





Leefbaarheid centraal bij Congres Stedelijke Ontwikkeling

Bij het Congres Stedelijke Ontwikkeling, georganiseerd door Port of Business, testte moderator Cees Vingerling de aanwezigen of zij een goede schatting konden maken van de bevolkingsgroei wereldwijd en wat dat betekent voor de steden op onze blauwe planeet. Eind jaren vijftig van de vorige eeuw stond de wereldbevolking op 3 miljard mensen. De prognose van de VN is dat in 2050 er 12 miljard bewoners zullen rondlopen. In Nederland zijn we nu met 17,2 miljoen personen. Daar komen jaarlijks 80.000 mensen bij rekende Hoogleraar Sociale Demografie Jan Latten ons onlangs voor. Tot 2030 zullen er in Nederland alleen al 75.000 a 100.000 woningen jaarlijks moeten worden gebouwd of vernieuwd. Bereikbaarheid en ontsluiting zijn dus enorm belangrijk, een hoofdthema waar de sprekers van het Congres Stedelijke Ontwikkeling zich dagelijks over buigen.

De eerste spreker was Jos Melchers, Directeur Gebiedsontwikkeling bij Stadsontwikkeling Gemeente Rotterdam. Deze Brabander opgeleid in architectuur in Delft, is een jaar in functie en neemt zijn gehoor mee in de ontwikkeling van Rotterdam vanaf het einde van de tweede wereldoorlog. Aan de hand van een presentatie en gedachten van de aanwezigen passeren gebouwen die nu iconen van de stad zijn. De paalwoningen van Piet Blom aan de Blaak, De Erasmusbrug, de Wilhelminapier met onder andere De Rotterdam van Rem Koolhaas en De Markthal in het centrum.

Rotterdam-Zuid

Melchers liet echter weten dat een stad niet alleen bestaat uit architectonische hoogstandjes, zo zijn oeververbindingen ook

heel belangrijk bij de ontwikkelingen. “Een stad moet leefbaar zijn en de grootste uitdaging voor Rotterdam is de linker maasoever; Rotterdam-Zuid. Niet voor niets is er een Nationaal Programma Rotterdam-Zuid waar de centrale overheid elke euro die Rotterdam zelf uitgeeft er tot een maximum van 300 miljoen euro nog eens een euro bijlegt.”

“Er is al een hoop bereikt met de ontwikkeling van de Kop van Zuid. Maar ook op Katendrecht is naast de ontwikkeling van het Deliplein een enorme slag gemaakt met de bouw van 1000 woningen tegen hoge prijzen. Dat laatste is van belang, het betekent dat er met kwaliteit gebouwd kan worden. De verbinding met een loopbrug vanaf de Wilhelminakade is een mooie stap geweest. Net als de sprong die de stad maakte in

1995 toen de Erasmusbrug werd gerealiseerd. Het was een sprong voorwaarts. Sindsdien is er sprake van een groei die soms wat zorgen baart, als je ziet dat er elke week een restaurant wordt geopend. Het toerisme is met 25% gegroeid, al kwamen we van ver in vergelijking tot andere steden. Maar al deze ontwikkelingen nemen veel bewegingen met zich mee. Drones zullen een bijdrage gaan leveren en met gebruik van smart data kan er steeds meer gecombineerd worden zodat er minder lege trucs de stad doorkruisen. Op Zuid ligt een focus op het hart van Zuid, dat is de omgeving van Ahoy, maar ook het gebied rondom het Feyenoord stadion. Er zijn ideeën om een extra brug te bouwen vanaf Feyenoord naar Kralingen. De bouw van Feyenoord City zal dat dichterbij brengen. De Erasmus Universiteit denkt er serieus over om een gebouw te laten bouwen op Zuid in de woonwijken.

Buitengebieden en rechter Maasoever

Melchers vertelde aan de aanwezigen dat er ook andere zorgen zijn, bijvoorbeeld als in de toekomst de havengebieden van kleur verschieten en olie en gas gaan plaatsmaken voor elektriciteit. “Die energietransitie baart ons echt zorgen. De mensen moeten dus rondom Rotterdam blijven wonen, maar het werk zal anders worden. Rondom die rivier zullen we nog verder moeten vergroenen met parken. De stip op de horizon is het bouwen langs het openbaar vervoer, jongeren willen vervoer en niet persé een voertuig. De oeververbinding die er ten westen van de Erasmusbrug in de toekomst eventueel bij moet komen is wat mij betreft onder het water door in plaats van er overheen. Het gebied rondom Delfshaven en de Marconitoren moet ook in de toekomst aangepakt worden. Langs de A 16, Nieuw Kralingen en het gebied rondom het Alexandrium komen ook aan de beurt. Daarbij moeten we niet alleen denken aan torenhoge woningen maar gestapelde huizen met hooguit vier tot zes verdiepingen, maar daarnaast ook vrijstaande woningen. We moeten de herkenbare Rotterdamse maatvoering wel intact laten.”

*Cees Vingerling introduceert Hans Goossensen, Portefeuil-
ledirecteur Werkende, Bereikbare en Duurzame stad bij
Gemeente Dordrecht om zijn visie te horen over ontwik-
kelen en bouwen in de regio Drechtsteden.*

Hans Goossensen: “Het is voor mij de eerste keer dat ik voor een groot publiek van niet overheidsmensen mijn verhaal mag doen en ik ben benieuwd wat het oproept. Ik ben een man van de lange lijnen en probeer u duidelijk te maken waarom we nu in de regio Drechtsteden moeten gaan inzetten op woningbouw. Er is een waarom vraag te beantwoorden. U moet weten dat de ambtenaren die de wijken in gaan om te spreken met burgers, vaak weinig bijval krijgen als ze komen met plannen om

te bouwen. Vanaf 2016 ben ik in functie gekomen, ons land was toen al twee jaar uit de crises. In Dordrecht waren we echter nog in crises met werkverlies van Nedstaal, Heerema en IHC. We waren nog bezig met banenplannen. Toch volgde niet lang daarna ook in de Drechtsteden de herkenbare krapte op de arbeidsmarkt, met een tekort aan MBO'ers. Dordrecht heeft toen met de regio snel een plan ontworpen dat draait om drie thema's. De eerste is de vraag of wij als overheid kunnen mee schakelen in de transformatie die wij zien in de maritieme industrie, de maakindustrie en in de logistieke sector. De tweede vraag is, of je bij de verstedelijking je rol kunt gaan spelen en je kansen kunt pakken. Het derde is dat wij een belangrijke schakel zijn en blijven tussen Rotterdam en het achterliggende gebied. Hoe kunnen we de komende twintig jaar de drukte rondom de scheepvaart routes en het wegverkeer op de A16, A15 en de N3 goed in verhouding en beweging houden?”

“Als je met de waterbus van Dordrecht naar Rotterdam vaart dan zie je Fokker liggen, bovendien zien we Vet die op het gebied van robotisering hard aan de slag is. Het kleinere Eldorado is binnen de maritieme sector bezig met speedbootjes. Je ziet dat er een enorme ontwikkeling aan de hand is binnen de regio tussen grote en kleine bedrijven en de scholen die daar niet apart van staan. Maar als je weet dat er vijfmaal zoveel bewegingen naar Rotterdam dan naar het zuiden van het land gaan, dan moet je als subregio van Rotterdam niet alleen verbindingen maken binnen de regio Drechtsteden maar ook naar Rotterdam.”

Hans Goossensen vervolgde zijn verhaal door te zeggen dat er een MKB fonds is waarmee kleine bedrijven worden gestimuleerd. “Je ziet dat specifieke bedrijven in de samenwerking voor campusleerparken kiezen. Zo ontstaan er kleine ecosysteempjes net als bij de RDM campus in Rotterdam. Er wordt een maakhal gebouwd en de eerste twee bedrijven hebben zich al aangemeld. Een private partij die zeer thuis is in campusontwikkeling wil bij ons gaan investeren.”



V.l.n.r. Peter van Nederpelt (Ooms), Kees van 't Zelfde (HJ Media Groep), Jos Melchers (Gemeente Rotterdam) en Ron Kooren (Albeda)

“Onze regio is verlieslatend als het gaat over HBO’ers en VWO’ers. Als jongeren 35 jaar zijn geworden blijven ze beduidend minder in onze regio. De bedrijven vragen zich daardoor af of ze wel in het goede gebied zitten. Dordrecht heeft met voorzieningen enorm geïnvesteerd, we zijn in de aantrekkelijkheidsindex van 30 naar 13 gegaan. We hebben een redelijke OV en onlangs opende zich langs het water een grote bioscoop. Er is veel ruimte om te groeien en de openliggende ruimte in te gaan vullen. Die kansen moeten we gaan pakken. Het gebied heeft historisch een technisch DNA. Die MBO’ers kunnen ook terecht in de logistiek waar steeds vaker MBO Plus wordt gevraagd. Maar ook in de zorg neemt de vraag toe. Het Da Vinci College oriënteert zich gelukkig ook in toenemende mate op ICT dat verbinding heeft met alle sectoren. Het hoeft dus niet alleen werktuigbouwkunde te zijn, hoewel we die kracht van de regio ook moeten zien te behouden.”

Goossensen is van mening dat je fantastisch kunt wonen in de regio en niet alleen in de historische binnenstad maar ook aan het water. “En daar gaan we nog meer meters maken. De huidige hoogconjunctuur helpt ons daar nu bij. De huizenmarkt zat tot voorkort op slot. Er werden afgelopen jaar slechts 309 nieuwe woningen gebouwd. Het huidige college van Dordrecht wil 4000 woningen bouwen de komende vier jaar, maar zich ook oriënteren op de periode daarna met 6000 woningen. We zien dat er een trek is van studenten die later een gezinnetje willen stichten en op de Rotterdamse woningmarkt niet terecht kunnen. Zij oriënteren zich daarom op de regio Drechtsteden. Een echte stroom is er nog niet en daar moeten we dus hard aan werken. Dat is een enorme uitdaging als we weten dat er gigantisch onderhoud gaat plaatsvinden de komende jaren aan wegen en bruggen. Maar om positief te eindigen zie ik dat daar wel weer een kans ligt voor interessante experimenten met het OV en de fiets.”

Paul Vismans krijgt als Directeur Regionale Ontwikkelings-Maatschappij Drechtsteden en zoals hij zelf zei, degene met de meeste senioriteit van de drie sprekers, het laatste woord.

Vismans: “Er ligt een vraagstuk voor ons dat gaat over, wie doet wat, in de verdeling van de publieke en private sector. Allereerst merk ik op dat als we kijken naar een vergelijking maken met kleinere steden in Amerika en bijvoorbeeld Frankrijk, wij niet de ontwikkelingen kennen van de vestiging van retail naar die lelijke parkings aan de rand van de steden. Dat heeft daar geleid tot leegloop en verpaupering. We kennen in Nederland ook een prachtige rechtsbescherming met ons ruimtelijk ordening systeem, maar daar start direct het eerste punt van kritiek. Dat systeem loopt soms uit de hand. Ik heb vernomen dat de overheid het misbruik, door eindeloze procedures aan te spannen en daarmee de vooruitgang te frustreren, wil tegenwerken.

Trends

“Wereldwijd, maar ook in Nederland zien we de trend van de trek naar de steden. Kijk naar Groningen, Zeeland en Limburg waar een geleidelijke leegloop zich aftekent. Dat leidt tot compacter en kwalitatiever bouwen in steden. Die woningen zijn dan duurder maar dat leidt wel tot waarde creatie. Duurzaamheid krijgt daarin steeds meer vorm. Maar er zijn ook beperkingen. Iedereen wil straks elektrisch rijden maar we kunnen niet iedereen daarvoor van stroom voorzien. In de stad bouwen is ook nog eens ingewikkelder, lastiger en het leidt tot hogere kosten. De waardestijging staat haaks op de vraag naar betaalbare woningen. De balans tussen rechtsbescherming en toch doorgaan met gebiedsontwikkeling is dus ook lastig te krijgen. De duurzaamheidsbehoefte vraagt dus weer om nieuwe gedachten over mobiliteit.”



“ We moeten de herkenbare Rotterdamse maatvoering wel intact laten.”



Investeren versus onzekerheid

Dan is er nog een handicap, is Vismans van mening. “Veel ontwikkelaars willen plannen maken voor binnensteden. Maar grond kopen zonder te weten dat je daar iets mag bouwen, dat is een risico. De gemeente zou de onzekerheid moeten verlagen, zodat men meer risico kan nemen. Ambtelijke organisaties opereren dikwijls beschermend. Soms willen ze juist helpen en proactief zijn. Je hebt regisseurs nodig, of dat nu ambtenaren zijn of anderszins, als ze maar proactief zijn. Pre-investeerders en investeerders hebben behoefte aan exclusiviteit om ongestoord ergens aan te gaan werken. Gelukkig bestaat er in Dordrecht geen erfpacht, dat is wel een pluspunt”.

Panelgesprek

Na de drie zeer informatieve sprekers was het tijd voor een panelgesprek. Moderator Cees Vingerling stelde Ron Kooren, voorzitter van het College van Bestuur van Albeda, de vraag naar het belang van stedelijke ontwikkeling als bestuurder van een grote onderwijsinstelling.

Ron Kooren: “In toevoeging op alle zaken die zijn genoemd en die ik onderschrijf, wil ik het belang van onderwijs nog eens noemen. Waar Dordrecht een leerpark heeft gebouwd, wordt nu bij Rotterdam The Hague Airport het gelijknamige college CO2 neutraal gebouwd, maar ook is er in september 2018 de start van een IT Campus. We moeten meebewegen en invulling geven aan school en wonen en aan school en OV, maar straks ook meebewegen bij Feyenoord City. We willen samen met bedrijven opleiden en niet statisch in gebouwen blijven zitten.”

Panellid Joost Andrieu is ondernemer en vertegenwoordigt bedrijventerrein Kickersbloem 3 in Hellevoetsluis. Hem wordt gevraagd te illustreren hoeveel geduld je moet hebben bij het realiseren van plannen.

Andrieu: “Sinds 2009 heb ik te maken gehad met vijf

burgemeesters, zeven wethouders en vijf projectleiders. Al deze bestuurders hebben telkens nieuwe inzichten en de projectleiders nieuwe visies en ondertussen staat het project daardoor dus geregeld stil. Er is nu uiteindelijk wat snelheid gemaakt.” De ervaringen van Andrieu zijn dus exemplarisch te noemen voor de problematieken die door de eerste drie sprekers zijn genoemd.

Uit de zaal kwam de vraag hoe we de woningen betaalbaar houden?

Jos Melchers: “In Rotterdam wordt een verdeling gehanteerd van 20/30/30/20. Voor de middeninkomens is dus 60% van de huizen beschikbaar, 20% voor sociale woningbouw en 20% voor de hogere inkomens. Rotterdam heeft altijd veel sociale woningbouw gehad, maar de politieagent en de verpleegkundige willen ook een fijne woning. Je moet dat dus verdelen over de verschillende wijken. Vrijesector is dus prima voor woningen voor de middeninkomens, maar er moet ruimte blijven voor sociale woningbouw via de woningcorporaties. We moeten daar de grondprijs dus wel op aanpassen. Uitgangspunt is betaalbare woningen voor iedereen.”

Dat uitgangspunt kan door alle aanwezigen worden onderschreven. Zo kwam er een harmonieus einde aan een boeiende bijeenkomst. Daarna was er nog gelegenheid om een hapje en drankje te nuttigen in ruimte van het gemeentehuis Ridderkerk naast het Grandcafé Burgerzaken, waar de catering van deze Van der Valk dependance weer tot in de puntjes was verzorgd.

Wij bedanken de volgende partners die dit Congres Stedelijke Ontwikkeling mogelijk maakten:

