

Dit is Rotterdam-Zuid!

Mobiliteitsvisie voor 2025



Rotterdam-Zuid

MOBILITEITSVISIE VOOR 2025



Breda, september t/m november 2012

Projectgroep 2

Jules Berkers	113642
Ferry de Bruin	110342
Dennis Jongen	111846
Martijn Machielsen	120175
Kelvin Toonen	113357
Thorsten Willemstein	111164

Project Stedelijke Dynamiek

NHTV Breda – 2^e studiejaar - Mobiliteit (Verkeerskunde)

VOORWOORD

In het kader van het 1e project van het 2de studiejaar Mobiliteit presenteren wij hierbij het onderzoek naar het ontwikkelen van een visie voor Rotterdam-Zuid in 2025. Het onderzoek richt zich op alle soorten verkeer binnen de wijken Noordereiland, Kop van Zuid, Kop van Zuid-Entrepot, Katendrecht, Afrikaanderwijk en Feijenoord. Door gebruik te maken van de kennis uit kennisbronnen van onder andere het CROW, Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam wordt gekeken naar verbeterlagen die de gemeente kan maken om de mobiliteit verder te ontwikkelen naar 2025.

Trends en innovatie staan grotendeels centraal binnen dit onderzoek naar de mobiliteitsvisie voor 2025. Door de huidige structuurvisies en andere beleidsdocumenten te analyseren komen wij tot een visie.

Vanaf deze plek willen wij heel graag Jan-Kees van Elderen bedanken voor de uitstekende begeleiding tijdens het project, de projectcoördinator Mark van Eijk op de NHTV voor het aanbieden van materialen en het verzorgen van de excursie naar Rotterdam-Zuid en de gastspreker van de Universiteit Utrecht voor het verder introduceren van het projectgebied.

Breda, September-November 2012

Jules Berkers

Ferry de Bruin

Dennis Jongen

Martijn Machielsen

Kelvin Toonen

Thorsten Willemstein

SAMENVATTING

Rotterdam-Zuid is een gebied in ontwikkeling en heeft hierdoor een veranderende mobiliteitsbehoefte. Deze verandering geeft plaats aan een nieuwe mobiliteitsvisie, een visie met als rode draad duurzaamheid. De opdracht komt vanuit de NHTV te Breda afdeling SLM- Mobiliteit, die hun studenten opdraagt de mobiliteitsvisie op te stellen. De centrale vraag van het onderzoek luidt: "Op welke manier kunnen de ontwikkelingen op gebied van duurzame mobiliteit en stedelijke dynamiek bijdragen aan de verbetering en verduurzaming van de mobiliteit in het plangebied omwille van de bereikbaarheid tot aan 2025?" Vanuit die vraag wordt er onder andere onderzoek gedaan naar de invloeden, mogelijkheden, kansen en bedreigingen die de stedelijke dynamiek en duurzame mobiliteit op het gebied kunnen hebben. Het onderzoek wordt voornamelijk verricht met behulp van literatuur.

Na de oriëntatie van het gebied en het inventariseren van de kenmerken ervan is er met behulp van een SWOT-analyse een brug gemaakt naar de visie. In deze analyse zijn de sterke punten, zwakke punten, kansen en bedreigingen op vlakken van stedelijke dynamiek zoals sociale en economische kenmerken, die achtergrondinformatie geven over de bewoners alsook stedelijke kenmerken, die kansen en mogelijkheden van het gebied aangeeft. In het andere deel van de analyse worden trend en innovaties, private investeerders en het beleid op verschillende niveaus geanalyseerd. De samengevoegde analyses vormen een goede basis om de visie op te stellen. De visie is in sub koppen verdeelt en onder elk van de kopjes staat de visie op dat vlak toegelicht. In de visie vallen de stukken uit de voorgaande fasen op hun plaats waardoor een complete visie op duurzame mobiliteit in Rotterdam-Zuid ontstaat. Om de visie bij te staan zijn er methodes om draagvlak te creëren toegevoegd in het verslag.

De visie leidt tot een pakket aan conclusies aan maatregelen. De belangrijkste conclusies zijn dat het gebied een stuk "groener" kan. Dit door middel van schonere voertuigen, milieuzones en het stimuleren en subsidiëren van allerlei aspecten. Het OV systeem voldoet nog niet aan een duurzame definitie, een verhoging van de frequentie, toegankelijkheid en een upgrade van het netwerk en enkele stationsomgevingen vormen de basis voor verbetering. De fiets is een van de duurzaamste manieren van verplaatsing. Meer mensen op de fiets is meer mensen uit de auto, om dit te realiseren moet het fietsgebruik gestimuleerd worden. Stimuleren kan door middel van fietsenstallingen aanleggen, het netwerk verbeteren maar ook sturend op de mens vanuit beleids oogpunt van zowel overheid als bedrijven. Maatregelen zijn geformuleerd om de bevindingen om te zetten naar een duurzame mobiliteitsvisie.

INHOUDSOPGAVE

H1.	Het gebied	14
1.1	Stedelijke kenmerken	15
1.2	Sociale demografie	25
1.3	Sociaaleconomisch	27
H2.	Het beleid	42
2.1	Overheid.....	42
2.2	Bedrijven	48
2.3	Private Investerings.....	49
H3.	Trends en Innovatie	56
	Innovaties	56
	Trends	58
H4.	Analyse.....	62
4.1	Stedelijke kenmerken	62
4.2	Sociaal-demografische kenmerken.....	67
4.3	Sociaaleconomische kenmerken.....	69
4.4	Samenvatting analyses stedelijke, sociaaldemografische en sociaaleconomische kenmerken	75
4.5	Beleid	77
4.6	Private investeerders	80
4.7	Trends en innovaties.....	82
4.8	Samenvatting analyses Beleid, Private Investeerders, Trends en Innovaties	86

H5. Visie 2025 ~ Rotterdam-Zuid	90
Mobiliteitsvisie voor 2025	90
Groen	90
Schonere voertuigen en vervoerssystemen.....	90
Openbaar Vervoer	91
Fietsen.....	91
Stedelijk en economisch	93
Resumerend	93
Draagvlak	94
H6. Conclusies en Aanbevelingen	98
Literatuurlijst	101

INLEIDING

Rotterdam-Zuid is een gebied in beweging. Er gebeurt en er verandert veel in het gebied. Nieuwe wijken worden gerealiseerd en oudere wijken gerenoveerd. Tegelijkertijd komen er ook steeds meer en steeds vaker bezoekers naar Rotterdam-Zuid.

Met de veranderingen die in Rotterdam-Zuid gaande zijn, zal ook de mobiliteit veranderen. Met betrekking tot de toekomstige veranderingen op het gebied van mobiliteit en in het gebied zelf is er een visie gemaakt voor het jaar 2025. In deze visie zal worden gewerkt naar verduurzaming van de mobiliteit in Rotterdam-Zuid.

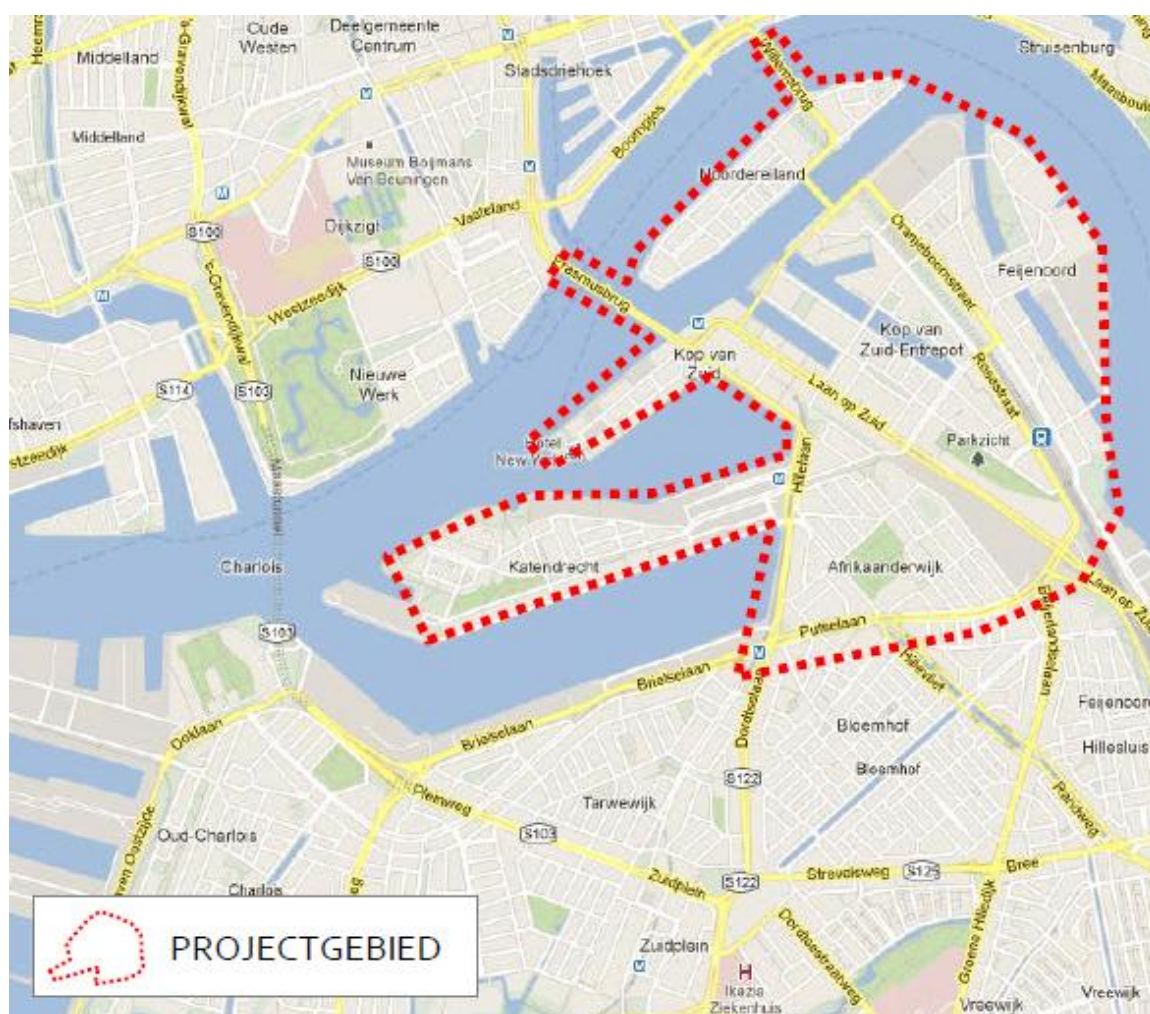
ACHTERGROND

OPDRACHTGEVER

NHTV Hogeschool te Breda, afdeling mobiliteit. Ten behoeve van project stedelijke dynamiek leerjaar twee.

PROJECTLOCATIE

De projectlocatie ligt in Rotterdam en beslaat een groot gedeelte van Rotterdam-Zuid. In figuur 0.1 is het precieze projectgebied te zien.



Figuur 0.1 | Plangebied Rotterdam-Zuid

AANLEIDING, DOELSTELLING EN HOOFDVRAAG

Een groeiende stad heeft steeds veranderende mobiliteitsbehoeften die zich voortdurend ontwikkelen. Economische en demografische en stedelijke ontwikkeling spelen hierin een hoofdrol. Zo heeft het effect op mobiliteit en de stedelijke ontwikkeling. Duurzame oplossingen zijn door invloed van trends, innovaties op de lange én op de korte termijn gewenst.

Rotterdam–Zuid is een gebied dat zich midden in een stroomversnelling van economische en sociale ontwikkelingen bevindt. Deze ontwikkelingen hebben invloed en aantrekkingskracht op bedrijven en bewoners. Het gebied kent al een aantal wijken met infrastructuur van een hoogwaardig niveau en zou om met de groei, trends en innovatie van nu en de toekomst mee te gaan de overige wijken mee moeten nemen in deze positieve spiraal van ontwikkelingen zodat anno 2025 een toegankelijk en duurzaam mobiliteitssysteem kan worden gerealiseerd.

DOELSTELLING

Het doel is een mobiliteitsvisie voor een langere termijn (2012-2025) voor het gebied Rotterdam –Zuid te ontwikkelen. Een mobiliteitsvisie met de nadruk op duurzaamheid.

HOOFDVRAAG

Op welke manier kunnen de ontwikkelingen op gebied van duurzame mobiliteit en stedelijke dynamiek bijdragen aan de verbetering en verduurzaming van de mobiliteit in het plangebied omwille van de bereikbaarheid tot aan 2025?



Figuur 0.2 | Overzichtsfoto Rotterdam met zicht op de Erasmusbrug en de kop van Zuid

DEELVRAGEN

Aan de hand van het conceptueel model zoals in figuur 1 zijn onderstaande deelvragen opgesteld. De deelvragen zijn vertaald in hoofdstuktitels en paragrafen die u verder op in de inhoudsopgave aantreft.

METHODE VAN ONDERZOEK

Om het onderzoek goed uit te kunnen voeren, zijn er verschillende methoden hiervan opgesomd. Waar nodig zal een korte toelichting gegeven zijn.

- Door het bezoek aan Rotterdam vindt er een oriëntatie plaats waarbij wordt gelet op de ruimtelijke inrichting, grootte van het gebied, diversiteit, de bevolkingsgroepen en andere kenmerken van het plangebied. Belangrijk hierbij is dat wordt gekeken naar de verschillen tussen de wijken;
- Werkoverleg en Brainstormsessies op de NHTV met de gehele projectgroep;
- Literatuuronderzoek;
- Basisgegevens, statistische gegevens (CBS, Funda, Google Earth) bestuderen en vermelden in het projectverslag. Deze gegevens zijn van belang voor het bepalen van de demografische kenmerken van de verschillende gebieden, deze demografische kenmerken hebben invloed op de mobiliteit binnen het gebied;
- Eventueel tweede bezoek aan Rotterdam om te kijken naar de ontwikkelingen binnen Feijenoord;
- Bestudering van eerdere (structuur)visies en beleidsdocumenten van de gemeente Rotterdam, stadsregio Rotterdam-Rijnmond en het rijk. Deze stukken kunnen ondersteuning bieden bij het opstellen van een visie op verschillende aspecten (technisch; lay-out en opbouw qua visie, voorspellingen en maatregelen).

LEESWIJZER

Het document is opgebouwd uit een inventarisatie fase, een uitgebreide analyse fase, de fase waarin de visie wordt opgesteld en de afsluitende conclusies en aanbevelingen.

Hoofdstuk 1 start met de inventarisatiefase waarin het gebied wordt geïntroduceerd aan de hand van drie thema's (Stedelijke kenmerken, sociale demografie en sociale economische situatie). In hoofdstuk 2 gaat deze fase verder met het beleid, in dit hoofdstuk wordt het huidige beleid bekeken. Daarna worden de trends en innovaties in hoofdstuk 3 behandeld.

De daaropvolgende analyse fase start in hoofdstuk 4 en maakt gebruik van de eerder onderzochte gegevens uit de hoofdstukken 1, 2 en 3. Dit hoofdstuk volgt de basis voor het opstellen van de visie, de knelpunten en gevolgen van de ontwikkelingen binnen het gebied worden hier onderzocht.

In hoofdstuk 5 wordt de mobiliteitsvisie voor Rotterdam-Zuid in 2025 opgesteld en worden de gemaakte keuzes verder toegelicht.

Met de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit de visie wordt in hoofdstuk 6 voor een afsluiting van dit onderzoek gezorgd.

CONCEPTUEEL MODEL

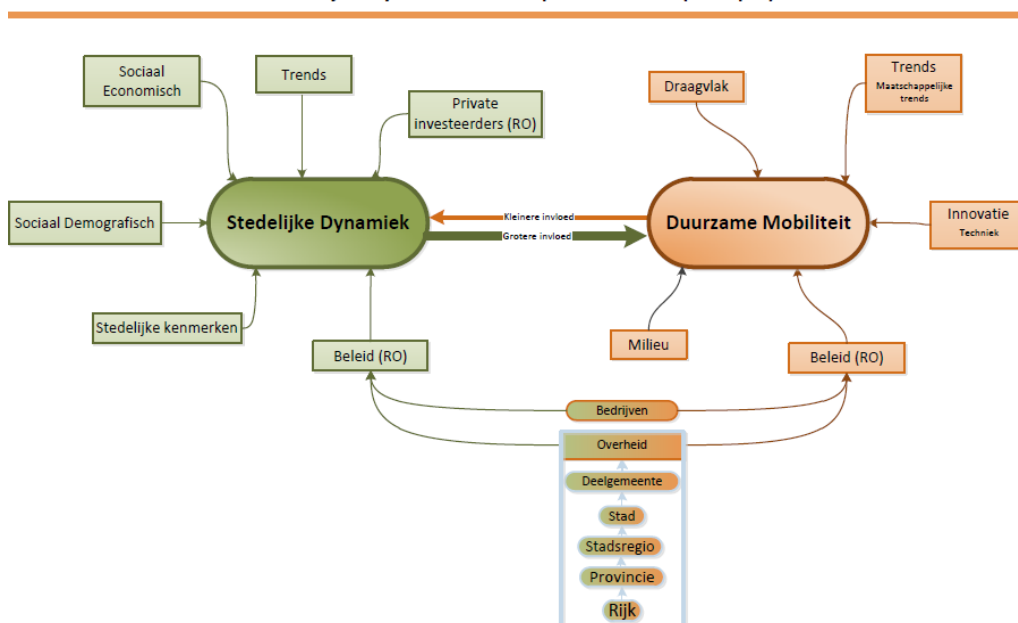
In figuur 0.3 staat het opgezette conceptuele model, dit model is gebruikt tijdens het maken van dit plan van aanpak. Zoals te zien is in het model hebben de stedelijke dynamiek en duurzame mobiliteit invloed op elkaar. Wel is het zo dat stedelijke dynamiek meer invloed heeft op duurzame mobiliteit dan andersom. De verandering van stedelijke dynamiek en duurzame mobiliteit worden veroorzaakt door verschillende factoren. De factoren van stedelijke dynamiek hebben dus indirect invloed op duurzame mobiliteit.

Sociaal-demografisch gaat over de bevolking van een gebied. De bevolking opbouw kan veranderen. Sociaaleconomisch zegt iets over de inkomsten en welvaart van een gebied.

Stedelijke kenmerken vertalen hoe een gebied is opgebouwd. In dit geval doormiddel van voorzieningen, infrastructuur, bebouwing en werkgelegenheid. Private investeerders zijn bedrijven die investeerden in een gebied, waardoor ze inkomsten, werkgelegenheid en bedrijvigheid creëren in een gebied. Trends zijn recente ontwikkelingen die nu bezig zijn die invloed momenteel of korte termijn zullen hebben op de stedelijke dynamiek. Beleid zijn de plannen die de verschillende overheden hebben die weer invloed hebben op het gebied. Als deze punten hebben alle direct invloed op de stedelijke dynamiek. Als bij één van die factoren veranderd zal ook de stedelijke dynamiek veranderen.

Draagvlak zegt iets over hoe graag mensen overstappen op duurzame mobiliteit. Om dat voor elkaar te krijgen met het allemaal zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt worden. Maatschappelijke trends zijn de recente ontwikkelingen die voortkomen uit de samenleving die momenteel of korte termijn invloed hebben op duurzame mobiliteit. Innovatie (techniek) dat zijn de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit, denk daarbij vooral aan nieuwe vervoermiddelen. Beleid is in twee gedeeltes gesplitst namelijk de overheid en bedrijven. Het beleid vertelt iets over de plannen die de verschillende overheden en het bedrijfsleven van plan is met het gebruik van duurzame mobiliteit. Milieu is vaak de voornaamste reden voor het gebruik van duurzame mobiliteit, aangezien het minder vervuילend is. Al deze factoren hebben invloed op duurzame mobiliteit. Als één van die factoren veranderd zal ook de duurzame mobiliteit veranderen.

Stedelijke Dynamiek: Conceptueel model (Groep 2)



Figuur 0.3 | Conceptueel model Stedelijke Dynamiek

H1. Het Gebied Rotterdam-Zuid



ROTTERDAM-ZUID

H1. HET GEBIED

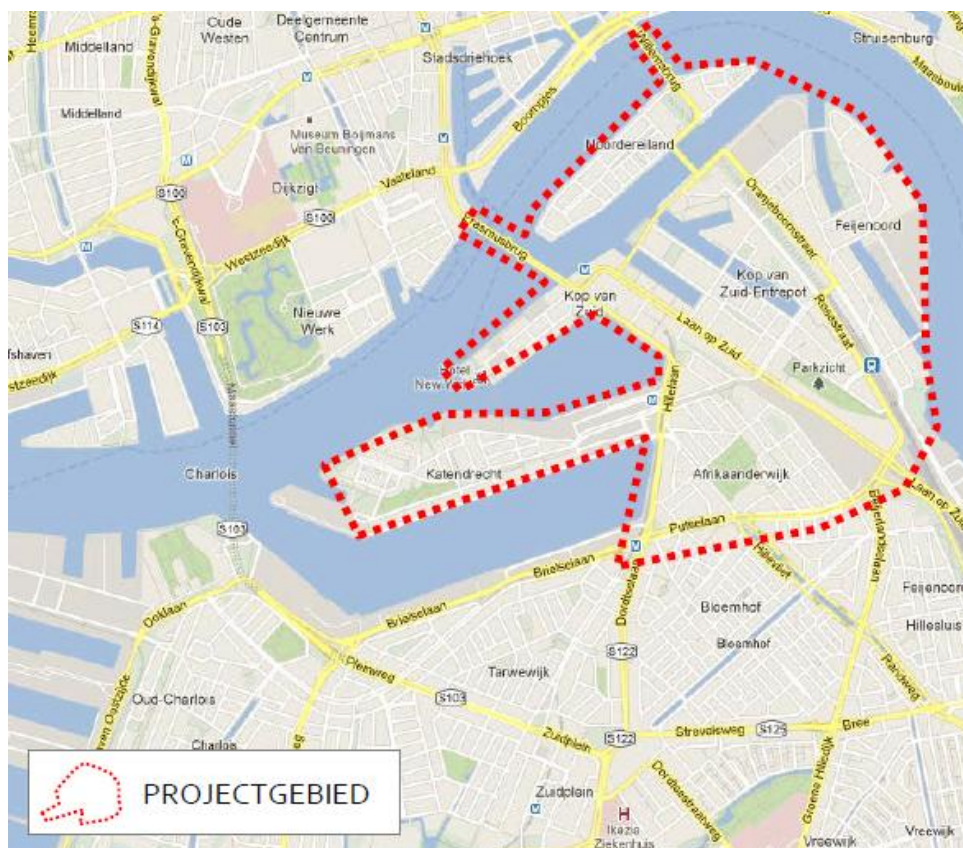
Gemeente: Rotterdam

"Rotterdam-Zuid is het gebied ten zuiden van de Maas en bestaat uit de deelgemeenten Charlois, Feijenoord en IJsselmonde. Natuurlijk zijn er meerdere deelgemeenten aan de Zuidoever, zoals Hoogvliet en Rozenburg, maar die vallen niet onder het gebied Rotterdam-Zuid zoals hier bedoeld. Rotterdam-Zuid telt ongeveer 200.000 inwoners en is daarom qua grootte vergelijkbaar met een stad als Eindhoven." (citaat van Rotterdam.nl)

In dit onderzoek wordt een gedeelte van Rotterdam-Zuid onderzocht, wanneer er in dit verslag wordt gesproken over Rotterdam-Zuid gaat het om de wijken Afrikaanderwijk, Noordereiland, Kop van Zuid, Kop van Zuid-Entrepot en Feijenoord (wijk).

In hoofdstuk wordt het plangebied geïntroduceerd door middel van de stedelijke kenmerken, de sociale demografie en de sociaaleconomische situatie van het gebied. Met deze drie stedelijke thema's wordt onderzocht hoe de situatie per thema op dit moment is binnen het gebied.

Met behulp van dit hoofdstuk wordt in een later stadium de analyse fase uitgevoerd, deze is vervolgens nodig voor de mobiliteitsvisie voor Rotterdam-Zuid in 2025.



Figuur 1.1 | Overzichtskartaal van het projectgebied (bron: Projecthandleiding)

1.1 STEDELIJKE KENMERKEN

Het plangebied beslaat een gebied van Rotterdam-Zuid dat ten opzichte van elkaar verschilt in verschillende aspecten. Een aantal van deze verschillen zijn al eerder in dit onderzoek naar voren gekomen tijdens de studies naar de demografische economische en sociale gegevens van het totale gebied. In dit onderdeel wat betrekking heeft op de stedelijke kenmerken wordt daarom gebruik gemaakt van een onderverdeling in de wijken. Aan het eind van dit onderdeel volgt een afsluitende alinea die de belangrijkste conclusie uit dit deel toelicht.

WIJK 1 - FEIJENOORD

Feijenoord is de eerste uitbreidingswijk van Rotterdam ten zuiden van de Nieuwe Maas. De wijk kenmerkte zich vroeger door de omliggende havengebieden wat zich uitte in de gebouwen en infrastructuur. De infrastructuur bleef vrij eenvoudig van opzet en had zeker geen esthetische functie. Door de groei van de bevolking van Rotterdam werd besloten om in 1870 te starten met de aanleg van Feijenoord. Doordat de gemeente Rotterdam zich niet betrokken voelde tot het project was de kwaliteit van de woningen laag, ook na 1970 toen de gemeente besloot om er vooral sociale woningbouw te plaatsen bleef de wijk zijn achterstandskarakter houden. Op dit moment kenmerkt zich de wijk door de grote hoeveelheid allochtonen die wonen in Feijenoord. Zie hiervoor het sociaaldemografische gedeelte in dit rapport.

INFRASTRUCTUUR

De infrastructuur is zoals de inleiding ook al vermeld vrij eenvoudig. Er is sprake van een grid structuur met een lage dichtheid van wegen, er zijn veel flats en appartementen met straten die alleen bedoeld zijn voor langzaam verkeer. Doordat de woningdichtheid vrij hoog is en een groot deel in appartementen woont zijn er veel parkeerplaatsen op straatniveau te vinden. Deze opbouw van de wijk qua infrastructuur bepaalt ook het beeld en de sfeer in de wijk. Hier wordt nog later naar terug verwezen bij het thema bebouwing.



Figuur 1.2 | Veel parkeervakken langs de straten in de wijk Feijenoord (bron: Google Maps)

BEBOUWING (DICHTHEID, TYPE WONING, HOOG- LAAGBOUW)

In de wijk Feijenoord vinden we vooral hoogbouw, flats van ongeveer 4 à 5 verdiepingen. Het betreft vooral sociale huurwoningen die voor lage inkomens geschikt zijn. Dit bepaalt ook de sociaaldemografische samenstelling van deze wijk (zie hiervoor het onderdeel sociaaldemografisch). Verder zijn er een aantal rijtjeswoningen te vinden die vooral gebouwd zijn in de jaren 70. In de jaren 70 werd er veel dicht bij elkaar gebouwd wat leidt tot een hoge bebouwings- en bevolkingsdichtheid. Dit is ook het geval bij de wijk Feijenoord. Het aantal parkeerplaatsen (figuur 1.2) laat al zien dat er een grote groep mensen bij elkaar wonen.

BEDRIJVEN EN WERKGELEGENHEID

Feijenoord heeft van oorsprong vooral een woonfunctie, waarbij er alleen bedrijven zichzelf vestigden aan de Maas. Dit is nu nog steeds het geval, er zijn enkele bedrijven gevestigd in het noorden van de wijk (vestiging van Unilever Nederland) en in het zuidoosten van de wijk; vroeger waren dit vooral fabrieken en bedrijven die handel dreven, nu zijn het creatieve nieuwe opstartende bedrijven die goedkoop bedrijfsruimte zoeken.

VOORZIENINGEN (O.A. GEWONE VOORZIENINGEN, OPENBARE RUIMTE, GROEN)

Zoals op de voorzieningenkaart te zien is heeft Feijenoord voornamelijk scholen en openbare groenruimte als voorzieningen. De scholen zijn vooral gecentreerd in het midden gebied van Feijenoord en de groenvoorziening vinden we terug aan de Nassau Haven.

De voorzieningen op het gebied van cultuur, recreatie, gezondheid en winkels moeten de bewoners vooral vinden in het naast gelegen gebied Kop van Zuid – Entrepot en eventueel in het centrum van Rotterdam.

WIJK 2 – KOP VAN ZUID

De Kop van Zuid kenmerkt zich door de vele kantoren, voorzieningen en horeca mogelijkheden. Het gebied dat voornamelijk bestaat uit hoogbouw is volop in ontwikkeling en zal alleen maar verder groeien. De grote torens van de KPN, de Rotterdam en Hotel New York zijn enkele voorbeelden van grote gebouwen die kenmerkend zijn voor het gebied. Een gebied waar je later kunt uitgaan, recreëren, werken maar ook kunt wonen. Dat alles op een steenworp afstand van Rotterdam.

INFRASTRUCTUUR

Op de Kop van Zuid is niet veel van infrastructuur aanwezig, er loopt een belangrijke weg die het hele gebied bedient. Er zijn parkeerplaatsen en er is ruimte voor je fiets te parkeren.

BEBOUWING (DICHTHEID, TYPE WONING, HOOG- LAAGBOUW)

De bebouwing verschilt enorm binnen het gebied. De Kop van Zuid wordt gekenmerkt door de hoogbouw met een woon-werk functie. Om te zorgen dat het gebied 's avonds niet uitsterft is gekozen voor een woonfunctie naast het werken. Ook de uitgaansmogelijkheden en horeca zullen ervoor zorgen dat het gebied altijd leeft.

BEDRIJVEN EN WERKGELEGENHEID

Zoals al eerder is vermeld vindt men de bedrijven vooral terug aan de noordzijde van de wijk en in de Kop van Zuid. Hier zijn een aantal belangrijke bedrijven en instanties gevestigd (voorbeelden: UWV, advocatenkantoren, onderzoeksbureaus, vestiging RET, KPN gebouw, Hotel New York. Daarnaast zitten er enkele bedrijven rond de jachthaven City Marina (zie onderdeel voorzieningen).

VOORZIENINGEN (O.A. GEWONE VOORZIENINGEN, OPENBARE RUIMTE, GROEN)

De Kop van Zuid heeft op het gebied van cultuur: het nieuwe Luxor theater en het fotomuseum als belangrijkste aantrekkers. Verder zitten er een aantal restaurants, uitgaansgelegenheden. De wilhelminapier biedt (in de toekomst) een groot aantal voorzieningen op het gebied van werken en cultuur. Het wordt een nieuw stedelijk gebied met nieuwbouw en de oude karakteristieke gebouwen zoals de Leidsche Veem en Pakhuismeesteren die allemaal een nieuwe functie zullen krijgen.

WIJK 3 – KOP VAN ZUID-ENTREPOT

Daarnaast ligt de Kop van Zuid-Entrepot, deze wijk ligt tussen Feijenoord, de Afrikaanderwijk in en vormt daardoor een soort mengsel van verschillende soorten woningen, infrastructuur en ook bewoners. De wijk heeft ook als belangrijkste functie het verbinden van Rotterdam-Noord met Rotterdam-Zuid. Op dit moment wordt er gewerkt aan de realisatie van woningen aan de zuidkant (grenst aan de Afrikaanderwijk) om deze overgang ook weer geleidelijk te laten verlopen.

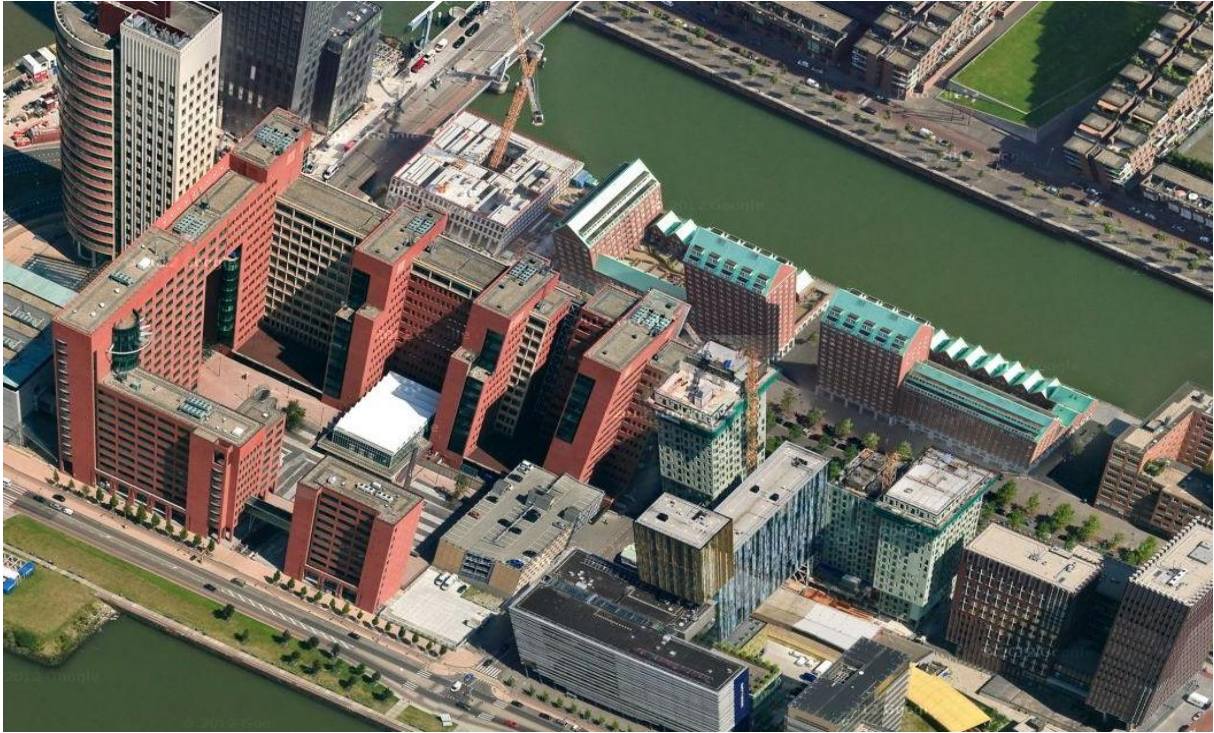
INFRASTRUCTUUR

De infrastructuur van de Kop van Zuid-Entrepot is wederom gebaseerd op de grid-structuur, vooral in de nieuwere gedeeltes is duidelijk een grid structuur gebruikt. Verder grenst het gebied aan station Rotterdam-Zuid dat aansluitingen biedt in de richtingen: Den Haag / Rotterdam Blaak, Centraal en Dordrecht / Breda. Aan de westkant van de wijk ligt een belangrijkste doorgaande verbinding (via de Erasmusbrug) tussen Rotterdam-Noord ⇔ Zuid namelijk de Laan op Zuid. Bovenop de Laan op Zuid ligt de tramverbinding die Zuid verbindt met Noord en het metrostation Wilhelminapier ligt op de grens van de Kop van Zuid en de Kop van Zuid-Entrepot.

BEBOUWING (DICHTHEID, TYPE WONING, HOOG- LAAGBOUW)

De Kop van Zuid-Entrepot is heel divers en dus niet als een gebied te kenmerken. In het noorden van de wijk (grenst aan Kop van Zuid) staat hoogbouw met als functie kantoren (werken) en gedeeltelijk wonen. Het midden van de wijk bestaat uit laagbouw, rijtjeswoningen afgewisseld met enkele halfvrijstaande woningen. Dit gebied is vrij nieuw en ruim opgezet (waarbij ook veel groen is gebruikt). Deze wijk heeft hierdoor een luxere uitstraling. Daarnaast is er ook het gebied rondom het station, dat nog vooral bestaat uit sociale woningbouw en de kenmerken heeft van de wijk Feijenoord (zoals eerder beschreven is) waarbij de wijk een achterstandsuitstraling heeft.

Dit mengsel van type gebieden binnen een wijk is vrij uniek aangezien deze gebieden zo dicht bij elkaar liggen en de verschillen enorm groot zijn wanneer er een wandeling zal worden gemaakt vanaf Rotterdam-Zuid (station NS) naar de Erasmusbrug. Hierdoor verschilt de bebouwingsdichtheid ook enorm binnen het gebied. Het gedeelte bij de Kop van Zuid (noorden van de wijk) heeft een hoge bebouwingsdichtheid door de enorme kantoorcomplexen en grote woontorens, het nieuwe woongedeelte (midden van de wijk) zal een lagere dichtheid hebben omdat hier geen gebruik wordt gemaakt van verdiepingen. Het sociale woning gedeelte (zuiden van de wijk) heeft weer een relatief hogere dichtheid aangezien hier weer flats zijn gebruikt om zoveel mogelijk mensen op een gebied te laten wonen (jaren 70 stijl). Op de volgende figuren 1.3^t/m 1.5 is duidelijk te zien hoe verschillend het gebied is (van Noord naar Zuid).



Figuur 1.3 | Noorden van Kop van Zuid-Entrepot, gekenmerkt door hoogbouw en kantoren (bron: Google Maps)



Figuur 1.4 | Het midden van de wijk, nieuwbouw met op de kopkanten nog hoogbouw en voor de rest veel rijtjes woningen. Het hart van dit gebied bestaat uit een groen park met speelvoorzieningen (bron: Google Maps)



Figuur 1.5 | Het zuiden van de wijk, hoogbouw; veel mensen wonen dicht bij elkaar, afgesloten binnenpleinen en de ligging nabij Rotterdam-Zuid (station NS) (bron: Google Maps)

VOORZIENINGEN (O.A. GEWONE VOORZIENINGEN, OPENBARE RUIMTE, GROEN)

De Kop van Zuid-Entrepot heeft twee locaties waar voorzieningen op het gebied van winkels en horeca vooral voorkomen. Dit is het gebied rondom de jachthaven City Marina met het Vijf werelddelen winkel- en horecacentrum en het gebied rondom de straat Vuurplaat waar zich supermarkten, (afhaal)restaurants, postkantoor en andere winkels (zoals de Hema) zijn gevestigd. Beide clusters bedienen niet alleen de Kop van Zuid-Entrepot maar delen van de aangrenzende wijken Feijenoord en de Afrikaanderwijk. Ook Katendrecht wordt bediend met de voorzieningen rondom de Vuurplaat.

Op het gebied van onderwijs zijn er verspreid over de wijk scholen te vinden, waarbij ze vooral liggen in het gedeelte met de sociale woningen (zuiden). Dit heeft te maken met de hogere bevolkingsdichtheid en de hogere aanwezigheid van gezinnen in dit gebied ten opzichte van het noorden. Dit is ook te zien op de voorzieningenkaart (in bijlage 1).

De wijk beschikt alleen over veel openbare ruimtes met groen in het midden (nieuwere) gedeelte van de wijk (zie figuur 1.4), bij de kantoren (noorden) en sociale woningen (zuiden) vindt men beduidend minder groen.

WIJK 4 – AFRIKAANDERWIJK

De Afrikaanderwijk is een van de oude arbeiderswijken van Rotterdam. Deze wijk was in eerste instantie vooral bedoeld voor de vele buitenlandse arbeiders die in de Rotterdamse haven kwamen werken. Op dit moment is het nog steeds een wijk waar het aandeel allochtonen hoog is. De Afrikaanderwijk is geen "Vogelaar" wijk maar wel een wijk die vaak om aandacht vraagt door de verschillende bevolkingsgroepen en het gemiddeld lage inkomen.

INFRASTRUCTUUR

De omstandigheden (demografie, inkomen) in deze wijk lijken gelijk op die van Feijenoord, alleen doordat er dichter op elkaar is gebouwd verschilt de infrastructuur. Er is weer sprake van een grid structuur die duidelijk zichtbaar is door de aan elkaar gebouwde flats. De belangrijkste ontsluitingswegen zitten op de rand van de wijk, dit zijn de Putselaan en Maashaven Oostzijde. Dankzij de aansluiting van de Brede Hilledijk op de Laan op Zuid is de Afrikaanderwijk niet meer afgesloten van de Kop van Zuid-Entrepot. Samen met de nieuwbouw zorgt dit ervoor dat de wijken beter in elkaar over zullen lopen. Aan de Maashaven Oostzijde ligt ook de metrolijn met bijbehorende metrostations Maashaven en Rijnhaven.

BEBOUWING (DICHTHEID, TYPE WONING, HOOG- LAAGBOUW)

Het gebied kent vooral hoogbouw, met ook hier flats van 4 à 5 verdiepingen. Het betreft voornamelijk sociale woningbouw en het is te vergelijken met het gebied Feijenoord.

BEDRIJVEN EN WERKGELEGENHEID

Werkgelegenheid is vooral te vinden in de dienstensector door de voorzieningen die zich in de wijk bevinden, echte vestigingen van bedrijven zijn niet terug te vinden in deze wijk aangezien de wijk ook voornamelijk een woonfunctie heeft. Hierbij komt het van oorsprong doel van de wijk weer terug, het bieden van woningruimte voor de arbeiders van de haven. Dit is de voornaamste reden voor het ontbreken van echte bedrijven. Het sporementplacement aan de oostzijde biedt wel werkgelegenheid maar is niet alleen gevestigd in de Afrikaanderwijk.



Figuur 1.6 | Hart van de wijk met veel ruimte voor sport voor de jeugd (bron: Google Maps)

VOORZIENINGEN (O.A. GEWONE VOORZIENINGEN, OPENBARE RUIMTE, GROEN)

Op het gebied van voorzieningen uit de publieke sector zijn er veel voorzieningen te vinden in de Afrikaanderwijk, dit komt doordat de gemeente veel investeert in het verbeteren van de leefomgeving van de Afrikaanderwijk. Er wordt veel aandacht besteed aan buurthuizen, sportcomplexen om zo de saamhorigheid in de wijk te verbeteren. Verder zijn er verspreid over de wijk (basis)scholen te vinden en liggen er winkels en horeca rondom de beide metrostations. De grotere winkels zijn te vinden in de Kop van Zuid-Entrepot (Vuurplaat), dankzij de openstelling van de Brede Hilledijk is dit gebied makkelijker per auto te bereiken.

WIJK 5 – KATENDRECHT

Katendrecht stond vroeger vooral bekend als de plaats voor de rijken. Na de aanleg van de Rijnhaven veranderde dit in een havengebied waar het niet meer mooi wonen was, aldus de Rotterdammers. Doordat men het gebied is gaan renoveren en aan het herbouwen is wordt geprobeerd een plek te creëren waar iedereen wilt wonen. Het gebied staat nog volop in ontwikkeling en zal de komende jaren nog verder groeien. Het doel van de gemeente is vooral om het voorzieningenniveau te verhogen en cultureel meer te gaan bieden.

INFRASTRUCTUUR

Infrastructuur is grotendeels gelijk aan die van de Afrikaanderwijk. Belangrijk verschil hierbij is dat Katendrecht een (oud)schiereiland betreft en dus maar twee (parallel lopende) aansluitingen heeft met het vaste land (Afrikaanderwijk). Door de aanleg van de brug naar de Kop van Zuid is de langzame verkeersverbinding met de Kop van Zuid en Rotterdam Centrum enorm verbeterd. Hier is dus ook weer geprobeerd om de wijken dichter aan elkaar te laten groeien.

Er is op dit moment geen echte snelle openbaar vervoersverbinding, er rijden alleen bussen door de wijk, een tram/metro verbinding ontbreekt. De metrohalte Rijnhaven ligt wel op fietsafstand en bewoners kunnen de nieuwe brug naar de Kop van Zuid gebruiken om richting metro en tram te fietsen.

BEBOUWING (DICHTHEID, TYPE WONING, HOOG- LAAGBOUW)

Voornameijk een woonfunctie met laagbouw in dezelfde stijl als het midden gebied van de Kop van Zuid-Entrepot. Redelijk ruim opgezette woningen met ruimte voor groen en binnenplaatsen. Door de menging van de verschillende soorten mensen van vroeger en nu wordt geprobeerd een buurt te creëren die gezellig is en bruist. Dit streven vindt men terug in figuur 1.7, waarop te zien is hoe divers het gebied is en nog belangrijker zal worden door de nieuwbouw.



Figuur 1.7 | De oude bedrijven in het noorden, de oude karakteristieke woningen in het midden en de nieuwbouw aan de zuidkant zorgen voor een divers en nieuw gebied (bron: Google Maps)

BEDRIJVEN EN WERKGELEGENHEID

De oude bedrijven van de haven zijn er grotendeels niet meer wat leidt tot leegstand. Leegstand die op dit moment wordt aangepakt door creatieve oplossingen (inzetten voor andere doeleinden) of het verbouwen tot woningen. De bedrijfspanden die momenteel gebruikt worden liggen aan de noordzijde (Rijnhaven zijde) en zijn vooral gericht op de industriële sector.

VOORZIENINGEN (O.A. GEWONE VOORZIENINGEN, OPENBARE RUIMTE, GROEN)

Op dit moment is het voorzieningenniveau laag in Katendrecht, er zijn maar 2 scholen te vinden, een kleine buurtsuper en een aantal andere kleine winkels. Voor de echte dagelijkse boodschappen moeten de bewoners naar de Afrikaanderwijk of de Kop van Zuid-Entrepot. De gemeente heeft als doel om het voorzieningenniveau te verhogen. Op dit moment vestigen zich enkele horeca-gelegenheden, culturele activiteiten en andere voorzieningen. De gemeente probeert door voorzieningen als de "fijnste speeltuin uit de buurt" (geciteerd van de website van de gemeente Rotterdam) de buurt verder laten groeien.

WIJK 6 – NOORDEREILAND

Deze wijk kenmerkte zich vooral door de grote bedrijvigheid vroeger, door de verplaatsing van de havenactiviteiten naar de Europoort, Maasvlakte en Botlek is dit sterk afgenomen. De transformatie naar woonwijk is daarna begonnen. De deelgemeente Feijenoord heeft in 2010 de visie Kunst en cultuur opgesteld voor het gebied, Noordereiland zal zich voornamelijk richten op het aantrekken van creatieve mensen om een kunst- en cultuurwijk te worden.

INFRASTRUCTUUR

Zoals alle andere wijken een grid structuur met een randweg rondom het hele eiland. De belangrijkste toegangsweg is de Brugweg die aansluit op de Willemsbrug (verbinding met noord/centrum) en de Koninginnebrug (verbinding met zuid). Op het gebied van openbaar vervoer zijn er alleen busverbindingen naar het dichtstbijzijnde station Rotterdam Blaak waar kan worden overgestapt op tram, bus, metro en trein.

BEBOUWING (DICHTHEID, TYPE WONING, HOOG- LAAGBOUW)

Voornameijk etagewoningen wat zorgt voor een hoge bebouwings- en bevolkingsdichtheid. Kenmerken voor een gebied dat dicht bij het centrum van Rotterdam ligt. Elk stuk grond wordt hier ook gebruikt.

BEDRIJVEN EN WERKGELEGENHEID

Nauwelijks nog aanwezigheid van bedrijven na het vervallen van de havenactiviteiten is de ze wijk volledig getransformeerd naar woongebied. De enige bedrijvigheid vindt plaatst binnen de kunst- en cultuur sector waar de gemeente Rotterdam op stuurt.

VOORZIENINGEN (O.A. GEWONE VOORZIENINGEN, OPENBARE RUIMTE, GROEN)

Er liggen twee scholen en een supermarkt in het gehele gebied. Het gebied is qua voorzieningen vooral afhankelijk van de omliggende gebieden en vooral het centrum en het gebied rondom Blaak spelen hier een belangrijke rol.

Rondom de brugweg bevindt zich een park waar men kan recreëren, verder is in de wijk veel aandacht besteed aan groen.



Figuur 1.8 | Overzichtsfoto van de bebouwing in Noordereiland (bron: Google Maps)

STEDELIIK GEBIED DAT NAAR ELKAAR TOE GROEIT

Alle wijken in het gebied vallen onder de stedelijkheidsklasse 1, de stedelijkheidsklasse is een indicator voor het stedelijke niveau dat een gebied kent. De stedelijkheidsklasse wordt gemeten door de omgevingsadressendichtheid te bepalen, deze dichtheid is onderverdeeld in vijf schaalniveau's (zie tabel 1.1). Alle gebieden binnen het plangebied kennen dus 2500 adressen per km². Deze klasseindeling is samengesteld door het CBS en wordt gepubliceerd in CBS StatLine.

Nr.	Type stedelijk niveau	Aantal adressen per km ²
1	Zeer sterk stedelijk	>= 2500 adressen per km ²
2	Sterk stedelijk	1500-2500 adressen per km ²
3	Matig stedelijk	1000-1500 adressen per km ²
4	Weinig stedelijk	500-1000 adressen per km ²
5	Niet stedelijk	< 500 adressen per km ²

Tabel 1.1 | Onderverdeling stedelijkheidsklassen (CBS statline, geraadpleegd op 27 september 2012)

Deze stedelijkheid is voornamelijk terug te zien in de bebouwingsdichtheid. Doordat het gebied dichtbij het centrum van Rotterdam ligt is het populair en trekt dit dus veel mensen aan. Hierdoor wordt elk stuk grond gebruikt. De stukken gronden die leegstaan of panden die leegstaan worden ook aangepakt om ze een nieuwe functie toe te kennen.

De wijken zijn vrij divers maar zijn tegelijkertijd ook naar elkaar toe aan het groeien. De verschillen blijven altijd bestaan maar de overgangsgebieden zullen geleidelijk in elkaar over lopen. De gebieden worden meer met elkaar verbonden en er ontstaan meer relaties tussen de gebieden. Dit is reeds al behaald met infrastructurele aanpassingen zoals de aansluiting van de Afrikaanderwijk op de Laan van Zuid en de Rijnhavenbrug tussen de Kop van Zuid en Katendrecht. De gebieden zullen daarentegen wel hun eigen karakter behouden. In bijlage 1 is een totaal overzicht te zien van de verspreiding van voorzieningen over het gehele projectgebied. Dit overzicht is ook onder andere gebruikt bij het opstellen van de afzonderlijke wijkbeschrijvingen.

VOORZIENINGENAFSTANDEN

Zoals eerder al is aangegeven in de afzonderlijke wijkbeschrijvingen zijn er verschillen te zien in de hoeveelheid en spreiding van de voorzieningen. De gebieden die in ontwikkeling zijn beschikken nog over weinig voorzieningen (vooral Katendrecht), dit is ook te zien in de grafiek (bijlage 2), hier zijn alle gemiddelde afstanden opgenomen voor belangrijke primaire en secundaire voorzieningen in de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig van CBS statline, deze gegevens kunnen in enkele gevallen achterhaald zijn door de huidige nieuwe ontwikkelingen.

1.2 SOCIALE DEMOGRAFIE

Om een goed beeld te krijgen van de mobiliteit van een plangebied moet er ook worden gekeken wat de demografische opbouw is van het gebied.

In het gehele plangebied wonen ongeveer 21500 mensen. In de wijken Katendrecht en Feijenoord is relatief gezien de bevolking jong ten opzichte van de rest van Rotterdam. In Kop van Zuid-Entrepot zijn bewoners vooral van middelbare leeftijd en op Noordereiland wonen er vooral veel ouderen.

Meer dan de helft bestaat op Noordereiland uit eenpersoonshuishoudens en Kop van Zuid-Entrepot heeft vooral veel ongehuwde stellen zonder kinderen. De wijken Katendrecht en Feijenoord kennen relatief veel één-ouder huishoudens en voor Feijenoord geldt ook dat er minder eenpersoonshuishoudens en kinderloze gehuwde stellen voorkomen dan gemiddeld.

Op etnisch gebied vertoont Noordereiland veel verschil met de rest van deelgemeente, 57% van Noordereiland bestaat uit autochtonen. In de wijk Feijenoord ligt het percentage Turken en Marokkanen erg hoog en wonen er ook veel Surinamers en Kaapverdianen. Het aantal autochtonen is slechts 18%. In Katendrecht woont een vrij hoog percentage Antillianen en Chinezen. De Kop van Zuid-Entrepot vertoont geen grote verschillen met de gemiddelde van de deelgemeente en de stad.

Op opleidingsniveau scoort het gebied erg slecht. In het gebied leven relatief meer laagopgeleide dan in de rest van Rotterdam. Dat is 63% tegenover 49%. In het projectgebied is slechts 16% hogeropgeleid, terwijl in Rotterdam dat 26% is. Het opleidingsniveau scoort in Feijenoord een onvoldoende. De wijken Katendrecht en Noordereiland zijn matig en in Kop van Zuid is het opleidingsniveau een voldoende. Wel is het zo dat in sommige buurten in Kop van Zuid het niveau onvoldoende is. Om deze redenen heeft de deelgemeente zich als doel gesteld om het onderwijs te verbeteren. Ze willen dat straks 90% van de leerlingen uitstroomt met een startkwalificatie.

	Feijenoord	Kop van Zuid	Kop Zuid-Entrepot	Afrikaanderwijk	Katendrecht	Noordereiland
Aantal inwoners	7290	1115	7695	9010	8985	3235
Aantal huishoudens	3335	705	3855	4030	1895	1910
Alleenstaanden	44%	60%	44%	45%	42%	57%
Paar zonder kinderen	16%	26%	26%	17%	23%	22%
Gezin met kinderen	40%	14%	30%	38%	35%	20%
0-15 jaar oud	22%	9%	19%	21%	21%	12%
15-25 jaar oud	15%	20%	11%	17%	11%	12%
25-45 jaar oud	31%	50%	38%	30%	33%	36%
45-65 jaar oud	22%	17%	24%	23%	24%	27%
ouder dan 65 jaar	10%	3%	10%	10%	11%	13%

Tabel 1.2 | Overzicht demografie (bron: CBS en Funda)

Zoals in de tabel te zien is in al de wijken bestaan de meeste huishoudens uit alleenstaanden gevolgd door gezinnen met kinderen. Alleen in de wijken Kop van Zuid en Noordereiland zijn er meer echtparen zonder kinderen dan met kinderen. In alle wijken is de grootste groep tussen de 25 en 45 jaar. In de meeste wijken ligt het aantal kinderen tussen de 0 en 15 jaar rondt de 20%, alleen in Kop van Zuid en Noordereiland ligt dit lager.

De leeftijdscategorie die de meeste verplaatsingen per dag aflegt is de groep tussen de 25 en 45 jaar. Dit is samen met de groep tussen 45 en 65 jaar het meest reist. De groep tussen de 0 en vijftien jaar en de 65 plussers reizen een stuk minder.

Zoals te lezen valt is het aandeel allochtonen in het projectgebied groot. Dit betekent een andere mobiliteit vraag dan autochtonen. Uit onderzoek is gebleken dat vooral Turken en Marokanen, maar ook Surinamer en Antilianen een stuk minder fietsen dan de rest van de Nederlandse bevolking. Ook bleek uit dat onderzoek dat allochtonen minder gebruik maken van de auto dan autochtonen, maar dat geldt niet voor Turken. Turken zien de auto als statussymbool en rijden meer auto dan autochtonen uit de stad. Ten opzicht van de autochtonen uit de stad reizen Antilianen, Surinamers en Marrokanen meer reizen met het openbaar vervoer. Turken reizen ongeveer evenveel met het OV als autochtonen stadbewoners.

Het projectgebied is dus sociaaldemografisch gezien erg divers. Elke wijk is anders. In sommige wijken ligt het aantal allochtonen hoog en is het opleidingsniveau laag en in de andere wijk is precies andersom.

1.3 SOCIAALECONOMISCH

In deze paragraaf zal er gekeken worden naar de economische situaties van 5 deelgebieden van Rotterdam-Zuid, namelijk:

- Kop van Zuid
- Kop van Zuid Entrepot
- Noordereiland
- Katendrecht
- Een deel van Feijenoord

Er zal in deze paragraaf een onderverdeling gemaakt worden op sociaaleconomisch gebied. Er wordt namelijk een onderscheiding gemaakt in de economische ontwikkelingen die plaats gaan en al hebben gevonden in de deelgebieden en verder zal er doormiddel van een tabel en verklaringen gekeken worden naar de huidige sociale economische situatie.

1.3.1 DE ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN BINNEN HET PROJECTGEBIED.

In de laatste jaren zijn er in het projectgebied al vele economische ontwikkeling plaatsgevonden. In deze paragraaf zal er gekeken worden naar welke economische ontwikkelingen er plaatsgevonden hebben in het projectgebied.

De ontwikkelingen zullen per deelgebied op de hieronder en op de volgende pagina's beschreven worden.

KATENDRECHT

De volgende zaken spelen in 2010 een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van Katendrecht. De wijk Katendrecht kent in de woonwijk verschillende economische ontwikkelingen door.

DELIPLEIN

Een aantal jaren geleden was het Deliplein, een plein met slecht lopende horeca gelegenheden en oude leegstaande bedrijfspanden. Sinds 2010 heeft er een sterke ontwikkeling plaatsgevonden op het Deliplein. Dit doordat bedrijfspanden opgeknapt worden door verschillende investeerders die creatief, cultureel en culinair hun invulling hieraan gaven. Door deze ontwikkelingen zal het plein een levendig 'dorpshart' van de wijk Katendrecht krijgen. Het plein zal zich in de toekomst dan ook uitstekend lenen voor verschillende evenementen.

In aansluiting op deze aanpak heeft de gemeente besloten om de twee Fenixloodsen te ontwikkelen. De loodsen bevinden zich op een prachtige locatie pal de aan de Rijnhavenbrug die de Wilhelminapier met de wijk Katendrecht verbindt. De Fenixloodsen 1 en 2 zijn multifunctie - gebouwen met hierin woningen,restaurants, uitgaansgelegenheden, winkels en het Whalala theater.



- *Figuur 1.9 (links) | Huidige Fenixloodsen (bron: top010.nl)*
- *Figuur 1.10 (rechts) | Toekomstige Fenixloodsen (bron:top010.nl)*

Doordat de verschillende bedrijfspanden weer in werking gesteld zal worden op het Deliplein, zal er in de toekomst weer meer werkgelegenheid ontwikkeld worden voor Katendrecht, wat de economische situatie van de wijk ten goede komt.

HET GEBREK AAN LAAG VOORZIENINGSNIVEAU WINKEL

Het gebrek aan een detailhandelvoorzieningen wordt door de bewoners als grootste nadeel van het deelgebied ervaren. De wens voor de bewoners is dat er een kleine supermarkt binnen de woonwijk ontwikkeld wordt, waar de bewoners hun dagelijkse (soms vergeten) boodschappen kunnen doen.

Een privaatinvesteerder (Het OBR) was eventueel bereid om in de omgeving van het Deliplein een pand beschikbaar te stellen, alleen wel op voorwaarde dat er ondernemer zich aandient met een goed onderbouwend bedrijfsplan en daarbij een acceptabele huurprijs gevraagd kan worden.

Als er gekeken wordt naar het aantal inwoners dat zal groeien, hun besteedbaar inkomen, de detailhandelsvoorzieningen die er rondom het gebied aanwezig zijn en de huidige marktcondities, is het nog maar de vraag of de ondernemer zijn brood wel kan verdienen met een dergelijk hoog frequente dagelijkse detailhandel.

Daarom is de vraag of het gebrek een laag voorzieningsniveau winkel(op korte termijn) nog in vervulling gebracht kan worden.

DE PASSIE

In 2009 zijn de ontwerpwerkzaamheden van start gegaan voor het multifunctioneel complex de Passie in Katendrecht te Rotterdam. In dit complex zal er een middelbare school voor 1.000 leerlingen, circa 100 woonvoorzieningen voor senioren en hulbehoevende multifunctionele ruimten en sportfaciliteiten gerealiseerd moeten gaan worden.

RIJNHAVENBRUG

Eind vorig jaar is er een verbinding gerealiseerd voor langzaam verkeer tussen Katendrecht en de Wilhelminapier.

De 160 meter lange voetgangers- en fietsbrug sluit aan op het landverhuizersplein aan de zijde van de Wilhelminapier en het Deliplein tussen de twee Fenixloodsen aan de zijde van Katendrecht.

Deze verbinding vergroot de aantrekkelijk van Katendrecht maar ook dat van de Wilhelminapier. Doordat de reistijd van de fietsers (werknemers) van Katendrecht naar het centrum afneemt zorgt dit voor een betere bereikbaarheid van de winkels en horecagelegenheden.

Ten slotte zorgt de brug ook voor een erg goede toegankelijkheid van de Wilhelminapier voor hulpdiensten. Een extra noodontsluiting was erg baad bij, omdat er meer en woningen en voorzieningen de laatste jaren zijn gerealiseerd en in de toekomst nog komen op de Wilhelminapier.

De brug kent echter ook een erg groot nadeel. Dat is namelijk het Shared Space beleid dat de gemeente hanteert op de brug. Dat betekent dat brommers, fietsers en voetgangers allemaal gebruik maken van één dezelfde strook. Vaak razen dan ook brommers met hoge snelheden over de brug maar net langs de voetgangers. Daardoor ervaren vele voetgangers de brug als subjectief onveilig.

De brug is grotendeels gefinancierd door de gemeente Rotterdam en heeft enkele miljoenen gekost. Daarin tegen zal het de volgende voordelen op financieel gebied opleveren. Hierop zal in de analyse verder ingegaan worden.



- *Figuur 1.11 (links) | De Rijnhavenbrug (bron: topo10.nl)*
- *Figuur 1.12 (rechts) | Locatie Rijnhavenbrug (bron: google maps)*

KATENDRECHT

De zuidkant van Katendrecht is voornamelijk bebouwd met verschillende type woningen. Na verwachting zijn er nu circa in 2012 in het totaal 530 nieuwe woningen gecreëerd, verdeeld over vijf deelgebieden. De deelgebieden zullen in het kort hieronder vernoemd worden en wat voor economische aspecten dit kent voor Katendrecht.

LAANKWARTIER

In 2010 is er aan de zuidkant van Katendrecht een nieuwbouw locatie gerealiseerd met verschillende woontypen, namelijk het Laankwartier.

Het laankwartier bestaat uit drie verschillende delen binnen hun wijk.

- Het eerste deel is opgebouwd uit 78 koopwoningen en 20 seniorenwoningen;
- Het tweede deel bestaat uit 82 woningen, waarvan 46 laagbouw woningen en 36 hoogbouw woningen;
- Het derde deel is opgebouwd uit 39 woningen, waarvan 12 maisonnettes en 27 drie- en vier etagewoningen met tuin.

PARKKWARTIER

Het Parkkwartier is een nieuwbouwlocatie in de wijk Katendrecht in Rotterdam. Het Parkkwartier bestaat uit drie stadsblokken waarin zich de volgende voorzieningen en woontypes bevinden:

- 140 eengezinswoningen;
- 21 vrije kavels;
- De Bredeschool de Globetrotter: Een brede school met voor- en naschoolse opvang, kinderopvang en twee sportzalen;
- 32 appartementen met op de begaande grond een gezondheidscentrum;
- Een Chinese kerk.

HAVENKWARTIER

Het havenkwartier is samen met het Deliplein in Katendrecht het centrale punt. Het Havenkwartier bevindt zich tussen de wijken Parkkwartier en Laankwartier. Op het Havenkwartier zijn er twee woongebouwen met in totaal 230 woningen en 400 parkeerplaatsen erin.

RIVIERKWARTIER

Het Rivierkwartier bevindt zich op het uiterste puntje van Katendrecht hier bevindt zich het voormalig stoomschip de SS Rotterdam. Dit schip wordt gebruikt als toeristische attractie en bevat onder andere een hotel, restaurant en verschillende vergader – en congreszalen.

De SS Rotterdam zal aan de kade blijven liggen tot het jaar 2023. Na verwachting zal na 2023 in het Rivierkwartier plaats zijn voor 400 woningen.

TWEEDE KATENDRECHTSE HAVEN

De nieuwe tweede Katendrechtse haven is in 2004 gerealiseerd en is te onderscheiden in 2 deelgebieden:

- Gebied 1, bestaande uit 36 tuinwoningen, 24 parkwoningen en 68 maisonnettes;
- Gebied 2, bestaande voor het grootste gedeelte uit hoogbouw, namelijk 85 appartementen verdeelt over twee woontorens en 31 stadswoningen.

KOP VAN ZUID

De Kop van Zuid is een van de jongste stadsdeel van Rotterdam-Zuid. Het vroegere havengebied dat pal aan de Maas ligt, wordt de laatste jaren sterk herontwikkelt tot een nieuw stadscentrum.

Een belangrijke schakel die in het gebied aanwezig is, is de Erasmusbrug.

ERASMUSBRUG

De Erasmusbrug is een belangrijke schakel die de Kop van Zuid van Rotterdam verbindt met de oude binnenstad van Rotterdam. De brug is opgeleverd in 1996 en is al jaren een van de belangrijkste schakel voor landverkeer tussen Rotterdam-Zuid en het centrum van Rotterdam.

Deze brug zorgde er ook voor dat Rotterdam-Zuid meer als Rotterdam werd gezien en niet als een apart deelgebied dat zomaar bij Rotterdam bijhorende. Dit was dan ook te merken, want door de realisatie van deze brug, hebben vele bedrijven gekozen om zich te vestigen op de Kop van Zuid aan de Erasmusbrug.

Door de ontwikkeling dat veel bedrijven kozen om op de Kop van Zuid hun bedrijf te gaan vestigen werd hier door externe partijen op ingespeeld en kwamen er in het gebied meer voorzieningen. Zo kwam er een parkeergarage met ruim 500 parkeerplaatsen en werd er een metrostation gerealiseerd. Kortom de Erasmusbrug zorgde voor een goede economische ontwikkeling voor de Kop van Zuid.



Figuur 1.13 | De Erasmusbrug in Rotterdam (bron: topo10.nl)

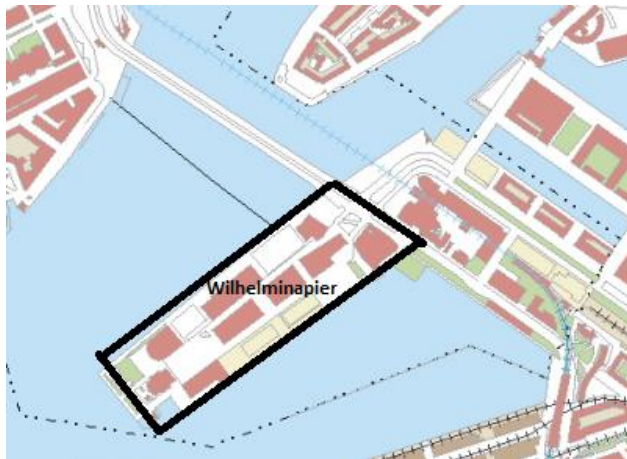
WILHELMINAPIER

Op de Kop van Zuid bevindt de Wilhelminapier. Deze pier was voorheen de thuishaven van de Holland Amerika Lijn. De pier momenteel voor andere doellijnen gebruikt. Zo is het gebouw van Holland Amerika Lijn wel in tact gebleven maar heeft nu een functie als Horeca/hotelgelegenheid. Verder is de voormalige aankomsthal nu in gebruik voor Cruises. En hebben de werkplaats gebouwen zoals Las Palmas een andere bestemming verkregen op de pier.

Verder zijn er op de pier ook vele nieuwe bedrijven en voorzieningen gevestigd. Zo zijn er verschillende culinaire restaurants bijgekomen, denk hierbij aan Las Palmas. Is er verder een theater, bioscoop, musea gevestigd. Ten slotte zijn nog 1.500 woonappartementen en is er 15 ha aan kantoorruimte gerealiseerd.

De Wilhelminapier wordt zal dan ook in de toekomst getransformeerd worden tot het Manhattan van Nederland. Voor de Economische ontwikkeling van Kop van Zuid betekend dan ook dat de Wilhelminapier één van het belangrijkste gebied is voor het deelgebied door de vele voorzieningen, maar ook ligging aan de Maas, waardoor nog veel gebruik gemaakt kan worden van goederenafhandeling over water.

Dit zorgt ervoor dat bedrijven dan ook niet afhankelijk zijn van één vervoerswijze, maar dat ook er gekozen kan worden om goederen of diensten over water te laten plaatsvinden.



Figuur 1.14 | De Wilhelminapier (bron: topo10.nl)

Hieronder worden enkele speerpunten benoemd van de Kop van Zuid die bij de sterke economische ontwikkeling van de Kop van Zuid zorg gedragen heeft.

NEW ORLEANS

De woontoren New Orleans in Rotterdam is een woontoren met meerdere functies erin gevestigd. De woontoren bevindt zich op de Wilhelminapier in Rotterdam. De toren is 160 meter hoog, daarmee is het de hoogste woontoren ons land kent. De woontoren bevat 234 appartementen, waarvan 187 hoge uur appartementen en 47 koopappartementen gevarieerd tussen de € 218.000 en € 556.000 euro. Dat betekend dat de appartementen opgeleverd zijn voor de midden en hoge klasse inkomens.

In het complex bevinden zich 4 gastenverblijven en een Health club center met een zwembad, fitnessruimte en sauna erin, waarvan de bewoners vrijblijvend gebruik mogen maken.

Ook bevindt er zich in het complex het Lantaren theater. In dit theater bevinden zich 5 bioscoopzalen met 600 zitplaatsen, één theaterzaal met 300 zitplaatsen en een expositieruimte met ruim 400 zitplaatsen. Dit gebouw zorgt ervoor dat er vele midden en hoge klasse inkomens hun huisvestiging in de Kop van Zuid krijgen, dit geeft het gebied een enorme sterke economische impuls.

DE MAASTOREN

De Maastoren is het hoogste gebouw dat Nederland kent. Dit gebouw is momenteel actief als kantorenlocaties voor twee grote bedrijven in Nederland. Het gebouw bevat voor de medewerkers 635 parkeerplaatsen in het gebouw. Verder is het bijzonder dat het gebouw verwarmd en gekoeld wordt door het water wat uit de Maas stroomt. Het gebouw is voor de toeristen één van de Highlights van Rotterdam, daarvan profiteren vele horecagelegenheden die zich rondom het gebouw bevinden aan de Wilhelminapier.

MONTEVIDEO

De Montevideo is een van de hoogste woontorens van Nederland. Deze wolkenkrabber bevindt zich op de Wilhelminapier naast het Hotel New York. De wolkenkrabber heeft zowel luxe huur- als koopappartementen. Opvallend aan dit gebouw is dat erg luxe koopappartementen gerealiseerd zijn voor de hogere inkomens. Zo bevat één appartement in het complex de waarde van het duurste appartement van Nederland, namelijk € 2.475.000,-. Verder bevindt er zich in het complex nog verschillende vrije tijds faciliteiten zoals fitnessruimte, een zwembad en horecagelegenheden.

HOTEL NEW YORK

Hotel New York is het voormalige Holland Amerika Lijn gebouw. Het gebouw werd voormalig gebruikt om passagiers te ontvangen bij de vertrekken en aankomsten van de boot. De Holland Amerika Lijn was vervoersschip voor passagiers van Nederland naar Amerika. Het gebouw staat in de top 10 van monumenten van Rotterdam. Het gebouw fungeert nu als Hotel en restaurant met een prachtig terras pal aan het water. Het hotel wordt veel gebruikt door buitenlandse toeristen.

LUXOR THEATER

Centraal gelegen aan de Kop van Zuid, aan voet van de Erasmusbrug op de Wilhelminapier bevindt zich het nieuwe Luxor Theater. Het theater is erg goed bereikbaar met het openbaar vervoer door het nieuwe metrostation die zich in dat gebied bevindt.

Het zeer moderne theater bevat over twee prachtige foyers met uitzicht op de Rijn. Het gebouw beschikt verder over een prachtige zaal met ruim 1500 zitplaatsen, een P+R Terrein en een Grandcafé met terras aan de Rijnhaven.

Door de bouw van dit theater heeft de Kop van Zuid vele bezoekers vanuit de andere kant en buiten de stad aangetrokken. Door dit theater is het gebied s avonds leefbaarder geworden, waarbij eerder altijd vele medewerkers werd aangetrokken naar het gebied die een baan hadden van acht uur tot 6 uur s avonds. Worden er nu juist ook veel publiek s avonds aangetrokken naar het gebied.

DE ROTTERDAM

De Rotterdam is een grootschalig project met hierin drie torens met vele verschillende functies erin verworven. De torens zullen een hoogte kennen van 90 meter boven het maaiveld.

De torens zullen de volgende faciliteiten krijgen:

- Vele ruimte kantoorgelegenheden;
- 240 appartementen;
- Een hotel met 280 kamers, een restaurant en 3 conferentiezalen;
- Detailhandel;
- Fitness- en sportruimtes;
- Één centrale lobby voor iedere toren.

Door de Rotterdam wil de gemeente Rotterdam proberen iets echt bijzonders op de zetten, waarbij verschillende functies in één toren gestopt kan worden. Door de het vele ruimtegebrek van de laatste jaren in steden, wil de gemeente Rotterdam laten zien dat een woontoren ook kan dienen voor vele andere functies zoals winkels, sportruimtes en kantoren.

CHICAGO

De Chicago bevindt zich precies in het midden van de Wilhelminapier op de Kop van Zuid in Rotterdam. Het gebouw is erg multifunctioneel en bevat congresfaciliteiten, winkels, leisure en een horecagelegenheid. Verder bevindt er zich in het gebouw het WestCord hotel met circa 150 kamers. Bij het gebouw is er een parkeerplaats aangelegd met ruim 80 parkeerplaatsen.

METROSTATION WILHELMINAPLEIN

Het metrostation de Wilhelminaplein ook wel Kop van Zuid genoemd is gelegen nabij de Erasmusbrug op de Kop van Zuid. De ingang bevindt tegenover het Luxor Theater op de Wilhelminapier.

Verder is de stationshal verbonden met een voetgangerstunnel onder het drukke kruispunt aan de voet van de Erasmusbrug. Vanaf de Wilhelminaplein gaan de metrotreinen bovengronds naar in de richting van de Rijnhaven.

Dit metrostation was erg belangrijk voor de stad Rotterdam. Dit omdat de laatste jaren vele medewerkers werkzaam zijn op de Kop van Zuid in Rotterdam door de vele kantoorgelegenheden die zich daar bevinden. Deze medewerkers kwamen vaak naar het werk met de auto, omdat er verder geen nabij openbaar vervoersstation was, dat niet over de weg ging. Dit bracht veel concentratie van congestie naar dit punt met zich mee. Nu met dit metrostation heeft dit geleid tot kwart minder concentratie in dit gebied. Ten slotte brengt dit metrostation op economisch gebied erg veel op voor de Kop van Zuid. Vele zoekende medewerkers en zoekende bewoners vanuit buitenaf zijn eerder bereid zich te vestigen op de Kop van Zuid.




Stations Haltes Bijzondere punten

 **Wilhelminaplein**
metrostation

 **Wilhelminaplein**
bus-/tramhalte

 **Rechtbank**
overig

 **Kantongerecht**
overig

 **theater Luxor Rotterdam Nieuw**

 **Rotterdam Cruise Terminal**
overig

Figuur 1.15 | Locatievoorzieningen Kop van Zuid (bron: 9292.nl)

KOP VAN ZUID-ENTREPOT

Op de Kop van Zuid-Entrepot bevindt zich een jachthaven genaamd de Marina City in Rotterdam. Aan deze haven liggen prachtige rijtjes koopwoningen, Verder bevindt er zich in het gebied twee onder een kap koopwoningen en bijna geen huurwoningen of koopwoningen onder 175.000 euro. Dit is door de gemeente Rotterdam gedaan een bepaald soort doelgroep naar het gebied toe te halen. Dit hebben ze dan ook in het straatbeeld weergegeven, zo zijn er speciale woonparken aangelegd met speelpleinen voor kinderen eraan verbonden. De gemeente wil graag veel werkend publiek met kinderen naar de weer toe trekken. Dit om de economische situatie te verbeteren. Een verder belang van de stad voor dit project was om juist de omliggende wijken Feijenoord en Afrikaanderwijk sociaal veiliger en leefbaarder te maken. Vandaar dat locatie ook precies tussen deze wijk is gevestigd.

Verder heeft de gemeente Rotterdam op de Kop van Zuid-Entrepot tussen de Afrikaanderwijk en Feijenoord een winkelplein gecreëerd met diverse voorzieningen. Dit is gedaan om meer werkgelegenheid te creëren voor de wijken Feijenoord, Afrikaanderwijk en eventuele huismoeders van de Kop van Zuid-Entrepot die parttime graag werkzaam willen zijn bij een Marskramer of een Albert Heijn.



Figuur 1.16 | Winkelplein op de Kop van Zuid-Entrepot, de Vuurplaat (bron: Google Maps)

Hieronder worden puntsgewijs nog diverse belangrijke ontwikkelingen van projecten en voorzieningen van de Kop van Zuid-Entrepot weergegeven.

PARKSTAD

Parkstad is een woonwijk in ontwikkeling die zich bevindt op de Laan op Zuid op de Kop van Zuid-Entrepot. Parkstad is de natuurlijke verbinding tussen de wijken Feijenoord en Afrikaanderwijk in Rotterdam-Zuid. De Parkstad zal vele verschillende voorzieningen kennen. Zo worden er een basisschool en middelbare school gecreëerd. Dit om zo juist de bevolking van Feijenoord en de Afrikaanderwijk te laten mengen met dit van de Kop van Zuid-Entrepot. Verder zijn er momenteel 900 woningen en worden er 300 te werk gesteld. Ten slotte heeft de parkstad een sporthal met zwembad en verschillende buurtparken.

SPOORHAVENPARK

De Spoorweghavenpark ligt op de Kop van Zuid in Rotterdam achter de Laan op Zuid. Het park maakt onderdeel uit van de Spoorweghavenbuurt, het nieuwbouwproject van Parkstad.

In het plan zit dat de Albert Heijn die zich nu op het winkelplein bevindt op de Vuurplaat te verplaatsen naar de Spoorweghavenpark. Verder zal er aan het park zich nog ruim 200 parkeerplaatsen en verschillende appartementen bevinden. Het park zal de schakel worden van de route tussen het station Rotterdam-Zuid en Laan op Zuid.

AFRIKAANDERWIJK

De Afrikaanderwijk kent een geheel aparte economische situatie in vergelijking met de vorige deelgebieden. Het deelgebied bestaat vooral uit niet werkend publiek, die veelal leven van een bijstandsuitkering en leven in slecht onderhoudende panden met een lage huurprijs. De woonwijk wordt al jaren beschouwd als urgent sociaal onveilig.

De gemeente wil de komende jaren de woonwijk sterk laten ontwikkelen. Hierop wordt wel rekening gehouden met de huidige bewoners. De ontwikkelingen op sociaaleconomisch gebied worden hieronder weergegeven.

ONTWIKKELING VAN DE AFRIKAANDERPLEIN

De Afrikaanderplein op het Afrikaanderwijk zal de komende jaren heringericht worden. Het plein is van de peilers van de wijk voor de bewoners. Toch is geconstateerd dat de mogelijkheden van het plein niet optimaal benut worden. De mogelijkheid hiervan is de winkeldriehoek, die hieronder beschreven zal worden.

WINKELDRIEHOEK

Een aantrekkelijke werking van het Afrikaanderplein biedt economisch namelijk perspectief voor de omgeving. Zo zal het plein niet alleen 30.000 bezoekers aantrekken voor de wekelijks markt, maar zal er in de toekomst het plein in de gehele toekomst bezoekers trekken. Dit zal gedaan doormiddel van een bouw van een zelfstandig winkelcentrum. Dit is gedaan om zo meer bevolkingsontwikkeling te creëren binnen de wijk. Door deze aanleg zal er aansluiting gevonden worden met de winkels van de laan op zuid en de Vuurlaan. Hierdoor ontstaat er waren winkeldriehoek tussen beide gebieden. Door juist aansluiting te vinden tussen de gebieden zal de economische en sociale situatie sterk verbeterd worden. Dit wordt verbeterd, omdat er nu verschillende inkomensgroepen hun uitgaven over het algeheel centrum uitgeven. Verder biedt op sociaal gebied ook verbetering, omdat er meer sociaal controle is door vele bezoekers die het gebied zal aantrekken.

VERGROTING VAN NIEUWE WOONGEBIEDEN

Binnen het gebied Afrikaanderwijk zal in de komende jaren een aantal nieuwe woongebieden gecreëerd voor nieuwe huurders en starters. Dat betekent dat er nieuwe appartementen en koop/huur woningen gecreëerd worden. De oude leegstaande verpauperde gebouwen zullen door de gemeente gesloopt worden en daarvoor in de plaats zullen er nieuwe appartementen en koop/huur woningen gecreëerd worden. Hierdoor zal er een menging ontstaan in de wijk tussen midden en laag sociaal klasse.

FEIJENOORD

De deelgemeente Feijenoord kampt al jaren met openstapelingen van sociaaleconomische problemen. Dit op gebied van werkloosheid, opleidingsniveau, inkomensniveau en het percentage voortijdig schoolverlaters. Wel is de afgelopen tien jaar de werkgelegenheid in Feijenoord sterk gestegen door de ontwikkelingen op de Kop van Zuid.

De gemeente wil vooral ontwikkelingen in Feijenoord realiseren op gebied van Culturele trekkers, arbeidsplaatsen in de zorgsector en architectonische kunstwerken

NOORDEREILAND

In Noordereiland bevinden zich voormalig al veel bedrijven, waardoor er in de wijk al veel werkgelegenheid actief is. Echter gezien de laatste jaren valt op dat vele bedrijven hun andere huisvesting kennen, vooral op gebied van logistiek en industrie. Vandaar dat de gemeente Rotterdam kijkt om juist detailhandel in deze wijk te willen stimuleren en te laten ontwikkelen.

Verder wil de gemeente ook juist economische evenementen naar het gebied toe trekken, hierbij moet gedacht worden aan het Jazz festival. De komende jaren wil de gemeente leegstaande panden afbreken en hiervoor nieuwe functies eraan toe delen. De economische situatie zal in deze wijk nog sterk verbeterd worden in samenhang met de wijk Feijenoord.

1.1.2. HUIDIGE SOCIAALECONOMISCHE SITUATIES VAN DE DEELGEBIEDEN.

In deze paragraaf zal er doormiddel van een tabel en verklaringen de sociaaleconomische situaties van de deelgebieden weergegeven worden.

	Katendrecht	Noordereiland	Kop van Zuid	Kop van Zuid-Entrepot	Afrikaander-wijk	Feijenoord
Aantal personenauto's per huishouden	0,7	0,6	0,6	0,6	0,4	0,5
Gemiddeld inkomen per jaar	€26.200,-	€28.900,-	€41.000,-	€33.800,-	€25.500,-	€19.900,-
Bijstandsuitkeringen per 1.000 huishoudens	118	119	17	131	284	266
Werkzame personen in procenten	63%	69%	74%	70%	48%	50%
Aantal woningen	2.120	1.930	1.235	3.535	3.730	3.100
Percentage huurwoningen	69%	70%	64%	70%	88%	92%
Percentage koopwoningen	29%	28%	36%	29%	9%	7%
Gemiddelde woningwaarde	€138.000,-	€165.000,-	€187.000,-	€351.000,-	€103.000,-	€108.000,-

Tabel 1.3 | Sociale Economische gegevens (bron: CBS in de buurt)

KATENDRECHT

De aantal personenauto bezit ligt in de wijk Katendrecht ligt het hoogst in Katendrecht. Dit komt omdat er de laatste jaren vele gezinnen met kinderen zijn komen te wonen in de nieuwe deelgebieden in Katendrecht Zuid die elders werkzaam zijn en elke dag hun reis moeten maken. De gemeente probeert dit terug te dringen door betere fiets en OV verbindingen te creëren met het centrumgebied van Rotterdam.

Verder valt op dat de jaarlijkse inkomens gemiddeld echter nog erg goed ligt, Dit komt omdat er in Katendrecht Noord nog vele bewoners leven van een bijstandsuitkering en werkloos zijn. Dit kan je ook terug zien in de gemiddelde woningwaarde.

KOP VAN ZUID

Het aantal woningen op de Kop van Zuid is aanzienlijk lager dan dat van de andere deelgebieden. Dit komt omdat in dit deelgebied veel meer kantoren, horecagelegenheden in dit gebied aanwezig zijn. Er zijn wel aantal woningen, maar meestal zijn de prijzen van deze woningen zo extreem hoog, dat er maar weinig vragers van woningen zijn en dat het aanbod hiervan dus dan ook niet hoog hoeft te zijn.

Verder valt op dat de economische situatie in deze wijk erg goed is en dat het inkomen per jaar erg hoog ligt in vergelijking met andere deelgebieden. Het deelgebied is ook eigenlijk een stukje Gooi van Rotterdam en de woningwaarde is hier ook erg hoog. Dat is ook de reden dat hier ook bijna geen mensen woonachtend zijn met een laag of gemiddeld inkomen.

KOP VAN ZUID-ENTREPOT

Het valt op dat met een hoge gemiddelde woningwaarde, dat er erg veel woningen op de Kop van Zuid-Entrepot zijn. Er zijn zoveel woningen op de Kop van Zuid, omdat er de laatste jaren een project opgezet is. Het project genaamd Jachtenhaven Marina en Parkstad zorgde de laatste jaren voor vele nieuwe woningen aan het water en woningen omringend bebouwd van parken met voorzieningen voor kinderen. Het gebied kent de laatste jaren veel inwoners die naar de stad Rotterdam zijn verhuisd.

AFRIKAANDERWIJK

De economische situatie in de Afrikaanderwijk is erg slecht te noemen. Zo leven er erg veel mensen in de bijstand en zijn er erg veel werkloze in het gebied. Dit komt omdat het gemiddelde opleidingsniveau van de bevolking er laag ligt en het erg moeilijk is voor de bewoners om werk te vinden. Dat is niet het enige probleem, verder spreken veel bewoners de Nederlandse taal erg slecht en zal het communiceren op de arbeidsmarkt met medewerkers ook erg moeilijk zijn en worden deze mensen juist eerder snel afgewezen.

Het andere probleem is dat de wijk erg sociaal onveilig is, omdat er totaal geen sociaal controle in het gebied aanwezig is en vele jongeren rondom de wijk zorgen voor geluidsoverlast.

Verder zijn er in deze wijk erg veel lage huurwoningen en bijna geen koopwoningen aanwezig. Dit omdat er nauwelijks vraag is naar koopwoningen in dit gebied. Ten slotte zijn er vele autochtonen bewoners die juist uit de wijk trekken, door de overlast van groeperingen en doordat de bewoners geen aansluiting krijgen met de allochtonen bewoners. Hierdoor voelen zij zich sociaal onveilig en kiezen ze er voor om elders te gaan wonen, dit zorgt dat ook voor vele leegstaande woningen binnen het gebied.

FEIJENOORD

De huidige economische situatie is in het deelgebied Feijenoord ook niet erg goed te noemen. De wijk kent ook vele werkloze en mensen die in de bijstand leven. Dit komt vaak ook net als bij Afrikaanderwijk omdat het opleidingsniveau van de bewoners van het gebied gemiddeld erg laag ligt.

Wel is er in tegenstelling tot Afrikaanderwijk in deze wijk vele autochtonen senioren aanwezig, die heel hun leven in hun woning willen blijven wonen. Dit komt vaak omdat de bewoners hieraan een geschiedenis van hun met zich meedragen. Hierdoor is de socialiteit in deze wijk wel erg beter dan dat van Afrikaanderwijk. Verder zal in de toekomst deze wijk wel erg economisch vooruit gegaan met de ontwikkelingen die komen gaan. Hierop wordt verder ingegaan in paragraaf met de economische ontwikkelingen van Rotterdam-Zuid.

NOORDEREILAND

Het Noordereiland is gemiddeld goed welvarende wijk waar vele gezinnen met kinderen woonachtend zijn. Het valt op dat in deze woonwijk ook een erg hoge personenautobezit kent. Dit komt omdat de wijk vele bewoners van deze wijk werkzaam zijn en elke dag dus heen en weer zal moeten reizen naar hun werk. In deze wijk zal dan ook erg veel parkeergelegenheid aanwezig zijn. Verder valt op dat in deze wijk het aantal woningen per woonwijk erg laag ligt. Dit komt omdat in de gebied ook erg veel werkgelegenheid is gecreëerd, maar weinig ruimte is voor nieuwe woningen. In toekomst zal de gemeente Rotterdam hierop een verandering doorvoeren. Meer hiervoor is na te lezen in 'paragraaf 1.2.1. Sociale Economische ontwikkeling van Rotterdam-Zuid'.

H2. Beleid in Rotterdam-Zuid



ROTTERDAM-ZUID

H2. HET BELEID

Rotterdam-Zuid is gevormd en wordt gevormd door het beleid wat de overheden hebben opgesteld voor het gebied. Hierin zijn de ontwikkelingen vastgelegd. Echter hebben ook bedrijven en private investeerders een grote invloed op de ontwikkelingen in Rotterdam-Zuid. Zonder deze invloeden zou Rotterdam-Zuid niet zijn zoals het nu is. Wij stellen nu de vraag wat de plannen zijn voor de toekomst, want hoe ziet het opgestelde beleid voor de toekomst eruit, wat is de rol van de bedrijven hierin en hoe beïnvloeden private investeerders het gebied?

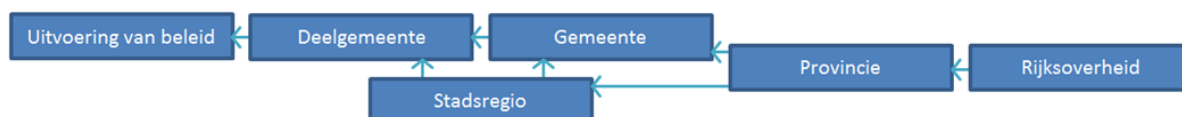
2.1 OVERHEID

WELK BELEID HEEFT DE OVERHEID OPGESTELD VOOR HET PLANGEBIED?

De Nederlandse overheid is opgebouwd uit verschillende lagen en niveaus met elk een eigen werkveld en daadkracht. Zo stelt de Rijksoverheid het landelijke beleid vast en stelt richtlijnen op die nationaal gehaald moeten worden. De provincie spitst dit beleid vervolgens toe op het eigen gebied en stelt de uitvoering van het beleid vast om de landelijk vastgestelde normen te halen. De gemeenten en deelgemeenten voeren ten slotte dit beleid uit, aangepast op het niveau van een stad, dorp, wijk of zelfs straat.

In stedelijke gebieden, wordt vaak door de provincies en gemeenten samengewerkt om het beleid uit te voeren. Daarnaast is in stedelijke gebieden een ander beleid en andere manier van uitvoering noodzakelijk dan in landelijke gebieden, wat het belang van samenwerking in dergelijke gebieden nogmaals benadrukt. De Randstad is een voorbeeld van samenwerkingsverband waarbij verschillende provincies en gemeenten betrokken zijn.

Echter bestaan er verschillen in de wensen en behoeften van de verscheidene gemeenten en steden binnen een stedelijk gebied. Daarom bestaan er ook stadsregio's binnen dergelijke gebieden. Om terug te komen op het voorbeeld van de Randstad, houdt dit in dat er een stadsregio rond de stad Rotterdam bestaat. Gestuurd door de provincie, legt de Stadsregio Rotterdam in overleg met gemeenten en deelgemeenten normen en een beleid vast en hoe dit tot uitvoer gebracht kan worden. Dit beleid is daarom volledig afgesteld op de wensen en behoeften en de kansen en beperkingen binnen de regio.



Figuur 2.1 | Schematische weergave totstandkoming van beleid van beleidsvorming tot uitvoering van beleid

Dit houdt dus in dat het beleid en de uitvoering daarvan voor het plangebied, opgesteld wordt door vele verschillende partijen; van landelijk tot lokaal niveau. Echter is het beleid dat opgesteld is door de Stadsregio Rotterdam en de gemeenten en deelgemeenten daarbinnen van het grootste belang in het plangebied.

BELEID TEN AANZIEN VAN DUURZAME MOBILITEIT

De Stadsregio Rotterdam heeft voor ogen dat de stad Rotterdam ook in de toekomst bereikbaar is en bereikbaar blijft. Maar enkel bereikbaarheid is niet het belangrijkste, het milieu is ook van belang. In de laatste decennia is de aandacht voor het milieu en het klimaat enorm vergroot en de gevolgen voor het milieu door klimaatverandering worden steeds duidelijker. Dat betekent dat de stadsregio naast bereikbaar ook leefbaar moet zijn. Duurzaamheid is hierbij het sleutelwoord: de stadsregio zal zich moeten verduurzamen.

Om de stad duurzaam te maken, maar ook om de stad bereikbaar te houden, zal de mobiliteit moeten veranderen, vindt de Stadsregio Rotterdam. Het is daarom dat de stadsregio in samenwerking met bedrijven, inwoners en de overheid (provincie, gemeente en deelgemeenten) een plan heeft opgesteld om de mobiliteit te verduurzamen. Dit plan wordt *Doelstellingen Duurzame Mobiliteit: Beter bereikbaar, duurzaam aantrekkelijk*, kortweg *Beleidsvisie Duurzame Mobiliteit* genoemd. Dit plan bevat tal van maatregelen om de stad bereikbaar, maar ook leefbaar te houden. In deze paragraaf zal er verder ingegaan worden op dit maatregelenpakket en samenhangende projecten.

ALGEMEEN BELEID

De Stadsregio Rotterdam stuurt aan op een verduurzaming van de mobiliteit. Door tal van projecten hoopt de regio de leefbaarheid te waarborgen terwijl het gebied zich blijft ontwikkelen. Algemeen zijn doelstellingen geformuleerd met betrekking tot milieunormen en bereikbaarheidsnormen. Zo streeft de regio naar een vermindering in de uitstoot van broeikasgassen zoals CO₂ van 40% voor 2025. Door vooral te werken richting het verkeer en vervoer en met hulp van de Rijksoverheid, het bedrijfsleven, de auto-industrie en de inwoners, hoopt men dit streven te kunnen behalen.

De definitie van duurzame mobiliteit is onderverdeeld in drie verschillende domeinen, *People, Planet* en *Profit*, welke respectievelijk staan voor de leefbaarheid, milieubelasting en economische belangen. De stadsregio weet dat niet aan alle drie de domeinen in een project gedacht kan worden, maar heeft als eis dat er minimaal voldaan moet worden aan de normen gesteld in het domein *Planet*. Dit omdat hier de meeste harde normen staan, zoals de CO₂ reductie.

Door een goede samenwerking met verschillende betrokkenen zoals particulieren, wil de stadsregio samen tot succesvolle projecten komen. Het leren van de samenwerking en de uitwerking van dergelijke projecten, kan ertoe leiden dat succesvolle projecten ook elders inzetbaar zullen zijn zodat naast de stadsregio Rotterdam, ook andere gebieden in Nederland ervan kunnen profiteren. Een goede communicatie is daarom ook erg belangrijk, zowel voor het slagen van het project als voor de promotie ervan naar buiten toe zodat anderen ervan kunnen leren.

Beleid gericht op het fietsgebruik en parkeervoorzieningen, komen later aan bod in deze paragraaf. Maar naast deze zaken, wordt er ook gewerkt binnen de OV-sector door in samenwerking met de aanbieders van het OV eisen te stellen aan bijvoorbeeld de bussen die ingezet worden. Het verbeteren van de kwaliteit van haltes en stations en parkeervoorzieningen hier rond om heen, ook voor de fiets, zijn hierin meegenomen. Het wegverkeer wordt ten slotte ook zo duurzaam mogelijk gemaakt door de doorstroming te bevorderen en geluidsoverlast te beperken door stiller asfalt.

Bovendien zal er ingespeeld gaan worden op nieuwe technologische ontwikkelingen, onder andere in de brandstof voorzieningen. Participatie van de gemeenten en stadsregio in internationale projecten om schonere brandstoffen te creëren en te promoten, moeten er ook in de toekomst aan bijdragen dat de mobiliteit duurzamer wordt.

Het beleid komt tot uiting doordat er wordt toegespitst op een versterking van het regionale verkeerbeleid in samenhang met het milieubeleid. Daarnaast zullen succesvolle projecten op lokaal niveau, waar mogelijk, toegepast gaan worden op de gehele regio, ook wel opschaling genoemd, en zullen er experimenten ondernomen worden die de innovatie en betrokkenheid van onder andere de Rijksoverheid, het bedrijfsleven, de auto-industrie en de inwoners moet vergroten. Ten slotte zal er door promotie en communicatie duurzame mobiliteit gestimuleerd worden. Deze projecten zullen een aanvullende rol hebben op de al lopende projecten in de regio.

De versterking van het regionale verkeers- en milieubeleid houdt in dat in de projecten die al lopen en in het reeds vastgestelde beleid, er ook aandacht gegeven gaat worden aan het aspect van duurzame mobiliteit zo ver dit nog niet gedaan is. Er wordt een expliciete connectie gemaakt tussen bestaande maatregelen en duurzame mobiliteit. Hiervoor zijn verschillende redenen. Allereerst kan door de connectie met duurzame mobiliteit, bepaalde maatregelen extra prioriteit krijgen, zoals de afspraken met de OV-aanbieders over de gebruikte bussen. Nog meer inhoud en meer middelen voor de maatregelen kunnen ook een positief gevolg zijn van de connectie. Daarnaast kan er gekeken worden naar andere beleidsvlakken buiten het verkeer en vervoer waarin toch duurzame mobiliteit naar voren kan komen. Een voorbeeld is het beleid omtrent stedelijke (her)ontwikkeling waar de verduurzaming van de mobiliteit integraal meegenomen kan worden in dit ruimtelijke vraagstuk. Ten slotte kan de stadsregio actiever zijn bij verschillende projecten waar normaliter de stadsregio een meer sturende rol toebedeeld is.

Er is gekozen voor de opschaling van lokale projecten naar regionaal niveau omdat bij veel lopende lokale projecten in gemeenten kennis wordt opgedaan die andere gemeenten ook kunnen gebruiken bij het opstarten van eigen projecten in de toekomst. De gestelde duurzaamheidsdoelstellingen kunnen daarnaast ook nog makkelijker behaald worden daar er meer gebruikers per gemeente zullen zijn doordat meerdere gemeenten hetzelfde systeem zullen hebben dan wanneer gemeenten ieder een eigen individueel systeem hanteren. Een laatste reden is dat het financieel aantrekkelijker is daar het regionaal organiseren van projecten schaalvoordelen biedt boven lokaal niveau. Het merendeel van deze opschalingsmaatregelen hebben betrekking op de lopende projecten gericht op schonere vervoersmiddelen en schonere brandstoffen, maar ook specifieke beleidsvormen zullen opgeschaald gaan worden.

Het experimenteren met verschillende maatregelen is noodzakelijk daar de techniek niet stil staat. Elke dag vinden er, onder andere in de auto-industrie, innovatieve ontwikkelingen plaats die invloed kunnen hebben op de duurzame mobiliteit. Trends en ontwikkelingen maken de voorspelling over het nu van dergelijke innovatieve ideeën haast onmogelijk. Daarnaast is het het doel van de Stadsregio Rotterdam om in samenwerking met bijvoorbeeld de bedrijven en inwoners een succesvolle transformatie ondergaan naar een duurzame mobiliteit. Voordelen van dergelijke experimenten zijn dat dankzij het proberen duidelijk wordt welke maatregelen wel en welke geen positieve invloed hebben op de duurzaamheidsdoelstellingen. Daarbij komt dat de toekomstige gebruikers nauw betrokken zijn bij de experimenten waardoor naast het nut ook het succes wordt getoetst. Bovendien zijn dergelijke experimenten vrij klein van schaal, vaak op lokaal of zelfs wijkniveau waardoor de kosten gering zijn en het verlies bij eventueel mislukken eveneens klein. Ten slotte kunnen de succesvollere probeersels gemakkelijk opgeschaald worden naar regionaal niveau daar er kennis wordt opgedaan voor de toekomst.

Ten slotte wil de stadsregio door een open communicatie naar de inwoners en bedrijven, een positief signaal afgeven omtrent duurzame mobiliteit. Er wordt immers gewerkt aan een gedragsverandering ten behoeve van de duurzaamheid. Daarnaast bepalen vooral de toekomstige gebruikers of bepaalde maatregelen bruikbaar zijn of niet. Zo moet het duidelijk zijn voor die gebruikers dat het erg moeilijk is om voorspellingen te kunnen doen over de verschillende maatregelen en dat hun medewerking aan de projecten erg gewenst is.

Door ze ook nog te stimuleren om zelf met eigen maatregelen of projecten te komen, wordt de betrokkenheid vergroot. Aandacht voor de positieve experimenten is overigens ook erg belangrijk, net als een gepaste communicatie naar de verschillende doelgroepen over de verscheidene projecten. Bovendien is de wederzijdse geloofwaardigheid tussen de stadsregio en de gemeente enerzijds en de toekomstige gebruikers anderzijds van groot belang.

Om deze ambitieuze toekomstplannen in goede banen te kunnen leiden, zal de Stadsregio Rotterdam een coördinerende rol gaan spelen bij de verschillende projecten en de uitwerking van het opgestelde maatregelenpakket. Door de aanstelling van een coördinator duurzame mobiliteit, wordt er verwacht dat het proces goed verloopt. In samenwerking met de regiogemeenten zullen projecten versterkt en opgeschaald gaan worden, experimenten opgestart en een communicatieplan vastgelegd.

Duidelijk mag zijn dat de stadsregio grootse plannen heeft om de Rotterdamse mobiliteit te verduurzamen. Hoewel er geen specifiek beleid vastgesteld is voor de wijken in het projectgebied, zullen het regionale maatregelenpakket wel degelijk invloed hebben in het projectgebied. Allereerst in de communicatie naar de verschillende doelgroepen daar in eerdere paragrafen al is gebleken dat er vele verschillende bevolkingsgroepen in het gebied wonen en van vele verschillende leeftijden is. Ook de aard van de experimenten hangt hier vanaf. Desondanks zijn er geen specifieke maatregelen opgesteld voor enkel het projectgebied.

FIETSBELEID

De Stadsregio Rotterdam heeft als doelstelling om de mobiliteit te verduurzamen en om dit te bereiken wil de stadsregio het fietsgebruik stimuleren. Een van de manieren om de fiets te promoten, is het inrichten van een regionaal fietsrouten netwerk. Door de aanleg van nieuwe en verbetering van bestaande fietspaden kan een hoofdinfrastructuur ontwikkeld worden waardoor snel en veilig met de fiets gereden kan worden. Door goede aansluitingen op het bestaande netwerk en door de uitbreiding daarvan en degelijke fietsknooppunten, worden belangrijke woon- en werkgebieden beter bereikbaar met de fiets. Daarnaast worden ook toeristische attracties bereikbaar gemaakt met de fiets.



Hiertoe zijn twaalf doorgaande fietsroutes onder handen genomen. Deze doorgaande routes, moeten voor een goede ontsluiting van het centrum van Rotterdam voor de fiets zorgen. Delen van de routes bestonden al waardoor op veel punten enkel de zwakke schakels aangepakt hoefden te worden. Naast een verbindende functie, zullen de fietsroutes ook een recreatieve functie hebben. In figuur 2.2 is een detailopname te zien van het stedelijke fietsnetwerk in het projectgebied.

Figuur 2.2 | Stedelijk fietsrouten netwerk in projectgebied
(bron: Stadsregio Rotterdam, Regionale uitvoeringsagenda verkeer en vervoer 2011-2012)

Daarnaast wordt het openbaar vervoer gestimuleerd door een goede bereikbaarheid van OV-stations, zoals trein, bus en metro, en een goede inrichting voor de stalling van fietsen. Zodoende worden twee duurzame vervoersvormen tegelijk gestimuleerd.

Regionaal gezien zijn er ook grote projecten om het fietsgebruik te stimuleren. Zo wordt er gewerkt aan een paar snelfietsroutes vanuit Rotterdam naar Den Haag en Dordrecht. De snelfietsroute naar Dordrecht wordt ook wel de F16 genoemd en moet er toe leiden dat de steden Rotterdam en Dordrecht goed en snel bereikbaar zijn op de fiets. De fietsroute doorkruist ook het projectgebied en daarvoor zijn de fietsvoorzieningen op onder andere de Laan op Zuid zodanig aangepast dat snelfietsverkeer snel, veilig en comfortabel plaats kan vinden.

Daarnaast wordt er aan het reguliere fietsroutenetwerk gewerkt. Door een goede basis in het netwerk en goede parkeervoorzieningen voor de fiets, kan het fietsgebruik gestimuleerd worden. In de afgelopen jaren is de basis gelegd waardoor gezegd kan worden dat de stadsregio klaar is met het ontwikkelen en verbeteren van een kwalitatief goed fietsnetwerk, op enkele zwakke schakels na.

Echter is uit onderzoek gebleken dat het aandeel fietsverkeer relatief erg laag is ondanks de vele positieve aanpassingen die gemaakt zijn in het netwerk. Daarom zal de stadsregio een andere insteek moeten gaan kiezen om de gestelde doelstelling te behalen in het kader van duurzame mobiliteit. Zo zal er door marketing- en promotieprojecten geprobeerd worden om het fietsgebruik te stimuleren. De verdere uitbreiding, aanpak en onderhoud van het netwerk zal door de wegbeheerders verder geregeld gaan worden. Het is erg belangrijk voor de stadsregio om de fiets een grotere rol te laten spelen in het verkeer omdat de regio grote problemen verwacht gezien de al heersende mobiliteitsproblematiek en toekomstige werkzaamheden aan het wegennet.

Het projectgebied kent geen specifieke beleidsvormen of projecten voor het fietsverkeer. Zoals reeds gezegd, wordt op de Laan van Zuid gewerkt aan de fietsvoorzieningen in verband met de snelfietsroute Rotterdam – Dordrecht. In de rest van het gebied zijn geen projecten te vinden die een invloed hebben op het beleid.

PARKEERBELEID

Hoofdpunt in het parkeerbeleid is het gebruik van *Park and Ride* plaatsen (P+R). Het is de taak van de gemeente om dergelijke plaatsen in te richten en te onderhouden. Het is de stadsregio die subsidies uitdeelt aan P+R locaties, de promotie en de bewegwijzering van deze plaatsen.

De reden voor het promoten van P+R plaatsen is dat er verwacht wordt dat de parkeerdruk in de stad afneemt door auto's buiten het centrum van de stad te laten parkeren. Door P+R locaties in te richten vlakbij een OV station, wordt het gebruik van het OV gestimuleerd en neemt dus ook de verkeersdruk in het centrum af. Om dit te bereiken, dienen er hoogwaardige en goed bereikbare P+R plaatsen zijn. Het doel van de stadsregio is dan ook om het aantal P+R plaatsen voor 2024 te doen verviervoudigen naar ruim 23.000 plaatsen.

De gemeente Rotterdam is druk bezig met de uitbreiding van de P+R locaties. Te zien is dat er een grote concentratie van P+R plaatsen is in Spijkenisse en Hoogvliet en in Rotterdam-Oost. In het project gebied zijn geen P+R locaties te vinden omdat het gebied in het centrum van de stad ligt.

In de Afrikaanderwijk in het projectgebied zijn er veel parkeerplaatsen gerealiseerd aan straat waardoor de bewoners de auto voor de deur kunnen parkeren; de parkeerplaatsen liggen direct aan de straat. Hierdoor geldt dat het straatbeeld door geparkeerde auto's gedomineerd wordt. Voor het Noordereiland, de wijk Feijenoord ten oosten van de spoorlijn en de wijk Katendrecht geldt het zelfde verhaal. Er is echter wel een verschil in Katendrecht ten aanzien van de andere wijken daar aan de zuidkant van de wijk waar veel herontwikkeling en nieuwbouw is te vinden, bewoners ook de auto kwijt kunnen in een parkeergarage onder ieder woonblok. Deze garages zijn alleen toegankelijk voor de bewoners van deze woonblokken.

In de wijk Kop van Zuid-Entrepot zijn eveneens veel parkeerplaatsen te vinden direct aan straat. Echter wordt hier de parkeerdruk geregeld door het feit dat het betaalde parkeerplaatsen zijn. Hierdoor wordt het parkeren in de wijk ontmoedigd.

Op de Kop van Zuid vindt nog veel ontwikkeling van zowel kantoren als woningen plaats. Het is daarom belangrijk dat de parkeermogelijkheden goed geregeld zijn. In de wijk is gekozen voor een menging van parkeren op straat en in parkeergarages. Deze laatste is het meest gebruikt op de Wilhelminapier waar onder het maaiveld geparkeerd zal gaan worden. Door nieuwbouw projecten, zullen parkeerplaatsen aan straat verdwijnen, zoals het parkeerplein tussen hotel New York en het restaurant Las Palmas.

Het parkeerbeleid wordt gestuurd door de stadsregio, maar is hoofdzakelijk een gemeentelijke aangelegenheid. Het is dus de taak van de gemeente om het parkeerbeleid op te stellen en uit te voeren. Door gebruik van P+R locaties buiten het centrum, wordt de verkeers- en parkeerdruk in het centrum verminderd. Ten slotte kennen de wijken in het projectgebied verschillende manieren van parkeerbeleid. Daarbij is te zien dat parkeergarages vooral gebruikt worden in gebieden die nog in ontwikkeling zijn, zoals de zuidkant van Katendrecht en de Wilhelminapier.

CONCLUSIE

Het beleid voor het projectgebied vanuit de overheid is niet specifiek op het projectgebied gericht, maar op de gehele Stadsregio Rotterdam. Enkel een aantal specifieke beleidsvormen op wijkniveau, zoals parkeerbeleid, zijn toegespitst op de wijken in het projectgebied.

Duidelijk te zien is dat het verkeers- en vervoersbeleid zich richt een verduurzaming van de mobiliteit omwille het behouden en beschermen van de leefbaarheid in de regio ondanks de verwachte groei in onder andere mobiliteit. Dat betekent dat het beleid wordt opgesteld vanuit het standpunt van het milieu waardoor het milieu een grote stempel drukt op het verkeersbeleid. Anders gezegd hangt het opgestelde verkeersbeleid nauw samen met het milieubeleid.

Zo kan er geconcludeerd worden dat, ondanks het ontbreken van een specifiek beleid voor het projectgebied, de overheid een beleid heeft opgesteld die gericht is op een minimale aantasting van het leefmilieu en een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit middels allerlei projecten en maatregelen, nu en in de toekomst.

WELKE ROL HEEFT HET BEDRIJFSLEVEN IN HET BELEID TEN AANZIEN VAN MOBILITEIT?

De Rijksoverheid stelt op een beleid voor een gebied en wordt door verschillende instanties doorvertaald naar een bepaald gebied. Er is al gebleken dat de overheid beleid opstelt dat gericht is op de verduurzaming van de mobiliteit en dat ze daarbij steun zoekt bij onder andere bedrijven in het gebied. De vraag die hierbij centraal staat is hoe deze bedrijven dit beleid en de uitvoering ervan beïnvloeden.

In het beleid van Duurzame Mobiliteit wordt nauw samengewerkt met de bedrijven in de stadsregio. Omdat dit beleid ook projecten zal kennen in het projectgebied, zullen ook bedrijven in het projectgebied een rol gaan spelen bij de totstandkoming van het beleid en de uitvoering van verschillende projecten. De Stadsregio Rotterdam heeft immers aangegeven dat de bedrijven aan zullen moeten geven of een maatregel of project succesvol is.

De verschillende projecten die opgestart zullen worden in de stadsregio, zullen binnen in overleg vastgestelde kaders tot uitvoer komen bij verschillende bedrijven. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruik van de fiets. Gezien de vele energie die door de verschillende overheden in de opwaardering van de fietsinfrastructuur en fietsparkeer-voorzieningen bij OV-stations, ligt het voor de hand dat er besloten is dat bedrijven werknemers zullen stimuleren om voor de fiets te kiezen in plaats van de auto. Dit kan tevens goede reclame zijn voor het bedrijf omdat er binnen het bedrijf gedacht wordt aan het milieu. Door het gebruik van de fiets, wordt de ecologische voetafdruk, die de impact op natuur en milieu weergeeft, van het bedrijf kleiner wat bepaalde klanten kan aantrekken of bepaalde financiële voordelen kan hebben.

Het gebruik van P+R locaties stimuleren kan ook een manier zijn van het bedrijf om het effect beleidsmaatregelen positief te beïnvloeden. Daarnaast worden werknemers aangespoord om het OV te verkiezen boven de auto. Daarnaast kunnen bedrijven investeren in P+R locaties waardoor er meer geld is bij de overheden om dergelijke locaties aan te leggen, te onderhouden en te verbeteren. Dit kan voor het bedrijf op de langere termijn dezelfde gunstige gevolgen hebben als het fietsgebruik stimuleren.

Daarnaast kunnen bedrijven aangeven bij een overheid dat bepaalde aanpassingen in de locaties van OV-stations of parkeerlocaties of kwaliteit hiervan wenselijk is. Door bijvoorbeeld een betere kwaliteit van OV-stations bij P+R plaatsen af te dwingen en hiervoor geld beschikbaar te stellen, kunnen dergelijke aanpassingen gerealiseerd worden.

In de door de stadsregio opgestarte projecten, kunnen de bedrijven aangeven of een maatregel of project succesvol is of niet. Hierdoor wordt de invloed van bedrijven in de uitvoering van beleid enorm vergroot. Lokale projecten die door bedrijven positief beoordeeld worden, kunnen opgeschaald worden naar regionaal niveau. Dit kan ook positieve reclame opleveren voor bedrijven daar deze bedrijven een invloed uit hebben kunnen oefenen in de regio.

Overigens kunnen bedrijven bepaalde projecten afraden waardoor de kans kleiner wordt dat deze opgeschaald worden naar regionaal niveau. Dat betekent niet dat het project meteen afgeschoten zal worden daar het de bedrijven vrij staat om zelf met projecten te komen of bepaalde onderdelen van een reeds opgestart project aan te passen zodat het wel een succes kan worden.

CONCLUSIE

Het beleid voor het projectgebied kent dus een zekere invloed vanuit het bedrijfsleven. Daarnaast stellen bedrijven een intern beleid op wat een invloed kan hebben op het projectgebied en de stadsregio, zoals de stimulatie van fietsgebruik. De invloed vanuit de bedrijven op het regionale beleid beperkt zich echter tot de uitvoer van verschillende projecten. Dat betekent dat in de beleidsvorming de invloed uiterst klein is. De rol van de bedrijven in het beleid ten aanzien van mobiliteit is daarom vrij klein te noemen.

2.3 PRIVATE INVESTERINGEN

WELKE PRIVATE INVESTEERDERS SPELEN EEN ROL VAN BETEKENIS IN HET PROJECTGEBIED?

In Rotterdam-Zuid is er sprake van meerdere investeringen. Zo zijn er meerdere partijen geweest bij het ontwikkelen van Rotterdam-Zuid. Het gebied is ontstaan eind 19^{de} eeuw toen de havens in Rotterdam-Zuid werden gegraven. Er moest onderdak worden geboden aan de stroom arbeiders en zo zijn de eerste wijken, respectievelijk de Afrikaanderwijk en Feijenoord gebouwd. Ook veel bebouwing op het Noordereiland en Katendrecht stammen uit laat 19^{de} eeuw. Alle bebouwing die hier dus staat heeft te maken met de vroegere havenactiviteiten. De eerste investeerders in het gebied waren dan ook de gemeente Rotterdam en speculanten voor de eerste woningbouw.

In de loop van de jaren is de verbondenheid met de haven steeds meer afgenomen en zo ook de investeringen in het gebied. Sommige panden hebben jaren leeggestaan. De eerste noemenswaardige investering het gebied is Hotel New York. Toen het gebouw verlaten werd in 1977 werd verlaten heeft het tientallen jaren leeg gestaan. In 1993 opende het zijn deuren als hotel en grand-café. In 1994 is het masterplan Kop van Zuid opgesteld door de gemeente Rotterdam.

Na het jaar 2000 is toch meer het besef gegroeid dat dit een uniek stukje Rotterdam was dat toch heel dicht bij het centrum ligt. Vervallen haventerreinen zijn omgebouwd dat moderne stukken stad met veelal bijzondere architectuur. Deze nieuwbouw bevindt zich voornamelijk in het gebied tussen de Laan op Zuid en de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht. Ook bevindt zich op de Kop van Zuid veel nieuwbouw.



Figuur 2.3 | Kop van Zuid met Hotel New York, Wold Port Center en toren Montevideo (bron: <http://wilhelminapier.eu>)

Ook de aanwezigheid van aandacht wijken heeft voor grote investeringen in het gebied het gebied gezorgd. Dit geld is afkomstig van de Rijksoverheid en zodoende is dit ook op een manier gebruikt om de reeds bestaande problemen in de wijk op te lossen. De problemen die mensen ondervonden waren voornamelijk criminaliteit, onveiligheid en overlast.

INVESTERINGEN PER DEELGEBIED

Omdat het projectgebied een omvangrijk gebied is en het investeringsklimaat niet in elke wijk hetzelfde is zal er per deelgebied gekeken worden naar de investeringen die gedaan zijn.

NOORDEREILAND

Het Noordereiland was oorspronkelijk een eiland. Het is een eiland geworden toen de Koningshaven werd gegraven. Het Noordereiland kenmerkte zich altijd door de grote bedrijvigheid die hier aanwezig was. Het Noordereiland lag namelijk vroeger naast de havens van Rotterdam. Op de Prins Hendrikkade werden veel producten overgeslagen. Die eerste investeerders in dit gebied waren dan ook de haven en gemeente voor de bebouwing. Ook was het Noordereiland een belangrijke schakel in het Rotterdamse verkeerssysteem. De spoorlijn Rotterdam- Dordrecht heeft jaren over het Noordereiland gelopen. Thans is dit een spoortunnel. Ook was de Willemsbrug geruime tijd de enige verkeersbrug tussen Rotterdam-Noord en Rotterdam-Zuid. Doordat het lange tijd in het centrum van de haven lag was er een florerende middenklasse. Met het verschuiven van de havens richting het westen is het Noordereiland thans een rustige woonwijk geworden. Met investeringen van deelgemeente Feijenoord wordt er nu geprobeerd de wijk een kunstzinnige uitstraling te geven.

FEIJENOORD (WIJK)

De wijk Feijenoord kent twee keer een periode van investeringen. De eerste periode is ten tijde van het ontstaan van de wijk aan het einde van de 19^{de} eeuw. De wijk is toen voornamelijk aangelegd door speculanten omdat de gemeente zich afzijdig hield met de ontwikkeling. De woningen waren voornamelijk bedoeld voor mensen die in haven gingen werken. Doorat de woningen door speculanten werden waren ze veelal van slechte kwaliteit. De woningkwaliteit is in de jaren '70 verbeterd door een herstructureringsplan. Tegenwoordig is de wijk een 'aandachtswijk' en wordt er naar gestreefd de woonkwaliteit naar een hoger niveau te brengen. Grootste investeerder hierachter zijn de gemeente Rotterdam en de Rijksoverheid.

KOP VAN ZUID-ENTREPOT

Tussen de gebieden Feijenoord (wijk), Kop van Zuid en Afrikaanderwijk ligt de Entrepotaven. Hier was vroeger de Rotterdamsche Handelsvereniging gevestigd (RHV). Die investeerde in deze haven. Echter ging deze ook vrij snel weer failliet. Sindsdien is door de gemeente Rotterdam overal kadegeld ingevoerd. Echter was de Entrepotaven snel alweer onaantrekkelijk voor de scheepvaart doordat het kadegeld vrij hoog was en omdat door de groeiende afmetingen van de schepen de haven eigenlijk niet meer geschikt was. Thans is het voornamelijk een jachthaven. Hedendaags is er flink geïnvesteerd in het gebied en is er een moderne woonwijk verrezen. Rede voor deze investeringen waren de nabijheid van het centrum. Ligging aan de haven en het aantrekkelijk maken voor hogere en middeninkomens om zich in dit gedeelte van Rotterdam te vestigen.



Figuur 2.4 | Entreporthaven richting Kop van Zuid (bron: <http://www.entreporthaven.com/>)

AFRIKAANDERWIJK

Afrikaanderwijk is wellicht de bekendste wijk uit het plangebied. Het is voor 1900 snel gebouwd om de arbeiders, die in grote getalen naar de stad trokken, te huisvesten. Het was lange tijd een echte volksbuurt. Maar ook een van de eerste wijken in Nederland waar het percentage allochtonen hoger ligt dan het percentage autochtonen bewoners in de wijk. Hierdoor zijn er in de jaren '70 regelmatig rellen geweest in de wijk. Door de tijd heen zijn er niet veel investeringen in de wijk geweest. De ondernemers zijn van uit de buurt. Heden ten dage is de wijk een aandachtswijk en is er geld beschikbaar gesteld door de overheid om de woonkwaliteit te verbeteren in de wijk.

De Afrikaanderwijk is per auto en per openbaar vervoer prima te bereiken. Zo zijn er vanuit de wijk aansluitingen op de Brede Hilledijk en de Laan op Zuid. In de nabije omgeving bevinden zich enkele metrostations en treinstation Rotterdam-Zuid. In het gebied tussen de Afrikaanderwijk en de Kop van Zuid worden in de nabije toekomst 1200 nieuwe woningen gerealiseerd alsmede een zwembad en educatieve voorzieningen.

KATENDRECHT

Katendrecht, oorspronkelijk een dorp aan de rivier, werd in 1895 geannexeerd door de gemeente Rotterdam. De voornaamste rede was dat de havens uitbreiding nodig. Rondom Katendrecht werden de Rijnhaven en de Maashaven gegraven en hierdoor werd Katendrecht een schiereiland te midden van de havens. In 1911 was er van het oorspronkelijke dorp niks meer over. Alles was gesloopt ten behoeve van de havens. Naderhand werd het stratenbeeld van Katendrecht hiërarchisch ingedeeld. Lange tijd is herbergde de wijk ook de grootste Chinese gemeenschap van Europa. Ook kende de wijk meerdere problemen ten opzichte van prostitutie, drugs en overlast.

Heden ten dage is de Chinese gemeenschap vertrokken naar een ander gebied van Rotterdam. Ook is er nieuwe brug naar de Wilhelminapier gerealiseerd. Door grootschalige nieuwbouw de afgelopen jaren is Katendrecht aan het veranderen in een moderne en hippe stadswijk. Grootste investeerders hierin zijn privaten en de gemeente de grootste investeerders.

KOP VAN ZUID

Dit is het stukje Rotterdam waar de afgelopen jaren de meeste investeringen in zijn gedaan. De Kop van Zuid, een verlaten havengebied moest een internationaal zakencentrum worden. Er is een nieuw metrostation geopend en voor de ontwikkeling op Rotterdam-Zuid heeft de gemeente Rotterdam de Erasmusbrug laten bouwen. Een investering die meer dan 165 miljoen euro kostte. Door deze nieuwe oeververbinding werd de Kop van Zuid alsmede Rotterdam-Zuid beter bereikbaar voor de stad. Het tramnet dat in het zuiden van de stad reeds aanwezig was, kon worden gekoppeld aan het tramnetwerk dat in het noorden lag.

Grotere investeringen om het gebied aantrekkelijker te maken waren onder andere de plaatsing van het Nieuwe Luxor Theater aan het Wilhelminaplein. Ook werd het gerechtsgebouw op dit stukje van Rotterdam gebouwd. Om van de Kop van Zuid een kwalitatief hoog stedelijk gebied van Rotterdam te maken is er een masterplan gemaakt. Hier is architect Teun Koolhaas mee begonnen in 1987. In 1992 is men reeds begonnen met de eerste projecten.

Ook is het nog steeds mogelijk om de geschiedenis van de Wilhelminapier te zien. De Wilhelminapier is namelijk het voormalige hoofdkantoor van de Holland-Amerikalijn. Het hoofdkantoor is altijd blijven staan en is tegenwoordig een van de hipste plekken van Rotterdam, namelijk Hotel New York. Hotel New York was ook een van de eerste private investeringen in het gebied door ondernemers.

De Kop van Zuid is niet alleen een hoogwaardige kantorenlocatie, maar er is ook een groot woningaanbod aanwezig. Deze woningen bevinden zich voornamelijk in de midden-en hogere klasse. Op de Kop van Zuid staan de hoogste gebouwen van Nederland. Dit zijn onder andere het World Port Center, waar het Havenbedrijf Rotterdam in is gevestigd, maar ook woontoren Montevideo, wat de hoogste woontoren van Nederland is. Verder zijn er nog veel nieuwe hoge torens gepland, echter de huidige economische situatie zal de realisatie hiervan wat langzamer gaan dan aanvankelijk was gepland.



Figuur 2.5 | De Cronjéstraat in de Afrikaanderwijk. Goed zichtbaar zijn aan de rechterkant van de straat de arbeiderswoningen. Aan de overkant van de straat vindt stadsvernieuwing plaats. (bron: <http://charlesvermeulen.com>)

CONCLUSIES

Rotterdam-Zuid is een divers stadsdeel met veel verschillende wijken. De verschillen per wijk kunnen erg uiteenlopen. Sommige wijken zijn echte woonbuurten, zoals het Noordereiland. Maar er bevinden zich ook wijken waar de functies meer gemengd zijn zoals in de Afrikaanderwijk en op de Kop van Zuid het geval is. Rotterdam-Zuid is een gebied dat veel aandacht nodig heeft en dit de afgelopen jaren ook heeft gehad in de vorm van allerlei investeringen. Deze investeringen lopen uiteen van de bouw van een nieuwe stadsbrug en een nieuw metrostation tot de renovatie van woonblokken en complete stadsvernieuwing in de wijken Katendrecht en Feijenoord.

Ook kan er gezegd worden dat er meerdere periodes van investeringen in de wijken zijn geweest. Dit is gebeurd in de periode rond eind 19de eeuw, in de jaren 70' van de 20ste eeuw en de afgelopen decennia. Het verschilt dan ook weer per wijk wat de investeringen zijn en wat het doel van deze investeringen waren. Dit loopt uiteen van het verbeteren van de leef kwaliteit tot het ontwikkelen van een zakencentrum met internationale allure.

Er kan dus worden geconcludeerd dat de investeringen voor de stedelijke dynamiek zorgen in Rotterdam-Zuid. De haven van Rotterdam is oorspronkelijk de motor geweest achter de investeringen, namelijk huisvesting van havenarbeiders. Naarmate het belang van de haven afnam in het gebied is gezocht naar nieuwe investeerders. De gemeente Rotterdam heeft het eerst gebied in Feijenoord vernieuwt in de jaren 70'. Sindsdien is het moeilijk gebleken om grote investeerders te vinden voor Rotterdam-Zuid. De grootste investeringen zijn namelijk de afgelopen jaren voornamelijk vanuit de gemeente en het Rijk gekomen.



Figuur 2.6 | De wijk Katendrecht waar de afgelopen jaren veel in is geïnvesteerd. Naast renovatie is hier ook veel nieuwbouw gepleegd. In het midden van de afbeelding is de Wilhelminapier. (bron: <http://www.guldenfeniks.nl>)

H3. Trends en innovaties



ROTTERDAM-ZUID

H3. TRENDS EN INNOVATIE

Mobiliteit is een aspect dat diep in de samenleving is ingebed, het wel of niet functioneren van een gebied is er zelfs voor een groot deel afhankelijk van. Doordat de welvaart, technologie en het menselijk gedrag steeds verder ontwikkelen zal de mobiliteit ook mee moeten gaan. De laatste jaren wordt er dan ook vooral gekeken naar duurzame mobiliteit. Dit houdt in, het herstructureren van mobiliteitssysteem door middel van schonere techniek, nieuwe trends en innovaties en tal van andere ontwikkelingen binnen verschillende modaliteiten en vervoerssystemen in te passen zodat de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid een duurzame impuls krijgen

INNOVATIES

Innovatie is vernieuwing van producten, goederen, diensten maar ook ideeën. Het beperkt zich niet louter tot technische ontwikkeling maar kan ook bijvoorbeeld management of marketing zijn. een nieuw beleid of een campagne kan dus net zo goed innovatie zijn als een elektrische auto. Innoveren moet leiden tot een verbetering van de huidige situatie door het bijvoorbeeld toegankelijker, veiliger of duurzamer te maken. Soms zijn innovaties relatief goedkoop en makkelijk toe te passen en andere kunnen weer vrij prijzig zijn en zullen moeilijker toepasbaar zijn. een goed voorbeeld is de elektrische auto, en dan met name de oplaadpunten voor deze auto's. Op dit moment zijn er meer oplaadpunten dan elektrische auto's in Nederland. Een prijzige investering die zich later terug moet verdienen.



Figuur 3.1 | Elektrisch opladen van een auto bij een oplaadpunt (bron: Taxipro.nl)

AUTOVERKEER

Rotterdam kampt, net al vele andere steden, met het toenemende autogebruik en de zorgen die dit met zich meebrengt qua verkeersdruk, belasting van het milieu, verkeersveiligheid en ruimtebeslag. Oplossingen in de vorm van innovaties zijn er voor dit probleem volop omdat het wereldwijd voorkomt. Hierbij is te denken aan "modal shift" waarbij de forens overstapt op een ander vervoersmiddel, dat gaat de verkeersdruk op autoverkeer tegen. Varianten hierop zijn het anders rijden of het reeds in Rotterdam al geïntroduceerde "slim bereikbaar". Het rijden op alternatieve "groene" brandstoffen is ook een hot item. Gemotoriseerd verkeer krijgt dan een schonere brandstof waardoor het milieu minder belast wordt, dit is niet alleen toe te passen op auto's maar ook aantrekkelijk voor binnenstedelijke logistiek en OV.

De auto en vervoerssystemen branche in volop met deze duurzame innovatie aan de slag, en zo duiken er regelmatig nieuwe ontwikkelingen op. Innovaties kunnen ook in de vorm van beleid komen, er kan dan gedacht worden aan het instellen van milieuzones waarbij alleen schone voertuigen het gebied mogen betreden.

OPENBAAR VERVOER

Een goed OV systeem is een belangrijke speler binnen een stad. Deze kan een echte “game changer” zijn binnen de verplaatsingsmarkt. Meer mensen in het OV is meer mensen uit de auto. Er zijn allerlei manieren om dit te bereiken. Belangrijk zijn efficiëntie, kosten, milieu belasting, frequentie en betrouwbaarheid. Een project van deze omvang bevat niet een innovatie maar een clustering van meerdere innovaties die elkaar opvolgen. Enkele voorbeelden kunnen zijn; de frequentie verhogen om het aantrekkelijker te maken, en hierdoor zullen er meer mensen gebruik van gaan maken, en kan de prijs omlaag, wat nog meer reizigers aantrekt. (in omgekeerde volgorde werkt het ook).

Het OV is gevoelig voor innovatief beleid wat de kwaliteit van het systeem omhoog zal brengen. Met innovatief beleid kunnen nieuwe ontwikkelingen zijn intreden doen. Is er een beleid dat hier niet voor open staat, is dit veel lastiger te realiseren.

Voor de toegankelijkheid van het OV zijn er natuurlijk ook allemaal innovaties, een duurzaam mobiliteitssysteem moet uiteraard toegankelijk zijn. Hierbij is al te denken aan verhoogde haltes waardoor er een gelijkvloerse overstap van OV naar de straat is, ook hierin speelt weer een stuk beleid en veiligheid mee.

LANGZAAM VERKEER

Voor langzaam verkeer staan de ontwikkelingen ook niet stil. Zo duiken overal ingenieuze systemen op voor fietsenstallingen en kunnen stoplichten de weersomstandigheden meenemen in hun cyclus.

Een bijzondere ontwikkeling is de ontwikkeling van de zogenaamde E-bikes. Dit zijn elektrische fietsen die werken volgens een trap-ondersteunend principe. Hierdoor zijn vooral bij oudere of andere groepen die moeite hebben met een normale fiets gebaat.

Innovaties zijn er dus in allerlei soorten en maten, en hangen vaak samen met elkaar. Mobiliteit is een van de branches waarbij innovaties een belangrijke rol spelen. Zo kan een stad eindeloos ver gaan in het toepassen van deze innovaties om zo een betrouwbaar, veilig en toegankelijk mobiliteitssysteem te krijgen. De sleutel is dan ook te kijken waar de mogelijkheden liggen van een gebied. Zijn er veel potentiële OV gebruikers dan kunnen innovaties op dit vlak een speerpunt zijn.

Waar op gelet moet worden bij het kiezen en toepassen van de juiste innovaties in de mogelijkheden van het gebied, eventuele inpassing met andere innovaties en uiteraard het uiteindelijke doel ervan.

TRENDS

Trends en innovaties hangen nauw samen. Is er een nieuwe innovatie en deze slaat aan, dan zal er een trend zijn die dit volgt, en andersom geldt hetzelfde. Ontstaat er een nieuwe trend dan zullen er al gauw innovaties komen die hierop inspelen.

De huidige trends binnen duurzame mobiliteit zijn er in overvloed. De stand van zaken binnen de hedendaagse economie is een van de belangrijkste "bepaler" van de trends in duurzame mobiliteit. Het is immers zo dat als het ergens minder gaat dat het elders gecompenseerd gaat worden. De trend die vrijwel direct hieruit voortkomt is het anders werken.

Het anders werken houdt kortweg in het terugdringen van verplaatsingen (vooral van en naar werk, binnen piekuren) door mensen thuis dan wel op een andere locatie te laten werken. Een grote keerzijde hieraan in de afname van sociale contacten die een werkplek kent. En met de huidige mens interactiever dan ooit kan dit een struikelblok vormen.

Een vermindering van verplaatsing betekent minder uitstoot van schadelijke gassen. Hierbij komen we bij de volgende grote speler op het gebied van trends, zijnde "groen". Mensen, dus ook forensen worden steeds milieubewuster. De term groen is een ware "hype" geworden. De overheid stimuleert al allerlei vormen van groene mobiliteit door (milieu)belastingen op schonere auto's te reduceren of zelfs af te schaffen. De OV-bedrijven zijn constant in ontwikkeling met vormen van schonere verplaatsing (denk aan het rijden op aardgas of elektrisch) Het terugdringen van uitlaatgassen is dan ook een actueel onderwerp in het nieuws en op de programma's van de regerende partijen. Hier wordt vanuit alle kanten op ingespeeld met voertuigen op alternatieve brandstoffen, het OV op de kaart zetten en het promoten van het fietsgebruik. Het zij zo dat de "hype" om alles zo "groen" mogelijk te doen van een ontzettend grote omvang is en een game-changer op de langere termijn.

Veiligheid is en blijft waarschijnlijk altijd wel een trend want veiligheid is met veel dingen gemeen. wederom wordt op vele gebieden hierop ingespeeld. Denk hierbij aan wegbeheer, mobiliteitsmanagement en natuurlijk de auto/ vervoersbranche. Nieuwe ontwikkelingen en technieken worden toegepast om aan deze trend te voldoen. hier is de link met innovaties dan ook erg duidelijk te zien.

Een hele algemene trend is duurzaamheid, het is in wezen een overkoepelende trend, al het voorgaande kan wel ergens binnen deze term ingepast worden. Duurzame mobiliteit is een "hype" aan het worden.

H4. Analyse van het gebied



ROTTERDAM-ZUID

H4. ANALYSE

4.1 STEDELIJKE KENMERKEN

In hoofdstuk 1, paragraaf 3, zijn de stedelijke kenmerken van het plangebied in Rotterdam-Zuid onderzocht. Deze stedelijke kenmerken bestaan uit sterke en zwakke punten per gebied. In deze paragraaf wordt door middel van een SWOT-analyse bekeken welke kenmerken sterk en zwak zijn. Daarnaast worden de kansen en bedreigingen toegelicht die van invloed zullen zijn op de mobiliteit van nu en in de toekomst binnen Rotterdam-Zuid. Deze analyse is nodig om tot een uiteindelijke mobiliteitsvisie voor 2025 te komen.

4.1.1 INFRASTRUCTUUR

Op het gebied van infrastructuur zijn er diverse sterke en zwakke punten te vinden binnen de wijken, de belangrijkste van het totale gebied (in enkele gevallen specifiek geldend voor een gebied) worden in deze sub paragraaf toegelicht.

STERKE PUNTEN

Het openbaar vervoer is in het grootste gedeelte van het plangebied op hoog niveau, de bestaande metroverbinding in combinatie met het aanvullende tram- en busnetwerk biedt de reiziger snel vervoer van en naar de belangrijkste knooppunten binnen de stad Rotterdam.

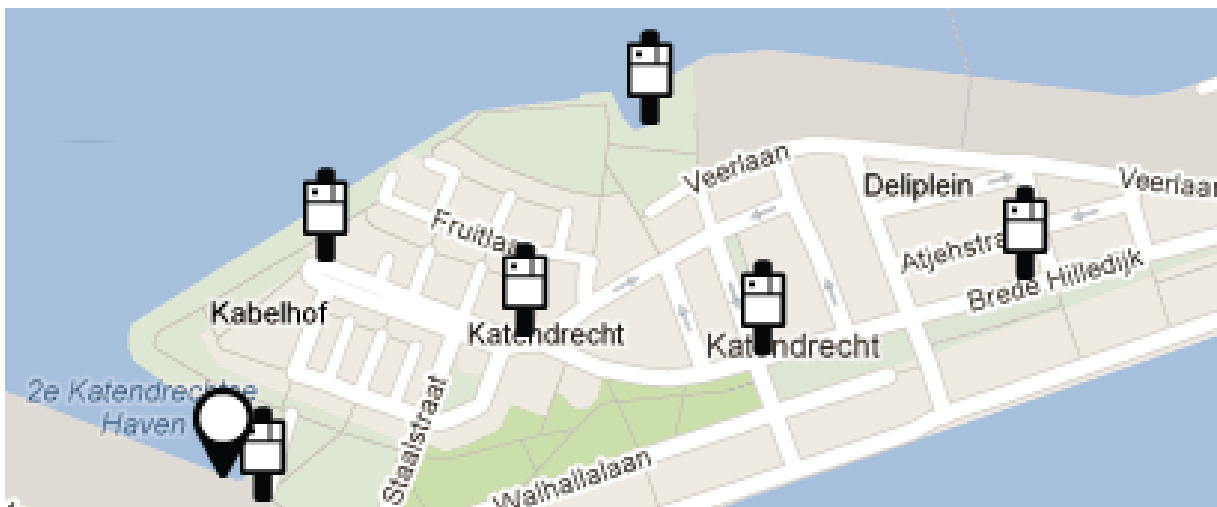
Er is veel ruimte voor de fiets vrijgemaakt binnen de infrastructuur, er is op de hoofdwegen in de meeste gevallen sprake van vrij liggende fietspaden. Bij winkelgebieden en andere verblijfsfuncties zijn veel fietsklemmen aanwezig. Een voorbeeld is het aantal fietsklemmen in het nieuwe gebied de Kop van Zuid, hier wordt op dit moment nog niet veel gebruik van gemaakt maar dit zal in de toekomst wanneer het gebied zich verder ontwikkelt waarschijnlijk toenemen. Bij het metrostation Wilhelminaplein is op dit moment de capaciteit nog niet toereikend voor het aantal fietsen, rondom dit station staan daardoor een aantal fietsen verspreid over het plein op plaatsen die hier niet voor zijn bedoeld.

Enkele belangrijke verbindingen die ontbraken binnen het totale gebied zijn aangelegd met als doel om de wijken dichterbij elkaar te brengen, de barrièrewerking die was ontstaan door het ontbreken van deze wegen was duidelijk te zien bij de Brede Hilledijk – Laan van Zuid (zoals in paragraaf 1.3 is beschreven). Dit sterk punt is tegelijkertijd ook een kans voor de toekomst en komt dus verderop in dit hoofdstuk terug. Een andere belangrijke toevoeging binnen het langzame verkeer netwerk is de brug tussen Katendrecht en de Kop van Zuid, hierdoor is het aantrekkelijker geworden om te voet of met de fiets naar de Kop van Zuid (en het centrum van Rotterdam) te gaan.

ZWAKKE PUNTEN

Op het gebied van infrastructuur zijn de meeste zwakke punten te vinden op Katendrecht, dit komt vooral door dit gebied nog in ontwikkeling is. Het ontbreekt onder andere aan een duidelijke verkeersstructuur, het onderscheid tussen GOW-ETW (in het kader van duurzaam veilig) is nog niet duidelijk zichtbaar waardoor vrijwel alle wegen worden gebruikt voor doorgaand verkeer.

Daarnaast ontbreekt het aan een hoogwaardige OV-verbinding tussen Katendrecht en de rest van Rotterdam. De enige OV-verbinding die op dit moment geboden wordt in Katendrecht is door middel van één buslijn (bus 77). In de weekenden rijdt deze bus maar 2x per uur en doordeweeks 4x per uur. Vooral voor de haltes die verder op het eiland liggen (bij de SS) hebben geen ander alternatief, reizigers rond het Deliplein kunnen eventueel nog lopend naar de metrohalte Rijnhaven.



Figuur 4.1 – Overzicht (bus)haltes in Katendrecht

In de wijken Afrikaanderwijk, Feijenoord en een gedeelte van Kop van Zuid-Entrepot wordt veel geparkeerd op straatniveau. Dit leidt tot een versobering van het straatbeeld en zorgt bij een verdere groei van het autobezit in deze gebieden voor een tekort aan parkeerplaatsen (zie ook onder bedreigingen). Het figuur X.X (hoofdstuk 1) laat een foto zien van een straat in Feijenoord waar aan beide zijdes wordt geparkeerd en waarbij de parkeerplaatsen vrijwel allemaal bezet zijn.

Het principe van Duurzaam Veilig wordt nog niet in het gehele plangebied goed toegepast, zo zijn er een aantal GOW's die een snelheid kennen van 30 km/h vanwege de ligging nabij een winkelgebied. Omgekeerd worden een aantal ETW's gebruikt als doorgaande verbindingen in plaats van de omringende GOW's. Het principe van Duurzaam Veilig qua weginrichting ontbreekt ook in een aantal gevallen, zo zijn er ETW's die worden uitgerust als voorrangsweg en beschikken over een middenberm (inclusief belijning). In figuur X2 is een voorbeeld te zien in de wijk Feijenoord.



Figuur 4.2 – ETW ingericht met aparte rijbanen (en wordt gebruikt als doorgaande verbinding)

KANSEN

Een van de belangrijkste kansen is het blijven investeren binnen het langzaam verkeer, ontwikkelingen als de brug tussen de Kop van Zuid en Katendrecht laten zien dat het aanleggen van ontbrekende schakels het fietsen en lopen stimuleert. De korte afstanden binnen het gebied staan dit ook toe (ook de afstand naar Rotterdam Centrum). Naast het langzame verkeer kunnen ook verdere barrières tussen wijken worden weggehaald zodat wijken naar elkaar kunnen toegroeien. Dit voorkomt een verdere ruimtelijke segregatie tussen de woonwijken in Rotterdam-Zuid.

Het uitbreiden van het OV-netwerk in Katendrecht kan er toe bijdragen dat het aantrekkelijker wordt om hier te gaan wonen, de relatieve afstand naar het centrum per OV wordt hierdoor korter waardoor mensen die in het centrum werken heel snel thuis zijn en heel snel op hun werk in het centrum zijn. Katendrecht wordt dan ook voor het OV een plek die qua locatie dichtbij het centrum ligt, waarbij toch de rust van buiten het centrum ook aanwezig is.

BEDREIGINGEN

De (weg)infrastructuur op de Kop van Zuid voldoet op dit moment aan de dagelijkse intensiteiten. In de toekomst zal het gebied verder uitbreiden en groeien waardoor ook de toestroom van het verkeer groter zal worden, het gebied zal meer autoverkeer aantrekken waardoor de beperkte infrastructuur die er nu ligt een probleem gaat vormen.

Verder is de afstand (circa 550 meter) tussen Hotel New York en het metrostation Wilhelminaplein op dit moment geen probleem. Echter, wanneer er steeds meer mensen gebruik zullen maken van de faciliteiten rondom Hotel New York willen mensen sneller zich kunnen verplaatsen tussen het metrostation en dit gebied. De fiets zal hier een belangrijke rol in spelen maar zal ook de benodigde fietsrekken en klemmen eisen. Dit kan leiden tot parkeerproblemen voor fietsers bij de gebouwen maar vooral bij het metrostation waar nu al een beperkte hoeveelheid klemmen aanwezig is.

Het toenemende autobezit in Rotterdam kan een rol spelen binnen het parkeren binnen de bestaande wijken. De parkeervoorzieningen zijn niet berekend op de toenemende vraag naar parkeerruimte. In de straten van de "oudere" wijken als Feijenoord en Afrikaanderwijk wordt nu al veel fout geparkeerd doordat er in straten te weinig parkeerplekken zijn. Omdat in deze wijk voornamelijk gebruik wordt gemaakt van straat parkeren betekent dit een hogere druk op de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast zal het toenemende autobezit ook negatieve invloed hebben op de intensiteit en capaciteitsverhouding (IC-verhouding) van de wegen in het gebied.

4.1.2 VOORZIENINGEN

Voorzieningen zijn belangrijk voor het creëren van een goede woon- en werkomgeving. Daarnaast zijn voorzieningen deels bepalend voor de infrastructuur in een gebied. De locatie, de hoeveelheid voorzieningen, het type voorziening en het aantal bezoekers van een voorziening zijn een aantal voorbeelden van kenmerken van voorzieningen die direct bepalend zijn voor de infrastructuur. In deze paragraaf wordt een SWOT-analyse uitgevoerd op het gebied van voorzieningen.

STERKE PUNTEN

De geconcentreerde winkelgebieden rondom de Vuurplaat en de Entreporthaven zorgen ervoor dat bewoners maar naar één plek in de wijk hoeven te gaan om hun (dagelijkse) boodschappen te doen. Daarnaast kan het boodschappen doen worden gecombineerd met een bezoek aan de kapper, de bank, een restaurant of een andere voorziening. Door deze clustering hoeft de bewoner zich minder vaak te verplaatsen en heeft deze dus alles binnen handbereik. De centrale ligging van deze winkelgebieden zorgen ervoor dat vanuit elk deel van de wijk dit gebied makkelijk en snel te bereiken is.

De ligging vlakbij een OV-knooppunt versterkt dit voordeel nog meer, hierdoor kunnen ook bewoners uit omliggende gebieden gebruiken maken van deze winkels. De bereikbaarheid van de twee belangrijkste winkelgebieden is op hoog niveau geregeld. Door de lokale functie van de voorzieningen wordt er voornamelijk per fiets, lopend of in enkele gevallen met het OV gereisd naar deze voorzieningen. De auto wordt ook gebruikt voor grotere boodschappen bijvoorbeeld waarvoor er in de directe omgeving voldoende parkeervoorzieningen zijn gerealiseerd. In enkele gevallen (vooral bij supermarkten) zorgt de ondernemer voor een eigen parkeerplaats.

ZWAKKE PUNT

De verspreiding van de voorzieningen buiten de clusters; voornamelijk in Katendrecht en Noordereiland is het voorzieningenniveau laag zoals op de voorzieningenafstanden grafiek en de voorzieningenkaart (beiden in de bijlage X) te zien is. Katendrecht is nog in ontwikkeling, zoals eerder al is aangegeven, waardoor het er nog ontbreekt aan bijvoorbeeld grotere winkels. Noordereiland ligt door zijn ligging ook qua voorzieningen afgelegen van de rest van het plangebied, daarom is de noodzaak van eigen voorzieningen hier ook nog groter. De bewoners dienen dus altijd te reizen naar het gebied rondom Rotterdam Blaak of richting Kop van Zuid-Entrepot (Entreporthaven).

KANSEN

Het creëren van nieuwe voorzieningen in Katendrecht en Noordereiland zodat deze gebieden ook over een hoger voorzieningenniveau zullen beschikken. Zoals eerder vermeld is bij de zwakke punten, ontbreekt het hier nog aan voorzieningen.

Aanleg van een nieuw cluster winkels rondom de Kop van Zuid kan aan de ene kant een kans zijn doordat het voorzieningenniveau hier omhoog gaat, aan de andere kant zorgt dit voor een bedreiging.

BEDREIGINGEN

De toename van de voorzieningen op de Kop van Zuid zou kunnen betekenen dat de ontwikkeling van voorzieningen op Katendrecht en in de omliggende gebieden zal stagneren of in het ergste val zal afnemen door de toenemende concurrentie. Wanneer de Kop van Zuid een dermate aantrekkelijk gebied wordt waar ook de bewoners uit omliggende woonwijken naartoe gaan, zullen voorzieningen zoals restaurants last krijgen van concurrentie. Deze concurrentie kan financiële gevolgen met zich meebrengen die ertoe leiden dat men besluit voorzieningen te sluiten of geen voorzieningen meer te ontwikkelen in de directe omgeving van de Kop van Zuid.

Wanneer de relatieve afstand tussen de gebieden in de toekomst verder zal afnemen door verbeteringen in de infrastructuur (aanleggen van nieuwe fietspaden etc.) kunnen voorzieningen ook te maken krijgen met toenemende concurrentie.

4.1.3 BEBOUWING, BEDRIJVEN EN WERKGELEGENHEID

Op het gebied van bebouwing, bedrijven en werkgelegenheid is geen SWOT-analyse opgesteld aangezien dit een grotere samenhang heeft met sociale demografie en de sociaal economische situatie binnen het plangebied. Voor beide thema's zijn wel aparte SWOT analyses te vinden in dit hoofdstuk.

4.1.4 STEDELIJKE KENMERKEN: SWOT ANALYSE

Met deze gegevens uit de vorige paragrafen is een samenvattende SWOT-analyse opgesteld in tabel X1. Deze tabel laat de belangrijkste sterke en zwakke punten zien. Daaronder volgen de kansen en bedreigingen binnen het plangebied. Alle punten zijn op volgorde van prioriteit geordend.

Sterke punten	Zwakke punten
1. Hoogwaardig OV netwerk met metro als belangrijkste verbinding	1. Ontbreken voorzieningen in Katendrecht / Noordereiland
2. Clusters met voorzieningen (Vuurplaat + Entrepothaven)	2. Geen duidelijke verkeersstructuur Katendrecht (ontbreekt aan Duurzaam veilig)
3. Goede ligging voorzieningen (dichtbij OV en parkeervoorzieningen)	3. Katendrecht: ontbreekt een goed OV-netwerk; beschikt over één busverbinding
4. Ontbrekende schakels worden aangelegd om barrièrewerking tussen wijken tegen te gaan	4. Duurzaam veilig wordt niet overal toegepast (ETW als doorgaande weg)
5. Veel vrij liggende fietspaden (voldoende fietsvoorzieningen)	5. Veel straatparkeren (voornamelijk in Feijenoord / Afrikaanderwijk)
6. Investeren in snelle "langzaam verkeer" verbindingen (vb. Rijnhavenbrug)	6. Tekort aan fiets parkeerplekken bij metrostation Wilhelminaplein
7. Aandacht aan fiets parkeren op Kop van Zuid	

Tabel 4.1 | Stedelijke kenmerken: sterke en zwakke punten

Kansen	Bedreigingen
1. Creëren voorzieningen Katendrecht en Noordereiland	1. Uitbreidingen in het gebied (Katendrecht, Kop van Zuid etc.) leiden tot meer verplaatsingen (vooral meer voertuigbewegingen => IC-verhouding)
2. Aanbrengen verkeerstructuur Katendrecht	2. Toenemende autobezit; tekort aan parkeerplaatsen + toenemende drukte op de wegen (IC-verhouding)
3. Uitbreiden OV-aanbod in Katendrecht	3. Kans op toenemende concurrentie bij uitbreiding voorzieningenaanbod (vooral bij uitbreiding voorzieningen Kop van Zuid)
4. Investeren in langzaam verkeer vanwege korte afstanden	4. Afstand naar metrohalte Wilhelminaplein vanuit Hotel New York wordt te lang wanneer mensen er dagelijks gebruik van moeten maken => meer fietsgebruik tussen halte-voorziening => tekort aan fietsstallingen

Tabel 4.2 | Stedelijke kenmerken: kansen en bedreigingen

Opmerking bij de analyses: De ontwikkelingsplannen van Katendrecht zijn nog niet geheel opgenomen in deze SWOT-analyse aangezien deze nog niet definitief bekend zijn. Wel is rekening gehouden met de ontwikkeling van Katendrecht in de komende jaren en wordt dit ook benadrukt in de afzonderlijke SWOT-analyse Infrastructuur en voorzieningen.

4.2 SOCIAAL-DEMOGRAFISCHE KENMERKEN

Om een analyse te geven de sociale demografie en mobiliteit van een gebied is het handig om een SWOT-analyse te maken. Met deze analyse komt er een beeld van de sterke en zwakke punten van een gebied, maar ook de kansen en bedreigingen.

STERKE PUNTEN

In verschillende wijken wonen veel allochtonen ten opzichte van de rest van Rotterdam. Dit betekent dat er meer met het openbaar vervoer gereisd wordt dan in de wijken waar het aantal autochtonen een stuk hoger ligt. Tegelijk gebruiken ze ook minder de auto dan autochtonen.

In meerdere wijken ligt het niveau van onderwijs laag en is het opleidingsniveau ook niet overal hoog. Dit gaan de deelgemeente en de stad oplossen. Zo is het doel dat straks 90% van de leerlingen een startkwalificatie heeft. Doordat het onderwijs verbetert kan het zijn dat dit een positieve invloed op de mobiliteitkeuze van de inwoners.

ZWAKKE PUNTEN

Zoals eerder vertelt is ligt het aandeel allochtonen in verschillende wijken hoog en dat heeft invloed op de mobiliteit aldaar. Deze groep is vaker moeilijker te overtuigen om hun gedrag te veranderen. Dit komt onder andere door cultuurverschillen. Een ander de zwak punt is dat er veel minder gefietst wordt door allochtonen dan door stedelijke autochtonen. Een voordeel is dat dit redelijk wordt gecompenseerd doordat ze meer reizen met het openbaar vervoer.

Tegelijk reizen ze ook weer minder met de auto dan de autochtonen. Enige uitzondering op dit alles zijn de Turken. Zij reizen zelfs meer met de auto dan autochtonen uit de stad. Dit komt vooral, omdat Turken de auto als statussymbool zien. Doordat ze dat zo zien zal het moeilijk worden om de Turk over te laten stappen op een andere vervoerwijze.

Een ander zwak punt van sommige wijken is dat het aantal laag opgeleide bewoners. Zij zijn vaker wat moeilijker van gedrag te veranderen.

KANSEN

Eén van de kansen voor het gebied is het gedrag veranderen van de allochtone bewoners. De manieren hoe zij met mobiliteit omgaan is anders dan die van autochtonen. Dit heeft vooral met cultuur te maken. Door deze groep op een specifieke manier aan te spreken kun je hun gedrag veranderen.

Een andere manier om de mobiliteit voor de toekomst te veranderen is te beginnen met educatie. Dit kan dus door bepaalde lessen op school of gewoon informatie geven.

En als laatste kans kan gezien worden het ervoor zorgen dat nieuwe bewoners gelijk hun mobiliteit aanpassen aan hun nieuwe woonomgeving, zodat ze zich niet op dezelfde manier verplaatsen als in hun vorige woonomgeving.

BEDREIGINGEN

Doordat erop dit moment in sommige wijken een groot aandeel aan jeugd is, betekent dat ze in de toekomst in een korte tijd het aantal volwassenen toeneemt. Als dat gebeurt, kan dat betekenen dat de vraag naar mobiliteit enorm toeneemt. Dit kan uiteindelijk leiden tot een groei van auto's en brommers.

Een andere bedreiging is dat nieuwe bewoners in de wijk hun oude mobiliteitsgedrag meenemen. Dus in plaats dat ze overstappen op een andere vervoerswijze blijven ze bijvoorbeeld gewoon met de auto gaan.

SOCIAAL-DEMOGRAFISCHE KENMERKEN: SWOT ANALYSE

Met deze gegevens uit de vorige paragrafen is een samenvattende SWOT-analyse opgesteld in tabel X1. Deze tabel laat de belangrijkste sterke en zwakke punten zien. Daaronder volgen de kansen en bedreigingen binnen het plangebied. Alle punten zijn op volgorde van prioriteit geordend.

Sterke punten	Zwakke punten
1. Hoog OV gebruik onder allochtonen	1. Moeilijk te beïnvloeden bevolkingsgroep
2. Verbetering onderwijs	2. Auto als status
	3. Laag fietsgebruik onder allochtonen
	4. Laag opleidingsniveau

Tabel 4.3 | Sociaal-demografische kenmerken: sterke en zwakke punten

Kansen	Bedreigingen
1. Gedrag veranderen van allochtonen	1. Toename volwassenen in de toekomst
2. Educatie op scholen	2. Nieuwe bewoners passen hun gedrag niet aan
3. Gedrag veranderen bewoners	

Tabel 4.4 | Sociaal-demografische kenmerken: kansen en bedreigingen

4.3 SOCIAALECONOMISCHE KENMERKEN

In deze paragraaf wordt er een analyse beschreven over de sociaaleconomische aspecten in het projectgebied. Dit gebeurt aan de hand van een SWOT – Analyse. Dit houdt in dat er gekeken zal worden naar de sterke en zwakke punten op sociaaleconomisch gebied in Rotterdam-Zuid. Verder zal er in deze paragraaf beschreven worden welke kansen en bedreigingen zijn in ieder deelgebied.

4.3.1 KATENDRECHT

STERKE PUNTEN

De realisatie van de nieuwe woonwijk op Katendrecht vormt voor een sterke economische ontwikkeling binnen het gebied. Dit omdat vele nieuwe bewoners met een goede opleiding naar dit gebied toegetrokken zijn.

Verder zorgt de realisatie van het Deliplein op Katendrecht voor meer werkgelegenheid en leefbaarheid binnen de woonwijk.

Een ander sterk punt aan de wijk Katendrecht is de realisatie van de brug voor langzaam verkeer tussen het Deliplein (Katendrecht) en de Wilhelminakade (Kop van Zuid).

Deze brug zorgt er namelijk voor dat vele bewoners die woonachtig zijn in Katendrecht en werkzaam zijn op de Kop van Zuid of in de centra van Rotterdam, gebruik kunnen maken van deze brug met hun fiets of brommer en dat ze niet met de auto naar het werk zich hoeven te verplaatsen, omdat de bereikbaarheid via deze brug beter is als over de weg..

ZWAKKE PUNTEN

Er zijn binnen de wijk Katendrecht wel een aantal zwakke punten. Ten eerste zijn er erg veel bewoners van het gebied werkloos, met name in het oude Katendrecht. Verder is hierdoor het gemiddeld inkomen ook erg laag.

KANSEN

Doordat de komende jaren vele nieuwe projecten binnen het gebied gaan plaatsvinden, kan er meer werkgelegenheid gecreëerd worden voor de bewoners. Hierdoor zal het gemiddeld inkomen van de wijk sterk verhoogd kunnen worden.

Een andere kans is om meer nieuwe bewoners met een midden klas inkomen naar het gebied toe te trekken, om het gemiddeld inkomen van de wijk te verhogen.

BEDREIGINGEN

Doordat er de komende jaren veel aandacht besteed zal worden aan de nieuwbouw projecten, valt het oude gedeelte van Katendrecht in het niet. Het is daarom erg belangrijk om deze bedreiging ook mee te nemen, hierbij is het belangrijk om specifiek te letten op de werkloosheid onder de bevolking van Oud – Katendrecht.

Dit zal in de toekomst tegengaan kunnen worden, door het realiseren van voorzieningen en werkgelegenheid voor deze bewoners. De enige bedreiging is dat vele nieuwe bewoners die een parttime job zoeken ook in dezelfde sector hun werk zullen gaan zoeken. Hierdoor kan het zijn dat deze nieuwe bevolking van

Katendrecht Zuid het werkaanbod aanpakken, voordat dat de werkloze dat kunnen doen van Oud – Katendrecht. Hierdoor zullen er nog steeds vele bewoners van Oud – Katendrecht werkloos blijven. Dit kan komen, omdat de nieuwe bewoners van Katendrecht Zuid een beter opleidingsniveau hebben, als de laaggeschoolde van Oud – Katendrecht en daarom eerder afgewezen worden.

Een andere bedreiging kan zijn dat het aantal verplaatsingen in de toekomst zal toenemen, doordat het autobezit van Katendrecht Zuid sterk verhoogd wordt.

4.3.2 KOP VAN ZUID

STERKE PUNTEN

De Kop van Zuid in Rotterdam heeft vele sterke punten op sociaaleconomisch gebied.

Zo is het gemiddeld inkomen op de Kop van Zuid erg hoog. Dit komt omdat in het gebied vele kantoorgelegenheden aanwezig zijn, waar de meeste medewerkers actief zijn met een gemiddeld tot hoog inkomen en verder is het aanbod van werk erg hoog. De woningdichtheid binnen het gebied is vrij klein.

Een van de belangrijkste punten van het gebied is metrostation Wilhelminaplein. Dit metrostation zorgt ervoor dat vele medewerkers hun verplaatsing verrichten met het openbaar vervoer. Dit zorgt voor een minder concentratie autoverkeer binnen het gebied.

ZWAKKE PUNTEN

Binnen het gebied zijn echter toch ook een aantal zwakke punten.

Doordat er erg veel werkgelegenheid is in het gebied en maar weinig woningen krijgt het gebied in de avond de vorm van een slaapgebied. Dit komt omdat er maar weinig mensen zich dan bevinden in het gebied door het klein aantal woningen die er zijn. Het Luxor theater zorgt er voor een klein deel voor dat dit verdwijnt.

Door de veelzijdigheid van werkgelegenheid binnen het gebied, verplaatsen vele medewerkers zich naar dit gebied toe, waardoor de concentratie van verkeer in het gebied erg hoog ligt.

KANSEN

Doordat er in de komende jaren nog vele voorzieningen en woningen gerealiseerd gaan worden, is er een grote kans om werkgelegenheid te creëren voor bewoners uit Oud Katendrecht die momenteel werkloos zijn.

Verder zal er in de toekomst gekeken kunnen worden om meer voorzieningen van een laag niveau te creëren binnen het gebied. Dit om de omliggende gebieden mee te laten profiteren van de goede economische situatie op de Kop van Zuid.

BEDREIGINGEN

Doordat de komende jaren de Kop van Zuid nog sterker zal groeien, zullen er ook meer bedrijven van dezelfde sector naar dit gebied toetrekken. De kans bestaat dat vele bedrijven, die eerder deze plaats kozen omdat ze onderscheidend waren van hun concurrenten, een nieuwe vestigingslocatie gaan zoeken, waar ze zich weer wel kunnen onderscheiden van hun concurrenten.

4.3.3 KOP VAN ZUID-ENTREPOT

STERKE PUNTEN

Doordat er de laatste jaren veel nieuwe woonwijken bijgebouwd zijn op de Kop van Zuid-Entrepot, zijn er vele inwoners uit Rotterdam of elders woonachtig, naar de Kop van Zuid-Entrepot toegetrokken. Hierdoor is de leefbaarheid en de inkomenssituatie van het gebied erg verbeterd.

ZWAKKE PUNTEN

De woningdichtheid op de Kop van Zuid-Entrepot is erg hoog. Hierdoor is er een beperkte ruimte voor natuur. Verder zijn inkomensverschillen erg hoog in vergelijking met de omliggende wijken.

KANSEN

Doordat er in de toekomst een realisatie zal plaatsvinden van een middelbare – basisschool op de Kop van Zuid-Entrepot en in de Afrikaanderwijk en in Feijenoord, zullen vele kinderen van verschillende bevolkingsgroepen elkaar treffen op deze school. Hierdoor vindt er een mening plaats van verschillende culturen tussen kinderen en hun ouders. Hierdoor kan het verband tussen de wijken verbeterd worden.

BEDREIGINGEN

Als er in de toekomst nog meer gebouwd wordt op de Kop van Zuid-Entrepot, zal er ruimtegebrek optreden. Hierdoor zal er geen plaats meer zijn voor een stuk natuur, wat slecht is voor de leefbaarheid van de woonwijk.

4.3.4 AFRIKAANDERWIJK

STERKE PUNTEN

Het Afrikaanderplein is één van de pijlers van de wijk, waar vele bewoners iedere dag bij elkaar komen. Op het plein vindt iedere week een markt plaats die voor inkomsten en uitgaven zorgt voor de bewoners van het gebied. Verder betekent het plein voor de wijk op sociaal gebied ook erg veel. Iedere dag komen bewoners bij elkaar op het plein om hun verhaal aan elkaar te vertellen.

Het andere sterke punt in de woonwijk is de aanwezigheid van de supermarkt Lidl, waar vele bewoners hun inkopen doen en een aantal bewoners van de wijk werkzaam in zijn.

ZWAKKE PUNTEN

De economische situatie in Afrikaanderwijk is erg slecht. Zo is meer dan helft van de bewoners van werkloos. De meeste bewoners zijn erg laag geschoold en spreken de Nederlandse taal niet of nauwelijks. Verder zijn er vele slecht onderhouden huurwoningen en trekken veel autochtone inwoners uit het gebied, omdat zij geen aansluiting kunnen vinden onder de allochtone inwoners van de wijk. Waardoor binnen Rotterdam – Zuid een hoge verschillendheid van cultuur tussen gebieden optreed. +

KANSEN

Het doortrekken van het Afrikaanderplein naar de voorzieningen van de omliggende wijken Katendrecht en Kop van Zuid-Entrepot. Hierbij worden voorzieningen met een winkelcentrum gecreëerd op het plein die dagelijks open zijn en de weekmarkt zal uitgebreid worden door een markt die dagelijks van maandag tot vrijdag actief zal zijn op het plein. Hierdoor zal het plein nog leefbaarder worden en zal de inkomensituatie van het plein en de wijk een enorme impuls krijgen. Dit doordat vele inkomsten en uitgaven dagelijks plaats zullen vinden.

Een andere kans is om educatie te geven aan bewoners van de Afrikaanderwijk, waardoor ze een plaats kunnen vinden op de arbeidsmarkt.

BEDREIGINGEN

Doordat er in de wijk Afrikaanderwijk vele slecht onderhouden woningen gesloopt worden en vervangen worden door betere en goed onderhouden woningen heeft dat voor de bewoners wel aantal gevolgen. Ten eerste zal hierdoor de huurprijs omhoog gaan. Daarnaast zullen deze woningen andere doelgroepen aantrekken.

Door deze veranderingen zullen best een aantal bewoners kiezen om te gaan verhuizen, omdat de huurprijs te hoog is of omdat er geen aansluiting is met de nieuwe doelgroep. Dit doordat de cultuur te verschillend is en er veel sociale controle binnen de wijk is.

4.3.5 FEIJENOORD

STERKE PUNTEN

Er is veel vraag naar huurwoningen binnen het deelgebied, waardoor de verhuurbaarheid van de woningen erg goed is. Verder bevinden er zich in het gebied voldoende scholen en speelgelegenheden voor kinderen en is de wijk erg ruim opgezet in vergelijking met de Afrikaanderwijk.

ZWAKKE PUNTEN

Veel bewoners van de wijk Feijenoord hebben een laag opleidingsniveau, waardoor het erg moeilijk is voor deze bewoners om aan een baan te geraken. Verder ligt er in de wijk een enorm hoge parkeerdruk. Dit komt doordat het autobezit in deze wijk erg hoog ligt in vergelijking met de andere wijken en er niet voldoende parkeeraanbod is binnen de wijk. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties op de weg binnen de wijk. Hierbij moet gedacht worden aan foutparkeerders die het zicht ontzien van de kruisingen. Ten slotte zijn er erg veel slechte sociale woningen en weinig diversiteit aan woningen in het gebied.

KANSEN

Er liggen verschillende kansen binnen de wijk Feijenoord op sociaaleconomisch gebied. De eerste kans in het gebied kan zijn om de diversiteit te verhogen binnen de wijk, denk hierbij aan meer aanbod van hogere kwalitatieve woningen met hogere woningwaarde (WOZ-waarde).

Een andere kans in het gebied is om meer werkgelegenheid te creëren voor de bewoners die werkloos zijn in de wijk Feijenoord.

BEDREIGINGEN

Doordat er mensen met hogere inkomens naar het gebied toegetrokken worden, kan er een te groot inkomensongelijkheid optreden binnen de wijk wat kan leiden tot een grote bedreiging voor het gebied.

Als er vele nieuwe kwalitatief betere woningen geplaatst worden tegenover de slecht onderhouden woningen, zullen er maar weinig mensen zich op deze plaats van de nieuwe woningen willen vestigen. Dit kan leiden tot leegstand van nieuwe panden en verliezen voor de private investeerders en de gemeente.

4.3.6 NOORDEREILAND

STERKE PUNTEN

Het deelgebied Noordereiland heeft een aantal sterke punten op sociaaleconomisch gebied. Zo is er veel ruimte binnen het gebied, waardoor de woningdichtheid niet erg hoog ligt.

Verder hebben de bewoners in het gebied gemiddeld een hoog opleidingsniveau en beschikken deze bewoners over een midden tot hoog gemiddeld inkomen en is er maar gering aantal bewoners werkloos.

ZWAKKE PUNTEN

Een zwak punt in het deelgebied Noordereiland is de erg hoge parkeerdruk. Dit doordat het autobezit in de wijk erg hoog ligt in vergelijking met het aanbod parkeerplaatsen.

Een ander zwak punt binnen deze wijk is het aantal woningen in de wijk. Er zijn maar weinig woningen binnen de wijk en vele leegstaande panden waar geen functie aangegeven wordt, welke het bouwen van nieuwe woongebieden binnen de wijk belemmert.

KANSEN

Noordereiland heeft als kans om binnen het gebied het openbaar vervoer te stimuleren. Dit omdat de parkeerdruk erg hoog ligt. Het is hierbij belangrijk om te laten zien dat twee auto's binnen een familie niet noodzakelijk is, bij goed openbaar vervoer aan de deur.

Omdat de woningdichtheid erg laag is en er veel ruimte is binnen de wijk, is het mogelijk om meer starterwoningen te realiseren. Dit omdat hier ook erg veel vraag naar is in de stad Rotterdam en er in deze wijk erg veel ruimte voor is.

Een andere kans voor het Noordereiland is om de leegstaande bedrijfspanden een andere functie te geven. Hierbij moet gedacht worden aan omvormingen van de panden tot winkelvoorzieningen, waarvan de wijk Feijenoord ook veel profijt kan hebben en er weer meer werkgelegenheid gecreëerd wordt voor parttime medewerkers uit de wijk Noordereiland die hun werkzaamheden nu juist heel ergens anders uitvoeren. Dit zorgt voor minder verplaatsingen tussen werk en woning, dat in de toekomst zal leiden tot minder congestie binnen het gebied.

BEDREIGINGEN

Er zijn totaal maar twee toegangswegen die naar het Noordereiland leiden. Het gebied kan helemaal dichtslippen, omdat hier ook veel ander verkeer van andere wijken gebruik van maken. Doordat het autogebruik zal toenemen kan dit leiden door hoge concentratie autoverkeer binnen het gebied. Verder is hier ook geen mogelijkheid om een OV punt aan te leggen, omdat hier gebrek aan ruimte is op het wegennetwerk.

4.3.7 SOCIAALECONOMISCHE KENMERKEN: SWOT ANALYSE

In de onderstaande tabellen staan de verschillende sterke en zwakke punten en kansen en bedreigingen geordend en gerangschikt naar bijvoorbeeld de grootste kans en het meest zwakke punt.

Sterke punten	Zwakke punten
1. Realisatie metrostation Wilhelminaplein	1. Laag geschoolde bewoners in Afrikaanderwijk en de wijk Feijenoord.
2. Realisatie van Katendrecht	2. Hoog aantal werklozen in Oud Katendrecht, in de Afrikaanderwijk en Feijenoord
3. Afrikaanderplein in de Afrikaanderwijk.	3. Hoog autobezit in Feijenoord.
4. Realisatie van de nieuwe woonwijken op de Kop van Zuid en -Entrepot	4. Slecht onderhouden huurwoningen in de wijken Feijenoord, Oud Katendrecht en de Afrikaanderwijk.
5. De werkgelegenheid op de Kop van Zuid	5. Het aantal leegstaande bedrijfspanden op Noordereiland

Tabel 4.5 | Sociaaleconomische kenmerken: sterke en zwakke punten

Kansen	Bedreigingen
1. Educatie geven aan laag geschoolde binnen de wijken Feijenoord, Oud Katendrecht en de Afrikaanderwijk. Zodat zij een betere positie op de arbeidsmarkt krijgen	1. Door realisatie van nieuwe woonwijken voor bewoners van de sociaal midden/hoge klasse, zal het aantal verplaatsingen en het autobezit van de wijken erg toenemen
2. Het creëren van werkgelegenheid voor veel bewoners binnen Rotterdam-Zuid en die werkzaam zijn in andere steden	2. Ruimtegebrek op de Kop van Zuid, door het aantal nieuw bouwprojecten
3. Realisatie van werkgelegenheid in Katendrecht, om het aantal werkloze in Oud Katendrecht sterk terug te laten dringen	3. Hoge inkomensongelijkheid in de wijk Feijenoord
4. De vernieuwing van het Afrikaanderplein	4. Het wegtrekken van de huidige bewoners van Afrikaanderwijk, doordat de woningen beter onderhouden worden, zal de huurprijs omhoog gaan en dit is voor de bewoners dan onbetaalbaar geworden en zullen zij vertrekken
5. Het stimuleren van openbaar vervoer in de wijken Noordereiland en Feijenoord	5. Doordat vele bedrijven van dezelfde sector naar de Kop van Zuid trekken, zullen de huidige bedrijven wegtrekken uit het gebied om zo hun concurrentiepositie op de markt niet kwijt te raken

Tabel 4.6 | Sociaaleconomische kenmerken: kansen en bedreigingen

4.4 SAMENVATTING ANALYSES STEDELIJKE, SOCIAALDEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE KENMERKEN

Op basis van de SWOT-analyses binnen de categorieën stedelijke kenmerken, sociaaldemografisch en sociaaleconomisch is een complete SWOT-analyse met de belangrijkste punten opgesteld voor het hele plangebied. Deze analyse is tevens gebaseerd op de DESTEP-methode, waarbij deze SWOT-analyse zich richt op D-E-S (Demografie-Economisch-Sociaal). Vanwege de afwijkende indeling van dit onderzoeksrapport is besloten om stedelijke kenmerken bij D-E-S toe te voegen in deze analyse. Binnen deze analyse zijn een aantal punten samengevoegd en samengevat zodat alleen de belangrijkste punten worden toegelicht. Een toelichting op de onderstaande punten en de complete analyses van de categorieën stedelijke kenmerken, sociaaldemografisch en sociaaleconomisch staan in de paragrafen 4.1 t/m 4.3.

Sterke punten	Zwakke punten
1. Hoogwaardig OV netwerk met metro als belangrijkste verbinding	1. Laag geschoolde bewoners (o.a. werklozen) in Katendrecht, Afrikaanderwijk en de wijk Feijenoord.
2. Clusters met voorzieningen (Vuurplaat + Entrepothaven) en goede ligging voorzieningen (dichtbij OV en parkeervoorzieningen)	2. Geen duidelijke verkeerstructuur Katendrecht (ontbreekt aan Duurzaam veilig)
3. Investeren in snelle "langzaam verkeer" verbindingen (vb. Rijnhavenbrug)	3. Duurzaam veilig wordt niet overal toegepast (ETW als doorgaande weg)
4. Het Afrikaanderplein in de Afrikaanderwijk stimuleert (wekelijks tijdens de markt bijvoorbeeld) de lokale economie en de sociale contacten binnen de wijk.	4. Het aantal leegstaande bedrijfspanden op Noordereiland.
5. Ontbrekende schakels worden aangelegd om barrièrewerking tussen wijken tegen te gaan	5. Moeilijk te beïnvloedde bevolkingsgroep
6. De realisatie van de nieuwe woonwijken op de Kop van Zuid Entrepot.	6. Ontbreken voorzieningen in Katendrecht / Noordereiland
7. Hoog OV gebruik onder allochtonen	7. Laag fietsgebruik onder allochtone
8. Beleid van de gemeente op het gebied van demografie: Verbetering onderwijs	8. Katendrecht: ontbreekt een goed OV-netwerk; beschikt over één busverbinding
	9. Hoog autobezit Feijenoord (o.a. oorzaak: Turken zien de auto als een teken van status.)

Tabel 4.7 | Samenvatting stedelijke, sociaaldemografische en sociaaleconomische kenmerken: sterke en zwakke punten

Kansen	Bedreigingen
1. Aanbrengen infrastructuur en OV-aanbod Katendrecht	1. Uitbreidingen in het gebied (Katendrecht, Kop van Zuid etc.) leiden tot meer verplaatsingen (vooral meer voertuigbewegingen => IC-verhouding)
2. Gedrag veranderen van allochtonen	2. Kans op toenemende concurrentie bij uitbreiding voorzieningenaanbod (vooral bij uitbreiding voorzieningen Kop van Zuid)
3. Realisatie van werkgelegenheid en voorzieningen in Katendrecht, om het aantal werkloze in Oud Katendrecht sterk terug te laten dringen. Dit zou ook kunnen gelden voor Noordereiland.	3. Toenemende autobezit; tekort aan parkeerplaatsen + toenemende drukte op de wegen (IC-verhouding)
4. Gedrag veranderen nieuwe bewoners	4. Toename volwassenen in de toekomst voor o.a. toename autogebruik
5. Educatie geven aan laag geschoolde en uitbreiden educatie op scholen binnen de wijken Feijenoord, Oud Katendrecht en de Afrikaanderwijk. Zodat zij een betere positie op de arbeidsmarkt krijgen.	5. Huidige bewoners passen hun gedrag niet aan
6. Investeren in langzaam verkeer vanwege korte afstanden	6. Het wegtrekken van de huidige bewoners van Afrikaanderwijk, doordat de woningen beter onderhouden worden, zal de huurprijs omhoog gaan en dit is voor de bewoners dan onbetaalbaar geworden en zullen zij vertrekken.
7. De vernieuwing van het Afrikaanderplein (plein wordt uitgebreid naar omliggende wijken)	

Tabel 4.8 | Samenvatting stedelijke, sociaaldemografische en sociaaleconomische kenmerken: kansen en bedreigingen

De sterke punten zijn gerangschikt op een aantal manieren. Om te beginnen is binnen de mobiliteit de volgorde OV-Langzaam verkeer-Auto gehanteerd, verschillende gemeentes in Nederland (waaronder Almere) hanteren deze zelfde volgorde. Binnen het cluster voorzieningen hebben we gekeken naar de gevolgen die de punten hebben op het omliggende gebied. De clustervorming van de voorzieningen heeft bijvoorbeeld grote invloed op de desbetreffende wijk alsmede de omliggende wijken.

De prioriteitsvolgorde bij zwakke punten richt zich ten eerste op de demografie aangezien dit een belangrijke invloed heeft op de omgeving, het hoge aantal laag of hooggeschoolden bepaalt het straatbeeld in veel wijken. Daarnaast is er eerst gekeken naar de verkeerstructuren (ook op het gebied van OV) om vervolgens op gedetailleerd niveau te kijken naar specifieke zwakke punten.

Bij de kansen is gekeken naar de verschillende spelers en partijen binnen het gebied, op welke manier een kans op korte of lange termijn toepasbaar is. De kansen die bovenaan de lijst staan vermeld, zijn maatregelen die het best inpasbaar zijn en ook duidelijke gevolgen hebben voor het gebied. De kans van educatie heeft een minder direct gevolg dan de aanpak van een knelpunt binnen de infrastructuur.

Bedreigingen zijn geordend op de kans dat een bedreiging zich zal voortdoen. De toenemende concurrentie die ontstaat door de ontwikkelingen op de Kop van Zuid zal eerder een bedreiging vormen dan het feit dat de huidige bewoners hun gedrag niet aanpassen. De ontwikkelingen op de Kop van Zuid staan namelijk al (gedeeltelijk) vast op papier. Het voorspelde gedrag van de huidige bewoners is moeilijk te voorspellen aangezien het ook zou kunnen zijn dat de bewoners hun gedrag wel zouden aanpassen.

Op deze SWOT-analyse zijn de komende hoofdstukken m.b.t. de visie, draagvlak en de conclusies gebaseerd. Deze SWOT-analyse omvat namelijk de belangrijkste kernpunten uit de eerdere SWOT-analyses (stedelijke kenmerken, sociaaldemografisch en sociaaleconomisch).

4.5 BELEID

De overheid heeft in de Stadsregio Rotterdam als doel om de mobiliteit te verduurzamen. Door het opstellen van een beleid dat nauw samenhangt met het milieu en de leefbaarheid van de regio, is het de bedoeling om het gebied bereikbaar en leefbaar te houden.

Hoofdpunten in het beleid zijn onder andere de samenwerking met bedrijven en inwoners in de regio, wie het vrij staan om zelf ook met projecten of maatregelen te komen. Het opschalen van lokale projecten naar regionale maatregelen en de communicatie tussen de verschillende groepen die de gebruikers hiervan zullen zijn, zijn andere speerpunten in het beleid. Deze zaken hebben voor- en nadelen en bieden kansen voor de toekomst en vormen bedreigingen.

4.5.1 OVERHEIDSBELEID

Een eerste sterk punt is dat de Nederlandse overheid gedecentraliseerd is, wat tot uiting komt in de verschillende provincies en gemeenten met deelgemeenten. Verschillende stadsregio's die door de provincies aangestuurd worden en de gemeenten aansturen, zijn ook voorbeelden van de voordelen van een decentrale overheid. Hierdoor kan er beleid gevormd worden dat als maatwerk geldt op wijk- en zelfs straatniveau. De samenwerking met inwoners en bedrijven binnen een dergelijke stadsregio, werkt hieraan mee, daar er gekeken wordt naar de wensen en behoeften en kansen en bedreigingen binnen de stadsregio.

Echter kent dit de zwakte dat een bepaalde maatregel door vele verschillende instanties en organisaties beoordeeld moet worden wat een grote bureaucratie als gevolg heeft waarin veel geld verloren gaat. Daarnaast kunnen de verscheidene overheden, onderling verschillende vormen van beleid opgesteld hebben waardoor er een wirwar aan maatregelen ontstaat.

Hierin liggen dan ook kansen, zoals het terugdringen van de bureaucratie, hoewel dit ook een bedreiging kan vormen voor het sterke punt van de relatief hoogwaardige kwaliteit van maatregelen op wijk- en straatniveau. Een andere bedreiging voor het sterke punt van de decentrale overheid, is de mogelijkheid dat er bezuinigd gaat worden op verschillende overheidsinstanties, bijvoorbeeld door gemeentelijke herindeling of het opheffen van stadsregio's.

4.5.2 DUURZAME MOBILITEIT

Het opstellen van de *Beleidsvisie Duurzame Mobiliteit* door de Stadsregio Rotterdam kent uiteraard ook sterke en zwakke punten. Allereerst is het erg positief dat er een grote waarde gehecht wordt aan het milieu en de leefbaarheid in de stadsregio. Naast het bereikbaar houden van het gebied, staan ook de leefbaarheid en het milieu centraal. Door onder andere als doelstelling te hebben om de emissie van CO₂ met 40% te reduceren, komt deze gedachte goed naar voren in het beleid.

Daarnaast is de samenwerking met bedrijven en inwoners een erg sterk punt daar zij de “gebruikers” van het beleid zullen zijn. Door deze groepen het nut en succes van verschillende kleinschalige projecten, wat tevens een sterk punt op zichzelf is, te laten beoordelen, worden zij nauw betrokken bij de beleidsvorming. De invloed van grotere bedrijven kan daarbij wel een zwak punt of een bedreiging vormen daar deze bedrijven bepaalde, voor andere bedrijven of voor de inwoners wel succesvolle, projecten bewust negatief kunnen beoordelen. Voor de overheden ligt daarin de kans om zulke regels op te stellen dat dit erg lastig wordt.

Een ander sterk punt is dat er geleerd kan worden uit de samenwerking met de bedrijven en inwoners zodat andere projecten elders in Nederland ook succesvol gemaakt kunnen worden. Daarnaast kunnen goede projecten uit Rotterdam opgeschaald worden naar provinciaal of zelfs landelijk niveau waardoor een veel groter gebied kan profiteren van deze stedelijke successen.

Bovendien staat het de bedrijven en inwoners vrij om zelf projecten en maatregelen aan te dragen, wat positief is, maar een negatieve uitwerking kan hebben. Een overdaad aan projecten en een kluwen van maatregelen, kunnen een bedreiging vormen.

Het onderverdelen van projecten in verschillende domeinen, is zowel een sterkte als een zwakte van het beleid want hoewel er aan verschillende onderwerpen aandacht besteed wil worden, zal dit niet altijd mogelijk zijn waardoor bepaalde onderdelen extra nadruk krijgen, wellicht ten nadeel van andere, belangrijkere, onderdelen.

Wat weer wel heel positief is, is dat er direct ingespeeld wordt op recente ontwikkelingen op onder andere technologisch gebied. Dit is mogelijk omdat de Stadsregio Rotterdam investeert in vele internationale duurzame projecten. Deze recente ontwikkelingen en trends, kunnen daardoor direct toegepast worden in de regio. Er ligt zelfs de kans in dat toekomstige ontwikkelingen een grote positieve invloed kunnen hebben op een duurzame mobiliteit.

Overigens kan in het inspelen op recente ontwikkelingen ook een bedreiging schuilen daar op het oog goede initiatieven, negatief kunnen uitpakken in de toepassing ervan. Dit kan enorm veel geld kosten wat een grote zonde zou kunnen zijn. Daarnaast volgen de verschillende ontwikkelingen zich razendsnel op waardoor er geld besteed zou kunnen worden aan projecten die zodra deze tot uitvoer gebracht wordt, al achterhaald zou kunnen zijn.

Een andere bedreiging is de golf van bezuinigingen in Nederland, onder andere in het openbaar vervoer, wat een vershraling van het OV-netwerk als gevolg heeft, ondanks dat het een doelstelling van onder andere de Stadsregio Rotterdam is om het gebruik van het OV te stimuleren, wat op zich wel een sterk punt is, net als de promotie van andere duurzame vormen van mobiliteit, zoals de fiets.

Bovendien is het goed dat beleid wat in het verleden al is opgesteld, nu zo wordt aangepast, dat het verduurzaming van de mobiliteit als gevolg heeft. Door bijvoorbeeld meer P+R locaties aan te leggen en het gebruik hiervan te stimuleren, hebben oude beleidsvormen in de huidige tijd een positieve uitwerking. Daarnaast worden verschillende duurzame mobiliteitsvormen gecombineerd en gestimuleerd. Het verbeteren

van fietsparkeervoorzieningen bij OV-stations en de eerder genoemde aanleg van P+R locaties zijn voorbeelden hiervan. De bedreiging is echter dat dergelijke P+R locaties bijvoorbeeld in onbruik raken of dat deze een negatieve uitwerking hebben op het OV. Dit kan namelijk overvol geraken, zeker met het oog op de beoogde bezuinigingen, waardoor minder mensen het OV willen nemen. Door het OV bijvoorbeeld met een hogere frequentie te laten rijden, kan deze bedreiging teniet gedaan worden.

Ten slotte ligt er de bedreiging dat door een laag fietsgebruik de dure investeringen in het stedelijke fietsnetwerk en verschillende snelfietsroutes naar onder andere Den Haag en de Drechtsteden, zinloos zijn geweest daar deze in ongebruikt kunnen blijven. Daarmee hangt samen dat er nieuwe hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer wordt gerealiseerd, zoals de A4 Midden-Delfland, wat een extra negatieve invloed kan hebben op dergelijke fietsnetwerken. De kans voor de stadsregio is hierbij dat zij een andere insteek kiest en op een andere manier het fietsgebruik promoot.

4.5.3 BELEID: SWOT ANALYSE

In de onderstaande tabellen staan de verschillende sterke en zwakke punten en kansen en bedreigingen geordend en gerangschikt naar bijvoorbeeld de grootste kans en het meest zwakke punt.

Sterke punten	Zwakke punten
1. Milieubewust en leefbaar bereikbaar blijven	1. Laag fietsgebruik
2. Inspelen op recente ontwikkelingen	2. Decentrale overheid
3. Samenwerking in stadsregio	3. Inspelen op recente ontwikkelingen
4. Opschalen lokale projecten	4. Verschillende domeinen
5. Leren uit samenwerking	
6. Stimuleren OV en fiets	
7. Combineren duurzame mobiliteitsvormen	
8. Decentrale overheid	
9. Verschillende domeinen	
10. Aanpassen oud beleid	
11. Invloed bedrijven	

Tabel 4.9 | Beleid: sterke en zwakke punten

Kansen	Bedreigingen
1. Andere insteek promotie fietsgebruik	1. Bezuinigingen OV
2. Hogere frequentie OV	2. Overvol OV
3. Vermindering bureaucratie	3. Onbruik fietsnetwerk
	4. Onbruik P+R locaties
	5. Bezuinigingen op beleidsgebieden
	6. Vermindering bureaucratie
	7. Invloed bedrijven

Tabel 4.10 | Beleid: kansen en bedreigingen

Het meest sterke punt van het beleid, is dat de regio op een milieubewuste manier bereikbaar maar ook leefbaar wil zijn. Het inspelen op recente ontwikkelingen, het samenwerken met onder andere de bedrijven en inwoners, het leren uit deze samenwerking en het opschalen van lokale samenwerkingsprojecten naar regionaal niveau, zijn de sterke punten die uit deze zienswijze volgen. De reden voor deze hoge waardering is dat de termen groen en milieu de meeste aandacht hebben in het beleid. Door het OV en de fiets te stimuleren en meerdere, voornamelijk duurzame, mobiliteitsvormen te combineren, wordt er verwacht om een duurzame mobiliteit mogelijk te maken waardoor deze in de prioriteit van de sterke punten, volgen na de visie. Het feit dat de overheid decentraal is wat resulteert in dat het beleid afgestemd kan worden op wijk- en straatniveau, is een belangrijk sterk punt wat volgt op de manier waarop duurzaamheid bereikt wil worden.

Door het oude beleid aan te passen, het beleid in te delen op een drietal specifieke domeinen en de bedrijven een invloed te geven op het beleid, zijn de laatste sterke punten van het beleid. Echter zijn deze drie punten, van minder hoge prioriteit omdat de invloed op de effecten van het beleid van deze zaken, het laagst geacht worden.

Het lage fietsgebruik is een erg zwak punt wat zelfs een bedreiging vormt voor de uitvoering van het beleid, zoals de stimulering van het fietsgebruik. Daarom wordt dit als het meest zwakke punt beschouwd. De overige drie zwakten, zijn ook sterke punten, maar staan ook in deze lijst daar deze zaken – decentrale overheid, inspelen op recente ontwikkelingen en invloed van bedrijven – een negatieve invloed hebben op het beleid, namelijk vanwege de grote bureaucratie door de decentrale overheid en de invloed van bedrijven en het hoge aantal ontwikkelingen die elkaar razendsnel opvolgen.

Omdat het fietsgebruik zo laag is en erg zwak punt, is de grootste kans om het fietsgebruik te stimuleren door een andere insteek in deze stimulering te kiezen. Gezien de bedreigingen, zou een hogere frequentie van het OV het onbruik hiervan kunnen voorkomen wat dit tot de tweede kans maakt. Ten slotte kunnen de meeste zwakke punten overwonnen worden door het terug dringen van de bureaucratie. Omdat deze zwakten niet een grote invloed hebben, is deze kans vrij klein.

De grootste bedreiging is dat het OV verschaalt door de verwachte bezuinigingen in het OV wat dit de grootste bedreiging maakt. Echter is een overvol OV door een lagere frequentie of goed gebruik van P+R locaties, ook een bedreiging met een grote impact. Daarnaast is er de bedreiging dat er veel geld verloren is gegaan in de grote infrastructurele projecten voor de fiets terwijl het aandeel van fietsgebruik erg laag ligt. De onbruik van dergelijke voorzieningen, net als de investeringen in P+R locaties, vormen eveneens grote bedreigingen. Ten slotte kunnen bezuinigingen op beleidsgebieden leiden tot een lagere bureaucratie hoewel dit een bedreiging vormt voor de kwaliteit van het beleid. Dit zal waarschijnlijk geen grote invloed hebben waardoor deze een vrij lage prioriteit kennen. Ten slotte kunnen bedrijven projecten negatief beïnvloeden wat een bedreiging is, maar deze zal erg klein zijn daar de bedrijven zelf gebaat zijn bij dergelijke projecten.

4.6 PRIVATE INVESTEERDERS

De conclusies die konden worden getrokken zullen worden verwerkt in een SWOT-analyse. Deze methode zal een duidelijker beeld geven van hoe het projectgebied er nu voor staat en wat de sterke en zwakke punten zijn. Maar ook wat als bedreigingen en kansen kan worden gezien.

STERKE PUNTEN

Het projectgebied heeft een aantal sterke punten. Door de nabijheid van het centrum van Rotterdam is de afgelopen tijd veel geïnvesteerd in de onder andere de Kop van Zuid. En Kop van Zuid-Entrepot. Dit zijn hoogwaardige stadsgebieden geworden. De investering in het openbaar vervoer door middel van de Erasmusbrug, metrostation Wilhelminaplein en het TramPlus concept is het gebied er qua bereikbaarheid flink op vooruitgegaan.

Grootste trekker van het gebied is de Kop van Zuid en de bijbehorende voorzieningen. Zoals onder andere het Nieuw Luxor Theater en de rechtbank van Rotterdam.

Ook is het gebied Katendrecht er de afgelopen jaren flink op vooruitgegaan. Door middel van renovatie en nieuwbouw is veel van de criminaliteit van vroeger verleden tijd.

ZWAKKE PUNTEN

De verhoudingen tussen de wijken is erg verschillend. De wijken Feijenoord en Afrikaanderwijk lijken een beetje de boot te missen wat betreft de vooruitgang. Vergeleken met andere wijken in het gebied, Kop van Zuid en Kop van Zuid-Entrepot, zijn de investeringen relatief stukken lager. Het imago over deze wijken is nog steeds lichtelijk negatief. Ook vind hier meer criminaliteit plaats dan in andere deelgebieden.

KANSEN

Kansen voor het gebied zijn er nog volop. Zo probeert de gemeente Rotterdam om van het Noordeiland een 'hotspot' voor kunstenaars te maken. Dit wordt ook wel 'Montmartre aan de Maas' genoemd. Verder is nog maar de helft van de geprojecteerde op de Wilhelminapier gerealiseerd. Als dit af is zal de allure van de Kop van Zuid alleen nog maar stijgen.

Ook Katendrecht is hard bezig een modern stukje Rotterdam te worden. Problemen van vroeger zijn grotendeels verdwenen. Dit is goed te zien de door de investeringen die de afgelopen jaren zijn gemaakt. Er is veel nieuwbouw gebouwd en renovatie gepleegd.

Wat betreft Feijenoord en Katendrecht liggen er ook nog genoeg kansen. Beide wijken hebben een multicultureel karakter en hier zou meer mee gedaan kunnen worden.

BEDREIGINGEN

Door de huidige economische situatie zijn meerdere investeringen onzekerder geworden. Voor veel mensen is het moeilijk een hypotheek af te ronden en met de huidige leegstand van kantoren heerst de vraag of er nog wel meer kantoorruimte nodig is.

PRIVATE INVESTEERDERS: SWOT ANALYSE

Sterke punten	Zwakke punten
1. Nabijheid centrum Rotterdam	1. Grote verschillen tussen bepaalde wijken
2. Goede verbetering bereikbaarheid.	2. Overlast en criminaliteit in sommige wijken
3. Hoogwaardige voorzieningen Kop van Zuid	3. Realisatie van projecten loopt vertraging op door economische situatie
4. Stadsvernieuwing op Katendrecht, renovatie en nieuwbouw	

Tabel 4.11 | Private investeerders: sterke en zwakke punten

Kansen	Bedreigingen
1. Veranderen Noordereiland in een 'hotspot' voor kunstenaars	1. Economische crisis
2. Kop van Zuid is grote trekker voor het gebied	2. Mensen kunnen moeilijker een hypotheek verkrijgen, hierdoor stagneert de woningmarkt
3. Katendrecht veranderd in een modern stukje Rotterdam	3. Kantoorruimte is er in overvloed
4. Feijenoord en Afrikaanderwijk kunnen hun multiculturele beter benutten	

Tabel 4.12 | Private investeerders: kansen en bedreigingen

De SWOT-Analyse is gebaseerd op volgorde van prioriteit. Sommige punten worden namelijk als belangrijk beschouwd dan andere punten in het gebied. De punten die als nummer 1 en als nummer 2 worden geklasseerd zijn dus qua sterke punten belangrijk voor het gebied. Bij zwakke punten kunnen deze beschouwd worden als punten waar sowieso dus wat aan gedaan moet worden. De punten 1 en 2 bij kansen zijn goede mogelijkheden voor het gebied om zich in de toekomst meer te onderscheiden van andere gebieden in Rotterdam. Bij de punten 1 en 2 bij de bedreigingen moet er dus aandacht aan worden besteed dat dit in de toekomst.

4.7 TRENDS EN INNOVATIES

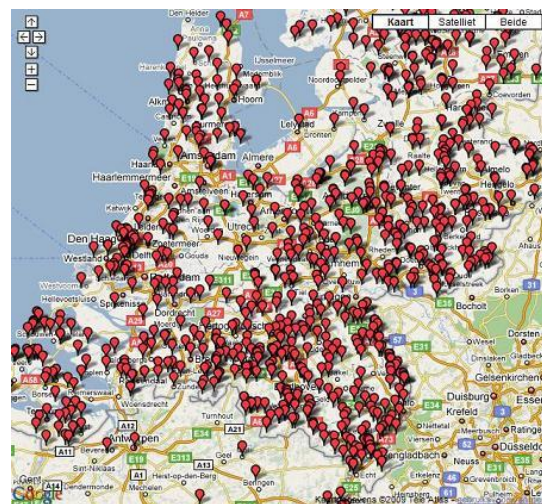
Zoals eerder aangeduid zijn er vele ontwikkelingen omtrent het thema duurzame mobiliteit. Echter kent ieder gebied zijn sterke en zwakke punten en zullen de trends en innovaties geselecteerd moeten op de kansen en mogelijkheden van het gebied. Een SOWT-analyse is hierbij een handig hulpmiddel.

4.7.1 INNOVATIES

Om tot een visie te komen moet er een analyse gemaakt worden van de kenmerken van elk onderdeel. Een handige methode is een SWOT-analyse. Deze maakt de analyse op in vier delen; Sterke en zwakke punten, kansen, en bedreigingen. De SWOT voor innovaties en trends volgen hieronder.

STERKE PUNTEN

Een van de grootste huidige ontwikkelingen in alternatieve brandstoffen is gespitst op de elektrische (personen)auto. De grootste voordelen zijn CO₂ vrije auto's dus ook een terugval van deze stof in het gebied (al wordt de geleverde stroom nog niet geheel "groen" geproduceerd), toeslagen, minder belasting, een al uitgebreid net van oplaadpunten (zie afbeeldingrichtlijn komende jaren 10.000 in Nederland) en geluidsarm. Er zijn al vele merken met verschillende modellen op de markt. De mate van inbedding in de huidige economie is al zo sterk dat terugval op deze innovatie niet waarschijnlijk is. Voor binnenstedelijk vrachtverkeer en lijnbussen zijn de ontwikkelingen op alternatieve brandstoffen zoals aardgas en "fuel cells" zoals de Phileas bus die reeds in Eindhoven in ontwikkeling is. Het terugdringen van verplaatsingen staat direct in verband met het terugdringen van de CO₂ uitstoot en de afname van verkeersongevallen. Dit zijn enkele voorbeelden van "modal shift", de achterliggende gedachte is autobestuurders triggeren om een andere modaliteit te kiezen of een P+R plek te kiezen en anders verder te reizen dan met de auto. "Modal shift" kan gemakkelijk worden toegepast door middel van campagnes en het bewust maken van de doelgroep. Een andere variant die voor de toekomst veelbelovend is, is het anders werken. Bij anders werken worden werkgevers aangespoord de werknemers bijvoorbeeld thuis te laten werken, of de spits te doen mijden. Het sterke deel hiervan ligt in het feit dat de hedendaagse mens flexibeler met zijn tijd om gaat. Hierdoor neemt het aantal verplaatsingen af, en de intensiteit tijdens piekuren.



Figuur 4.3 | Oplaadpalen in Nederland

ZWAKKE PUNTEN

Het grootste zwakke punt is de razendsnelle ontwikkelingen op innovatief gebied. Met name in de auto en vervoersbranche. De grote sprongen die de techniek maakt kunnen het moeilijk maken om een accurate voorspelling te doen van materiaal en de brandstoffen die over een tien jaar in het dagelijks gebruik zijn. Sommige innovaties zijn echter al zo ver ingebed dat er reële kans is dat ze wel door gaan, maar voor vele anderen is het nog een vage zekerheid.

Soms gaan de innovaties ook te snel voor de consument om ze bij te benen, en worden goede ideeën overspoeld door andere wellicht minder kansrijke varianten. Er kan dan door de bomen het bos niet meer worden gezien waardoor er geen draagvlak voor dit goede idee kan ontstaan en het in de vergetelheid raakt.

Een ander minder punt op innovatief gebied is de vrijwel geruisloze elektrische auto. Hierdoor hebben andere weggebruikers een zintuig minder om zo'n voertuig op te merken, het brengt een veiligheidsissue met zich mee.

KANSEN

De verduurzaming van het OV is kansrijk, Rotterdam-Zuid kent al een hoogwaardig OV maar door de nieuwe ontwikkelingen zal het OV ook mee moeten gaan hierin om het kwaliteitsniveau vast te houden. Hierbij moet gedacht worden aan het veiliger, toegankelijker (zowel fysiek als financieel) en frequenter maken van het systeem. In samenwerking met de nieuwste ontwikkelingen op technisch gebied zal het OV systeem van dit gebied zijn niveau kunnen behouden.

Het stimuleren van de alternatieve brandstoffen en de elektrische auto door de benodigde faciliteiten (denk hierbij aan het aanpassen van tankstations, plaatsen van publiekelijke oplaadpunten en oplaadpunten aan huis belonen). De aanleg van deze faciliteiten zal een stimulans afgeven naar de bewoners, en de gemeente komt goed mee voor de dag met het worden van een "groenere gemeente".

BEDREIGINGEN

De innovaties uit de branche en investeringen van de gemeente zullen wel geaccepteerd moeten worden door de bewoners en de gebruikers. Als dit niet het geval is dan zal er campagne gevoerd moeten worden of in het ergste geval de plannen op dit gebied aangepast moeten worden. Een bedreiging is dus het niet hebben/creëren van draagvlak voor de vernieuwing en de toekomstvisie waardoor er kostbare investeringen verloren kunnen gaan.

Doordat innovaties zo snel gaan in de mobiliteits- en vervoersbranche is er nog een bedreiging die gemonitord dient te worden en waar zo nodig accuraat op ingespeeld moet worden. Namelijk een alternatieve innovatie die de waar reeds op ingezette innovatie overtreft. Het is moeilijk om voor in de kinderschoenen staande innovaties een voorspelling te doen. Daarom dient er voorzichtig omgegaan te moeten worden met het spitsen op dergelijke ontwikkelingen.

4.7.2 TRENDS

STERKE PUNTEN

De term “groen” wordt belangrijker in de maatschappij, consumenten en bedrijven richtten zich steeds meer op milieubewust en duurzaam leven en consumeren. Groen staat voor duurzaam en milieubewust. Doordat de consument en de bedrijven zich meer en meer hierop spitsen en het een deel wordt van het alledaagse leven is er meer mogelijkheid voor het draagvlak van innovaties en ontwikkelingen. Er is reeds ook al een trend te zien in anders werken, steeds meer mensen werken vanuit thuis of een andere plek dat op grote massale binnenstedelijke kantoorgebouwen. Hierdoor worden de verplaatsingen teruggedrongen.

Een andere trend die al een opmars heeft gemaakt is het nastreven van veiligheid. Veiligheid op autobranche, vervoerssystemen maar ook in het dagelijks leven. De gedachte hierachter is het beperken van ongevallen en letsel.

De overkoepelende trend is duurzaamheid, aan dit kapstokbegrip kunnen allerlei zaken aan opgehangen worden. “groen” en veilig passen hier ook naadloos binnen.

ZWAKKE PUNTEN

Voor trends geldt ook dat ze lastig te voorspellen zijn, sommige personen streven vernieuwing na, waar anderen vast houden aan het vertrouwde. Daarbij komt dat ze samenhangen met innovaties die dit probleem ook kennen. Doordat niet iedereen dezelfde wensen heeft dan een ander zullen trends niet iedereen bereiken. Het tegenmoeten hiervan kan soms in strijd zijn met de trends zelf.

KANSEN

Het stimuleren en creëren van trends kan gunstig uitwerken voor het gebied. Een gemeente die een trend nastreeft of zelfs aanprijst kan zo mensen sturen om de desbetreffende trend te volgen. Hierdoor kan er vanuit beleidsoogpunt gestuurd worden op trends. Het voordeel hiervan is dat er voorbereid kan worden op wat komen gaat.

Een samenwerking van lokale overheden met bedrijven en bewoners om gericht te kunnen inspelen op aanwezige maar ook toekomstige trends waardoor het gebied een positieve impuls kan krijgen

BEDREIGINGEN

Het kan voorkomen dat trends uit hun verband schieten en dat ze te omvangrijk worden om te managen. Dit vormt een bedreiging doordat zo iets moeilijk in toom te houden is en het doorslaan ervan gevolgen kan hebben voor de visie van de lokale overheid maar ook van de omwonende.

Trends kunnen een investering zijn voor de lange of korte termijn, het kan echter zo zijn dat de effecten voor de korte termijn nadelig kunnen zijn voor de lange termijn, andersom geldt dit ook.

4.7.3 TRENDS EN INNOVATIES: SWOT ANALYSE

Sterke punten	Zwakke punten
1. De inpassing van de elektrische auto en de faciliteiten ervan	1. De ontwikkelingen die als paddenstoelen uit de grond schieten
2. Het kapstokbegrip duurzaamheid en "groen"	2. Gebrek aan draagvlak door gebrek aan overzicht
3. Alternatieve brandstoffen voor bussen en binnenstedelijk vrachtverkeer	3. Trends zijn lastig te voorspellen.
4. Anders werken, waarbij verplaatsingen teruggedrongen worden en piekuren dalen	4. Veiligheidsissue omtrent te inpassing van de elektrische auto
5. Model shift, waarbij er wordt gekozen voor een andere modaliteit	
6. Trends op veiligheid	

Tabel 4.13 | Trends en innovaties: sterke en zwakke punten

Kansen	Bedreigingen
1. Verduurzaming van het openbaar vervoerssysteem	1. Gebrek aan draagvlak, waardoor investeringen verloren kunnen gaan.
2. Het stimuleren van andere brandstoffen en de faciliteiten ervan	2. Een overtreffende innovatie, waardoor spitsen op nieuwe innovaties lastig is
3. Stimuleren van trends	3. Trends die doorslaan.
4. Samenwerken in het spitsen op trends	4. De effecten van trends tussen korte en lange termijn.

Tabel 4.14 | Trends en innovaties: kansen en bedreigingen

Een gebied kent kansen en mogelijkheden. Hierboven in de tabel staan de sterke punten en de kansen voor trends en innovaties uitgespreid. Sommige kansen zijn in meerdere mate kansrijk dan andere. Voor sterke punten geldt dit ook. Voor zwakke punten en bedreigingen is het nogal vreemd om te stellen welke prioriteit hebben, hiervoor ranken we ze op ernst van hetgeen.

Het sterkste punt is zonder twijfel het groener leven van individuen en daarmee ook de trends en innovaties hierin. Dit proces is al in volle gang maar de ontwikkelingen blijven doorlopen. De reden dat dit zo'n grote speler is komt doordat het al volop ingebed is in het huidige leefklimaat. Mensen leven groener en de bedrijven en overheden spelen hier volop op in. Deze verduurzaming kan dus ook zeker niet over het hoofd worden gezien. Onder dit kopje vallen dus ook de elektrische auto en de alternatieve brandstoffen. Het stimuleren van deze trends heeft hier ook een hoge prioriteit in, ook de trends in veiligheid.

Andere kanshebbers die ook al deels hun intrede hebben gemaakt in de maatschappij zijn het anders werken en de "modal split" doordat dit voornamelijk vanuit beleid en management gestuurd wordt heeft dit een mindere prioriteit.

De punten die voor bedreigingen zorgen alsook de zwakkere punten hebben geen pieker in prioritering. Het voordeel hiervan is dat er geen échte grote bedreiging vormt. Echter moet wel opgelet worden dat geen van deze aspecten over het hoofd wordt gezien omdat ze ogenschijnlijk niet aanwezig zijn. Met name op het gebied van trends die andere trends overspoelen of die verkeerd voorspeld zijn.

4.8 SAMENVATTING ANALYSES BELEID, PRIVATE INVESTEERDERS, TRENDS EN INNOVATIES

4.8.1 BELEID

Het huidige en toekomstige beleid kent vele sterke en zwakke punten. Het feit dat de doelstelling is om de regio naast bereikbaar, ook leefbaar te houden door een grote aandacht te doen uitgaan naar het milieu, is enorm positief. Een samenwerking met de industrie, de bedrijven en de inwoners, moet dit mogelijk maken. Hierin liggen zowel kansen als bedreigingen, doordat er bijvoorbeeld direct wordt ingespeeld op recente ontwikkelingen welke niet alleen positief maar ook negatief kunnen uitvallen, net als de grote investeringen in het fietsgebruik en de fietsinfrastructuur. Dat houdt in dat de regio goed op weg is, maar er nog veel te winnen is.

4.8.2 PRIVATE INVESTEERDERS

Kort samengevat uit de SWOT-analyse kan er worden geconcludeerd dat de Kop van Zuid de grote trekker in het gebied is wat betreft de private investeringen. De komt onder andere door de nabijheid van het centrum van Rotterdam en de goede verbindingen. Echter is er een groot verschil met andere wijken in het projectgebied. Door vele investeringen die in de Kop van Zuid zijn gedaan zijn de wijken hier om heen, Katendrecht en Kop van Zuid-Entrepot, die laatste jaren ook flink vooruit gegaan. Dit betreft nieuwbouw en renovatie. Ondanks de vele investeringen die er in Rotterdam-Zuid zijn gedaan kan de economische crisis wel voor een breekpunt zorgen. Er zal beter over investeringen worden nagedacht in de toekomst.

4.8.3 TRENDS EN INNOVATIES

De term "groen" is een goede richtlijn voor de toekomst van het gebied. Onder deze term vallen schonere auto's en OV, duurzaamheid en milieubewustheid. De steeds flexibeler wordende individu biedt kansen voor oplossingen zoals anders werken en modal split. Trends stimuleren door er slim op in te spelen met verschillende spelers uit de maatschappij. Er dient echter wel rekening gehouden te worden met bedreigingen zoals gebrek aan draagvlak, verkeerd voorspelde innovaties en trends die uit hun verband schieten.

H5. *Visie 2025 ~ Rotterdam-Zuid*



ROTTERDAM-ZUID

H5. VISIE 2025 ~ ROTTERDAM-ZUID

Vooruitgang behoeft verandering, zo ook op het vlak van mobiliteit en de onderwerpen die hier nauw mee verbonden zijn. In dit hoofdstuk staat onze visie op de mobiliteit in Rotterdam-Zuid met als speerpunt duurzaamheid, een duurzame mobiliteitsvisie dus. Deze visie strekt vanaf 2012 tot aan het jaar 2025. De insteek ervan; het projectgebied een positieve impuls te geven door middel van deze duurzame visie.

MOBILITEITSVISIE VOOR 2025

GROEN

Het kapstokbegrip groen is ook in Rotterdam-Zuid reeds bekend. Het is een trend die al enkele jaren in opmars is, en lijkt nog tientallen jaren door te zetten, ook in de mobiliteitssector. Groen zijn betekent milieubewust zijn en wordt op alle vlakken toegepast (de overheid, de mens/consument en de bedrijven). Rotterdam-Zuid kan op deze trend moeten inspelen vanuit overheidsoogpunt, vanuit bedrijven en vanuit de bewoners. Vanuit overheidsoogpunt kan het beleid gunstig ten aanzien van groener zijn worden aangepast. Denk hierbij aan het stimuleren van fietsgebruik, schonere auto's en schonere OV/ vervoerssystemen. Vanuit bedrijfsoogpunt kunnen werkgevers werknemers stimuleren om groener naar hun werk toe te komen, of flexibelere werktijden mogelijk maken zodat het aantal verplaatsingen in de spits afneemt. Ook kunnen bedrijven werknemers tegenmoet komen door het OV, schonere voertuigen of fietsgebruik aantrekkelijk te maken. De bewoners zijn de uiteindelijke schakel in het groener worden. Zij moeten de maatregelen accepteren en instemmen met het beleid. Bewoners worden zo getriggerd om groener te leven, door bijvoorbeeld meer met de fiets te reizen of een schonere auto aan te schaffen.

SCHONERE VOERTUIGEN EN VERVOERSYSTEMEN.

Om aan te sluiten bij de trend van groen en duurzaam zullen de verplaatsingsmethodes ook mee moeten ontwikkelen. Om te beginnen bij grootste vervuiler, de personenauto. Het is kansrijk om de elektrische auto te stimuleren door deze belastingtechnisch aantrekkelijk te maken, door deze in aanschaf de subsidiëren en werkgevers die hun werknemers stimuleren om elektrisch te gaan rijden. Doordat er voldoende voordeel uit te halen valt voornamelijk qua kosten voor de consument, zal deze ontwikkeling zich vanzelf doorzetten. Er moet dan gezorgd worden voor voldoende oplaadpunten, zowel door de overheid in de binnenstad, de bedrijven die oplaadpunten ter beschikking stellen en het aantrekkelijk maken van een oplaadpunt aan huis. In de toekomst zal deze techniek zich nog beter ontwikkelen en worden oplaadkosten/ oplaadpunten goedkoper en zal de (technische)kwaliteit van de elektrische auto zich steeds verder ontwikkelen.

Met alleen schonere personenauto's heeft Rotterdam-Zuid nog niet het gehele probleem te pakken. De OV systemen(voornamelijk bussen) en het binnenstedelijk vrachtverkeer spelen ook nog een rol. Voor het binnenstedelijk vrachtverkeer kan een milieuzone worden toegepast. Dat wil zeggen dat er alleen vrachtverkeer het gebied in mag dat een uitstoot van onder de vastgestelde norm heeft. Het doel van deze norm is de luchtkwaliteit in het gebied te verbeteren. Een dergelijke norm is de euro norm. Hierin zijn verschillende niveaus afgesproken. De gemeente kan zelf bepalen welk het hanteert. Voor het OV systeem, en dan met name lijnbussen, kan met vervoerders worden afgesproken om voertuigen op alternatieve brandstoffen in te zetten.

OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer is vaak een schonere manier van verplaatsen dan met een auto. Daarom is dat een belangrijk onderdeel van duurzame mobiliteit. Het openbaar vervoer is in het grootste gedeelte van het projectgebied van een hoog niveau en dat komt vooral door de sterke metro verbinding, maar dat geldt ook voor het bus- en tramnetwerk.

Een manier om het openbaar vervoer aantrekkelijker en toegankelijker te maken is het verhogen van de frequentie. Een hogere frequentie leidt tot een kortere wachttijd voor de reizigers. Vaak zien mensen het wachten op hun vervoermiddel als één van de minpunten van het reizen met het openbaar vervoer. Dus hoe hoger de frequentie, des te meer reizigers in het OV. Een andere manier om het openbaar te stimuleren is het verlagen van de kosten voor het reizen met de bus en metro. Door de frequentie te verhogen en de reiskosten te verlagen voor de reizigers zal het gebruik van het openbaar vervoer toenemen.

Het busnetwerk is niet overal even sterk, dit geldt vooral voor de wijk Katendrecht. Op dit moment rijdt er maar één buslijn door de hele wijk met een frequentie van vier keer per uur doordeweeks en twee keer per uur in het weekend. Eén buslijn voor deze wijk wordt als te weinig gezien. Daarom is het idee om een extra lijn aan te leggen in de wijk. Deze lijn hoeft alleen maar naar het metrostation Rijnhaven te rijden. Vanaf het station kunnen reizigers verder naar de rest van Rotterdam. Vanwege het feit dat dit een kort traject betreft zal bij het opstellen van een nieuwe dienstregeling de mogelijkheid moeten worden onderzocht om een bestaande lijn te laten eindigen in Katendrecht. Het is namelijk niet mogelijk om een doorgaande verbinding te laten rijden via Katendrecht vanwege het feit dat er maar één toegangsweg is voor de bus (bij metrostation Rijnhaven). Naast het bekijken naar de mogelijkheden voor het uitbreiden van het OV wordt er ook gekozen voor het stimuleren van de fiets naar metrostation Rijnhaven (zie onderdeel "Fietsen").

Uit eerder onderzoek is gebleken dat van de niet-westerse allochtonen het grootste gedeelte zich vooral met het openbaar vervoer verplaatst. Dit moet vastgehouden worden. Dit moet bereikt worden door het openbaar vervoer voor deze bevolkingsgroep toegankelijk te houden. Dit kan vooral door de reisinformatie kort en simpel te houden. Een ander manier om het reizen met het openbaar vervoer makkelijk te houden, is het hebben van duidelijke abonnementenstructuren. Dit kan bereikt worden door het makkelijk verkrijgen van een OV-chipkaart met jaarabonnement. Desnoods kan er persoonlijke assistentie worden gegeven voor het aanschaffen van de kaart en abonnement.

FIETSEN

Eén van de schoonste manieren om te verplaatsen is met de fiets, want in tegenstelling tot het verplaatsen met andere voertuigen stoot het geen vervuilende stoffen uit. Daarnaast is het ook nog eens een gezonde verplaatsing voor de inwoners. De verschillende overheden die actief zijn in Rotterdam-Zuid willen ook het fietsgebruik verhogen, omdat ze duurzame mobiliteit willen stimuleren en ze daarbij kansen zien bij het verhogen van het fietsgebruik. Op dit moment ligt het fietsgebruik niet erg hoog en dit vraagt dus om veranderingen in het projectgebied.

Om het fietsgebruik te verhogen vraagt dat onder andere om goede fietsinfrastructuur. Vooral in Katendrecht liggen hier kansen door het aanleggen van een snel fietsnetwerk. Dit netwerk zal bestaan uit één snelfietspad die dwars door de wijk heenloopt naar metrostation Rijnhaven. Vanaf dat station kunnen de bewoners zich verder verplaatsen. Op dat fietspad sluiten ook andere fietspaden aan, zodat er vanuit verschillende delen van de wijk een goede aansluiting is op de snelle fietsverbinding. Om de fietsverbinding wel in gebruik te krijgen

moet er genoeg ruimte zijn om de stallen. Daarom moeten er voldoende fietsparkeerplaatsen komen bij het metrostation. Als mensen hun fiets niet snel kwijt kunnen, zou dit een negatief effect kunnen hebben op het fietsgebruik. Na de voltooiing van een snelfietspad en de uitbreiding van de fietsenparkeerplaatsen dient te worden geëvalueerd op welke manier deze maatregelen positief hebben uitgedaakt op het fiets- en OV gebruik in Katendrecht. Na deze evaluatie kunnen deze maatregelen (eventueel verder verbeterd) worden uitgevoerd in de andere delen van Rotterdam-Zuid, zodat ook zij profiteren van sneller voor- en natransport binnen een reis met het OV.



Figuur 5.1 | De fiets als belangrijk middel om het voor- en natransport gedurende een OV reis te verbeteren

Omdat het fietsgebruik in Rotterdam-Zuid in sommige wijken relatief laag ligt kan dit gestimuleerd worden door het beschikbaar maken van OV-fietsen en deze promoten. Dat kan gedaan worden bij alle (metro)stations. Daarnaast kunnen ze op meerdere plaatsen in het projectgebied worden neergezet. Met deze fietsen kan iedereen in het gebied zich verplaatsen. De toekomstige gebruikers hoeven alleen een OV-chipkaart of een OV-fiets-abonnement aan te schaffen.

Een andere manier om mensen op de fiets te krijgen is informatie geven over fietsen. Vooral onder de niet-westerse allochtonen ligt het fietsgebruik nog erg laag. Door deze bevolkingsgroep meer te laten leren over fietsen zullen ze over kunnen stappen op de fiets. Manieren om dat te regelen zijn informatiefolders uitgeven in hun voertaal of in gemakkelijk Nederlands. Daarnaast kunnen er informatieavonden gegeven worden in buurthuizen aldaar.



*Figuur 5.2 | Voorbeeld van de OV-Fiets
(bron: <http://www.dehaanenmartojo.nl/projecten/details/14/ov-fiets-als-onderdeel-van-ns-flexreizen>)*

STEDELIJK EN ECONOMISCH

Een mobiliteitssysteem dat verduurzaamd vereist ook medewerking vanuit het gebied. Voor Rotterdam-Zuid zijn hier nog kansen te benutten. Het reeds geïntroduceerde project duurzaam veilig is hier een goed voorbeeld van, het is nog maar deels gerealiseerd. Rotterdam-Zuid moet ervoor zorgen dat dit over het gehele gebied toegepast wordt. Een positief voorbeeld is de brug tussen Kop van Zuid en Katendrecht. Deze wijken zijn nu door een langzaam verkeer brug verbonden. Dergelijke verbindingen tussen wijken zorgen dat Rotterdam-Zuid meer samenhang krijgt en toegankelijker wordt, terwijl de kenmerken van de wijken behouden blijven. Met dergelijke verbindingen moeten de wijken een positieve impuls krijgen. Vooral de wijk Feijenoord lijkt hiervan te gaan profiteren door een verbetering van het imago. De sleutel ligt dus vooral in het toegankelijker maken van gebieden door middel van een duurzaam mobiliteitssysteem te creëren. Als het gebied toegankelijker wordt zullen er zich daar ook allerlei voorzieningen gaan vestigen. Andersom werkt dit ook, komen ergens voorzieningen is er vraag naar verplaatsingen naar dat gebied. Kansrijk is daarom investeren in wijken waar nog niet zo'n hoge voorzieningsgraad is, met name Katendrecht en Noordereiland. Gezien de mate van leegstand liggen en kansen om die panden te benutten voor de te stimuleren voorzieningen. Zo hoeft er geen nieuwe ruimte voor deze ingepast te worden.

Nieuwe voorzieningen zorgen voor nieuwe werkgelegenheid, de economische crisis die gaande is treft ook vele in Rotterdam-Zuid. Educatie en omscholing kan samen met de komst van nieuwe voorzieningen zorgen voor een terugval van de werkloosheid.

Omdat het gebied nogal divers is in bevolkingsgroepen is voorlichting en educatie een belangrijke schakel tussen de bewoners en het nieuwe duurzame mobiliteitssysteem. Zo'n systeem kan namelijk alleen werken als het door de consumenten en bewoners toegankelijk is, geaccepteerd wordt en er ook daadwerkelijk gebruik van wordt gemaakt. Dit is onder te verdelen in verschillende groepen. De doelgroep voor de elektrische auto vergt immers een andere vorm van voorlichting dan die voor het stimuleren van fietsgebruik. Voorlichting op fietsgebruik kan al in het basisonderwijs toegepast worden. Bijvoorbeeld in de vorm van workshops en een fietsexamen. De kinderen en wellicht toekomstige bewoners maken dan al op jonge leeftijd kennis met de voordelen die de fiets biedt in een drukke stad. Deze workshops en examens hoeven echter niet tot inzet op basisscholen beperkt te blijven maar kunnen breder worden ingezet.

Promoten van nieuwe systemen zoals de elektrische auto kan in de vorm van brochures uitdelen aan doelgroepen tot voorlichting bij bedrijven voorkomen.

RESUMEREND

De aanpassingen en aanbevelingen op het mobiliteitsgebied samen met de veranderingen in stedelijke kenmerken en economische gesteldheid van het gebied moeten er voor zorgen dat het totale mobiliteitssysteem een duurzaam, veilig en toegankelijk geheel wordt dat tot aan 2025 en wellicht nog verder. De sleutels in deze visie zijn een groenere aanpak, acceptatie door de bewoners en aanpassingen in het gebied. Tezamen vormen zij een duurzame mobiliteitsvisie voor Rotterdam-Zuid.

DRAAGVLAK

Volgens 'Van Dale':

" **draag-vlak** (het; o; meervoud: draagvlakken) 1vlak waarop een last steunt "

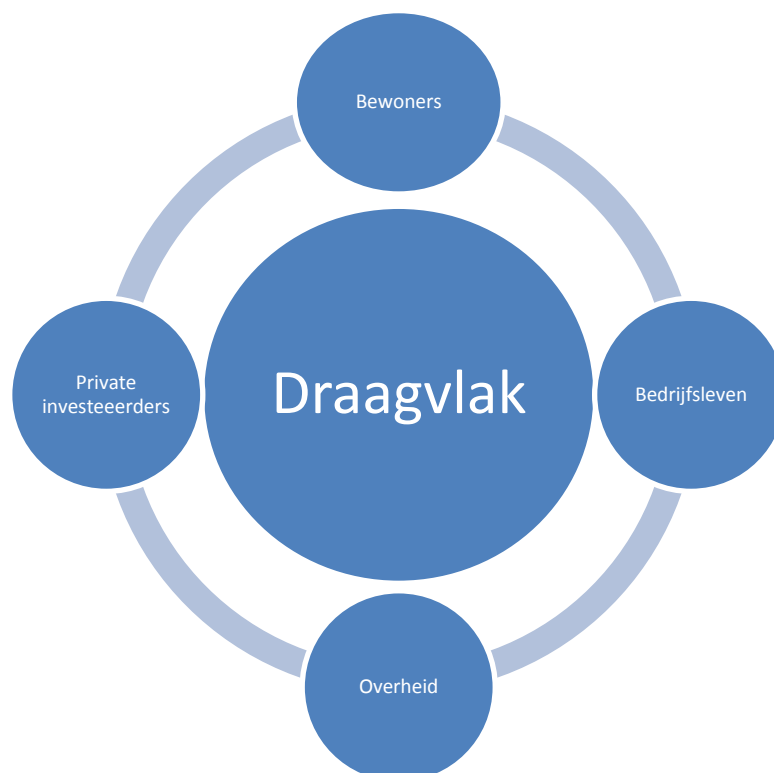
Dus letterlijk een vlak waar een last op leunt. De maatregelen zouden dus als een last kunnen worden beschouwd en het vlak zou dan bestaan uit bewoners, overheid, investeerders en het bedrijfsleven.

Willen de bedachte maatregelen werken dan moeten de bovengenoemde partijen hier ook profijt uit kunnen halen. Ook moeten de maatregelen worden uitgelegd aan de betreffende partijen. Het gaat dus om de acceptatie bij de mensen, bewoners en bedrijven. Kunnen deze er mee leven dat er dingen gaan veranderen in de directe omgeving?

Op welke manier ken er zoveel draagvlak van alle partijen worden verkregen?

Niet iedereen zal blij zijn met de plannen die op de tekentafel liggen. Om met iedereen toch zoveel mogelijk instemming te kunnen krijgen voor de maatregelen zijn er een aantal elementen noodzakelijk.

Dit zijn onder andere zelfbeschikking. Hebben mensen of bedrijven zelf invloed bij het invullen van de maatregelen. Maar ook de betekenis die hier aan vast hangt. Als mensen baat hebben bij een maatregel zullen ze eerder draagvlak creëren voor een plan. Ook als er geen urgentie bij maatregelen wordt bevonden is het moeilijker om dan draagvlak te realiseren.



Figuur 5.2 | Overzichtsfiguur draagvlak met bijbehorende partijen

BEWONERS

Bewoners zijn een belangrijke groep om te bereiken. Wijken zijn opgebouwd uit bewoners en deze geven dan ook sfeer aan de wijk. Bewoners zijn ook de grootste groep die bereikt moeten worden en ze kunnen plannen dan ook maken of breken.

Het moeilijkste is om alle bewoners goed en persoonlijk te kunnen informeren. Ondanks dat er tal van mogelijkheden zijn om mensen te bereiken. Het belangrijkste is om mensen persoonlijk te bereiken, hiermee zullen bewoners plannen beter begrijpen, begrip tonen en het sneller ondersteunen. Om alle bewoners aan te spreken en zo draagvlak voor plannen te kunnen creëren zouden er bijvoorbeeld infoavonden kunnen worden gehouden in een buurthuis. Ook kunnen er e-mails worden verstuurd en evenementen worden aangemaakt op Facebook. Met Facebook zal voornamelijk de jongere generatie bereikt kunnen worden. Ook zou het handig kunnen zijn om in sommige wijken de info ook in andere talen te verstrekken.

BEDRIJFSLEVEN

In Rotterdam-Zuid zitten verschillende soorten bedrijven. Van grote bedrijven in kantoorpanden tot eenmanszaken die een buurtwinkel hebben. Beide soorten bedrijven hebben beide een doel, winst maken, maar zullen dit via verschillende manieren willen bereiken. Beide bedrijven hebben dan ook een andere aanpak nodig. Bij kleinere bedrijven zal het plan sneller duidelijk zijn, terwijl grotere bedrijven hier een contactpersoon voor hebben en zal het langer duren voordat het binnen het bedrijf duidelijk is. Als er voor bedrijven een speciale folder bij wordt gemaakt zullen deze het makkelijk achteraf nog door kunnen lezen.

OVERHEID

De overheid is een grote speler in het alles. Zij gaat over de bestemmingsplannen en groot gedeelte van het beleid. Bij de overheid zouden belangrijke mensen, zoals de wethouder, op de hoogte moeten zijn van de plannen zodat de politiek ook op de hoogte is van de plannen. Als er in de politiek draagvlak is voor plannen zal het veel eenvoudiger worden om deze ook uitgevoerd te kunnen krijgen.

INVESTEERDERS

Deze groep is moeilijker te bereiken omdat het goed mogelijk is dat er nog in Rotterdam-Zuid geïnvesteerd moet worden. Om de investeerders vooraf te informeren zou het van belang van iedereen zijn dat er een website komt met alle belangrijke informatie. Via deze informatiebron kan iedereen ook van informatie worden voorzien.

H6. Conclusies en Aanbevelingen



ROTTERDAM-ZUID

H6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

CONCLUSIES PER THEMA



- Het stimuleren van fietsgebruik, schonere auto's en schonere OV/ vervoerssystemen binnen Rotterdam-Zuid. Hierbij kunnen werkgevers hun werknemers stimuleren om groener naar werk toe te komen, of flexibelere werktijden mogelijk te maken zodat het aantal verplaatsing in de spits afneemt. Verder kunnen bedrijven hun werknemers tegemoet komen door het gebruik van OV, schonere voertuigen of de fiets. Hierdoor zullen de medewerkers eerder getriggerd worden om zich schoner naar hun werk te verplaatsen.
- Het fietsgebruik in Rotterdam-Zuid ligt er laag, het belangrijk is om dit gebruik te verhogen in belang van de duurzame mobiliteit. Het lage fietsgebruik is voornamelijk een probleem in de wijk Katendrecht.
- Er is geen aansluitend fietsnetwerk vanuit de wijk Katendrecht naar metrostation Rijnhaven. Zou dit er wel zijn zou het station een belangrijkere rol gaan spelen in de wijk.
- Het ontbreekt op een aantal prominente plaatsen aan fietsenstallingen. Vooral in stationsomgevingen maar er is ook een algemeen gebrek. Hierdoor worden mensen niet gestimuleerd om de fiets te pakken omdat de kans op diefstal en vernieling verhoogd is.



- Het stimuleren van OV gebruik in Rotterdam-Zuid door middel het openbaar vervoer aantrekkelijker en toegankelijker te maken en hogere frequentie van het OV te realiseren. Zullen er meer mensen gebruik gaan maken van het OV. Kortere wachttijden en voordelige prijzen zullen meer forensen het OV in lokken.
- Het busnetwerk is in Rotterdam-Zuid niet overal even sterk, dit geldt met name voor de wijk Katendrecht, waar er op dit moment nog maar één buslijn rijdt. Met de toekomstige ontwikkelingen is één buslijn voor dit gebied te weinig. Daarom is het een idee om een extra lijn aan te leggen in de wijk tot aan Metrostation Rijnhaven kansrijk. Van daar uit kunnen de reizigers verder reizen naar de andere delen van de stad. Er moet nog onderzocht worden of het wel mogelijk is om op zo'n kort traject een dienstregeling in te voeren. Vandaar dat er meer gekeken wordt naar de stimulans van het gebruik van de fiets tot aan metrostation Rijnhaven



- Door elektrisch rijden in de toekomst belastingtechnisch aantrekkelijk te maken door deze in aanschaf te subsidiëren en werkgevers die hun werknemers stimuleren om elektrisch te gaan rijden. Zullen er in de toekomst meer elektrische auto's op de weg verschijnen. Belangrijk is dan ook te zorgen voor voldoende oplaadpunten in Rotterdam-Zuid.



- Voor het binnenstedelijk vrachtverkeer kan een milieuzone worden ingepast. Dat wil zeggen dat er alleen vrachtverkeer het gebied in mag dat een uitstoot heeft onder de euronorm. Het doel van deze norm is om de luchtkwaliteit van het gebied te verbeteren.



- Het project duurzaam veilig is nog niet volledig geïntroduceerd in Rotterdam-Zuid. Er liggen mogelijkheden om door middel van dit project af te ronden het gebied veiliger te maken.



- De wijken Katendrecht en Noordereiland kennen een lage voorzieningsgraad. Het investeren in deze wijken kan de werkgelegenheid bevorderen.
- De leegstand in het gebied is relatief hoog, deze panden kunnen een nieuwe functie krijgen.



- Educatie en omscholing kunnen in combinatie met het benutten van oude panden op de korte termijn effect hebben op de werkgelegenheid in het gebied.

AANBEVELINGEN

Na aanleiding van het onderzoek en de opgestelde visie komen er naast de conclusies ook een aantal aanbevelingen naar voren. Deze aanbevelingen dragen bij om tot een duurzame mobiliteit te komen in Rotterdam-Zuid en zijn bedoeld voor zowel bewoners bedrijven als de overheid.

Het wordt aanbevolen om het gebruik van schonere personenauto's te stimuleren. Met name door subsidies af te geven voor het aanschaffen van elektrische auto's, omdat deze het meest kansrijk zijn. Het stimuleren kan vanuit de overheid, maar ook vanuit bedrijven. Hiermee komen er meer oplaadpunten op verschillende locaties in het gehele gebied zodat er ook de mogelijkheid bestaat deze elektrische auto's te gebruiken. Naast auto's kunnen ook het OV en vrachtverkeer schoner. Lijnbussen kunnen op milieuvriendelijkere brandstoffen rijden en voor het vrachtverkeer kan een milieuzone ingesteld worden. Een voertuig mag dan niet boven een bepaalde norm qua hoeveelheid uitstoot komen om in bepaalde gebieden te mogen rijden. Vooral de bewoners dienen getriggerd te worden om milieuvriendelijker te reizen.

Om het OV aantrekkelijker te maken moet bij verschillende lijnen de frequentie omhoog. Ook kan het OV meer mensen aantrekken als de prijzen omlaag gaan met name in de metro's zal dit effectief zijn. Het busnetwerk in Katendrecht is zwak, daarom is het gewenst dat er een extra buslijn komt in die wijk. Deze lijn hoeft alleen maar naar metrostation Rijnhaven te rijden, zodat de reizigers vanaf daar verder kunnen reizen. Om verschillende bevolkingsgroepen in het OV te houden moet de informatie makkelijk te begrijpen zijn en hoeven er geen moeilijk te begrijpen vervoerbewijzen te komen.

Een andere duurzame manier van reizen is per fiets. Vooral in Katendrecht liggen hier kansen. Daar kan het fietsnetwerk verbeterd worden door de aanleg van een snelfietsnetwerk. Dit netwerk loopt dwars door de wijk, met aansluitende fietspaden uit verschillende delen van de wijk naar metrostation Rijnhaven. Bij het metrostation zullen dan ook meer fietsparkeerplaatsen moeten komen om extra fietsverkeer aan te trekken. Om nog meer fietsverkeer in Rotterdam-Zuid te krijgen zullen erop diverse plaatsen OV-fietsen worden geplaatst. Ook zal er voorlichting moeten komen over het gebruik van de fiets om diverse groepen mensen meer met de fiets te laten reizen.

Momenteel is het qua duurzaam veilig niet goed geregeld, want het is maar deels toegepast in Rotterdam-Zuid. Zo is op verschillende gebiedsontsluitingswegen de maximale snelheid 30 km/h en worden erftoegangswegen gebruikt als GOW. Daarom kunnen de wegen worden aangepast volgens duurzaam veilig, waardoor de wegen worden ingericht volgens de bestemming die ze hebben.

Verdere kansen voor Rotterdam-Zuid liggen in het verbeteren van de imago van sommige wijken. Dit kan bereikt worden door verschillende wijken beter met elkaar te verbinden. Deze verbindingen zal positieve impuls geven aan verschillende wijken en dat zorgt voor samenhang en een toegankelijker Rotterdam-Zuid. Dit zorgt samen met investeren voor nieuwe voorzieningen. Vooral in Katendrecht en Noordereiland kan geïnvesteerd, hier ligt het voorzieningsniveau laag. Die nieuwe voorzieningen zorgen voor meer werkgelegenheid in het gebied. Nieuwe voorzieningen kunnen geplaatst worden in de nu leegstaande panden, hierdoor hoeft er geen extra ruimte gemaakt te worden.

Om de bewoners te laten overstappen op duurzame mobiliteit is voorlichting en educatie nodig. Doordat er veel diverse bevolkingsgroepen wonen vraagt dat om verschillende manieren van aanpak. Voor fietsgebruik kan er begonnen worden met educatie op scholen en dit kan uiteindelijk breder dan alleen onderwijs. Promotie voor andere systemen kan bijvoorbeeld via brochures en voorlichting bij bedrijven.

LITERATUURLIJST

Achitectuur en nieuwbouw in Rotterdam (Lopende nieuwbouwprojecten). (sd). Opgeroepen op Oktober 18, 2012, van Topo10.nl: <http://www.topo10.nl/>

CBS Wijkgegevens (per wijk). (sd). Opgeroepen op Oktober 2, 2012, van CBS Statline (Centraal Bureau voor Statistiek): <http://statline.cbs.nl>

Dienstregeling, Lijnnetwerkkarten, OV-overzicht. (sd). Opgeroepen op Oktober 2, 2012, van RET.nl: <http://www.ret.nl>

Elektrisch Vervoer Nederland. (sd). *Opladen elektrische auto*. Opgeroepen op Oktober 24, 2012, van Elektrisch Vervoer Nederland: <http://www.elektrischvervoernederland.nl/index.php?max=25&entag=opladen>

Gebiedsvisie Afrikaanderwijk. (sd). Opgeroepen op Oktober 16, 2012, van Afrikaanderwijk.nl: <http://www.afrikaanderwijk.nl/PDF/Gebiedsvisie%20Afrikaanderwijk%202020%20concept.pdf>

Gebiedsvisie Noord (Definitief). (sd). Opgeroepen op Oktober 14, 2012, van Rotterdam.nl: <http://www.rotterdam.nl/DG%20Feijenoord/Document/Gebiedsvisie%20Noord%20301110%20Def.pdf>

Gemeente Rotterdam. (sd). *Afrikaanderwijk*. Opgeroepen op November 12, 2012, van Gemeente Rotterdam: <http://www.rotterdam.nl/afrikaanderwijk>

Gemeente Rotterdam. (sd). *Noordereiland*. Opgehaald van http://www.rotterdam.nl/noordereiland_

Google Earth (CBS statistieken en locaties). (2012, Oktober 2). Rotterdam.

Google. (sd). *Google Maps*. Opgeroepen op November 13, 2012, van Google Maps: <http://maps.google.nl>

Gorris, T., en Rietveld, P. (2007, November 22). *Transitie naar duurzame mobiliteit: ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid*. Opgeroepen op September 20, 2012, van CVS - Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk: <http://www.transumofootprint.nl/upload/documents/02%20Thema%275/Ruimte/Paper%20Transitie%20naar%20duurzame%20mobiliteit%20ruimtelijke%20ontw.%20en%20bereikbaarheid.pdf>

Gulden Feniks. (sd). *Katendrecht Rotterdam*. Opgeroepen op Oktober 18, 2012, van Gulden Feniks: http://www.guldenfeniks.nl/uploads/inzendingen/G6_Katendrecht_Rotterdam.jpg

Heijde, P. v. (sd). *Economische visie Feijenoord, Rotterdam*. Opgeroepen op Oktober 17, 2012, van Bureau stedelijke Planning: <http://www.stedplan.nl/webpage.php?mid=18&nieuws=viewenid=137>

Hotel New York. (sd). *Geschiedenis Hotel New York*. Opgeroepen op Oktober 27, 2012, van Hotel New York: <http://www.hotelnewyork.nl/nl/over-hotel-new-york/toen-en-nu/#geschiedenis>

Innovatie mobiliteit en water. (sd). Opgeroepen op Oktober 10, 2012, van Ministerie van Verkeer en Waterstaat: http://english.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/kennis_en_innovatie/innovatiebeleid/innovatieberaad_mobiliteit_en_water/

Interactieve kaart Rotterdam (voorzieningen). (sd). Opgeroepen op Oktober 2, 2012, van Rotterdam.nl: <http://www.rotterdam.nl/ipmap15>

Jorritsma, P., en Harms, L. (2006, November 23). *De Mobiliteit van Allochtone Bevolkingsgroepen in Stedelijke Gebieden*. Opgeroepen op Oktober 16, 2012, van CVS - Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk: <http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvso6.14.pdf>

Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB. *Op weg naar 2015*. Nederland.

Korz, S., en Weterings, R. (2011). *Samen op weg naar een duurzaam mobiliteitssysteem*.

KpVV. *Factsheet-KpVV-visie-Duurzame-Mobiliteit*.

Kwadijk, J., en Szabo, Z. (2009). *Trends in Mobiliteit*.

Ministerie van IenM. (2004, 09 25). *Nota Mobiliteit*. Opgeroepen op September 20, 2012, van Rijksoverheid - Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Ministerie van Infrastructuur en Milieu: <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/notas/2004/09/25/nota-mobiliteit/notamobiliteit-compleet.pdf>

NHTV Breda University of Applied Sciences. (sd). *Duurzame Mobiliteit*. Opgeroepen op September 28, 2012, van NHTV Mobiliteitsvoetafdruk: http://www.mobiliteitsvoetafdruk.nl/?page_id=4

Omgeving en Achterland City Marina Rotterdam. (sd). Opgeroepen op Oktober 2, 2012, van CityMarinaRotterdam: <http://citymarinarotterdam.nl/site/nl/omgevingachterland>

Omgeving OV halte. (sd). Opgeroepen op Oktober 26, 2012, van 9292.nl: <http://www.9292.nl>

Overzicht innovatie en duurzame Mobiliteit (Busvervoer). (sd). Opgeroepen op September 28, 2012, van BusTech.nl: <http://www.bustech.nl/>

Overzicht van winkels Rotterdam-Zuid. (sd). Opgeroepen op Oktober 2, 2012, van Reclame Folders: <http://reclamefolder.nl>

OV-fiets. (sd). *OV Fiets*. Opgeroepen op Oktober 15, 2012, van OVfiets.nl: <http://www.ovfiets.nl>

Persoonskenmerken en vervoerswijzen, regio's. (sd). Opgeroepen op Oktober 18, 2012, van CBS (Centraal bureau voor Statistiek): <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=TenDM=SLNLenPA=81128NEDenLA=NL>

Projectbureau Kop van Zuid. (2011). *Kop van Zuid, stand van zaken 2010*. Opgeroepen op oktober 2012

Rabobank, Automotive. *Rabobank cijfers en trends Mobiliteit (automotive)*.

RTL Nieuws. (sd). *De 40 Wijken van Vogelaar*. Opgeroepen op November 5, 2012, van RTLNieuws.nl: [http://www.rtl.nl/\(/actueel/rtlnieuws/\)/components/actueel/rtlnieuws/2007/03_maart/22/binnenland/0322_144_5_de_40_wijken_van_vogelaar.xml](http://www.rtl.nl/(/actueel/rtlnieuws/)/components/actueel/rtlnieuws/2007/03_maart/22/binnenland/0322_144_5_de_40_wijken_van_vogelaar.xml)

Stadsregio Rotterdam. (2011, Mei 11). *Beleidskader en maatregelenpakket Duurzame Mobiliteit*. Opgeroepen op oktober 2012, van <http://www.stadsregio.info/documenten/dumo%202011-05-11%20beleidskader%20en%20maatregelenpakket%20duurzame%20mobiliteit.pdf>

Stadsregio Rotterdam. (2011, December 14). *Regionale uitvoeringsagenda verkeer en vervoer 2011-2012*. Opgeroepen op oktober 2012, van <http://www.stadsregio.info/documenten/RVVP%202011-12-14%20Regionale%20Uitvoeringsagenda%20VenV%202011-2015.pdf>

Stichting Entreporthaven. (sd). *Entreporthaven*. Opgeroepen op Oktober 19, 2012, van Stichting Entreporthaven: <http://www.entreporthaven.com/>

TNO Onderzoeksbureau. (sd). Opgeroepen op September 28, 2012, van TNO.nl: <http://www.tno.nl>

van Eijk, M., en e.a. (2012). Projecthandleiding Stedelijke Dynamiek. In M. van Eijk, en e.a., *Projecthandleiding Stedelijke Dynamiek*. Breda.

Vermeulen, C. (sd). *Afrikaanderwijk*. Opgeroepen op November 10, 2012, van Charles Vermeulen.com: <http://charlesvermeulen.com/the-cronjestraat-afrikaanderwijk-rotterdam>

Wijkinformatie van de gemeente Rotterdam. (sd). Opgeroepen op Oktober 2, 2012, van Rotterdam.nl: <http://www.rotterdam.nl/wijken>

Wilhelminapier. (sd). *Montevideo*. Opgeroepen op Oktober 25, 2012, van Wilhelminapier: <http://wilhelminapier.eu/norman-foster-world-port-center-hotel-new-york-francine-houben-montevideo.html>

Woonwijkgegevens Afrikaanderwijk. (sd). Opgeroepen op Oktober 17, 2012, van Funda.nl: <http://www.funda.nl/buurtinfo/rotterdam/afrikaanderwijk/kenmerken/?ref=48592860>

Woonwijkgegevens Feijenoord. (sd). Opgeroepen op Oktober 17, 2012, van Funda.nl: <http://www.funda.nl/buurtinfo/rotterdam/feijenoord/kenmerken/?ref=84938122>

Woonwijkgegevens Katendrecht. (sd). Opgeroepen op Oktober 17, 2012, van Funda.nl: <http://www.funda.nl/buurtinfo/rotterdam/katendrecht/kenmerken/?ref=48515100>

Woonwijkgegevens Kop van Zuid. (sd). Opgeroepen op Oktober 17, 2012, van Funda.nl: <http://www.funda.nl/buurtinfo/rotterdam/kop-van-zuid/kenmerken/?ref=47392811>

Woonwijkgegevens Kop van Zuid-Entrepot. (sd). Opgeroepen op Oktober 17, 2012, van Funda.nl: <http://www.funda.nl/buurtinfo/rotterdam/kop-van-zuid-entrepot/kenmerken/?ref=48561142>

Woonwijkgegevens Noordereiland. (sd). Opgeroepen op Oktober 17, 2012, van Funda.nl: <http://www.funda.nl/buurtinfo/rotterdam/noordereiland/kenmerken/?ref=48462451>

Woorden opzoeken. (sd). Opgeroepen op November 20, 2012, van VanDale.nl: <http://www.vandale.nl/woordenboek>