

Ring Rotterdam als lab voor een integrale aanpak

Daamen, T.A.; Lammers, I.

Publication date

2021

Document Version

Final published version

Citation (APA)

Daamen, T. A. (null), & Lammers, I. (null). (2021). Ring Rotterdam als lab voor een integrale aanpak., Gebiedsontwikkeling.nu. <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/ring-rotterdam-als-lab-voor-een-integrale-aanpak/>

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

GO Gebiedsontwikkeling.nu

Ring Rotterdam als lab voor een integrale aanpak



[Tom Daamen](#)

Directeur SKG, Associate Professor Urban Development Management TU Delft
en

[Ineke Lammers](#)

Webredacteur Gebiedsontwikkeling.nu

20 juli 2021

4 minuten

Casus **Het ministerie van IenW heeft de Leerstoel Gebiedsontwikkeling en de Vereniging Deltametropool gevraagd de mogelijkheden te verkennen voor een toekomstbestendige (her)ontwikkeling van de Ring Rotterdam en omgeving. Welke ontwerp- en sturingsaanpak hoort daarbij? “Niet de wil, maar de systematiek staat duurzame verstedelijking in de weg.”**

Dit artikel verscheen in onze *gebiedsontwikkeling.krant*, zomereditie 2021. [Lees hier de andere artikelen en bekijk de hele krant!](#)

Integraal samenwerken is de toekomst, zeker nu we zien hoezeer verschillende opgaven op elkaar inwerken en we ons steeds meer realiseren dat middelen schaars zijn. De aansluiting van

de A16 op de A20 van de Ring Rotterdam (de grootste en drukste ringweg van Nederland) is een opgave waar dit door de combinatie van stedelijkheid én groen landschap bij uitstek speelt. Naast verdichting door woningbouw en revitalisering van bedrijvzones moet hier worden geanticipeerd op een veranderende mobiliteitsvraag, de energietransitie en de gevolgen van klimaatverandering. Het zijn allemaal thema's die om samenwerking vragen, dwars door schalen en sectoren heen. Hoe lukt het hierbij om de gewenste integrale aanpak voor elkaar te krijgen?

Publiek-publieke fragmentatie

De ontwerp- en sturingsaanpak voor opgaven als de Ring Rotterdam, waarin rijksinfrastructuur een dominante rol speelt, blijkt in de praktijk gefragmenteerd. In verschillende overlegorganen proberen overheden sectorale opgaven dichterbij elkaar te brengen, zoals de [Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad \(MtZR\)](#) en [Mobiliteit en Verstedelijking \(MoVe\)](#). De partijen in deze regionale verbanden zijn deels dezelfde (ministerie, provincie, regio en gemeenten). Daarnaast heeft de gemeente Rotterdam andere trajecten opgezet waarbinnen publiek-publiek overleg en (ontwerpend) onderzoek met lokale experts plaatsvindt.

De ontwerp- en sturingsaanpak voor opgaven als Ring Rotterdam, waarin rijksinfrastructuur een dominante rol speelt, blijkt in de praktijk gefragmenteerd

Uiteraard heerst er onder alle partijen de hoop dat de inspanningen leiden tot integrale plannen en samenhangende investeringen. Uit onze verkenning blijkt dat partijen naast de financieel-economische ook de maatschappelijke effecten (gezondheid, welzijn) bij de keuze voor ruimtelijke oplossingen mee willen nemen. Zij stellen de juiste vragen: wat levert het op voor de burger? En wat is van daaruit onze gezamenlijke taak en opgave?

Toch blijkt uit onze verkenning dat geenszins duidelijk is hoe de inspanningen zich tot elkaar verhouden. Het is ook niet helder hoe deze aanpak tot samenhangende ruimtelijke investeringen kan leiden. Het overleg 'door de schalen heen' getuigt van veel goede wil, maar het ontbreekt (nog) aan het vermogen om inzichten uit integrale ontwerpstudies ook richting uitvoering te geleiden. Uit onze gesprekken met vertegenwoordigers van gemeente, regio, provincie en Rijk blijkt dat er over en weer nog altijd veel aannames worden gedaan over elkaars handelingsmotieven, investeringscriteria en procesvoorwaarden.

Tekenen en rekenen

De taaiheid van het door schotten en lagen heen werken wordt momenteel versterkt door een gebrek aan middelen en procedures om partijen gezamenlijk aan integrale ruimtelijke oplossingen te laten tekenen en rekenen. In de systematiek van de MIRT-verkenning - de rijksprocedure die normaliter leidt tot een publieke investering - is de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) een belangrijk instrument om projectvoorstellen te wegen. De systematiek moet volgens onze gesprekspartners echter meer ruimte bieden voor dialoog tussen sectoren en disciplines, het maatschappelijk doorrekenen van ontwerpvarianten, en het verwerken van voortschrijdend inzicht in de planuitwerking. Ontwerpstudies en hieruit voortvloeiende innovatie zijn namelijk gebaat bij een dynamisch en open proces tussen publieke,

private en maatschappelijke partijen; alleen zo wordt de kans op de gewenste integratie van opgaven vergroot.



‘A16 ring Rotterdam’ door Fortgens Photography (bron: [Shutterstock](#))

Geen ideeënfabriek

Ontwikkende en bouwende partijen onderschrijven in gesprek met ons dat het, in belang van meervoudige waardecreatie, wenselijk is om de opgaven in Rotterdam integraal en in onderlinge samenhang aan te pakken. Zij willen echter niet gebruikt worden als louter een ideeënfabriek, maar vooral als partner van ontwerpstudies die ook tot concrete uitvoering leiden. De slag van de door hen gemaakte plannen naar een ontwikkelstrategie met een publieke investeringsagenda blijkt een grote. De huidige publiek-publieke overlegstructuur heeft voor hen een (te) onzekere uitkomst en lange doorlooptijd. Als de private partijen gevraagd wordt te co-investeren, moeten zij er ook op kunnen rekenen dat er binnen vijf tot tien jaar gebouwd kan worden. Ze pleiten er dan ook voor om de opgaven behapbaar te houden, het aantal beslissers dat bij elkaar aan tafel komt te zitten zo klein mogelijk te houden, en ervoor te zorgen dat er één persoon is die met mandaat “dwars door de lijnorganisaties heen kan walsen” als dat nodig is.

Doorbraak nodig

Onze verkenning van de ontwerp- en sturingsopgave voor de Ring Rotterdam laat zo zien dat het niet het draagvlak, maar de huidige systematiek is die een sterke(re) relatie tussen integrale

ontwerpstudies en gebiedsgerichte uitvoeringsagenda's voor duurzame verstedelijking in de weg zit. Hoog tijd dus om deze te doorbreken.

Cover: 'Illustratie Ring Rotterdam - GO Krant zomer 2021' door Rémon Mulder (bron: remonmulder.nl)

Verder lezen:

[24 sep 2019 Grote fouten bij grote infrastructuur](#)

[16 apr 2021 Eerste ronde Nationaal Groeifonds: ruim 2,5 miljard naar infrastructuur](#)

[12 jul 2021 Kabinet, zet in op een Nationale InvesteringsAgenda Uitgelicht](#)

[19 nov 2021 Infra als hefboom voor brede welvaart: zo kan het lukken in Rotterdam Uitgelicht](#)

[8 okt 2021 Als je niet weet waar je naartoe wil, is alles goed Uitgelicht](#)

Auteurs



[Tom Daamen](#)

Directeur SKG, Associate Professor Urban Development Management TU Delft



[Ineke Lammers](#)

Webredacteur Gebiedsontwikkeling.nu