

De Nieuwe HavenStad

Ontwikkelingsvisie Rijnmond Zuidflank



Prof. dr. P.P. Tordoir

RUIMTELIJK ECONOMISCH ATELIER TORDOIR

Colofon

De Nieuwe Havenstad - Ontwikkelingsvisie Rijnmond Zuidflank

Prof. dr. P.P. Tordoir

Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir

Januari 2012

Deze studie is tot stand gekomen in opdracht van de Stichting IkZitopZuid en borduurt verder op eerdere producten die prof. dr. P.P. Tordoir voor de Stichting maakte: Contouren van een economisch ontwikkelingsplan voor Rotterdam Zuid en Deltapoort (essay, mei 2009), Perspectief Rotterdam Zuid - Economie, talent, leefklimaat; Urgentie voor groeicoalities (presentatie Partnerbijeenkomst IkZitopZuid 29 juni 2011) en Marktonderzoek Midtech (coproductie IkZitopZuid – Ruimtelijk Economische Atelier Tordoir, oktober 2011).



IkZitopZuid

IZoZ is een privaat initiatief gericht op de ontwikkeling van een ruimtelijk economisch toekomstperspectief voor Rotterdam Zuid en concrete pilots gebaseerd op een integrale businesscase benadering.

Voorwoord

In september 2011 ondertekenden de gemeente Rotterdam en het Rijk samen met diverse partners *Zuid Werkt!* het Nationaal Programma Kwaliteitssprong Zuid. Een van die partners is de Stichting IkZitopZuid, een beweging van ondernemers die investeren in de sociaal-economische toekomst van Zuid en de daarmee verbonden ruimtelijke opgaven. IkZitopZuid kiest daarbij bewust een regionaal perspectief. Zuid kan haar kwaliteiten beter benutten als zij integraal onderdeel gaat vormen van stad en regio. Dat is de opgave.

De Nieuwe HavenStad bouwt verder aan dit perspectief. Prof. Tordoir beschouwt de gehele Zuidflank – van Maasvlakte tot Drechtsteden – in potentie als één samenhangend economisch, maatschappelijk en ruimtelijk systeem. Daarin schuilt de toekomstbelofte voor Rotterdam Zuid. Zuid kent vele kwaliteiten, die door ontsluiting en verbinding met andere gebieden in de regio – hun gebruikers, ondernemers en bewoners – van grotere waarde kunnen zijn. Haar ligging binnen de ring van Rotterdam en centraal in de Zuidflank vormt daarbij een belangrijke basis, zeker in combinatie met de ontwikkelpotentie van Stadshavens.

Tordoir constateert echter ook dat een sterke versnippering het functioneren van dat regionaal systeem nu in de weg staat. Het gaat dan om fysieke, mentale en bestuurlijk-organisatorische barrières die een duurzame integratie belemmeren. Vooral de ‘Great Divide’ tussen de economie van het stedelijk gebied enerzijds en de monofunctionele gebieden van Mainport Rotterdam anderzijds, moet worden geslecht. Haven en Stad moeten elkaar weer vinden.

De Nieuwe HavenStad is in die zin een appèl op het samen werken aan een slimme stad en regio. Bewust regionaal kansen benutten of juist gericht lokaal handelen om specifieke kwaliteiten te behouden. Dit besef van een collectief, grensoverstijgend belang bij de verdere ontwikkeling van Zuid in de regio help ik van harte verspreiden. Vooral de inwoners en ondernemers van Zuid hebben alle belang bij een actieve rol in ‘de Nieuwe HavenStad’. Andersom heeft de regio baat bij de sociaal-economische ontwikkeling van Zuid en dus bij het Nationaal Programma. In de woorden van Tordoir: de verdere verstedelijking op Zuid moet de economische kansen van de regio kunnen volgen, voeden en benutten.

Ruimtelijke ontwikkelingen verlangen in dit licht steeds meer een dubbele oriëntatie. Ze moeten bijdragen aan de sociaal-economische versterking van de stad en de strategische waarde van de plek in de regio benutten.

Vanuit mijn betrokkenheid bij zowel de Kwaliteitssprong Zuid, de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de stadsregio streef ik naar het sturen op synergie. Zuid, stad en regio verdienen de Nieuwe Havenstad. Ik waardeer de inzet van de private coalitie IkZitopZuid om hier aan bij te dragen. Verbinden van publiek en privaat perspectief in deze opgave is een belangrijke basis voor realisatie.

Hamit Karakus

Gemeente Rotterdam

Wethouder Wonen, Ruimtelijke ordening, Vastgoed en Stedelijke economie

Projectwethouder Zuid

Inhoud

1. Aanleiding	4
2. Kernopgaven voor de Zuidflank	5
3. DNA van het gebied	6
4. Economische netwerken en <i>hotspots</i>	10
5. Opgaven voor arbeidsmarkt en onderwijs	13
6. Ruimtelijke ontwikkelingsvisie	16
<i>Geraadpleegde bronnen</i>	20

1. Aanleiding

Het Rotterdamse maatschappelijke initiatief van bedrijfsleven en instellingen IkZitopZuid heeft Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir gevraagd een toekomstvisie op te stellen voor de zuidzijde van de Rotterdamse regio, de Rijnmond Zuidflank. IkZitopZuid is in eerste instantie gericht op ontwikkelingskansen voor de bevolking van Rotterdam Zuid, maar de partners van het initiatief beseffen dat die kansen samenhangen met de ontwikkeling van de omringende regio.

Een regionaal perspectief op en voor Rotterdam Zuid vormt zeker niet de enige aanleiding voor dit rapport. Centraal staat de wisselwerking tussen de havengerelateerde economie van Mainport Rotterdam en de stadsregionale omgeving. Die wisselwerking krijgt buiten de Rotterdamse gemeentegrenzen weinig aandacht¹. De ‘nieuwe havenstad’ ontwikkelt zich echter in belangrijke mate juist buiten de stad, bijvoorbeeld op het eiland Voorne-Putten. Door hun gestage geografische uitbreidingen drukken de havens en haven economie een stempel op een steeds groter gebied, met name aan de zuidflank van de Rijnmond regio. Anderzijds hebben de kwaliteit en ontwikkeling van de regionale beroepsbevolking, het ondernemerschap, het woonklimaat en de voorzieningen op hun beurt grote invloed op de vitaliteit van de haven economie. Desondanks is de strategie voor de havens nooit gepaard gegaan met een integrale ontwikkelingsvisie voor de regio als geheel. Ook in de recent door het Rotterdamse Havenbedrijf uitgebrachte Havenvisie² is er, buiten de aspecten milieu, veiligheid en infrastructuur, nauwelijks aandacht voor de stadsregionale omgeving. Dat is des te meer opvallend omdat de in de visie nagestreefde innovatieve en duurzame haven economie, waarin waardetoevoeging centraal staat, staat of valt met vruchtbare wisselwerkingen met die omgeving.

Dit rapport is vooral gericht op de zone ten zuiden van de Maas. Het is met name deze zuidflank van de Rijnmond, reikend van de Drechtsteden via Rotterdam Zuid, de Stadshavens, Hoogvliet en Spijkenisse tot en met Oostvoorne, waar het ‘gebieds-DNA’ sterk is verweven met de haven economie en alles wat daarmee is gerelateerd. De samenhang in deze nu nog sterk versnipperde zone kan flink toenemen, wat ten goede komt aan de welvaart, sociale ontwikkeling en leefkwaliteit. Dit rapport geeft in grote lijnen kansrijke ontwikkelingsprincipes voor deze nieuwe HavenStad. Die ontwikkelingsprincipes betreffen de economische, sociale en ruimtelijke relaties. Omdat een krachtige ruimtelijke ontwikkelingsvisie een cruciale basis vormt voor vitale economische en sociale relaties, sluit het rapport daarmee af.

¹ Binnen de Rotterdamse stadsgrenzen is er van oudsher wel veel aandacht voor de haven economie, getuige o.a. de Stadsvisie Rotterdam (Gemeente Rotterdam 2008)

² Port Compass. Havenvisie 2030. Port of Rotterdam, 2011

2. Kernopgaven voor de Zuidflank

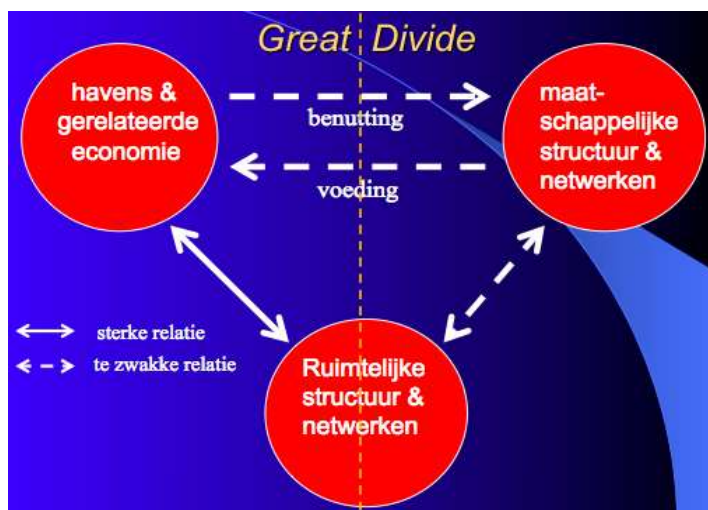
De Zuidflank van de Rijnmond staat voor grote uitdagingen. De Main- en Greenportcomplexen, industrie en dienstverlening die zo bepalend zijn voor het gebied kennen veel ontwikkelingskansen. Als die worden benut kan de havengerelateerde economie de komende decennia een nieuwe vlucht nemen, vergelijkbaar met de naoorlogse bloeitijd. Anderzijds is er sprake van flinke grootstedelijke achterstandsproblematiek en wordt veel menselijk talent onderbenut. De economische kansen en schaarste aan vakmanschap geven trekkracht om die onderbenutting te bestrijden, maar er zal ook duwkracht moeten komen in de sfeer van onderwijs, sociale ontwikkeling, fysieke verbindingen en ruimtelijke kwaliteit.

De havengerelateerde economie, met als harde kern het grootste (haven-)industriële complex van Europa, breidt zich in rap tempo vooral richting het westen uit en verandert van karakter. De stedelijke omgeving, die de haveneconomie moet voeden en benutten, is echter versnipperd en volgt de havenontwikkeling onvoldoende (schematisch weergegeven in figuur 1). Dit vraagt om een integrale ontwikkelingsvisie voor de Zuidflank als nieuwe, goed functionerende en hoogwaardige havenstad, waarbij tevens landschappelijke omgevingskwaliteiten worden versterkt. De Nieuwe HavenStad biedt die visie.

Kerdoelen voor de visie zijn:

- Optimale interactie tussen de havengerelateerde economie (Mainport), de Greenport, het ondernemerschap en de (beroeps)bevolking.
- Benutting van het talentreservoir in de stedelijke zones binnen de Zuidflank en binnen Rotterdam Zuid in het bijzonder.
- Tegengaan van ruimtelijke versnippering en de ontwikkeling van geïntegreerde, goed functionerende markten voor arbeid, onderwijs, voorzieningen en wonen.
- Ondersteuning door een duurzaam en betrouwbaar bereikbaarheidssysteem (de regio kent nu veel fileleed en gebrekkig openbaar vervoer).
- Verbetering van het woon- en leefklimaat en de aantrekkingskracht van de regio.

Figuur 1: zwakke relaties tussen economie, samenleving en fysieke omgeving

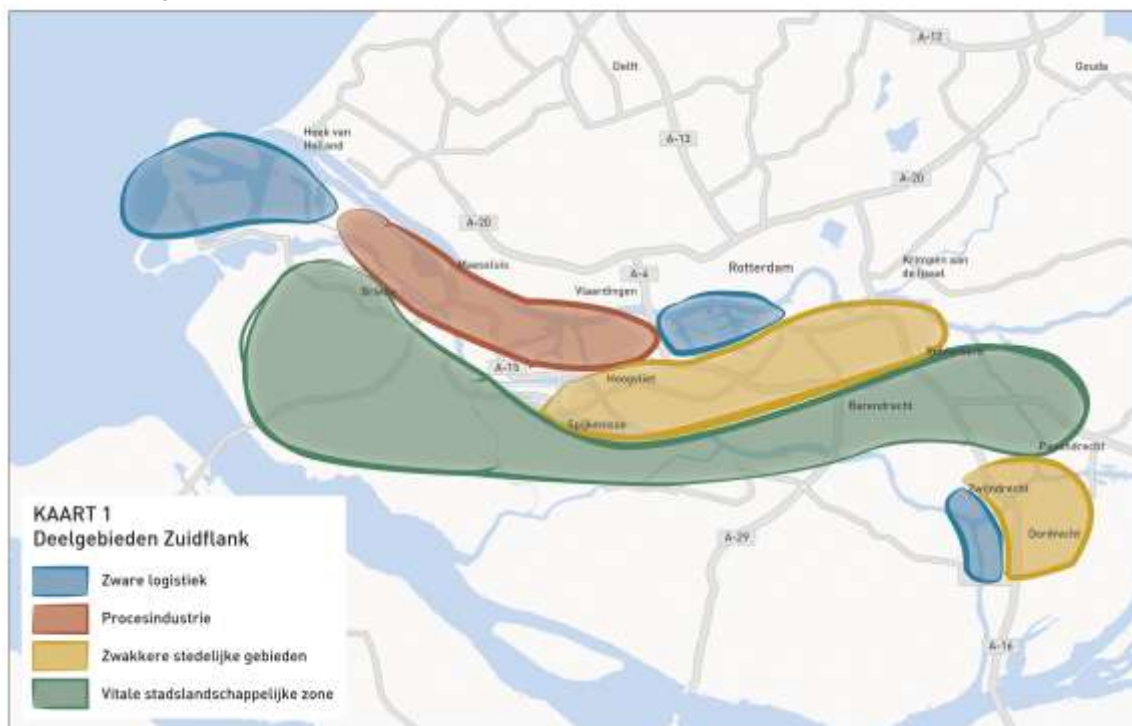


3. DNA van het gebied

De Zuidflank, gedomineerd door de havengerelateerde economie, kent drie verschillende gebiedstypes, gescheiden door zware infrastructuur en waterwegen (zie kaart 1a):

- Monofunctionele economische zones, gedomineerd door zware logistiek en procesindustrie.
- Stedelijke zones gekenmerkt door een relatief laag opgeleide bevolking en lage arbeidsparticipatie, vergrijzing (vooral in Spijkenisse en Hoogvliet) en fysieke en sociaal-maatschappelijke zwaktes (vooral in Rotterdam Zuid en Zwijndrecht).
- Een band van suburbane en dorpse gemeenschappen, gekenmerkt door hoogopgeleide forenzen en lokaal ondernemerschap (Ridderkerk, Barendrecht, Brielle, Westvoorne, Hellevoetsluis en kleinere gemeenten).

Kaart 1a: deelgebieden van de Rijnmond Zuidflank



Er zijn grote verschillen in welvaart per buurt, gemeten naar een reeks van indicatoren (kaart 1b). Door de sociale en culturele verscheidenheid en ruimtelijke versnippering opereren lokale gemeenschappen, overheden en maatschappelijke organisaties in het gebied gescheiden. Er is weinig besef van de economische samenhang binnen het gebied³. Die samenhang neemt toe, hetgeen alleen al blijkt uit de omvangrijke pendelstromen en het toenemende fileel in de

³ Het gebrekkige besef van samenhang blijkt uit het ontbreken van samenwerkings- en afstemmingsverbanden voor het gebied als geheel. Alleen op het eiland Voorne-Putten is sprake van intergemeentelijke samenwerking. Provincie Zuid-Holland en de inmiddels opgeheven ROM-Rijnmond hadden enige jaren geleden wel een ontwikkelingsplan voor de Rijnmond Zuidflank, maar dit plan is een zachte dood gestorven. Provincie Zuid-Holland 2010

regio⁴. De verkeerscongestie is niet alleen zwaar op de A15, de centrale verkeersader in de Zuidflank, maar ook op het onderliggende wegennet. We mogen verwachten dat de regionale samenhang zich met het gereedkomen van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding verder zal gaan uitstrekken richting het Westland.

Kaart 1b: gemiddelde welvaart per buurt, gemeten volgens een samengestelde indicator. Buurten met gele resp. rode stippen horen bij de nationale top-100 van sterke resp. zwakke buurten.



(bron: bureau Louter 2011)

Genese van het gebiedsmozaïek

Een rechttoe-rechtaan beschrijving van ieder van de zeer verschillende deelgebieden in de Zuidflank doet onrecht aan het ‘gebieds-DNA’. Een aantal historische processen laten sporen na dwars door het gehele gebied. We pogen om daar een integrale blik op te werpen.

Logistieke en procesindustriële zone: schaalvergroting

De zo dominante (haven)logistieke functie van het gebied, waarmee het zich wereldwijd profileert, kent een lange geschiedenis van voortdurende lijnvormige uitbreiding. Oorspronkelijk gestart in Dordrecht, sterk doorontwikkeld in Rotterdam en verder tot wereldhavens geëvolueerd in de westelijke havens en de Maasvlakte, omvat het havenlogistieke systeem inmiddels een vrijwel aaneengesloten zone van 50 kilometer lengte. In de huidige en komende ontwikkelingsfase is interregionale en internationale intermodale netwerkvorming aan de orde, waarbij zware logistieke faciliteiten (water, rail, weg, pijpleidingen, overslagcentra) in de gehele zone Rotterdam-Breda-Antwerpen en Rotterdam-Venlo als één integraal systeem functioneren. Het procesindustriële complex, het grootste in Europa, volgt dit logistieke systeem vanwege het

⁴ Mede door de uitgestrektheid van de havenzone, verreweg het belangrijkste werkgebied in de Zuidflank, zijn woon-werk-pendelstromen dik en lang. Zo werkt maar liefst 66% van de beroepsbevolking van Spijkenisse buiten de stad (Economische Monitor Voorne-Putten 2010).

strategische belang van betrouwbare en veilige transportassen voor grote volumes. Dit strategische belang zorgt ervoor dat de industrie sterk gebonden blijft aan het gebied en niet verdwijnt naar het buitenland.

Door de ruimtelijke uiteenlegging van de logistieke en industriële complexen, de behoefte aan fysieke en milieuruimte en de sterk toegenomen arbeidsproductiviteit is het gehele systeem steeds minder gebonden aan grote bevolkingsconcentraties. Stad en haven groeien uit elkaar. Het Rotterdamse Havenbedrijf kijkt vooral daarom strategisch gezien steeds verder zee- en landinwaarts, en niet (meer) zozeer naar de (haven)stad. Toch kan het geleidelijk uiteendrijven van haven en stad de havenconomie ook opbreken. De toekomst is immers aan geavanceerde logistieke en industriële systemen die sterk steunen op arbeids- en kennisintensieve dienstverlening. Innovatie, dienstverlening, regie en handel, en de lokale netwerkvorming die een basis vormt voor vernieuwing, verduurzaming en waardetoevoeging in de havencomplexen, verlangen ieder een hoogstedelijke en zelfs metropolitaanse inbedding. Het havenindustriële complex in de Rijnmond is juist op deze terreinen minder sterk geworden⁵. De daarmee gemoeide opgaven worden nog weinig onderkend.

Grootstedelijke zone: breuklijnen

De grootschalige verstedelijking in de Rijnmond heeft de havenontwikkeling tot in de jaren '70 van de vorige eeuw gevolgd, maar daarna is een ruimtelijke en sociale breuk ontstaan die almaar groter dreigt te worden. De langdurige bloeitijd van de haven in de 20^{ste} eeuw ging eerst gepaard met een verstedelijkingssprong over de Maas en de massale ontwikkeling van het zuidelijke stadsdeel. Vervolgens zijn parallel aan de naoorlogse westelijke havenuitbreidingen in de Botlek en Europoort en de verdere industrialisatie langs de Noord nieuwe satellietsteden gebouwd voor de arbeidersbevolking: Hoogvliet en Spijkenisse aan de westzijde, Zwijndrecht aan de oostzijde. Rotterdam Zuid, met haar vele slechte woningen, werd toen al geplaagd door achteruitgang; de nieuwe satellietsteden kregen een vliegende start. Getriggerd door de oliecrises, de groei van de logistieke en industriële arbeidsproductiviteit en de inwisseling van laaggeschoolde voor hooggeschoolde arbeid nam de sociaaleconomische problematiek vanaf begin jaren '80 in zowel Rotterdam Zuid als de westelijke satellietsteden snel toe. De breuklijn tussen de 'oude havenstad', inclusief de eerste generatie satellieten, en de havengerelateerde economie draagt inmiddels bij aan de meest omvangrijke grootstedelijke problematiek van Nederland⁶.

Stadslandschappelijke zone: de verborgen havenstad

Havens en industrie krijgen steeds meer behoefte aan hoogopgeleide werknemers. Vooral voor hen is een tweede generatie van satellietsteden gevormd, in een hoogwaardige landschappelijke setting maar wel gelegen nabij grootstedelijke voorzieningen: Barendrecht en Ridderkerk. Deze welvarende woonmilieus voor de goed opgeleide middenklasse huisvesten niet alleen pendelaars voor het gehele havengebied maar kennen ook veel vitaal midden- en kleinbedrijf, dat grotendeels verbonden is aan de havengerelateerde economie en daarbinnen

⁵ Zie Atzema, O., L. Boelens en B. Veldman, *Voorbij de Lock-in. Een economische en institutionele herpositionering van de Rotterdamse haven*. Universiteit Utrecht & Stratagem Group, 2009; en: Gout, M.W., R. Haffner & J. van Sinderen, *Mainports in the 21st Century*. Wolters Noordhoff, Groningen

⁶ Zie kaart 1b, vorige bladzijde: Rotterdam Zuid omvat de grootste concentratie zwakke buurten van Nederland

bovendien de belangrijkste banenmotor vormt. In veel opzichten vormen deze gemeenten momenteel de economische en sociale kern van de havenstad anno 2012.

Tenslotte wordt het cultuurhistorisch waardevolle dorpslandschap in het zuiden en westen van de Rijnmond Zuidflank, van Oud-Bijerland tot en met Oostvoorne en Hellevoetsluis, steeds meer bevolkt door een pendelende of pensionerende bovenklasse van ondernemers en vakspecialisten, die hun succes direct of indirect danken aan de havengerelateerde economie. In deze kleinere gemeenten is bovendien sprake van een sterke ondernemende traditie. Ook in dit landelijke gebied ligt dus de nieuwe havenstad verborgen.

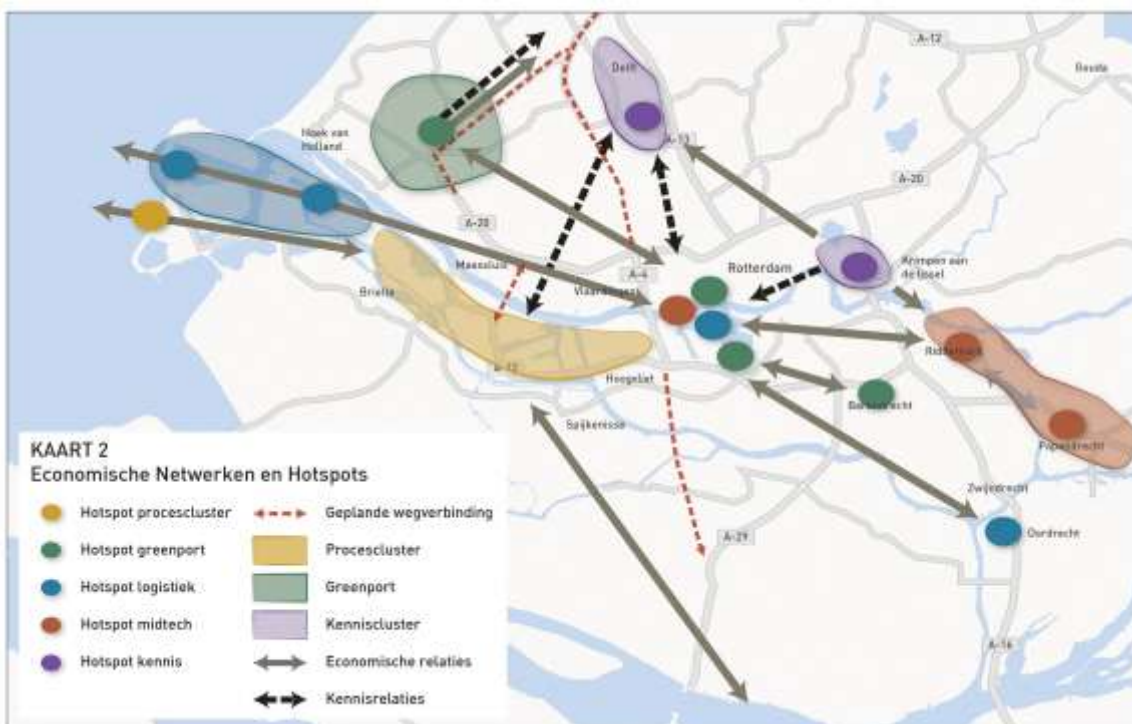
Al met al vormt de gehele Zuidflank een economisch, maatschappelijk en ruimtelijk systeem, dat echter gekenmerkt wordt door sterke fysieke en sociale scheidingen en spanningen. Dit systeem wordt als zodanig nauwelijks (h)erkend door overheden. Dat is niet bevorderlijk voor evenwichtige en vitale ontwikkeling.

4. Economische netwerken en hotspots

Het gaat goed met de havengerelateerde economie, ook in de huidige crisistijd. De toekomstkansen zijn uitstekend mits wordt gewerkt aan een goede relatie met de stedelijke omgeving. Daarbij tellen vooral een gezonde arbeidsmarkt en optimale benutting van het (nu nog onderbenutte) menselijk talent. De havengerelateerde economie breidt vooral in de sfeer van indirecte activiteiten gestaag uit en wordt veelzijdiger. Kerncomplexen, waaronder versgoedketens, energiegerelateerde complexen en geavanceerde maritieme constructie-techniek (midtech) transformeren en geraken in nieuwe groeicycli. Dit gaat gepaard met een investeringsgolf, nieuwe bedrijvigheid en toenemende werkgelegenheid, zelfs in de huidige crisisperiode.

Drijvers voor deze economische renaissance zijn transitie in energie- en procestechologie ten gevolge van verduurzaming, nieuwe combinaties tussen sectoren en nieuwe relaties tussen het grootbedrijf en toeleverend MKB. Ketens en netwerken zijn kenmerkend voor de meest vitale ontwikkelingen (zie kaart 2). Netwerken ontwikkelen zich niet alleen op lokale en regionale schaal maar tegelijkertijd ook op interregionale schaal (vooral in de as Rotterdam-Antwerpen) en mondiale schaal (vooral richting Azië, het Midden-Oosten en Zuid-Amerika).

Kaart 2: economische netwerken en hotspots in de Rijnmond



Vitale bedrijven en bedrijfscomplexen opereren steeds minder op zichzelf maar werken in het verband van waardeketens en complexe ontwikkelingsprojecten intensief samen met toeleveranciers en afnemers, kennisinstellingen en gespecialiseerde dienstverleners. Innovaties leiden tot nieuwe combinaties binnen en tussen sectoren⁷. Niet alle onderdelen van de havengerelateerde economie zijn even vitaal (zie noot 6); verschillen tussen koplopers en achterblijvers nemen toe.

Aldus ontstaan nieuwe relaties tussen de Greenport (waaronder het Barendrechtse Greenery complex, maar nadrukkelijk ook het Westland), de logistieke en industriële complexen van de Mainport, de facilitaire dienstverlening en de handelsfuncties in de regio. Grote kapitaal-investeringen in al deze clusters geven een thuismarkt voor regionale constructie- en facilitaire bedrijvigheid (de midtech, vooral geconcentreerd in het oostelijke deel van de regio), die op basis daarvan een sprong naar kansrijke wereldmarkten kan maken. Voor al deze clusters geldt dat goede banden met onderzoeks- en onderwijsinstellingen, vakmanschap, ondernemerschap en voldoende specialisatie de kansen op de wereldmarkt steeds sterker bepalen.

Hotspots voor huidige en toekomstige havengerelateerde economie en werkgelegenheid liggen vooral in de westflank van het havengebied (Maasvlakte 1 en 2, westzijde Europoort), de west- en zuidrand van Rotterdam (A15-zone tussen Waalhaven/Stadshavens en Ridderkerk), en de oostflank (midtech complex Drechtsteden, binnenvaartlogistiek). Met een Nieuwe Westelijke Oeververbinding en een opgewaardeerde Veilingroute wordt de interactie van de havencomplexen met Westland als *hotspot* verder versterkt. Ook kan de betekenis van de Delftse en Leidse kennisclusters voor de main- en greenportcomplexen toenemen en kan Rotterdam-The Hague Airport mogelijk een grotere rol gaan spelen, afhankelijk van ontwikkelingsmogelijkheden van het vliegveld. Innovatie en opwaardering binnen *hotspots* hangt samen met synergetische netwerkrelaties tussen *hotspots*, maar het netwerk als geheel moet wel kunnen steunen op een goed bereikbaarheidssysteem en een sterke regionale arbeidsmarkt. Momenteel vormen de fysieke verbindingen en het schaarse aanbod van vaktechnisch personeel toenemende knelpunten.

Kansen en opgaven voor ondernemerschap

De transities, nieuwe combinaties en investeringen in de economische complexen scheppen veel mogelijkheden voor ondernemers in het MKB. Mits wordt geïnvesteerd in uitbreidingsruimte en verbindingen zullen vooral twee subgebieden daar direct van profiteren: ten eerste Voorne-Putten, als gevolg van uitstraling vanuit de westflank van de Mainport en Greenport Westland, en ten tweede de A15-zone tussen Waalhaven en Ridderkerk. Deze gebieden kennen veel vitaal ondernemerschap. Dat laatste is minder het geval in de verstedelijkte delen van de Zuidflank: Spijkenisse, Hoogvliet, Rotterdam Zuid en Zwijndrecht. Toeleverend ondernemerschap zal hier kunnen worden gestimuleerd, onder meer door innovatieve verbindingen tussen bedrijfsleven en beroepsonderwijs (zoals het Leerpark Dordrecht en de RDM Campus in de Stadshavens), gekoppeld aan ontwikkeling en herstructurering van binnenstedelijke bedrijventerreinen.

⁷ Zie Atzema c.s. (op. cit.); Tordoir, P.P., *Economisch perspectief Deltapoort*, Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir 2011; Tordoir, P.P., *Marktkansen Midtech / Constructiecluster Rotterdam* (in opdracht van Stadshavens), Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir 2011; Hillenraad Consultancy, *Ontwikkeling en ruimtebehoefte handelsbedrijven groente en fruit in Barendrecht en Ridderkerk*, 2011; Ik zit op Zuid, *Marktonderzoek MidTech en Strategie Leerwerklijn Zuid*, 2010

De verscheidenheid aan voorzieningen en terreinen in het gebied biedt mogelijkheden voor regionaal afgestemde acquisitie, promotie en gebiedsontwikkeling ('het juiste bedrijf op de juiste plek'), lokale clustervorming en regionale netwerkvorming, en betere benutting van infrastructuur, waaronder nadrukkelijk vervoer over water.

5. Opgaven voor arbeidsmarkt en onderwijs

Schaarste aan vakmanschap vormt het grootste knelpunt voor economische ontwikkeling. De schaarste kent oorzaken aan de vraag- en aanbodzijde van de arbeidsmarkt en het onderwijs.

Aan de vraagzijde van de arbeidsmarkt in de havengerelateerde economie is sprake van een gestage, en recentelijk zelfs versnellende, opwaardering van de arbeidsvraag. De vraag naar werknemers met een hogere beroepsopleiding neemt onevenredig toe, de vraag naar mensen met een niveau lager dan MBO-3 neemt onevenredig af.⁸ Aan de vraagzijde van de arbeidsmarkt zien we daarnaast in technische sectoren die steunen op vakmanschap (midtech) bovendien een vergrijsd personeelsbestand, leidend tot een pensioneringsgolf en daarmee een forse vervangingsvraag. Die zal het komende decennium toenemen.⁹

De aanbodzijde van de arbeidsmarkt komt onvoldoende tegemoet aan de vraag. De mismatches zijn vooral kwalitatief en leiden tot een combinatie van veel openstaande vacatures en (met name in de grootstedelijke gebieden) relatief hoge werkloosheid. Het grootste probleem is de geringe uitstroom uit het middelbaar technisch beroepsonderwijs in de regio. De mismatch is vooral groot op MBO-niveau's 3 en 4.

De problematiek ligt ook bij het onderwijs in de regio. Er is, met uitzondering van de Kop van Zuid (die meer als verlengstuk van de Rotterdamse binnenstad moet worden gezien dan als onderdeel van Rotterdam Zuid en de Rijnmond Zuidflank), geen hoger beroepsonderwijs in de Zuidflank. Het middelbaar beroepsonderwijs is niet erg divers; met name technische opleidingen zijn relatief schaars. Nieuwe dependances van het Scheepvaart- en Transportcollege, o.a. in Brielle, zijn uitzonderingen die de regel bevestigen. Dit, alsmede de lage populariteit van technisch onderwijs onder jongeren, verklaart de lage instroom in het regionale technisch beroepsonderwijs, en daarmee dus ook de geringe uitstroom.

De huidige spanningen op de arbeidsmarkt worden momenteel vooral bestreden door arbeidsmigratie uit met name Oost-Europa. De arbeidsmigratie zal aanhouden en deels leiden tot permanente vestiging. Daar is weinig mee mis. Een goede opvang en integratie van de geschoolde en zeer gemotiveerde migranten geeft het gehele gebied een verkwikkende impuls. Tegelijkertijd is een krachtinspanning nodig om de omvangrijke groep bewoners met grote afstand tot de arbeidsmarkt geschikt te krijgen voor arbeidsparticipatie. Daarnaast zal het gemiddelde opleidingsniveau van schoolverlatende jongeren vooral in de grootstedelijke delen van het gebied significant moeten stijgen en zal met name het technisch onderwijs, waar vanuit de vraagzijde de grootste behoefte bestaat, aanzienlijk moeten worden versterkt in omvang, kwaliteit en wervingskracht.

De economische en sociale situatie en vooruitzichten leiden tot verschillende initiatieven in het gebied. Het Scheepvaart en Transport College is actief met verschillende campussen, ondersteund door het havengerelateerde bedrijfsleven. De intentie is in Rotterdam Zuid het technisch vakonderwijs flink te versterken en betere verbindingen te leggen tussen het VMBO

⁸ Ecorys, *Arbeidsmarktverkenning Mainport Rotterdam 2009-2013*. Ecorys 2010; UWV WERKbedrijf, *Arbeidsmarktregio Rijnmond augustus 2011*

⁹ Ik zit op Zuid, op.cit.

en MBO, mede in het kader van het nieuwe nationale programma voor Rotterdam Zuid waarbinnen onderwijs een zwaartepunt vormt¹⁰. Ook hier is het bedrijfsleven via het initiatief 'Ik zit op Zuid' nauw bij betrokken.

Veel initiatieven zitten nog in een beginfase en zullen krachtig moeten kunnen worden opgeschaald. Prioriteit hebben jongeren in Rotterdam Zuid, een groep die wordt gekenmerkt door onderbenutting van talent, en langdurig werklozen in de zwakkere satellietsteden in het gebied. Daarnaast zal de werkzame beroepsbevolking zich voldoende moeten kunnen herscholen en blijven ontwikkelen: een leven lang leren. Dit, en de hogere eisen aan (start)kwalificaties op de arbeidsmarkt als gevolg van de gestage economische opwaardering, stelt het regionale beroepsonderwijs voor grote opgaven. Dit verlangt dat twee wegen worden bewandeld.

- De *instroom* in het voor de kansrijke complexen relevante beroepsonderwijs wordt vooral in de jeugdrijke delen van de Zuidflank (m.n. Rotterdam Zuid) vergroot door op maat gesneden, stimulerende voortrajecten.
- De *doorstroom* in het beroepsonderwijs wordt versterkt door de ontwikkeling van een regionaal *systeem* van onderwijsvestigingen en leerwerkplekken. De dependance-structuur van het CST en Zadkine vormt een eerste aanzet.

Randvoorwaarde is dat het bedrijfsleven, het onderwijs en de bevolking voldoende naar elkaar toe bewegen. Het beroepsonderwijs zal sterkere banden met het brede geledingen in het bedrijfsleven moeten ontwikkelen, mede gericht op leerwerkcombinaties. Gaten in met name het hoger onderwijs moeten worden gedicht. Het bedrijfsleven zal zich krachtiger en aantrekkelijker kunnen presenteren in het lager, middelbaar en hoger onderwijs, en ook in de regionale bevolking. De havenconomie, gemeenschappelijke kenmerk van de Zuidflank, zal zich door die bewegingen beter nestelen in het 'DNA' van de bevolking en de streek. Het gaat om een gecombineerde economische, sociale, mentale en ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor het gehele gebied.

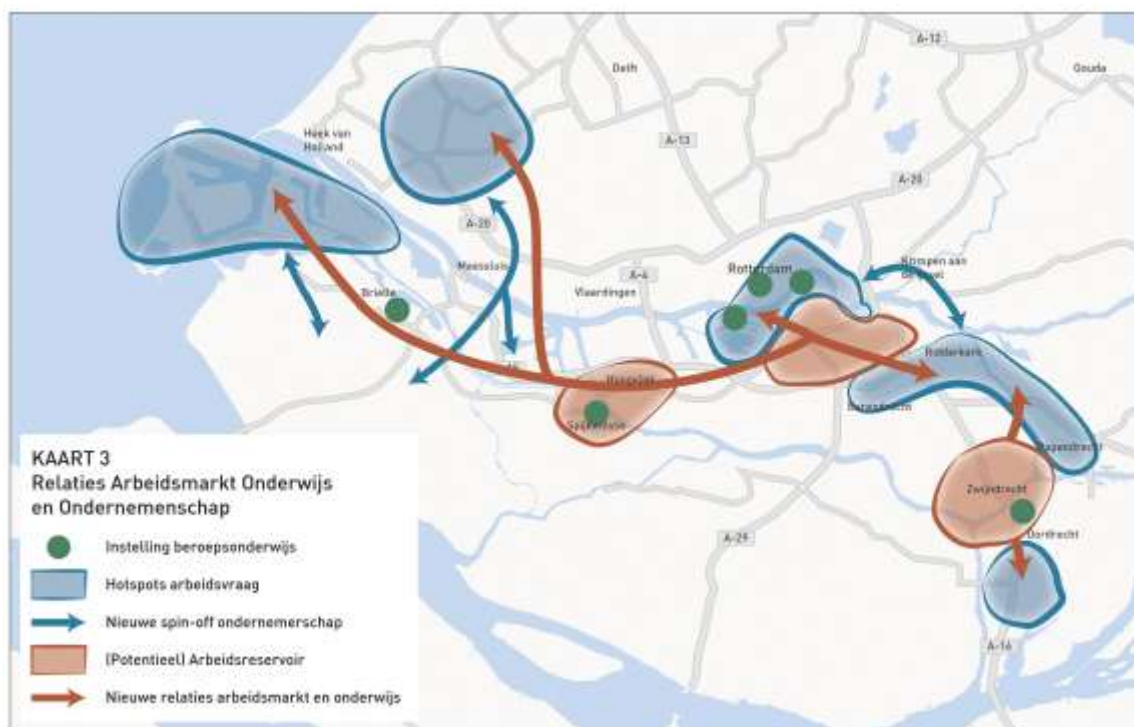
Regionale netwerken

Door de verspreiding van economische *hotspots* over een groot gebied moeten markten voor arbeid, onderwijs en scholing regionaal kunnen functioneren (kaart 3).

Door de grote geografische verspreiding van en diversiteit binnen de havengerelateerde economie, inclusief de Greenport, is de arbeidsmarkt geografisch uitgestrekt. De goed opgeleide beroepsbevolking in de meer welvarende delen van de regio pendelt veel en vindt aldus haar weg in de arbeidsmarkt. Mensen met minder opleiding en schoolverlaters zonder hoge opleiding, merendeels geconcentreerd in Rotterdam Zuid en in de eerste generatie satellietsteden (Hoogvliet, Spijkenisse, Zwiendrecht) zijn minder geneigd werk te zoeken en te vinden buiten de woongemeente. De arbeidsvraag is echter ook voor deze groepen in belangrijke mate buiten de woongemeente gelegen (zie kaart 3). Zo is het Westland met haar grote arbeidsvraag voor minder hoog opgeleiden sterk aangewezen op het arbeidsaanbod in hoogstedelijk gebied. Ook de 2^e Maasvlakte biedt straks veel werk voor deze categorie. Zaak is om de geografisch uiteengelegde concentraties van vraag en aanbod van werk ook voor minder hoog opgeleiden goed te verbinden.

¹⁰ Gemeente Rotterdam e.a. partijen, 'Zuid Werkt! Nationaal Programma Kwaliteitssprong Zuid. Rotterdam 2011

Kaart 3. Regionale netwerken in arbeidsmarkt en onderwijs



Die verbindingen kunnen fysiek vorm krijgen door met name beter regionaal OV (vooral in de oost-west as, waarover meer in de laatste paragraaf) en door nadrukkelijk regionaal vormgegeven relaties tussen bedrijfsleven, onderwijs en de bevolking. Zo zouden bedrijven in de havengebieden, waaronder de Maasvlakte, gegeven de grote afstand tot bevolkingsconcentraties en onderwijsinstellingen, kunnen deelnemen aan leerwerkinitiatieven in de grootstedelijke wijken.

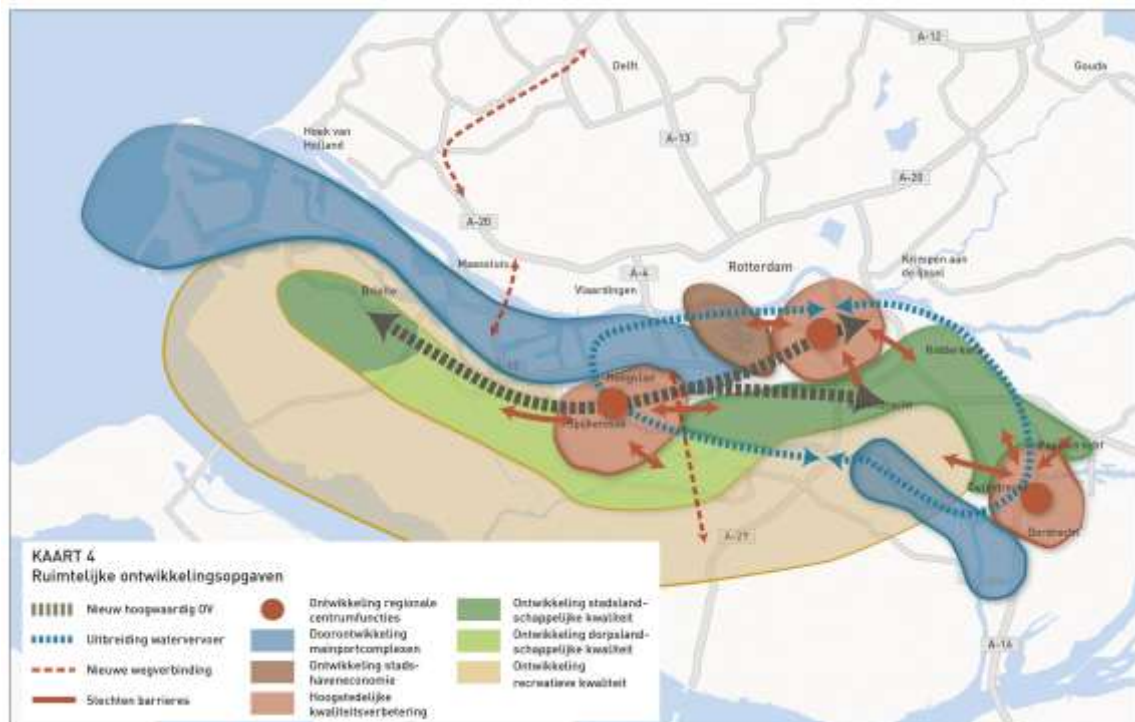
6. Ruimtelijke ontwikkelingsvisie

Kernopgave voor de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is dat de Zuidflank evolueert van het huidige eilandenrijk naar een samenhangend economisch, sociaal en ruimtelijk systeem. De verstedelijking moet de economische ontwikkeling en kansen kunnen volgen, voeden en benutten.

Het traditionele verstedelijkingsmodel met monofunctionele satellietsteden is een oorzaak van de huidige problemen in de Zuidflank en heeft daarom afgedaan. Voor de verdere ontwikkeling en herstructurering van het gebied is een nieuw verstedelijkingsmodel gewenst, ontworpen voor enerzijds een sterkere *regionale samenhang* en anderzijds een grotere *lokale diversiteit* aan functies, woon-, bedrijfs- en recreatiemilieus. We kunnen beter spreken van een 'stadslandschappelijk model' dat naast stedelijke kwaliteit nadrukkelijk ook op landschappelijke kwaliteit is gericht. Verbinding van stedelijke en landschappelijke kwaliteiten, op zowel regionaal als lokaal niveau, heeft immers veel toekomstwaarde. Regionale planning en afstemming binnen het nieuwe model zal kunnen leiden tot meer diversiteit in woon-, werk- en recreatieve milieus en meer aantrekkingskracht ondernemerschap, talent en consumenten van buiten. Het model zal ook draagvlak kunnen bieden voor de broodnodige verbetering van oost-west verbindingen, waaronder met name hoogwaardig openbaar vervoer.

Dit nieuwe ontwikkelingsprincipe kan op een slimme en evenwichtige wijze worden toegepast voor de Zuidflank als nieuwe HavenStad, waarbij zowel de stedelijke als de landschappelijke kwaliteiten worden versterkt (kaart 4).

Kaart 4: ruimtelijke ontwikkelingsvisie Rijnmond Zuidflank



Kaart 4 is nadrukkelijk globaal: het gaat om de principes, niet om de specifieke uitwerking op individuele locaties.

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie omvat de volgende kernonderdelen.

Stedelijke kernen

De stedelijke kernen kantelen in de visie van hun oorspronkelijke functie als woongebied voor (haven)arbeiders naar een meer gemengde functie, met nadruk op verzorging van de Zuidflank (centrumfuncties, onderwijs). De relaties met de vitale suburbane en landschappelijke omgeving worden versterkt.

Stedelijke kern Spijkenisse-Hoogvliet

Deze twee satellietsteden, gebouwd in de jaren '50 en '60, vormen samen een *stepping stone* in de integrale economische, sociale en ruimtelijke ontwikkeling van de Zuidflank. De ingezette stedelijke vernieuwing verlangt een verdere impuls teneinde vergrijzing en krimp om te buigen. De oorspronkelijke opvangfunctie voor havenarbeiders kan kantelen naar nieuwe functies: verzorging van de Zuidflankregio, kraambed voor nieuw ondernemerschap en onderwijscentrum. Naast stedelijke vernieuwing vereist dit dat rond de steden kwaliteitsruimte ontstaat voor wonen en werken en dat de steden een multimodale knooppunt krijgen binnen de Zuidflank en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Essentieel is een goede fasering en voldoende tijd, want de vraagmarkt voor nieuwbouw blijft voorlopig zwak.

Stedelijke kern Rotterdam Zuid

Kernprobleem van Rotterdam Zuid is dat het stadsdeel in de loop van decennia in economisch, sociaal en ruimtelijk opzicht geïsoleerd is geraakt van de stedelijke en regionale omgeving. Het stadsdeel zal nooit een eilandeconomie kunnen zijn en zal dus geïntegreerd moeten raken in de regionale omgeving. Naast de op het stadsdeel zelf gerichte acties in het kader van het Nationaal Programma Kwaliteitssprong Zuid zal het stadsdeel moeten kunnen worden opgenomen in de, merendeels vitale, regionale markten voor wonen, arbeid en voorzieningen. Dit verlangt het slechten van fysieke en mentale barrières, vooral door betere externe OV-ontsluiting, en allianties binnen het onderwijs, het bedrijfsleven en de voorzieningenstructuur. Daardoor zullen bewoners van Zuid niet alleen meer profiteren van mogelijkheden in de omgeving maar kan het vitale woon- en ondernemersklimaat in de A15-zone mogelijk ook 'overlopen' naar het stadsdeel.

Stadshavens

In het Stadshavensgebied komen verschillende ontwikkelingslijnen samen: mainportfuncties, meer arbeidsintensieve Greenport- en handelsfuncties, innovatieve *midtech*, woon-werk combinaties voor jonge ondernemers. Kernopgave is om de huidige, wat perifere ligging van het gebied om te draaien naar een centrale ligging op het raakvlak van de verschillende ontwikkelingszones, zoals kaart 4 die aanduidt.

Stadslandschappelijke zone

Omdat de economische *hotspots* zich uitstrekken over een steeds meer langgerekte zone, zal ook de verstedelijking zich over een langere zone moeten uitstrekken, om de Mainportontwikkeling optimaal te voeden en te benutten, en verstopping van verbindingen te voorkomen. Zoals gesteld is klassieke satellietverstedelijking daarbij uit den boze. Met een zorgvuldige stadslandschappelijke ontwikkeling kunnen de kwaliteiten van het landschap worden gespaard en zelfs versterkt. Dit verlangt een zorgvuldige vergroting van het 'laadvermogen' van suburbane en landschappelijke delen van de Zuidflank: een (verdere) ontwikkeling van woon- en werkfuncties die nadrukkelijk bijdraagt aan een parkachtige omgeving met hoge recreatieve kwaliteit.

Stadslandschappelijke zone Voorne-Putten

Door de economische uitstraling van de Maasvlakte en, op termijn, het Westland is behoefte aan ruimte voor toeleverend en innovatief ondernemerschap in Voorne-Putten. Daarnaast zal een nieuwe groep forenzen zich in dit aantrekkelijke woongebied willen vestigen. Ook kunnen de toeristisch-recreatieve functies en het onderwijs worden versterkt. Werken en wonen kunnen deels worden gecombineerd zodat een sterke toename van pendel wordt vermeden. Tegelijkertijd zullen de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden kunnen worden behouden en waar mogelijk versterkt, onder meer door ervoor te zorgen dat nieuw rood zorgt voor nieuw groen.

Stadslandschappelijke A15-zone: Waalhaven-Barendrecht-Ridderkerk

Dit gebied vormt een *powerhouse* voor vitaal MKB en is bovendien aantrekkelijk voor goed opgeleide forenzen die werken in de gehele Zuidflank en profiteren van het hoogstedelijke voorzieningenaanbod van Rotterdam. Grootste knelpunten zijn de regionale verbindingen, met name het gebrek aan hoogwaardig OV, en de versnippering van het landschap vanwege zware infrastructuur. Zoals geldt voor Voorne-Putten zal een verdere verstedelijking van dit gebied gepaard moeten gaan met versterking van landschappelijke, (re-)creatieve kwaliteiten.

Grootschalige recreatieve zone

De groene en dorpse band vanaf Oostvoorne tot en met de Hoeksche Waard omvat hoogwaardige landschappen en recreatieve functies, maar wordt momenteel niet als één divers maar ook samenhangende netwerksysteem beschouwd en ontwikkeld. Door dit wel te doen ontstaat een uniek systeem van natuurgebieden en recreatieve gebieden, toegankelijk vanuit alle woonlocaties in de Zuidflank, dat ook een belangrijke rol zal krijgen voor de gehele Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

Verbindingen

Naast verbreding van de A15, aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding en op termijn het doortrekken van de A4, zijn alternatieve vervoersmodaliteiten nodig om de samenhang in de

Zuidflank te ondersteunen en overbelasting van de weginfrastructuur te vermijden. De volgende verbindingen zijn kansrijk:

Oost-west as van hoogwaardig openbaar vervoer

Er is een noodzaak voor een hoogwaardige oost-west OV verbinding door de Zuidflank. Momenteel zijn alleen Spijkenisse en Hoogvliet met de metro verbonden met Rotterdam Centrum. Zonder zo'n oostwest OV-as is de Zuidflank geheel aangewezen op autoverkeer, met overbelasting van de A15 tot gevolg. Zonder oost-west OV verbinding krijgen de integratie van de arbeidsmarkt, het onderwijs en de participatie van achterstandsgebieden te weinig kans.

Regionaal vervoer van mensen en goederen over water

Het eiland IJsselmonde wordt omgeven door de Nieuwe Maas, de Noord en de Oude Maas. Dit rivierensysteem doorkruist een groot aantal aantrekkelijke milieus voor wonen, voorzieningen, werken en recreatie. Door de toenemende populariteit van wonen, werken en recreëren aan het water, de toenemende pendelstromen en de toenemende economische relaties kan deze rivierontsluiting uitstekend dienen voor hoogwaardig en hoogfrequent regionaal vervoer over water, voor zowel personen als goederen. De bestaande diensten kunnen worden gaandeweg worden uitgebreid.

Ontwikkelingsproces: coalitievorming

De hier voorgestane ruimtelijke ontwikkeling, en ook de in de voorgaande paragrafen beschreven kansen en opgaven op het gebied van economie, onderwijs en vakmanschap, verlangen toekomstgerichte coalities tussen overheden, bedrijfsleven, instellingen en burgers. Dat is niet eenvoudig in de Rijnmond Zuidflank. Het gebied omvat een groot aantal gemeenten en wordt gekenmerkt door ruimtelijke, sociale en culturele versnippering. Desondanks kunnen langs twee wegen openingen voor regionale coalitievorming ontstaan:

- Bestaande samenwerkingsverbanden, zoals die in Rotterdam Zuid, in Voorne-Putten en het havengerelateerde bedrijfsleven en onderwijs, kunnen hun vleugels verbreden en onderlinge relaties aangaan. Aldus vormt zich een netwerk voor de Zuidflank als geheel. Essentieel is een gedeelde visie op, wat hier is genoemd, de 'Nieuwe HavenStad'.
- Gemeenschappelijke projecten voor de Zuidflank kunnen vliegwiel zijn voor zowel concrete lokale ontwikkeling als regionale coalitievorming. Het op de planken krijgen en realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer in de Zuidflank, zoals hier voorgesteld, is mogelijk zo'n vliegwiel.

Essentieel voor de benodigde coalitievorming is dat sleutelpartijen, zoals de grotere steden in het gebied, het Havenbedrijf, het georganiseerde bedrijfsleven en grote instellingen voor onderwijs en zorg, en bijzondere belanghebbenden zoals Stadshavens, de meerwaarde van een aanpak op het niveau van de Zuidflank actief ondersteunen en tot taakverdeling komen.

Geraadpleegde bronnen

Atzema, O., L. Boelens & B. Veldman, *Voorbij de lock-in. Een economische en institutionele herpositionering van de Rotterdamse haven*. Universiteit Utrecht & Stratagem Group 2009

Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden, *Verkenning Deltascenario's voor het stedelijk gebied Rijnmond-Drechtsteden*. Den Haag 2011

Deltalinqs, *Opleiden voor de procesindustrie. Visie & Speerpunten 2011-2014*, Rotterdam 2011

Deltalinqs, *Bouwen aan herstel. Beleidsplan 2010-2012*. Rotterdam 2010

Ecorys, *Arbeidsmarktverkenning Mainport Rotterdam 2009-2013*. Rotterdam 2010

EDBR, *Voorstel voor een Regionale KennisEconomie Agenda 2010-2015*. Rotterdam 2010

Gemeente Rotterdam, *Stadsvisie Rotterdam*, Rotterdam 2008

Gemeente Rotterdam e.a. partijen, *Zuid Werkt! Nationaal Programma Kwaliteitssprong Zuid*. Rotterdam 2011

Gout, M.W., R. Haffner & J. Van Sinderen, *Mainports in the 21st Century*. Wolters-Noordhoff Groningen, 1997

IkZitopZuid, *Marktonderzoek MidTech & Strategie Leerwerklijn Zuid*. Rotterdam 2011

Hillenraad Consultancy, *Ontwikkeling en ruimtebehoefte handelsbedrijven groenten en fruit in Barendrecht en Ridderkerk* (i.o.v. Stadsregio Rotterdam), 2011

Port of Rotterdam, *Port Compass. Havenvisie 2030*. Rotterdam 2011

Port of Rotterdam. *Gateway 2030+*. Rotterdam 2011

Port of Rotterdam, *Westvoorne en Maasvlakte 2: hoofdlijnen van de gevolgen in beeld*. Rotterdam 2007

Provincie Zuid-Holland, *Visie op Zuid-Holland. Structuurvisie*. Den Haag 2010

Rooijen, T. Van & J.C. van Meijeren, *Maatregelenpakket voor een duurzame bereikbaarheid van de Rotterdamse haven*. TNO Mobiliteit en Logistiek, Delft 2007

Tordoir, P.P., *Economisch Perspectief Deltapoort*. Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir, Amsterdam 2011

Tordoir, P.P., *Marktkansen Midtech / Constructiecluster Rotterdam* (i.o.v. Stadshavens), Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir, Amsterdam 2011

Stuurgroep Voorne-Putten, *Werkplan economische samenwerking Voorne-Putten*, 2009

Stuurgroep Voorne-Putten, *Economische Monitor Voorne-Putten 2010*.

Stuurgroep Voorne-Putten, *Rapportage samenwerking Voorne-Putten, deelproject regionale bedrijventerreinen*. 2010

UWV, *Vergrijzing en krapte op de arbeidsmarkt. Arbeidsmarktregio Rijnmond*. UWV Werkbedrijf, Rotterdam 2010

Wij maken werk van Zuid



Christelijke Scholengemeenschap

