruimtelijke plannen een watertoets uit te voeren. Het doel hiervan is dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze bij de planvorming in beschouwing worden genomen. De watertoets is mede gebaseerd op adviezen van de waterbeheerders.

Procesverloop

Vanaf het begin van het opstellen van het RR2020 heeft overleg plaatsgevonden met de waterbeheerders. Dit had tot doel om informatie te verkrijgen over de ruimte die nodig is om een goed watersysteem te realiseren. Bovendien was het overleg bedoeld om de consequenties voor het waterbeheer van de in het RR2020 gemaakte keuzes in beeld te krijgen. Zowel de regionale waterbeheerders als Rijkswaterstaat zijn bij deze overleggen betrokken geweest. De waterschappen hebben ook op het voorontwerp RR2020 hun advies uitgebracht.

Adviezen van de waterbeheerders

Aan de waterbeheerders is gevraagd om een wateradvies te maken bij het ambtelijk concept van het ontwerp-RR2020. De volgende organisaties hebben aan dat verzoek gehoor gegeven:

- hoogheemraadschap van Schieland,
- hoogheemraadschap van Delfland,
- waterschap de Brielse Dijkkring,
- waterschap IJsselmonde en Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden,
- ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Zuid-Holland.

Sinds 1 januari 2005 zijn de waterschappen Brielse Dijkkring en IJsselmonde en het zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden samengegaan in het waterschap Hollandse Delta. Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard is eveneens op 1 januari 2005 opgericht uit twee afzonderlijke hoogheemraadschappen. Van het Hoogheemraadschap van de Krimpener-

waard hebben wij helaas geen wateradvies mogen ontvangen. In een eerder stadium, bij het voorontwerp-RR2020, heeft dit hoogheemraadschap wel een wateradvies gegeven.

De waterbeheerders spreken hun waardering uit voor de prominente plaats van het waterbeheer en de wateropgave in het proces en het ontwerp van het RR2020. Eveneens onderschrijven zij dat de kwantitatieve waterbergingsopgaven voor de regio Rotterdam op een correcte wijze zijn meegenomen in de planvorming.

De rol die water heeft gespeeld bij de afwegingen om te komen tot functiekeuzen voor bepaalde gebieden achten zij echter onvoldoende uit de verf gekomen, waardoor het principe 'water als sturend belang' niet voldoende aandacht heeft gekregen. In die zin vinden zij het ambtelijk concept wat teleurstellend omdat de integratieslag voor wat betreft water nog niet lijkt te zijn gemaakt.

Water in het RR2020

In het RR2020 komen wateraspecten op twee manieren aan bod: de waterbergingsopgave die in de regio Rotterdam gestalte moet krijgen en de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De wateraspecten staan niet in één paragraaf bij elkaar. Onderdelen van de waterparagraaf zijn in verschillende hoofdstukken ondergebracht. Dit heeft te maken met de opbouw van het plan, dat is gestructureerd naar ontwikkelingsvisie, ontwikkelingsstrategie / uitvoering, het planologisch kader en de beleidscontext. Het water speelt in elk van deze vier onderdelen een rol. De hoofdlijnen van het ruimtelijke waterbeleid zijn terug te vinden in paragraaf 3.5.1, binnen het hoofdstuk 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie'. Als bijlage bij het RR2020 verschijnt een toelichting op het plan, het integrale sectordocument. Ook hierin wordt uitvoerig ingegaan op alle wateraspecten.

In het RR2020 zijn de volgende ontwikkelingen opgenomen waarbij waterhuishoudkundige aspecten een belangrijke rol spelen:

- Landelijk wonen. Op een drietal locaties wordt landelijk wonen mogelijk gemaakt. Woningbouw in de zoekgebieden is alleen mogelijk op basis van een integraal gebiedsontwikkelingsplan. De waterhuishoudkundige aspecten moeten

betrokken worden bij de inrichting van deze gebieden. Via deze gebiedsontwikkelingsplannen kan mogelijk ook een deel van de wateropgave worden gerealiseerd.

- **Bergboezem Berkel/Groenblauwe Slinger.** In de Bergboezem Berkel vindt een transformatie plaats van agrarisch gebied naar waterberging, natuur en recreatie. Hiermee wordt een deel van de wateropgave opgelost.
- **Polder Schieveen.** In Polder Schieveen wordt een bedrijventerrein ontwikkeld waarbij gelijktijdig groene en blauwe ontwikkelingen worden meegenomen.
- **Project Mainport Rotterdam.** In het kader van het Project Mainport Rotterdam wordt 600 hectare groen op IJsselmonde ontwikkeld. Hierin moet ook voldoende ruimte voor water worden gerealiseerd.
- **Ontwikkeling van buitendijkse terreinen.** Bij herstructurering en transformatie is het van belang naar de veiligheid tegen inundatie van buitendijs gelegen gebieden te kijken.
- **Herstructurering bestaand stedelijk gebied.** Bij de herstructurering van (vooral naoorlogse) woonwijken en bedrijventerreinen dient bij de inrichting rekening te worden gehouden met voldoende ruimte voor oppervlaktewater.
- **Ontwikkeling nieuwe woon- en werklocaties.** Bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties of bedrijventerreinen moet in voldoende mate rekening worden gehouden met de wateraspecten.

Afwegingen en de gevolgen voor de waterhuishouding

Het plan biedt voldoende ruimte voor water. Een uitwerking waarin de wateropgave nader wordt gelokaliseerd moet echter nog plaatsvinden. Dit is een onderdeel van het uitvoeringsprogramma, dat in de eerste helft van 2005 is opgesteld. Bij de uitwerking van de wateropgave is een grote rol weggelegd voor de waterbeheerders en de gemeenten.

In het uitvoeringsprogramma worden ook de indicatieve programma's voor onder meer wonen en werken voor een periode van ongeveer vijf jaar uitgewerkt. In deze fase moeten de effecten op de waterhuishouding in beeld worden gebracht. Bij de gemaakte locatiekeuzen is water niet direct sturend geweest. Dit heeft een aantal oorzaken. In de

eerste plaats kent de regio Rotterdam een zeer grote ruimtebehoefte. Om de totale opgave voor verstedelijking en het groenblauwe raamwerk te kunnen realiseren is het noodzakelijk een klein deel van het programma zelfs buiten de grenzen van de regio Rotterdam te realiseren. Alle beschikbare locaties zijn van een of meer (groene, blauwe of rode) functies voorzien. In de tweede plaats is voor de verstedelijkingsopgave vooral gezocht naar locaties die zoveel mogelijk aansluiten op de bestaande infrastructuur, om de mobiliteit zoveel mogelijk te beperken. Bij de inrichting van deze gebieden zullen de wateraspecten wel nadrukkelijk worden meegenomen.

Bij programma-onderdelen waarvoor sprake is van zoekgebieden, zoals landelijk wonen, kunnen functiesgeschiktheidskaarten van de waterbeheerders een rol spelen bij het definitief bepalen van locaties.

Overige afspraken

Nadere afspraken over uitvoeringsaspecten, zoals financiering en de verdeling van verantwoordelijkheden, zijn in het RR2020 nog niet gemaakt. In het uitvoeringsprogramma zijn genoemde aspecten verder uitgewerkt.

Juridische vertaling

De juridische vertaling van de wateraspecten heeft plaatsgevonden in hoofdstuk vijf, het 'planologisch kader'. Hier is voldoende ruimte voor water gegarandeerd en is het waterbelang voldoende veiliggesteld. De structurerende elementen 1 (groenblauwe raamwerk) en 3 (duurzaam kustfundament) hebben betrekking op de waterhuishouding. Onder kernpunt 4 is de waterbergingsopgave opgenomen.

7.1.3 Flora- en faunawet

Het Nederlandse natuurbeschermingsbeleid wordt in belangrijke mate bepaald door twee Europese richtlijnen: de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Beide richtlijnen zijn al geruime tijd van kracht. De Vogelrichtlijn trad in 1979 in werking en de Habitatrichtlijn in 1992. De richtlijnen verplichten enerzijds tot de bescherming van een groot aantal soorten planten en dieren, de soortencomponent, anderzijds tot het beschermen van bepaalde gebieden, de gebiedencomponent.

Gebiedsbescherming

De gebiedscomponent van de Vogel- en Habitatrichtlijn is nog niet in nationale wetgeving vertaald en heeft daarom een rechtstreekse werking.

Beleidsuitspraken in het RR2020 voor Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden moeten vooraf op hoofdlijnen getoetst zijn op de eisen die uit beide richtlijnen voortvloeien.

Vogel- en Habitatrichtlijngebieden vallen onder de nieuwe Natuurbeschermingswet. De Natuurbeschermingswet is ook van toepassing op een aantal gebieden die niet zijn aangewezen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Soortenbescherming

De Vogel- en Habitatrichtlijn verplichten tot het bieden van wettelijke bescherming aan bijna alle vogelsoorten en verder een beperkt aantal zoogdieren, amfibieën, reptielen, insecten, planten et cetera, ook buiten de richtlijngebieden. In Nederland is dit sinds 2002 geregeld via de Flora- en faunawet. Deze wet beschermt nog een aantal extra soorten, waaronder alle amfibieën en reptielen en vrijwel alle zoogdieren. Hieronder vallen ook zeer wijdverspreide soorten als de mol, de bosspitsmuis en de groene kikker.

In de Nota 'Beschermd planten en dieren in Zuid-Holland' (maart 2004) is aangegeven waar welke strikt beschermde Habitatrichtlijnsoorten in Zuid-Holland voorkomen. Deze nota beperkt zich tot een beschrijving van de strikt beschermde dier- en plantsoorten uit de Habitatrichtlijn, waarvoor nog geen gebiedsbescherming is geregeld. Habitatrichtlijnsoorten die in de regio Rotterdam voorkomen en die niet onder aangewezen gebieden vallen zijn:

- vleermuizen in de duinen en binnenduintrand van Voorne-Putten, ten westen van Hellevoetsluis en in het westelijk deel van de rechtermaasoever bij Hoek van Holland;
- de Noorse woelmuis op enkele locaties op Voorne-Putten en in Midden-Delfland op het grondgebied van Vlaardingen (Broekpolder) en Schiedam;
- de rugstreeppad aan de westkant van Voorne-Putten en in het westelijk deel van de rechtermaasoever;
- de zandhagedis in Voorne-Putten en het westelijk deel van de rechtermaasoever, op het grondgebied van Hoek van Holland;
- de gevlekte witsnuitlibel in de duinen van Voorne.

Daarnaast komen er in Zuid-Holland twee beschermde plantsoorten voor die door de Habitatrichtlijn benoemd zijn als beschermde soort. In de regio Rotterdam zijn dit:

- de Groenknolorchis, in de duinen en binnenduintrand van Voorne-Putten;
- de Drijvende waterweegbree, in het zuidoosten van de duinen.

Voordat overheden een ruimtelijk besluit nemen, dienen zij zich ervan te vergewissen welke beschermde plant- en diersoorten in het plangebied voorkomen en welke gevolgen het besluit heeft voor het voortbestaan ervan. Voor het aantasten, verontrusten en doden van deze soorten en hun leefgebied is een ontheffing nodig van het ministerie van LNV. Gezien de veelheid aan soorten die Flora- en faunawet beschermt geldt dat voor veel ruimtelijke besluiten. Een besluit dat een nieuwe ontwikkeling toestaat mag alleen worden genomen als op voorhand redelijkerwijs is te verwachten dat deze ontheffing zal worden verleend. Er is nog weinig jurisprudentie over deze regelgeving beschikbaar, maar gezien de globaliteit van het RR2020 is het aannemelijk dat de ontheffing pas bij de uitwerking in een bestemmingsplan of projectprocedure noodzakelijk is. Voor alle in het RR2020 genoemde ontwikkelingslocaties is het aannemelijk dat die ontheffing verleend zal worden.

7.2 Gevoerd overleg

In het BRO is in artikel 7 aangegeven: *“Een streekplan, een plan tot uitwerking daarvan alsmede ontwerpen daarvoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd: de rapportering over het bij de voorbereiding van het streekplan gevoerde overleggen en over de uitkomsten daarvan”.*

Het overleg is gestructureerd aan de hand van drie nota's die aan het ontwerp-RR2020 vooraf zijn gegaan. Partijen die op welke wijze dan ook betrokken zijn bij de ruimtelijke ontwikkeling van de regio zijn op verschillende momenten en op verschillende wijzen aangesproken. Gemeenten, deelgemeenten en waterbeheerders zijn natuurlijk essentiële gesprekspartners, maar er is ook gesproken met een breed scala van maatschappelijke organisaties: woningbouwcorporaties, organisaties uit het bedrijfsleven, natuur- en

milieuorganisaties, enzovoort. Buurregio's zijn bij het overleg betrokken, omdat het RR2020 enkele grensoverschrijdende voorstellen doet en de ruimtelijke ontwikkeling binnen de regio effecten over de grens kan hebben. Er heeft ook afstemming plaatsgevonden met uitvoeringsorganisaties binnen de overheid of gelieerd aan de overheid, zoals Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf en de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens.

Discussienota 'Opgaven en kwesties'

In november 2002 is de discussienota 'Opgaven en kwesties' verschenen. Hierin zijn de belangrijkste kwesties waarmee de regio te maken heeft benoemd. Begin 2003 is een tiental bijeenkomsten georganiseerd om hier dieper op in te gaan. De bijeenkomsten zijn op verschillende locaties in de regio georganiseerd. Verschillende maatschappelijke organisaties en overheden (gemeenten, de stadsregio en de provincie) hebben deelgenomen aan de discussies. In dit overleg is de basis gelegd voor de Nota Koers en Inzet.

Nota Koers en Inzet

De Nota Koers en Inzet is in november 2003 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie (GS) en het Dagelijks Bestuur van de stadsregio (DB). In deze nota is de ambitie voor het RR2020 gesteld, zowel voor de aanpak van de drie hoofdopgaven als voor de te kiezen ontwikkelingsstrategie. De kernopgaven van het RR2020 staan erin en de manier waarop die zullen worden aangepakt. De nota is aangescherpt aan de hand van een visieconferentie met tien deskundigen op het vakgebied, die allen een bijzondere betrokkenheid bij Rotterdam en omgeving hebben.

Voorontwerp RR2020

Eind april 2004 hebben GS en het DB het voorontwerp RR2020 vastgesteld. Hierin zijn de uitgangspunten en ambities uit de Nota Koers en Inzet vertaald in een ruimtelijke structuur voor de regio. De hoofdkeuzes voor het RR2020 zijn in deze fase gemaakt. Een belangrijk middel hiervoor waren zes deelgebiedsverkenningen, die in samenwerking met de betreffende gemeenten, deelgemeenten en waterschappen zijn uitgevoerd. De belangrijkste keuzen en acties die uit het voorontwerp RR2020 volgen zijn samengevat in een tien-puntenplan, de tien punten die aan de basis staan van de Regionale Ontwikkelingsstrategie in het RR2020.

Het voorontwerp is uitvoerig besproken in de 'week van het RR2020'. In deze week (van 14 tot en met 18 juni 2004) is het voorontwerp besproken met tal van organisaties die betrokken zijn bij de ontwikkeling van de regio. Gemeentebestuurders zijn meegenomen op excursies naar de plekken in de regio waar veel te gebeuren staat. Maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven, coalitiepartners bij de uitvoering, zijn geraadpleegd over de mate waarin zij de hoofdkeuzes onderschreven en zij aan de uitvoering zouden kunnen bijdragen. Tijdens een inloopavond kon iedere belangstellende kennis nemen van het plan, een toelichting krijgen en met eigen suggesties komen. Er is ook een tweede visieconferentie georganiseerd met onafhankelijke deskundigen. De week van RR2020 mondde uit in een bestuurlijke conferentie op 28 juni. Tijdens de gesprekken is een groot aantal aanscherpingen en uitvoeringskwesties aan de orde gekomen waarop in het ontwerp RR2020 een antwoord gezocht is, maar de hoofdinzet van het voorontwerp, geformuleerd in de '10 punten voor de regio Rotterdam', bleek op een breed draagvlak te kunnen rekenen.

7.3 Proces tussen ontwerp en definitief RR2020

Het RR2020 is begin 2005 als ontwerp vastgesteld door Gedeputeerde Staten en de Regioraad, en in het najaar van 2005 in definitieve vorm vastgesteld door Provinciale Staten en de Regioraad. De periode daartussen stond in het teken van het verzamelen en afwegen van reacties en van het voorbereiden van het uitvoeringsprogramma.

Voorafgaand aan de definitieve vaststelling, kregen de gemeenten in de regio drie maanden de tijd om te reageren. Dit is de formele gemeentelijke consultatieronde, conform de Gemeenschappelijke Regeling Stadsregio Rotterdam, waarop in een Nota van Beantwoording is gereageerd. Via presentaties, excursies en overleggen zijn gemeenten al voor die periode bekend geraakt met het RR2020. De projectorganisatie van RR2020 heeft langs die weg al tijdens de voorbereiding van het Ontwerp RR2020 veel reacties ontvangen. Deze zijn bij de afwegingen in dit document betrokken. Gemeenten ontvingen ook een RR2020-toolkit. Deze bevatte alle informatie over het RR2020 die relevant is voor

de communicatie met de inwoners, onder meer presentatiemateriaal, standaardteksten en een tijdschema.

Bewoners en andere belanghebbenden hebben kunnen inspreken op het Ontwerp-RR2020. Zij die een bedenking of zienswijze hebben ingediend en andere belanghebbenden kregen de gelegenheid om hun standpunt toe te lichten tijdens een gedachtewisseling bij Provinciale Staten en een hoorzitting bij de Regioraad. Daarnaast zijn zes inspraakbijeenkomsten in de regio georganiseerd.

Terwijl deze procedures liep bereidden provincie en stadsregio het eerste uitvoeringsprogramma bij RR2020 voor. Dit kent een kortere looptijd dan het RR2020 zelf en maakt formeel geen deel uit van het vast te stellen streek- en structuurplan. In dit uitvoeringsprogramma wordt opgenomen welke projecten in het eerste tijdvak van vijf jaar zullen worden uitgevoerd, wie daarvoor verantwoordelijk is en hoe de uitvoering geregeld zal zijn. In deze uitvoeringsfase is een belangrijke rol weggelegd voor de nieuwe coalities, de samenwerkingsverbanden met organisaties en instellingen die investeren in de ontwikkeling van de regio en met wie al tijdens de voorbereiding van het RR2020 contact is gelegd. Organisaties die daartoe gerekend mogen worden zijn onder meer woningbouwcorporaties, Deltalinqs, het Economic Development Board Rotterdam (EDBR), Consept, Kennisalliantie, het Havenbedrijf Rotterdam en de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens. Het is de bedoeling dat het uitvoeringsprogramma iedere vijf jaar wordt herzien.

Colofon

Het Ruimtelijk Plan voor de Regio Rotterdam is op basis van een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst van september 2002 opgesteld door de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam. Het RR2020 bevat een strategisch ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de regio Rotterdam voor de periode van 2005 tot 2020. Het is formeel een herziening van het streekplan Rijnmond van de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht regionaal structuurplan voor de stadsregio Rotterdam, gecombineerd in één plan: het RR2020.

Het RR2020 is onder leiding van het Bestuurlijk Opdrachtgeversoverleg opgesteld door het Projectbureau RR2020. In een open planproces zijn vele maatschappelijke en bestuurlijke instanties regelmatig geconsulteerd. Ook zijn tijdens het werkproces het Ambtelijk Opdrachtgeversoverleg, de gezamenlijke managementteams, het directiebestuur, de bestuurlijke klankbordgroep met leden van provinciale staten en de regiораad, de gemeentelijke ro-vertegenwoordigers (ROROR) en de Provinciale Planologische Commissie regelmatig formeel en informeel geraadpleegd. De achttien regiogemeenten en de deelgemeenten van Rotterdam hebben in onderlinge samenwerking zes deelgebiedstudies ingebracht. De website, www.rr2020.nl, heeft in het proces een belangrijke rol vervuld. Het gehele plan is daarop raadpleegbaar en de website zal ook in de toekomst een basis bieden voor digitale uitwisseling van ruimtelijke plangegevens.

De projectorganisatie RR2020 bestaat uit:

Bestuurlijk Opdrachtgeversoverleg RR2020

Erik van Heijningen, gedeputeerde
provincie Zuid-Holland
Jaap Wolf, portefeuillehouder stadsregio Rotterdam

Ambtelijk Opdrachtgeversoverleg RR2020

Guus van de Hoef, projectdirecteur, voorzitter.
Cor van Hulst, hoofd sector ruimtelijke ordening,
wonen en economie, stadsregio Rotterdam
Henk Ovink, hoofd ruimtelijke ordening,
provincie Zuid-Holland
Paul Meijer, beleidsadviseur ruimtelijke ordening,
stadsregio Rotterdam

Beeno Radema, hoofd bureau streekplanning,
provincie Zuid-Holland
Rob van Schijndel, hoofd afdeling RO-regio, dS+V,
gemeente Rotterdam

Projectbureau RR2020

Guus van de Hoef, projectdirecteur
Peter Kuiper, procesmanager
Miriam Damen, projectsecretaris
Anja Kerklaan, projectleider Programma
Maurits Bongers, projectleider Ontwerp
Erik Prins, projectleider Uitvoeringsprogramma
Paul Meijer, ontwikkelingsstrategie en uitvoering
Beeno Radema, planologisch kader
Frank van den Beuken, stedenbouwkundig
ontwerper
Marcel van Blijswijk, planoloog
Ap van der Pijl, communicatieadviseur
Kathelijne van den Brekel, communicatiemedewerker
Peter Paul Witsen, redacteur

Cartografie

dS+V, Stedenbouw, Wonen, Verkeer
Provincie Zuid-Holland

Vormgeving

Mijs + Van der Wal

Nadere informatie

Provincie Zuid-Holland
Zuid-Hollandplein 1, 2596 AW Den Haag
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag
tel: 070 441 66 11
website: www.zuid-holland.nl

Stadsregio Rotterdam
Minervahuis I,
Meent 106, 3011 JR Rotterdam
Postbus 21051, 3001 AB Rotterdam
tel.: 010 417 23 89
website: www.stadsregio.info
email: info@sr.rotterdam.nl

Of de website van RR2020: www.rr2020.nl