

Zuidvleugelconferentie 2006

Bestuurders geven samen meer ruimte aan bereikbaarheid, verstedelijking en economische ontwikkeling in de delta.

15 november 2006, Stadhuis Rotterdam

De Zuidvleugelconferentie van 2006 stond in het teken van de rol van de Zuidvleugel als *motor in de delta*. Uitgangspunt voor deze bijeenkomst vormde het gelijknamige visiedocument van de Zuidvleugel. Onder leiding van oud-journalist Peter Schuiten kregen ruim 200 bestuurders uit de regio de gelegenheid om zich te informeren én mee te praten over de beleidsagenda voor de komende jaren.

In drie achtereenvolgende ronden stonden telkens wisselende thema's centraal. Elke ronde werd ingeleid door een lezing waar telkens aan het eind een prikkelende stellingname werd geponoerd door de spreker.

Hieronder treft u een beknopt chronologisch verslag van de bijeenkomst.

RONDE 1

Ronald Bandell: Het versterken van de bereikbaarheid van de Zuidvleugel

Tijdens zijn speech constateert Bandell dat na de 20^e eeuw; de eeuw van de mobiliteit, de 21^e eeuw de eeuw van het mobiliteitsprobleem dreigt te worden. Het aantal deelnemers aan het verkeer stijgt sneller dan de capaciteit op de weg en bijvoorbeeld het spoor. Deze mobiliteitsgroei is groter dan de groei van de beschikbare financiële middelen voor oplossingen. Het is een complex probleem waarin een veelheid aan partijen een rol vervullen.

Bandell noemt enkele voorwaarden voor succesvolle samenwerking:

1. stel een gezamenlijk doel
2. gooi problemen niet over de schutting heen
3. maak geld vrij voor pilots en projecten
4. werk samen, bijvoorbeeld in groepen:
 - de gemeente met private partijen richten zich op herstructurering op lange termijn
 - de nationale overheid en de NS richten zich op de verbetering van aansluitingen in de keten van het OV

Samenwerking bleek al succesvol binnen het Stedenbaanproject, aldus Bandell. Hier worden momenteel 11 pilots uitgevoerd, waaronder de afstemming tussen vervoersbehoefte en capaciteit van P+R (*park and ride*). Nu de bereikbaarheidsknelpunten in beeld zijn dankzij de Netwerkanalyse Zuidvleugel kan worden doorgezet met het uitwerken en realiseren van oplossingen. Voor het versterken van de bereikbaarheid zijn samenwerking en onorthodoxe oplossingen onmisbaar. De diverse bestuurlijke niveaus staan daar volgens Bandell nu voor open en de bereidheid is al zichtbaar bij lopende projecten.

Debat over bereikbaarheid

In het debat volgend op de inleiding van Bandell worden de mogelijke onorthodoxe oplossingen verder verkend.

Marnix Norder (wethouder Den Haag) roept de ministeries van VROM en V&W op om bij te dragen aan een oplossing voor de onrendabele top op Bandell's plannen. Deze focus op de lange termijn is volgens hem onmisbaar om vooruitgang te boeken. Minister Peijs is het eens met Norder's appèl om innovatief te denken. Zo wijst zij op de woningbouw die zich concentreert rond treinrails. "Daar waar 't spoor nu stop, eindigt ook het wonen. Daar wonen dus te weinig

mensen”, aldus Peijs. Volgens Norder is het noodzaak om op nationaal niveau afspraken te maken over woningbouw. Dit kan ook weer een impuls opleveren voor de mobiliteit.

Jeanette Baljeu (wethouder Rotterdam) bekijkt het vraagstuk vanuit het perspectief van ketenmobiliteit. “Geef mensen de mogelijkheid om zelf te kiezen hoe ze zich willen verplaatsen: doordeweeks naar het werk met de auto, in het weekend met de trein op stap”. Maar dit vraagt om extra inspanningen voor de keten. Om meer mobiliteit van en naar het station te stimuleren zijn investeringen door de Stadsregio en het Rijk vereist. Ook moet het doel helder zijn: wat ontmoedigen we, wat stimuleren we? Bekijk bijvoorbeeld niet alleen de A4, maar de gehele keten van mobiliteit.

RONDE 2

Asje van Dijk: de verstedelijkingsstrategie van de Zuidvleugel

In de Provincie Zuid-Holland moeten vele bewoners samen wonen, werken, vervoeren, leven, kortom álles! Daarom wordt onder andere scherp gekeken naar het aantal én type woningen wat wordt gebouwd. Het oplossen van knelpunten en realiseren van economische ambities is alleen mogelijk wanneer de gerealiseerde woonmilieus hierbij passen. De Zuidvleugel zal hier in de komende jaren dan ook volop aandacht aan blijven besteden.

De ambities voor de komende jaren zijn hoog: vanaf 2010 streven we ernaar om elk decennium 50.000 woningen te realiseren. En dat terwijl het resultaat tot op heden is achtergebleven. Voor dit decennium bestond een target van ongeveer 96.000 woningen, maar wordt maximaal 75.000 gehaald. Kortom, de productie moet omhoog!

Hierin worden verschillende accenten gelegd. Zo wordt ingezet op versnelling én verbetering van de bouw. Ook wordt gebouwd op spannende locaties, bijvoorbeeld door herstructurering in de binnenstad en nieuwbouw en renovatie in de buurt van stations. Met deze laatste opmerking sluit de heer Van Dijk aan bij de eerdere opmerking van de Minister over het wonen bij treinstations.

Voor het debat over de verstedelijkingsstrategie, daagt de heer Van Dijk de aanwezigen in de zaal uit om na te denken over of de verhouding tussen de geplande inzet voor de diverse deelopgaven (binnenstedelijk/VINEX, nieuwbouw/renovatie) kloppen.

Debat

De omvang van de woningbouw vereist volgens vele aanwezigen directe aandacht. Marnix Norder geeft hierbij aan dat het niet alleen gaat om het inzetten van de ISV gelden die voorhanden zijn, maar ook om het maken van juiste keuzes bijvoorbeeld over het wel of niet bouwen in stads- en dorpskernen. Hierbij mogen de bouwvolumes niet leidend zijn, maar moet de vraag naar woningbouw centraal staan. Het bouwen buiten de kern wordt bijvoorbeeld nogal eens aangegrepen om te bouwen ‘voor de voorraad’. Hij vindt hierin bijval van Asje van Dijk. Ook vindt Norder vindt ‘ruime productie’ onjuist: “we bouwen niet voor de rest van Nederland, we bouwen voor de regio. Hier mogen we niet van afwijken omdat we de aanwezige ruimte spaarzaam moeten benutten”.

Hamit Karakus (wethouder Rotterdam) pleit voor hoogbouw in het centrum en diverse programma’s voor grondgebonden woningen in de omliggende gebieden. Ook benadrukt hij het belang van sociale programma’s in aanvulling op de bouwplannen – hij wordt hierin bijgevallen door Norder. Het Pact op Zuid is volgens Karakus een goed voorbeeld van een gebalanceerd nieuwbouw- en renovatieprogramma. Ook de Stadshavens en Parkstad zijn volgens hem voorbeelden van gebieden waar gewoond kan worden. De diverse samenwerkingsvormen tussen marktpartijen die daar worden toegepast (wijkontwikkelingsmaatschappij, buurtontwikkelingsmaatschappij, convenanten met corporaties) werken prima zolang er maatwerk wordt geleverd.

Riek Bakker (bureau BVR, auteur visiedocument *Zuidvleugel, motor in de delta*) benadrukt dat het om mensenwerk gaat: “eerst formuleer je een visie en werk je plannen uit, maar pas bij samenwerking komen deze plannen en visies tot leven”. Karakus illustreert deze uitspraak met de observatie dat volgens hem weinig bouwers in staat zijn om herstructurering goed uit te voeren. Hij vindt bijval van Norder die aangeeft dat met name de ‘sociale paragraaf’ lastig te verwerken is in visies en plannen.

Pieter Winsemius reageert op deze observaties met een ander geluid: “in bepaalde wijken zoals Rotterdam Schiemond verloopt de herstructurering juist prima én verbetert de veiligheid - met dank aan de corporatie. Door professionele inzet zullen deze investeringen een *multiplier* van 15 krijgen.”

Peter Schuiten constateert dat het verstedelijkingsprogramma voor de Zuidvleugel in beeld is. De opgave is onder meer de realisatie van een veelzijdig aanbod aan goede bereikbare woonmilieus, zowel binnenstedelijk als buitenstedelijk. Samenwerking tussen partijen dient altijd centraal te staan: het blijft per slot van rekening mensenwerk!

RONDE 3

Hans Smits: de economische ontwikkeling van de Zuidvleugel

In de komende jaren wordt in de regio Rotterdam 10 miljard euro geïnvesteerd. Het gaat hierbij om een gebied van 5000 hectare. Bovendien is de aanleg van de tweede Maasvlakte een feit. We gaan nu van start: het hele traject van bestemmingsplannen, Milieu Effect Rapportage en dergelijke zal zo'n 2 ½ jaar duren. Er staat dus veel te gebeuren in de Zuidvleugel.

De OESO heeft onlangs een rapport gepubliceerd over concurrerende metropolen. Rotterdam wordt als één van de betere gezien. De regio beschikt over krachtige sectoren, Smits benoemt 4 uitdagingen die ter hand genomen moeten worden om de potenties van de regio beter te benutten. Het gaat om de uitdagingen voor de Randstadmetropool Zuidvleugel.

1. *bereikbaarheid, infrastructuur, ruimtelijke ordening*
Als we zo doorgaan, dan weten we zeker dat het niet gaat werken. Zowel op de weg als het spoor is het goed mis. We moeten een gedurfde aanpak hanteren, anders lopen we economische schade op.
2. *bestuurlijke drukte*
We hebben hierover al veel met elkaar gesproken. Durft vertrouwen te geven aan elkaar én aan andere partijen. Alleen zo kunnen we dit knelpunt oplossen.
3. *innovatie en kennisontwikkeling*
Onder meer de aanleg van de tweede Maasvlakte biedt vele mogelijkheden. Momenteel tikkert Rotterdam hard aan de weg als ‘energiehaven’, maar ook op langere termijn blijven zijn er nieuwe mogelijkheden. Denk bijvoorbeeld aan de opslag van CO₂.
4. *afstemming arbeidsmarkt en onderwijs*
Hoe kunnen we kennis beter benutten? Profiteert de tuinbouwsector voldoende van haar netwerk? Welke doorstroomarrangementen kunnen we ontwikkelen tussen onderwijsniveaus? Deze vragen wil ik u meegeven voor de discussie zometeen.

Deze 4 uitdagingen voor de Randstadmetropool Zuidvleugel en de vragen die de heer Smits hierbij opwerpt, dienen als basis voor het debat.

Debat

Wim Deetman (burgemeester Den Haag) geeft een voorzet voor de discussie. Hij stelt dat het realiseren van een hoogwaardige omgeving een voorwaarde voor succes is geweest voor Den Haag. Dit was het beginpunt voor verbetering op tal van terreinen en is daarom een goede basis

voor onderscheid tussen concurrerende metropolen. Het feit dat Hans Smit hier in zijn eerste uitdaging op inzet is volgens hem een juiste keuze.

Ivo Opstelten (burgemeester Rotterdam) reageert op de derde uitdaging. Volgens hem heeft het vele overleg over de speerpunten van de haven niet alleen geleid tot focus, maar ook tot een herkenbaar beeld van de Mainport. Iedereen weet dat de Rotterdamse haven zicht naast goederenvervoer ook richt op bijvoorbeeld innovatie in energie.

Sjaak van der Tak (burgemeester Westland) trekt de lijn van Opstelten door en verbindt deze met de vierde uitdaging. Hij vraagt zich af: “hebben we de juiste mensen in huis om innovatie in de energietechnologie te realiseren? Tot op heden is dit gelukt, maar geldt dat ook op lange termijn? Zijn we bovendien in staat om de diversificatie van deze technologie (energie voor woningen, energie voor productinnovatie) te realiseren?” vraagt Van der Tak zich af.

Volgens Smit komen we er wel, aangezien er steeds betere banden ontstaan tussen het bedrijfsleven (waaronder het Havenbedrijf) en de onderwijsinstellingen in de regio Rotterdam. Bereikbaarheid is volgens hem een groter knelpunt in de toekomst. “Kijk bijvoorbeeld naar Tokio, daar hebben ze dynamisch verkeersmanagement. Moeten we daar in de Zuidvleugel niet beter naar kijken? Iedereen in deze zaal heeft er belang bij dat het havencomplex gegarandeerd bereikbaar blijft. Mijn voorstel is daarom om een publieke onderneming op te richten die deze bereikbaarheid in de gaten houdt en bevoegd is om maatregelen te nemen.”

Minister Peijs reageert hierop door aan te geven dat zij blij is met dit soort voorstellen, omdat het laat zien dat we voorbij de fase van ‘sense of urgency’ zijn: “vanuit onze gezamenlijke betrokkenheid zijn wel al bezig om oplossingen te bedenken.”

Volgens Smit is daarmee het probleem niet is opgelost. De uitvoeringsmacht moet nog worden gemobiliseerd. Dit kan bijvoorbeeld door partners te zoeken. Op die manier kunnen oplossingen in de praktijk worden gebracht.

Smit krijgt bijval van Jasper Tuytel (voorzitter college van bestuur Hogeschool Rotterdam). Hij beschrijft hoe het oude RDM terrein op Heijplaat nu wordt gebruikt om innovatieve koppelingen tussen onderwijs en arbeidsmarkt te realiseren. “Dit heeft voordelen voor beide partijen. Ondernemers kunnen beter bepalen ‘wat voor vlees ze in de kuip krijgen’ en jongeren vallen minder snel uit door dat het onderwijs aansprekender wordt.”

Ter afsluiting: Jan Franssen blikt terug en kijkt voort...

Het laatste woord van deze ochtend is voor Commissaris van de Koningin, de heer Jan Franssen. Naar zijn idee zetten we gezamenlijk in op een ‘geschenk voor de Zuidvleugel’. Daarvoor moeten we duidelijk maken aan elkaar én aan het Rijk wat we willen. Een helder wensenlijstje met een beperkt aantal speerpunten levert meer op dan een waslijst.

“Bepalend voor succes is om elkaar wat te gunnen”, aldus Franssen. “Gunnen we elkaar wat? En staan we toe dat we elk onze eigen rol vervullen? Voor 2007 moeten we ons afvragen hoe we de Zuidvleugel levend kunnen houden. Dit kan door bijvoorbeeld kritisch te kijken naar het Grote Steden Beleid en ons af te vragen hoe dit kan blijven werken voor iedereen”. “En”, zo stelt Franssen, “laten we nou niet de lastige beslissingen omzeilen door een commissie in te stellen om iets te gaan onderzoeken. Dat is niet de weg.”

Om elkaar wat te kunnen gunnen, zijn bijdragen van het Rijk, maar ook van marktpartijen nodig. Door de problemen gezamenlijk uit te werken, elkaar scherp te houden, elkaar wat te gunnen én onze keuzes publiekelijk te verantwoorden, kan de gezamenlijke aanpak succesvol zijn.