MOBILITEITSSTRATEGIE MERWE-VIERHAVENS

22 FEBRUARI 2022

ROTTERDAM

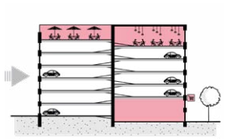
PART OF | ROTTERDAM **MAKERS DISTRICT**

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING
PAGINA 05

MOBILITEITSCONCEPT IN HET RUIMTELIJK RAAMWERK VOOR M4H
PAGINA 06

MOBILITEITSCONCEPT UITGEWERKT
PAGINA 10



ONTWIKKELSTRATEGIE
PAGINA 16

FINANCIERINGS- EN ORGANISATIEMODEL
PAGINA 19

MARKTCONSULTATIE
PAGINA 20

IMPLEMENTATIE
PAGINA 22

INLEIDING

DEZE STRATEGIE BIEDT ALLE PARTIJEN HANDVATTEN OM HAALBARE MOBILITEITSOPLOSSINGEN TE ONTWIKKELEN

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) ontwikkelen samen het gebied Merwe Vierhavens (M4H). M4H verandert van een (voormalig) haven- en industriegebied naar een levendige stadswijk. Tijdens de transitie maken we duidelijke keuzes op het gebied van mobiliteit. Niet als doel op zich, maar als randvoorwaarde voor een levendige en groene wijk waarin het fijn wonen en werken is.

We merken dat dergelijke 'stedelijke transformaties' lastiger en complexer zijn dan in het verleden. Bij M4H zetten we ons vooral in om de stedelijke ruimte in het gebied optimaal te benutten. Dat doen we door stapsgewijs nieuwe functies toe te voegen. Zo ontstaat een mix van wonen, werken en voorzieningen met volop kansen voor dubbelgebruik, zoals collectieve parkeervoorzieningen en deelmobiliteit. Tegelijk zorgt deze gefaseerde aanpak voor prikkelende uitdagingen op het gebied van mobiliteit. Alle betrokken partijen moeten het namelijk eens zijn over de inhoudelijke mobiliteitskeuzes. Daarnaast is het een uitdaging om een dergelijk transformatie goed te organiseren.

Om dit hele proces in goede banen te leiden hebben we een Mobiliteitsstrategie voor M4H opgesteld. Deze strategie biedt alle partijen handvatten om haalbare mobiliteitsoplossingen te ontwikkelen die passen bij de uitgangspunten uit het Ruimtelijk Raamwerk.

In hoofdstuk 1 gaan we eerst in op de vraag hoe we mobiliteit in M4H willen organiseren. Dit zogenoemde 'mobiliteitsconcept' werken we verder uit in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 beschrijft de ontwikkelstrategie: hoe gaan we tijdens dit lange traject flexibel om met nieuwe (technische) ontwikkelingen? In hoofdstuk 4 staat de financiering centraal. In hoofdstuk 5 beschrijven we hoe verschillende groepen het mobiliteitsconcept ontvangen, zowel ontwikkelaars en marktpartijen als de eindgebruikers Tot slot gaat hoofdstuk 6 in op de implementatie.

MOBILITEITSCONCEPT IN HET RUIMTELIJK RAAMWERK VOOR M4H

In dit eerste hoofdstuk staan de uitgangspunten van ons mobiliteitsconcept centraal. We beschrijven welke keuzes we maken voor mobiliteit in M4H. En welke voorzieningen er komen voor auto's, fietsers en voetgangers. Tot slot laten we zien hoe we het ov inrichten en wat we afspreken over parkeren.

'M4H maakt het mogelijk om te kiezen voor duurzame mobiliteit'. Dat is een van de acht leidende principes voor duurzame gebiedsontwikkeling uit het Ruimtelijk Raamwerk (RR).

In het RR beschrijven we hoe we dit concreet invullen met een zogenoemd 'mobiliteitsconcept' (zie kader). Daarin staat 'de mens centraal en niet de auto'. Concreet betekent dit:

- Er komen uitstekende voorzieningen voor de voetganger en de fietser.
- We stimuleren ov-gebruik sterk. Er komt een breed aanbod aan deelmobiliteit en voorzieningen voor *the last mile* vanaf het ov-knooppunt Marconiplein. Met *the last mile* bedoelen we de reis die een persoon aflegt voordat hij van zijn huis of bedrijf bij een ov-halte is gekomen. Of die reis die hij nog aflegt nadat hij bij een ov-halte is uitgestapt.
- We kiezen voor collectieve parkeeroplossingen en oplossingen op kavelniveau. En dus niet voor parkeren op straat. Dat komt overeen met de uitgangspunten van het parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam.

We kiezen voor collectief parkeren en zetten daarnaast stevig in op andere mobiliteitsoplossingen dan de eigen auto. Deze keuze is nodig om het beoogde programma uit het Ruimtelijk Raamwerk te kunnen realiseren en tegelijk het gebied goed bereikbaar te houden. Als we namelijk zoals vroeger de auto veel ruimte geven, loopt het verkeer onherroepelijk vast op het Marconiplein, de Tjalklaan en de aansluiting naar de A20. Dat maakt het gebied veel minder leefbaar. Dit is uitvoerig onderzocht in de MER die de gemeente en het Havenbedrijf de afgelopen periode hebben opgesteld voor het gebied. Het mobiliteitsconcept voor M4H past in de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (zie kader).

Het mobiliteitsconcept levert voor M4H het volgende op:
- Alle bedrijven, bewoners en bezoekers in het gebied zijn gegarandeerd bereikbaar.
- Het is voor iedereen prettig om in de openbare ruimte te verblijven.
- Alle gebruikers kunnen kiezen voor verschillende vormen van mobiliteit.
- We testen een vernieuwende en duurzame vorm van mobiliteit en passen deze ook concreet toe. Het gebied kan zich zo ontwikkelen tot proeftuin en etalage van de circulaire toekomst van stad en haven.

UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN MOBILITEITSSTRATEGIE M4H

- **Ruimtelijk programma en fasering:** conform het programma in het Ruimtelijk Raamwerk.
- **Zichtjaar:** de strategie richt zich op de 'eindsituatie' in 2045. We gaan uit van een lineaire ontwikkelsnelheid van het ruimtelijk programma.
- **Geografische scope:** de deelgebieden Marconikwartier, Galileipark, Keilekwartier en Merwehavens. Vanaf 2035 Sappencluster, FTR, Gustoweg.
- **Voetgangers/fietsnetwerk:** invulling fiets- en voetgangersnetwerken conform het Ruimtelijk Raamwerk (o.a. regionale fietsverbinding, beweegbare brug, Havenallee).
- **Autoparkeren:** Rotterdamse parkeernormen zijn vertrekpunt, geen autoparkeren op straat, enkel in collectieve voorzieningen inclusief deelauto's, conform het Ruimtelijk Raamwerk.
- **Zwaar verkeer:** verkeersafwikkeling zwaar verkeer zoals bussen, logistiek- en vrachtverkeer conform het Ruimtelijk Raamwerk (Makersstraat).
- **Openbaar vervoer:** M4H is geografisch niet geschikt voor de uitrol van nieuwe OV-lijnen. Goede aansluiting op bestaand OV is dus essentieel.

M4H MAAKT HET MOGELIJK OM TE KIEZEN VOOR DUURZAME MOBILITEIT

RUIMTELIJK RAAMWERK M4H

Het Ruimtelijk Raamwerk is op 27 juni 2019 door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld. Hierin staat het mobiliteitsconcept voor M4H beschreven (citaat paragraaf 2.3, pagina 30):

"Kern van het mobiliteitsconcept is:

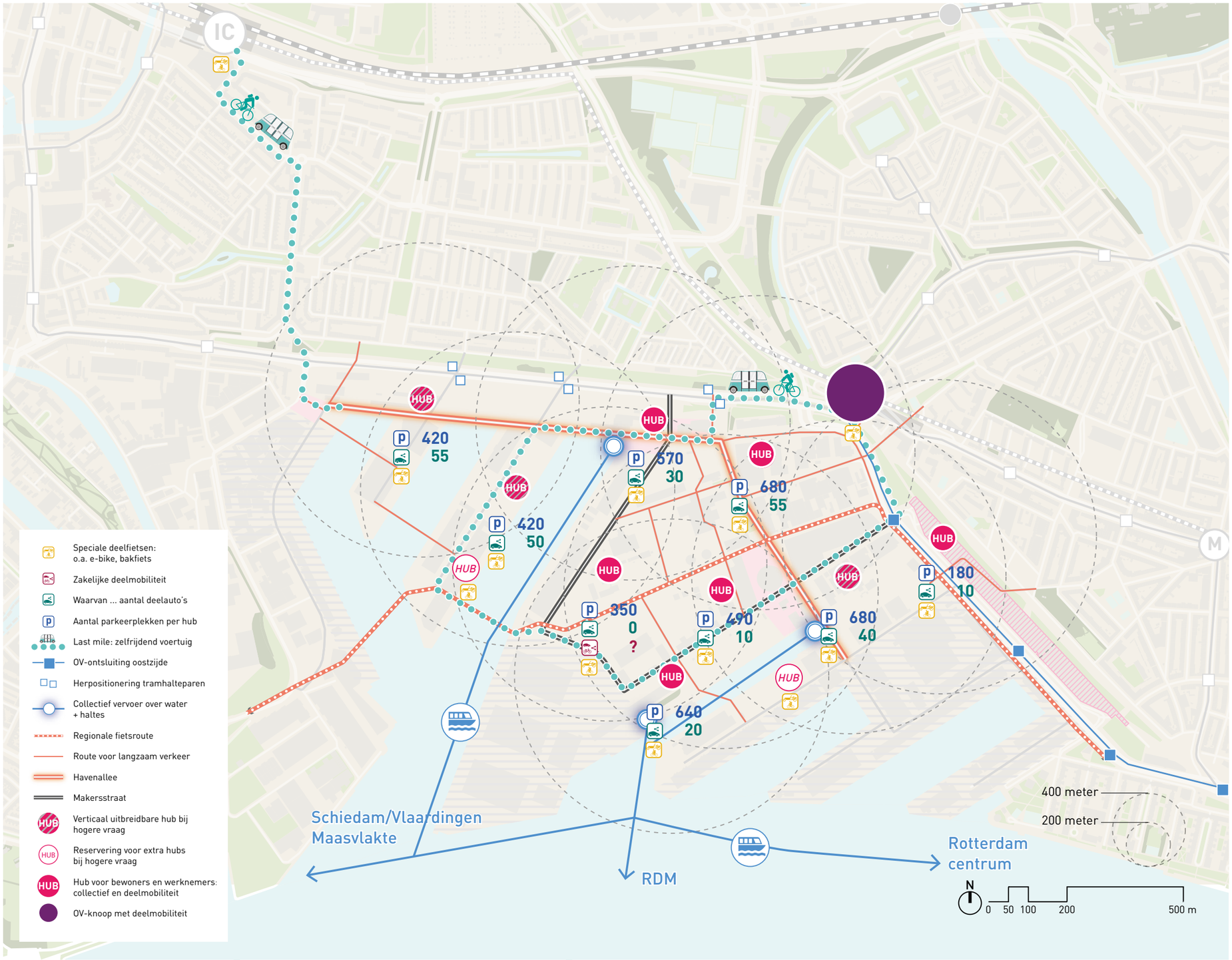
- goede ordening van auto- en vrachtverkeer ten opzichte van langzaam verkeer;
- een fijnmazig netwerk voor de fiets en de voetganger, zowel binnen het gebied als vanuit het gebied naar de omgeving;
- collectieve (smart) vervoerssystemen zoals deelfietsen, vervoer over water en *first-last-mile* oplossingen die Schiedam Centrum en Marconiplein verbinden met M4H;
- geen straatparkeren, maar realisatie van hubs. Deze hubs worden op regelmatige afstanden in het gebied gerealiseerd, en bieden naast individuele parkeerplekken, ook deelmobiliteit, pakketservices etc. Deze hubs kunnen gecombineerd worden met andere collectieve diensten, zoals wateropvang, afvaldiensten etc."

DE ROTTERDAMSE MOBILITEITSAANPAK

De Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA) is op 20 februari 2020 door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld. Daarmee pakt Rotterdam door op de al ingeslagen weg:
- meer ruimte bieden voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer; en
- stimuleren van actieve en schone vormen van mobiliteit.

In de RMA staan vier leidende principes die invulling geven aan de mobiliteitstransitie in Rotterdam. We passen deze principes in de mobiliteitsstrategie van M4H als volgt toe:

1. **Ruim baan voor voetgangers, fietsers en ov: van doorkruisen naar verblijven**
   - **a.** veel ruimte voor fietsers en voetgangers op de toekomstige Havenallee en de pieren
2. **Veilige en gezonde verbindingen: naar indeling op modaliteit en snelheid**
   - **a.** gedeeld gebruik van langzaamverkeerroutes, ook voor innovatieve vervoersvormen
   - **b.** goede verbinding met bestaande wijken, zowel door goede fiets- en voetgangersverbindingen, als door wederzijds gebruik te maken van elkaars voorzieningen.
3. **Iedereen kan meedoen: verrijking mobiliteitskeuzes**
   - **a.** collectieve mobiliteitshubs voor parkeerruimte en (MaaS-)diensten
   - **b.** M4H als showcase voor innovatieve mobiliteitsconcepten
   - **c.** breed aanbod aan deelmobiliteit en een uitstekende toegankelijkheid van ov
4. **Vitaal economisch verkeer: efficiënte en schone logistiek**
   - **a.** goede ordening vrachtverkeer ten opzichte van langzaam verkeer
   - **b.** autoluwe pieren die toegankelijk zijn voor (elektrische) pakketdiensten



VOORKEURSVARIANT MOBILITEITSCONCEPT M4H

IN DE STRATEGIE ZIJN VERSCHILLENDE VARIANTEN UITGEWERKT. WE MAKEN ECHTER GEEN KEUZE VOOR EEN VAN DE SCENARIO'S. IN HET HOOFDSTUK 5 (ONTWIKKELSTRATEGIE) IS ER MEER TE LEZEN OVER DE ADAPTIEVE ONTWIKKELSTRATEGIE. WE ZIEN VARIANT 3 WEL ALS BEGINPUNT. BINNEN DEZE VARIANT ZETTEN WE NAMELIJK ZO VEEL MOGELIJK IN OP ANDER MOBILITEITSGEDRAG. IN DE TABEL HIERONDER IS PER ASPECT AANGEGEVEN HOE DIT IS VERWERKT IN HET RUIMTELIJK CONCEPT.

Aspect	Variant 3: hoge ambitie met kleinere hubs
Aantal auto-parkeerplaatsen	Ca. 4.400
Maximale afstand tot hubs	Max. 400m tot woning/bestemming
OV-netwerk	Herpositionering tramhaltes Schiedamsedijk voor goede aansluiting op M4H, ook OV-ontsluiting aan oostzijde, meerdere haltes personenvervoer over water in gebied
First/Last Mile voorzieningen	People Movers/busjes (op termijn zelfrijdend) door gebied en naar Marconiplein en P+R (bij Schiedam of A20), diverse MaaS oplossingen beschikbaar. Deelfietssysteem van/naar hubs en door gebied.
Fietsparkeren	Hoogwaardige stallingsplekken, op korte afstand van de voordeur beschikbaar, bewoners inpandig, bezoekers collectief op maaiveld. Diversiteit aan deelfietssystemen op maaiveld beschikbaar.
Autoparkeren	Collectief in kleinere centraal gelegen hubs
Aantallen deelmobiliteit-voorzieningen	Invulling deel parkeervraag met deelauto's. Voor opvangen vraag 265 deelauto's nodig. In alle hubs aanvullend speciale deelmobiliteit: deelbakfietsen, speed-pedelecs, scooters etc. Breder aanbod door hogere ambitie.
Logistiek	Mogelijkheid bevoorrading maakbedrijven is randvoorwaarde. Dat kan in alle deelgebieden in de Makershoven. Logistiek ten behoeve van sapbedrijven conform Ruimtelijk Raamwerk. Bouwlogistiek deels over water. Rekening houden met mogelijke extra bezorglogistiek door minder autogebruik.
Gedrag	Extra stimulering fiets/OV + MaaS

MOBILITEITSCONCEPT UITGEWERKT

De grote lijnen van ons mobiliteitsconcept beschreven we in hoofdstuk 1. In dit tweede hoofdstuk geven we het concept concreet vorm. We leggen uit wat deze strategie betekent voor de verschillende doelgroepen van M4H. En we gaan in op hoe we de verschillende vormen van vervoer (modaliteiten) bedienen.

Optimaal aangepast aan alle doelgroepen
Het mobiliteitsconcept beoogt de verschillende doelgroepen voor M4H optimaal te bedienen. M4H heeft het profiel van een innovatief woon- én werkgebied (een zogenoemd *makers district*) en heeft daarom zes doelgroepen:

- ondernemers/werknemers in de maakindustrie die gebruikmaken van busjes en trucks voor goederentransport;
- ondernemers/werknemers die dagelijks van huis naar werk reizen;
- bewoners van M4H die zich vooral in de stad verplaatsen
- bewoners van M4H die zich binnen de hele Randstad verplaatsen;
- bezoekers van publieksfuncties in M4H;
- bewoners uit omliggende wijken die gebruikmaken van voorzieningen in M4H.

Naast deze zes doelgroepen is er nog een zevende relevante groep: de al aanwezige logistieke havengerelateerde bedrijven. Dit mobiliteitsconcept gaat niet specifiek in op deze groep. Dat betekent niet dat er geen aandacht is voor deze doelgroep. Het Ruimtelijk Raamwerk zorgt ervoor dat deze bedrijven hun zware logistiek ook in de toekomst soepel kunnen afwikkelen. Daarvoor is in het Ruimtelijk Raamwerk speciaal een nieuwe verkeersstructuur ontworpen.

Mobiliteitsconcept voor alle vormen van mobiliteit
Het mobiliteitsconcept richt zich op alle vormen van mobiliteit (modaliteiten). Het concept bestaat uit de volgende onderdelen:

VOETGANGER
Een belangrijke succesfactor voor het slagen van het mobiliteitsconcept is dat de openbare ruimte aantrekkelijk is voor voetgangers. Een gedeelte van je reis te voet afleggen geeft levendigheid en interactie op straat. En die levendigheid en interactie vormen een belangrijke meerwaarde voor wonen en werken in M4H. Voetgangers hechten vooral veel waarde aan een fijnmazig netwerk van wegen, paden en bruggen; comfortabele routes; goede verlichting; sociale veiligheid en de nabijheid van voorzieningen.

FIETS
In M4H is de fiets altijd een logische keuze. Om M4H aantrekkelijk te maken voor fietsers houden we in het ontwerp rekening met:
- fijnmazige routes en fietsbruggen;
- ruimte voor de fiets in het ontwerp van de weg, met waar nodig een vrijliggend fietspad;
- een drempelloze toegang tot de fietsparkeerplek dichtbij je huis/werkplek of vanaf een ov-halte.

Als publiekstrekkers zich vestigen in het gebied zullen we hoge eisen moeten stellen aan het faciliteren van de fiets. Dat kan bijvoorbeeld door te zorgen voor voldoende fietsparkeergelegenheid.

IN M4H IS DE FIETS ALTIJD EEN LOGISCHE KEUZE

OV EN LAST-MILE EN VERVOER OVER WATER
Rotterdam wil met zijn ov-beleid (OV-visie 2018-2040):

- de grote, snelle ov-lijnen (metro en spoor) versterken;
- de kwaliteit van de ov-knooppunten verbeteren door deelmobiliteit aan te bieden;
- goede voetgangers- en fietsverbindingen realiseren met goede voorzieningen.

Voor M4H vervullen met name metrohalte Marconiplein en station Schiedam Centrum de rol van sterke ov-knooppunten. De hoogste dichtheden van woningen en bedrijven in M4H zijn te vinden in het Marconikwartier. Dat versterkt de knooppuntfunctie van metrohalte Marconiplein nog verder. De verbinding met Schiedam Centrum wordt nog belangrijker door de ontwikkelingen rondom de Oude Lijn (de verstedelijksas langs de oude spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht).

De mobiliteitsstrategie van M4H is er dan ook op gericht om de *last mile* naar die knopen optimaal te faciliteren. Dat versterkt de grote, snelle ov-lijnen naar die knopen verder en maakt daarmee M4H ook beter bereikbaar. Met 'sterker maken' bedoelen we dat we de bestaande ov-lijnen sneller en interessanter willen maken voor de reiziger. Bijvoorbeeld door te zorgen voor minder haltes, minder omwegen en een goede snelheid door minder obstakels (vrije baan). Een voorbeeld van zo'n sterke lijn is de bestaande tram-pluslijn vanaf het Marconiplein over de Schiedamseweg richting Schiedam. Deze is belangrijk om het deelgebied Merwehaven te ontsluiten.

Een groot deel van M4H blijft echter nog te ver van ov vandaan. Binnen het mobiliteitsconcept zijn daar verschillende oplossingen voor:
- We zetten in op een shuttle vanaf het Marconiplein, en in de toekomst mogelijk ook een vanaf Schiedam Centrum. Zo'n shuttle is flexibeler en goedkoper dan een nieuwe tramlijn door M4H.
- Deelsystemen moeten voorzien in een snelle last mile vanaf het Marconiplein en station Schiedam.
- Naast de verbindingen over land versterken we het vervoer over water door een frequente verbinding te realiseren met RDM Rotterdam (vanaf 1 januari 2022).
- Ontwikkelt M4H zich in de toekomst ook verder aan de oostkant (in het RR voorzien na 2035)? Dan breiden we het tramnetwerk op de Vierhavenstraat (onderdeel van Plan Ander Tramnet) verder uit.

DEELMOBILITEIT

In het gebied is het belangrijk dat alle gebruikers vanaf het begin kunnen beschikken over een breed aanbod van deelsystemen, zoals deelauto's, deeltweewielers en andere vormen van deelmobiliteit. Door de grote schaal van het gebied is het mogelijk om zowel *station-based* als *free-floating* deelsystemen[1] breed beschikbaar te maken. Dit versterkt de eerder benoemde *first* en *last mile* vanaf de grote ov-knooppunten en biedt de gebruikers van M4H ruimere keuze.

De gebruikers kunnen straks van al deze mobiliteitsoplossingen gebruikmaken via een MaaS-platform, Mobility as a Service. Het is dan mogelijk om met één druk op de knop via een app je reis te plannen en te betalen. Hiermee wordt op dit moment al volop geëxperimenteerd in Rotterdam (Rotterdam The Hague Airport).

AUTO

We willen in M4H het aantal autoritten beperken. Zo houden we het gebied ook in de toekomst goed bereikbaar. Ook waarborgen we zo een aantrekkelijke leefomgeving. Dit leidt ertoe dat we sterk inzetten op alternatieve modaliteiten, zoals hierboven beschreven. Ook vraagt deze keuze om een andere, minder dominante positie van de auto in de vormgeving van het gebied. Het gaat dan zowel om rijdende als om stilstaande (geparkeerde) auto's.

MOBILITEITSHUBS

Volgens de uitgangspunten in het Ruimtelijk Raamwerk kiezen we in M4H voor het parkeren in zogenoemde 'mobiliteitshubs'. Dit betekent dat we mensen laten parkeren in collectieve voorzieningen. Dat kunnen gebouwde bovengrondse voorzieningen zijn, maar het kan ook gaan om collectief parkeren op maaiveld. Deze tweede optie verwachten we vooral te zien in de aanloopfase van het project en/of bij een lagere dichtheid. Als er weinig woningen en bedrijven zijn, is een gebouwde hub immers mogelijk niet rendabel. Dan kunnen bewoners en bezoekers in de tussentijd nog op maaiveld (een collectief parkeerterrein) parkeren.

Concreet betekent dit dat iedereen met de auto bij zijn huis of bedrijf kan komen, maar daar niet (altijd) kan parkeren. Een uitzondering zijn bedrijven die 'werken vanuit hun busje'. Voor hen moet de bus altijd bij het bedrijf kunnen staan. Hiertoe werken we in de gemengde woon-werkgebieden (Keilekwartier, Marconikwartier) en in het werkgebied (Galileipark) met collectieve 'makershoven'. Deze makershoven worden ontsloten via de Makersstraat, die optimaal is ingericht voor zwaar verkeer.

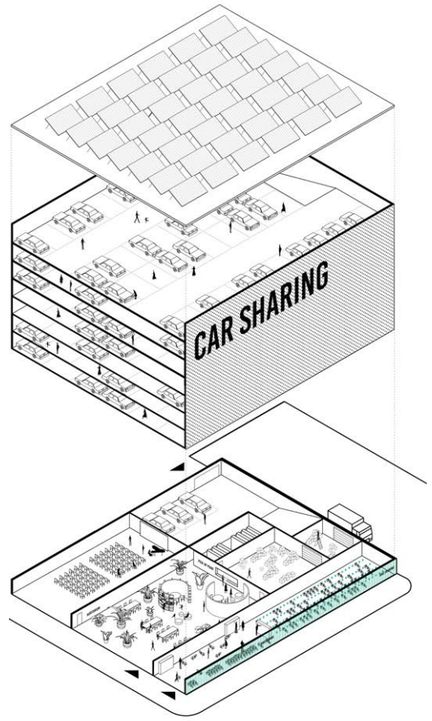
MEER KEUZEVRIJHEID DOOR EEN BREED AANBOD AAN MOBILITEIT

Wat zijn de voordelen van de mobiliteitshubs?

- Geen geparkeerde auto's op straat. Dat maakt de openbare ruimte aantrekkelijk. Mensen kiezen hierom eerder voor fietsen en lopen. De leefomgeving wordt levendiger en de sociale veiligheid neemt toe.
- Meer keuzevrijheid door een breed aanbod aan deelmobiliteit (deelauto's en deelscooters). Er is dus minder individueel autobezit en dat bespaart ruimte.
- Ruimtebesparend doordat parkeerplekken 'dubbel' gebruikt kunnen worden. Bewoners, werknemers en bezoekers gebruiken namelijk dezelfde parkeerplek.
- Kleine drempel voor lopen, fietsen en ov in plaats van de (eigen) auto. Dat leidt tot de gewenste reductie van autogebruik.
- Kansen voor combinaties met andere functies zoals oplaadfaciliteiten, pakketservice, wateropvang, buurtbatterij et cetera. Hubs zijn als het ware de motor van collectiviteit in het gebied.

[1] Station-based-deelauto's hebben een vaste plek en horen dus bij een mobiliteitshub. Zij moeten na gebruik weer terugkeren op dezelfde locatie. Free-floating-systemen zijn flexibeler qua locatie. Vaak kun je die weer achterlaten op een andere locatie (meestal wel binnen een bepaald bedieningsgebied). Een voorbeeld ter illustratie: een ov-fiets is station-based en een Donkey Republic is een free-floatingdeelfiets.

FIJNE LEEFOMGEVING DOOR AANTREKKELIJKE OPENBARE RUIMTE



MOBILITEITSHUB ALS MOTOR VAN COLLECTIVITEIT

BEREKENING PARKEERBEHOEFTE

Maar hoeveel parkeerplaatsen zijn er dan nodig in M4H? Als vertrekpunt van onze berekening gebruikten wij de parkeernormen van de gemeente Rotterdam. Deze zijn in heel M4H van toepassing. Vervolgens benoemden we zogenoemde 'reductiefactoren'. Op basis van deze factoren kunnen we het verplichte aantal te realiseren parkeerplekken terugbrengen. Voorbeelden van dergelijk reductiefactoren zijn bijvoorbeeld:

- de nabijheid van ov
- fietsmaatregelen
- deelmobiliteit
- MaaS (Mobility as a Service).

Voor M4H is precies vastgesteld welke reductiefactoren in welke deelgebieden worden toegepast en in welke mate. Dat is gebeurd tijdens de MER-studie voor M4H.
De reductiefactoren staan in de figuur hieronder.

Daarnaast gaan we in M4H uit van dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor woon- en werkfuncties. Om te bepalen hoeveel plekken er moeten komen, maken we gebruik van aanwezigheidspercentages. Er zijn in principe geen parkeerplekken exclusief gereserveerd voor een bepaalde gebruiker. Juist in de gemixte woon-werkgebieden is dit zeer logisch. De parkeerbehoefte per deelgebied is daardoor lager dan bij exclusief gebruik van parkeerplekken.

Vervolgens is per potentiële hublocatie doorgerekend welk aanbod van parkeerplaatsen passend is bij de behoefte in het gebied dat deze hub bedient. Tijdens de ontwikkeling van M4H kan deze parkeerbehoefte per deelgebied of hub fluctueren. Bijvoorbeeld vanwege andere keuzes voor de locatie van een hub of verschuivingen in het programma. Het aantal woningen of m2 aan bedrijven dat wordt toegevoegd, heeft namelijk invloed op de parkeerbehoefte. Het is daarom van groot belang het aanbod en de vraag continu te blijven monitoren.

Meerdere varianten

Het mobiliteitsconcept is voor M4H doorvertaald in verkeerskundig en ruimtelijk opzicht. Er zijn meerdere varianten uitgewerkt. Daarvoor hebben we de parkeerbehoefte berekend, waarbij we verschillende maten van ambitie hebben gebruikt. Bij een hoge ambitie reduceren we de parkeernorm sterker dan bij een lage ambitie, een klassieker scenario.

Deze mate van ambitie vloeit rechtstreeks voort uit de mobiliteitsvarianten die zijn onderzocht in de MER. Daarin is vastgesteld dat een klassieke benadering van mobiliteit tot te veel knelpunten leidt voor het gebied.

Daarnaast hebben we in varianten uitgewerkt wat het voor het gebied betekent als je een maximale loopafstand van 200 meter toepast, en hetzelfde voor 400 meter. Dat heeft invloed op het aantal hubs dat je nodig hebt.

Zoekgebieden voor mobiliteitshubs

Tot slot zijn er gebieden aangewezen waar de mobiliteitshubs mogelijk gerealiseerd kunnen worden. Het uitgangspunt: voor alle functies in het gebied moet op een acceptabele loopafstand (maximaal 400 meter) een hub beschikbaar zijn. De keuze voor de uiteindelijke locatie van de hub hangt onder andere af van:

- de ligging ten opzichte van ontsluitende wegen;
- hoge dichtheid (meer woningen/bedrijven per eenheid);
- de nabijheid van belangrijke brandpunten in het gebied (een zogenoemde ferro-locatie).

Hoe de mobiliteitshub uiteindelijk wordt vormgegeven is een ontwerpopgave. Daarbij staan routing, sociale veiligheid, inpasbaarheid, aantrekkelijke uitstraling en combinaties met andere functies centraal, Hubs moeten geen donkere, achteraf gelegen parkeergarages of ondergrondse garages worden, maar centrale, aantrekkelijke plekken in de wijk.

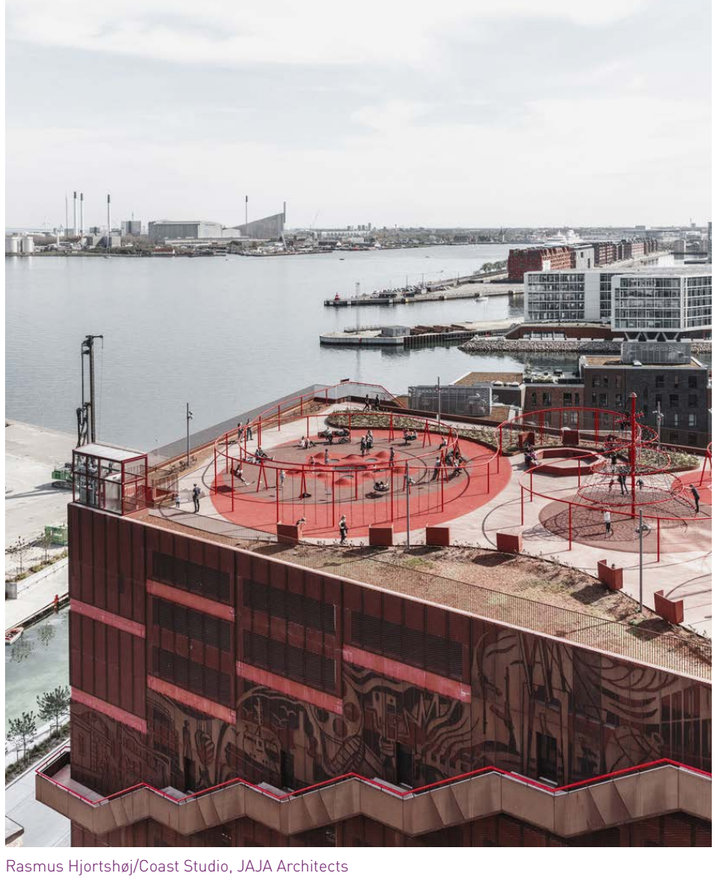
In de eerste fase van gebiedsontwikkeling speelt de bestaande parkeercapaciteit (Europoint, Dakpark) in het gebied een belangrijke rol. De Europointgarage wordt daarbij getransformeerd tot eerste hub.

	Reductiefactoren				
	Fiets	**OV**	**Deelauto's**	**MaaS**	**Totaal**
Merwehavens	10%	20%	20%	20%	70%
Marconikwartier	10%	30%	20%	20%	80%
Keilekwartier	10%	20%	20%	20%	70%
Galileipark	10%	20%	20%	20%	70%

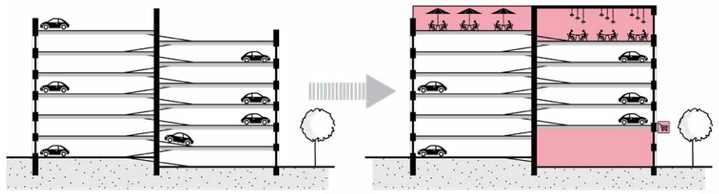
REDUCTIEFACTOREN IN VARIANT 3

Rasmus Hjortshøj/Coast Studio, JAJA Architects

HUBS MOETEN CENTRALE, AANTREKKELIJKE PLEKKEN IN DE WIJK ZIJN



Rasmus Hjortshøj/Coast Studio, JAJA Architects



HUBS GROEIEN FLEXIBEL MEE MET DE (MOBILITEITS)BEHOEFTE

ONTWIKKELSTRATEGIE

In Rotterdam is nog niet eerder zo'n groot gebied met dit type (deel)mobiliteitsambities ontwikkeld. Tegelijk kan er de komende jaren op het gebied van mobiliteit nog veel veranderen. Dat vraagt om een flexibele aanpak voor de ontwikkeling van M4H. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe deze ontwikkelstrategie eruitziet.

FLEXIBEL IN AANTAL HUBS

Om te beginnen willen we flexibel om kunnen gaan met het aantal hubs dat we gaan ontwikkelen. Het duurt namelijk nog tientallen jaren voordat alle ontwikkelingen zijn afgerond. Tegen die tijd kan de mobiliteitsvraag en –behoefte wezenlijk zijn veranderd. Ook weten we niet zeker in welk tempo de verschillende deelgebieden van M4H zich gaan ontwikkelen. Tot slot is de exacte omvang van het programma nog onzeker.

FLEXIBEL IN VORMGEVING HUBS

Daarnaast willen we de hubs zelf ook flexibel kunnen inrichten. Het is namelijk onzeker in welke mate gebruikers in het gebied daadwerkelijk gebruikmaken van deelmobiliteit (en welk type).

We bieden deze flexibiliteit door:

- waar mogelijk gebruik te maken van bestaande parkeervoorzieningen (Europoint en Dakpark), zodat we zo min mogelijk aanloopverliezen lijden op bebouwd parkeren;
- in de eerste fase de toegang tot het ov te verbeteren door:
  - het invoeren van een shuttlebusje (hiervoor doen we nog een haalbaarheidsonderzoek); én
  - goede langzaamverkeerroutes aan te leggen naar het Marconiplein en de tram;
- ruimte open te houden in ontwikkelingen en te werken met tijdelijke voorzieningen. Dit kunnen bijvoorbeeld ook hubs op maaiveld zijn. Deze zetten we in als tijdelijke oplossing of wanneer de dichtheid nog laag is, zoals in delen van het Keilekwartier en Galileipark;
- de hubs zo te construeren dat ze flexibel kunnen meegroeien (of juist transformeren) met de behoefte. Dit vraagt een geschikte fundering en voldoende nutsvoorzieningen bij de aanleg;
- de inrichting binnen de hub flexibel te maken zodat het aandeel deelvoorzieningen kan meegroeien met de vraag. Dit vraagt om collectief gebruik (geen persoonlijk eigendom) van de parkeerplaatsen in de hubs en de mogelijkheid tot opladen van elektrische 'auto's en scooters;
- het gebruik van deze mobiliteitsvoorzieningen centraal te monitoren (parkeren, deelmobiliteit, shuttlebus) en bij te sturen naar gebruik.

VERSCHILLENDE VARIANTEN

In de strategie zijn verschillende varianten uitgewerkt. We maken echter geen keuze voor een van de scenario's. Door een adaptieve ontwikkelstrategie kunnen alle varianten in de praktijk namelijk doorgroeien naar dat wat op dat moment voor het gebied het best werkt. We zien variant 3 wel als beginpunt. Binnen deze variant zetten we namelijk zo veel mogelijk in op ander mobiliteitsgedrag.

M4H IS BIJ UITSTEK EEN LOCATIE OM TE EXPERIMENTEREN MET DEZE NIEUWE VORMEN VAN FINANCIERING EN GOVERNANCE

FINANCIERINGS- EN ORGANISATIEMODEL

De voorgaande hoofdstukken lieten zien dat dit mobiliteitsconcept om meer integrale en collectieve oplossingen vraagt dan we nu gewend zijn. We hebben ruimtelijk en verkeerstechnisch goed in beeld hoe het gebied kan functioneren. Onze mobiliteitsstrategie heeft echter wel gevolgen voor de financiering en de governance. Hoe pakken we dat aan? Dat staat centraal in dit vijfde hoofdstuk.

De vraagstukken op het gebied van financiering en governance ontstaan omdat onze aanpak verre van traditioneel is. We realiseren bovengrondse (mogelijk publiek voorgefinancierde) hubs met een hoge mate van dubbelgebruik (wonen/werken) en een groot aandeel (nieuwe) deelmobiliteitsconcepten. Dit is wezenlijk anders dan de traditionele aanpak met private parkeergarages onder woongebouwen zoals we die nu in veel projecten kennen.

Ons onderzoek naar deze vraagstukken ziet er kansrijk uit. Wel moeten we ze nader uitwerken en onderzoeken. De materie is namelijk complex en er zijn nog geen voorbeelden van projecten van gelijke omvang die al zijn uitgevoerd. We onderzoeken bijvoorbeeld of we al dan niet een mobiliteitsfonds zullen vormgeven. En of we de mobiliteitshubs publiek of privaat zullen organiseren. Tot slot bekijken we hoe we de financiering en governance inrichten als M4H in het komende decennium wellicht nog niet in alle gebieden de geplande dichtheden heeft. In dat geval zijn de hubs mogelijk nog niet rendabel, omdat er nog te weinig gebruik wordt gemaakt van de parkeerplekken. Overigens laat Strijp S in Eindhoven zien dat het concept ook financieel-organisatorisch werkt, al is het dan op kleinere schaal dan M4H.

VOORBEELD VOOR ANDERE LOCATIES

M4H is naar onze mening bij uitstek een locatie om te experimenteren met deze nieuwe vormen van financiering en governance. Redenen zijn de grootte van het gebied, de grondpositie van de gemeente en de ligging in de stad. Ook biedt M4H mogelijkheden om als voorbeeld te dienen voor andere locaties. Dezelfde vragen zien we namelijk ook ontstaan in andere gebiedsontwikkelingen in Rotterdam, zoals Feyenoord City en Kralingse Zoom. Uiteraard hebben al deze gebiedsontwikkelingen hun eigen kenmerken qua ontwikkeltempo en dichtheden, en blijft het dus deels maatwerk.

De gemeente Rotterdam zal de lead nemen om dit financierings- en organisatiemodel verder uit te werken. De gemeente is in deze fase namelijk bij uitstek de partij die de regie kan nemen over de deelgebieden M4H en de relatie met omliggende wijken. Bovendien stelt de gemeente straks het nieuwe bestemmingsplan vast.

Het uitwerken van het model is een multidisciplinaire opgave voor de disciplines gebiedsontwikkeling, mobiliteit en gebiedsexploitatie. Zij zullen gaan samenwerken in een project. Het resultaat van dit project is een financierings- en organisatiemodel voor mobiliteit in M4H. Na akkoord van het College stellen we hiervoor een projectplan op.

MARKTCONSULTATIE

In 2020 hebben we voor de mobiliteitsstrategie een marktconsultatie uitgevoerd. De resultaten daarvan staan centraal in dit hoofdstuk. Om te beginnen beschrijven we wat de verschillende gebruikers vinden van de mobiliteitsstrategie en of de strategie voor alle doelgroepen geschikt is. Ook gaan we in op de rol van de partijen in de realisatie en exploitatie. Tot slot beschrijven we hoe we de strategie gaan financieren.

Tijdens de marktconsultatie hebben we twee sporen bewandeld:

1. openbare marktconsultatie via Tendernet. De doelgroep hiervan waren partijen als ontwikkelaars, parkeerexploitanten en mobiliteitsaanbieders;
2. consultatie van de eindgebruikers zoals toekomstige bewoners, bedrijven en bezoekers. Dit onderzoek deden we samen met de Verkeersonderneming.

IN M4H HEBBEN WE DÉ KANS OM DIT CONCEPT IN ÉÉN KEER GOED DOOR TE VOEREN OP GROTE SCHAAL

Onderdeel van het proces was tevens een innovatiesessie bij Spark Design (in de Vertrekhal Oranjelijn) met representanten van de verschillende doelgroepen voor M4H. Inclusief proefondervindelijke kennismaking met verschillende vormen van deelmobiliteit!

De belangrijkste vragen in deze consultaties waren:

- **Algemeen:** hoe wordt dit mobiliteitsconcept ontvangen, vinden de partijen en eindgebruikers het haalbaar en realistisch?
- **Doelgroepen:** is dit concept voor alle doelgroepen geschikt? Zijn er op dat vlak aandachtspunten? Wat is een menselijke maat voor mobiliteitshubs?
- **Governance:** welke rol zien partijen voor zichzelf en voor anderen in de realisatie en exploitatie van mobiliteitshubs?
- **Financiële haalbaarheid:** is dit mobiliteitsconcept financieel realistisch? Wat is de verwachte houding van de toekomstige gebruikers in relatie tot de marktwaarde van de woningen of het vestigingsklimaat voor bedrijven?

POSITIEVE REACTIES

Op basis van beide consultaties kunnen we concluderen dat we op een aantal punten worden bevestigd in onze aanpak:

- Onze aanpak **is de juiste benadering** van mobiliteit in deze langdurige gebiedsontwikkeling; er is veel waardering voor ambitie en adaptiviteit.
- In M4H hebben we dé **kans** om dit concept in één keer goed door te voeren op grote schaal.
- Het concept is **markttechnisch haalbaar**, maar het moet wel vanaf het begin goed zijn. Het stedenbouwkundig ontwerp en de inrichting van de buitenruimte moeten altijd ondersteunend zijn aan het mobiliteitsconcept: goede routes, veel groen, de fiets(enstalling) heel toegankelijk.
- Focus op duurzaamheid en leefkwaliteit is goed, en mobiliteit is daar een afgeleide van. Mobiliteit is echter geen doel op zich.

UITDAGINGEN

Maar er zijn ook uitdagingen:

- De mobiliteitsstrategie gaat voor een groot deel uit van **concepten**, die nog niet veel op deze schaal beproefd zijn.
- **Regie** is nodig op niveau van het hele gebied: alles moet uitademen waar we voor staan op het gebied van mobiliteit.
- Er moet meer oog zijn voor de **digitale component**: monitoring en dataverzameling kunnen een meerwaarde opleveren voor het balanceren tussen vraag en aanbod. Daarnaast is koppeling met landelijke MaaS-platforms belangrijk. Door steeds informatie te verzamelen over het mobiliteitsgebruik kun je steeds bijsturen in vraag en aanbod gedurende de gebiedsontwikkeling.
- Er is nog een inspanning nodig om het gebied voor iedere **doelgroep** interessant te maken.
- Een groot deel van M4H is gericht op **werken/bedrijfsruimtes**. Ondernemers in de branche maakindustrie kiezen juist voor M4H vanwege de goede bereikbaarheid voor auto's.
- **Inclusiviteit** is een belangrijke uitdaging. Iedereen moet toegang hebben tot mobiliteit op een betaalbare manier.
- Het gebied is nog langdurig in transformatie. **Sociale veiligheid** staat nu in het (nog ruwe gebied) onder druk en daarin zijn fietsers en voetgangers kwetsbaar.

AANBEVELINGEN

Uit de marktconsultatie komen drie specifieke aanbevelingen voor M4H:

- zorg voor een **uitstekende verbinding** met de omliggende wijken;
- zorg voor **voorzieningen op loopafstand**. Het is belangrijk dat voorzieningen dichtbij zijn. Als we minder (auto)ritten willen moeten de voorzieningen te bewandelen zijn;
- geef ruimte aan **pioniers en experimenten**. M4H is geen Lloydkwartier of Kop van Zuid; de identiteit is wezenlijk anders. Geef dus ruimte aan de pionierende makers in het gebied en sta open voor experimenteren met mobiliteitsconcepten.

IMPLEMENTATIE

Hoe pakken we de implementatie van de mobiliteitsstrategie aan? Dat is het onderwerp van dit laatste hoofdstuk. We focussen daarvoor eerst op de inhoudelijke uitgangspunten. Vervolgens laten we zien hoe deze uitgangspunten doorwerken in de plannen. Daarna beschrijven we hoe we drie afgeleide plannen gaan maken. Tot slot doen we aanbevelingen voor de korte termijn.

In de voorgaande hoofdstukken lieten we zien wat het grootste verschil is met een reguliere mobiliteitsaanpak. Bij M4H kiezen voor collectiviteit, zowel door het aanbieden van deelsystemen als door de centrale hubs (maaiveld of gebouwd) te realiseren. We doen dat op het moment dat de ontwikkelingen (bebouwingsdichtheden en/of doelgroepen) dit rechtvaardigen. Dit vraagt om regie op het niveau van M4H als geheel, en maatwerk op de verschillende deelgebieden. Die verschillen immers in dichtheid en type doelgroep.

Wat zijn de inhoudelijke uitgangspunten voor de gehele ontwikkelperiode?
Als we deze visie willen implementeren moeten we een aantal uitgangspunten vastleggen en hanteren, voor heel M4H en voor de hele ontwikkelperiode. Om welke uitgangspunten gaat het?

1. MAXIMALE INZET VOOR VOETGANGER EN FIETSER
- We willen lopen, fietsen, het gebruik van ov en van de hubs zo aantrekkelijk mogelijk maken. Daarom zetten we maximaal in op uitstekende langzaamverkeerroutes, goede verblijfskwaliteit en goede fietsparkeervoorzieningen bij de bestemming.
- Een onderdeel van onze aanpak betreft het Marconiplein. We willen het gemakkelijker maken het plein over te steken, de verblijfskwaliteit verbeteren en meer voorzieningen creëren voor het parkeren van fietsen.

2. VERSTERKEN OPENBAAR VERVOER
- We werken het Marconiplein uit als belangrijk multimodaal knooppunt voor deze gebiedsontwikkeling. En zelf als meer: een belangrijke schakel als knooppunt in de westflank van Rotterdam, denkend vanuit de polycentrische stad.
- We realiseren een nieuwe tramlijn over de Vierhavenstraat, verder uit te werken in onder andere het traject Plan Toekomstbestendig Tramnet Rotterdam.
- Het bestaande openbaarvervoernetwerk wordt uitgebreid met een maatwerkoplossing voor de first en last mile rondom knooppunt Marconiplein. Op termijn komt er ook een oplossing vanaf Schiedam Centrum. Dit krijgt de vorm van deelmobiliteit en een collectieve last mile, bijvoorbeeld in de vorm van een shuttle.

DE VORMGEVING VAN EEN HUB IS EEN ONTWERPOPGAVE WAARBIJ ROUTING, SOCIALE VEILIGHEID, AANTREKKELIJKE UITSTRALING EN COMBINATIES MET ANDERE FUNCTIES CENTRAAL STAAN.

3. PRINCIPEBESLUIT VOOR COLLECTIEF EN OPENBAAR PARKEREN
Private partijen realiseren geen eigen parkeerplekken op eigen terrein, of alleen tijdelijk als er nog geen hubs zijn op loopafstand. Zij nemen parkeerplekken af in bestaande of te realiseren voorzieningen. Deze principekeuze stond al in het Ruimtelijk Raamwerk. Deze mobiliteitsstrategie voegt hier twee belangrijke uitgangspunten aan toe, vast te leggen in de parkeerregeling van het *Bestemmingsplan*:
- Hubs zijn in principe openbaar.
- Hubs kennen in principe alleen openbare plekken. Er zijn dus geen exclusieve plekken voor een bepaalde gebruiker. Abonnementen zijn wel mogelijk.

Deze twee uitgangspunten leiden tot maximaal dubbelgebruik van parkeerplekken. Dat zorgt ervoor dat we minder parkeerplekken hoeven aan te leggen. Voor bestaande situaties volgen maatwerkoplossingen, waarbij bestaande afspraken vanzelfsprekend leidend zijn.

4. FLEXIBILITEIT EN ADAPTIVITEIT
Het mobiliteitsconcept voor M4H is erg innovatief. Dat vraagt om flexibiliteit en adaptiviteit zodat we goed kunnen inspelen op de vraag van de eindgebruikers. We kunnen het concept gedurende de gebiedsontwikkeling op de volgende punten aanpassen:
- vastleggen extra zoeklocaties in het bestemmingsplan als de 400m tot de dichtstbijzijnde hub toch te ver blijkt te zijn;
- de mogelijkheid om (delen van) hubs toch (al dan niet tijdelijk) collectief (en dus niet openbaar) te maken;
- de mogelijkheid om toch plekken in hubs te reserveren voor bepaalde doelgroepen.

Hoe werken deze uitgangspunten door in de plannen?
1. Masterplannen en inrichtingsplannen (IP's):
We werken in de masterplannen en inrichtingsplannen per deelgebied de volgende zaken nader uit en leggen deze vast. Zo kunnen we het mobiliteitsconcept zoveel mogelijk ondersteunen. Waarover gaat het?
- We willen lopen, fietsen, het gebruik van ov en van de hubs zo aantrekkelijk mogelijk maken. Daarom zetten we bij de nadere uitwerking maximaal in op uitstekende langzaamverkeerroutes, goede verblijfskwaliteit en goede fietsparkeervoorzieningen bij de bestemming.
- We werken bepaalde ruimtelijk/programmatische elementen verder uit om het aantal autoritten verder te reduceren. Voorbeelden zijn:
  - de situering van doelgroepen binnen het stedenbouwkundig plan. Voor bepaalde doelgroepen is het namelijk belangrijk(er) om dichtbij of zelfs in een hubgebouw te wonen. Denk aan senioren of mindervaliden;
  - de plek van voorzieningen binnen M4H.

- De vormgeving van een gebouwde hub zien we als een ontwerpopgave. Daarbij staan routing, sociale veiligheid, inpasbaarheid, aantrekkelijke uitstraling en combinaties met andere functies centraal.
- Voor (maak)bedrijven garanderen we toegankelijkheid/bereikbaarheid voor leveranciers, opstelplaatsen en laad- en losruimte.

2. Bestemmingsplan M4H
- De mobiliteitsstrategie gaat verder dan de Beleidsregeling parkeren die de gemeente Rotterdam hanteert. We nemen namelijk aanvullende regels op over collectiviteit, het maximumaantal parkeerplekken en de openbaarheid ervan. Het is dan ook nodig om een nieuwe parkeerregeling op te nemen in het bestemmingsplan voor de gebiedsontwikkeling van M4H.
- In het nieuwe Bestemmingsplan voor M4H leggen we de maximale loopafstand naar de hubs van 400 meter vast. Ook komen in dit plan de zoeklocaties voor de hubs. Het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente reserveren deze locaties in hun ontwikkelstrategie.

HOE WERKEN WE DIT UIT IN DE VOLGENDE ONDERDELEN?

Naast de mobiliteitsstrategie bieden we drie aparte plannen aan het College en de Raad aan. De mobiliteitsstrategie vormt de onderbouwing van de keuzes die wij in deze plannen maken voor mobiliteit. Belangrijke voorwaarde voor alle onderstaande uitwerkingen is inclusiviteit: Iedereen moet prettig kunnen werken of leven in M4H, ongeacht levensfase of inkomen. Dit betekent dat ook mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar moet zijn. Dit uit zich bijvoorbeeld in een uitwerking in abonnementen binnen het financierings- en organisatiemodel.

1. Financierings- en organisatiemodel
Om de ambities van duurzame mobiliteit mogelijk te maken is uiteindelijk een financieringsmodel nodig. We moeten immers ook collectieve voorzieningen voor het gebied bekostigen. Wanneer we deze voorzieningen precies gaan invoeren, hangt af van het ontwikkeltempo en hoeveelheid inwoners in de verschillende deelgebieden (de dichtheden). De gemeente Rotterdam onderzoekt komend jaar de mogelijkheid voor een gebiedsbrede regie op parkeren, *last mile* en de introductie van deelmobiliteit in een samenhangende businesscase. Daarbij houden we rekening met de ontwikkelstrategie, dichtheden en gebruik/doelgroepen in de verschillende deelgebieden.

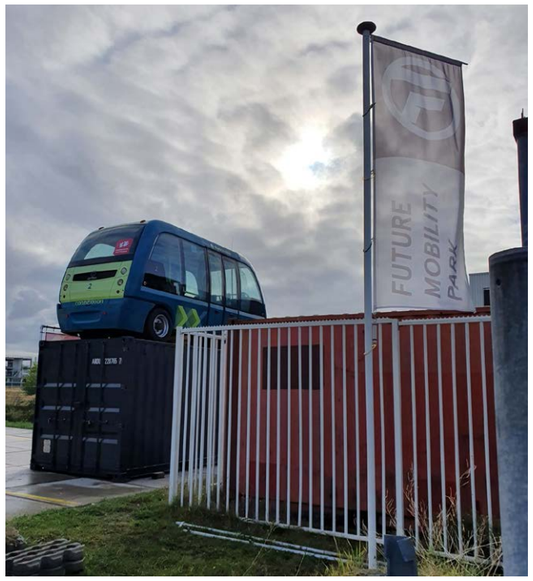
2. Haalbaarheidsstudie collectieve last mile
In M4H kiezen we voor een sterke basis qua openbaar vervoer, aangevuld door last-milevoorzieningen om het knooppunt Marconiplein snel en met maatwerk te kunnen bereiken. In samenwerking met de RET doen we een studie naar de realisatie van een eventuele shuttle of een andere last-milevoorziening vanaf het Marconiplein en/of Schiedam Centrum.

3. Haalbaarheidsstudie deelmobiliteit in M4H
Een goed aanbod van deelmobiliteit ondersteunt de mobiliteitstransitie. Nadat we het financieringsmodel hebben uitgewerkt beschrijven we hoe haalbaar deelmobiliteit is in een speciale Haalbaarheidsstudie deelmobiliteit in M4H.

WELKE BESLUITEN ZIJN NODIG VOOR DE KORTE TERMIJN (KOMENDE 5-10 JAAR)?

De mobiliteitsstrategie is een ambitieus plan. We groeien hier gefaseerd naar toe op het moment dat de deelgebieden voldoende dichtbevolkt zijn en de openbare ruimte ook omgevormd is (we hebben het aantal parkeerplekken dan verminderd). Van belang is dat we in de komende jaren al wel vast voorsorteren op het ideaalbeeld (centraal parkeren, collectieve voorzieningen, ov en deelmobiliteit). Een aantal besluiten zijn nu nodig om dit mobiliteitsconcept direct te borgen:

1. **betaald parkeren invoeren.** Dit gebeurt gefaseerd bij de herinrichting en/of per deelgebied;
2. **parkeren op straat afbouwen.** We doen dit door bij herinrichtingen zoveel mogelijk parkeerplekken in het openbaar gebied te verwijderen;
3. **uniforme parkeertarieven voor mobiliteitshubs instellen.** De uitwerking volgt;
4. **bestaande parkeerfaciliteiten optimaal benutten.** Zo kunnen we van nieuwe investeringen in hubs zo nodig uitstellen;
5. **bestaande parkeerfaciliteiten bij panden gebruiken.** Stapsgewijs afbouwen van parkeergelegenheid op eigen terrein. Zodra er binnen 400 meter afstand een mobliteitshub is gerealiseerd en/of er voldoende alternatieven voorhanden zijn kan de parkeerruimte voor andere invulling worden benut.



VAN BELANG IS DAT WE IN DE KOMENDE JAREN VOORSORTEREN OP HET IDEAALBEELD: CENTRAAL PARKEREN, COLLECTIEVE VOORZIENINGEN, OV EN DEELMOBILITEIT.

COLOFON

Het Rotterdam Makers District is een samenwerking van de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Mobiliteitsstrategie Merwe-Vierhavens

22.02.2022

Opdrachtgever	Programmabureau Rotterdam Makers District
Opdrachtnemer	APPM Management Consultants Stadkwadraat Goudappel Coffeng Verkeersonderneming
Fotocredits	Afbeelding Cover: Jan de Groen Pagina 4,5 en 18: DELVA Landscape Architecture & Urbanism Pagina 10: Sandra Koning Pagina 15 (beiden): Rasmus Hjortshøj/ Coast Studio, JAJA Architects Pagina 16: Joep Boute Pagina 20 (allemaal): Spark design
Projectleiding	Walter de Vries Marloes Buitendijk-Campo
Vormgeving	Friends for Brands
Redactie	Ilka Blok

OVER M4H ROTTERDAM

Voel je welkom in de meest vooruitstrevende stadshaven van Rotterdam. Een gebied in transformatie, van haven en stad. Waar de maritieme en industriële geschiedenis plaatsmaakt voor de crossovers van morgen. Tussen start-up en multinational, tussen creativiteit, ondernemerschap en technologie.

Waar de toekomstige maakindustrie nu al bloeit en impact maakt. Een plek waar experiment, creatie en groei volop de ruimte krijgen. Verschillende woon- en werkmilieus zich moeiteloos vermengen. Hier woon je, werk je en leer je. In de proeftuin van de nieuwe economie.

ROTTERDAM MAKERS DISTRICT

M4H Rotterdam vormt samen met RDM het Rotterdam Makers District. Grote bedrijven kunnen hier experimenteren met nieuwe producten of processen. Er worden nieuwe technologieën uitgedacht, getest en toegepast. Deze nieuwe technologieën zijn gebaseerd op digitalisering, robotisering, additive manufacturing, en op het toepassen van nieuwe, duurzame energie en materialen. Dit maakt het Makers District tot een proeftuin en etalage van de nieuwe economie. Voor iedereen zichtbaar.

De meerwaarde van het Makers District zit niet alleen in de fysieke ruimte, maar vooral ook in een bedrijfsklimaat dat samenwerking en ondernemerschap stimuleert en versterkt. De samenwerking met kennis- en onderwijsinstellingen in de regio is cruciaal. Jongeren maken hier kennis met de technieken van de toekomst.

Het Makers District zet in op een verdere verbinding tussen M4H en RDM. Het doel is om een gemeenschap van succesvolle en innovatieve ondernemers te creëren, geïntegreerd in het bredere regionale innovatie-ecosysteem van bedrijven, kennisinstellingen en financieringsbronnen. Het Makers District ontwikkelt zich steeds meer tot een levendig gebied met woningen, een breed scala aan voorzieningen, cultuur en evenementen.

MEER INFORMATIE OP WWW.M4HROTTERDAM.NL
010 - 283 38 00

M4H ROTTERDAM

RDM ROTTERDAM

ROTTERDAM. MAKE IT HAPPEN.

PART OF | ROTTERDAM **MAKERS DISTRICT**