

**Het Spel rond Speelstad Rotterdam  
Samenwerking met een Mobiliteitsplan**

Harko Stolte  
Gemeente Rotterdam  
hd.stolte@rotterdam.nl

Rogier Groenewegen  
Royal HaskoningDHV  
rogier.groenewegen@rhdhv.com

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

## **Samenvatting**

### *Mobiliteitsplan Speelstad Rotterdam*

Ondernemer Van der Most ontwikkelt familiepretpark Speelstad in het oude AVR-complex bij de Maastunnel in Rotterdam Zuid. De gemeente verwelkomt dit initiatief, maar er zijn zorgen over verkeer en bereikbaarheid. De locatie is nog niet met alle vervoerwijzen goed bereikbaar. Daarnaast bestaat de kans dat de ontwikkeling teveel spitsverkeer genereert, wat de stedelijke bereikbaarheid onder druk zet.

Vanuit het belang dat zij beide hechten aan goede bereikbaarheid op deze complexe binnenstedelijke locatie zijn Van der Most en gemeente gestart samen te werken aan een mobiliteitsplan voor de ontwikkeling van Speelstad. Royal HaskoningDHV verzorgt hierbij de inbreng van inhoudelijke verkeerskundige kennis. Deze samenwerking aan het mobiliteitsplan bij het initiatief vergt een andere rolverdeling tussen initiatiefnemer en bevoegd gezag dan die gebruikelijk is. De gemeente is hierbij niet slechts toetser van het voorstel, maar nadrukkelijk vanuit de inhoud ook mede-opsteller ervan.

Het mobiliteitsplan vormt een baken in de discussie over verkeer en bereikbaarheid, en zorgt daarmee voor rust in het planproces tussen initiatiefnemer, gemeente en omgeving. Van der Most is actiehouders voor het realiseren van de mobiliteitsmaatregelen. De gemeente financiert niet mee aan het plan, maar kan vanuit haar inhoudelijke betrokkenheid alert zijn op mogelijkheden om binnen lopende programma's maatregelen te realiseren. Doordat beide partijen zich aan het plan hebben gecommitteerd is er vanuit een heldere taakverdeling een constructieve samenwerking aan een succesvolle ontwikkeling van Speelstad.

Bij het opstellen van het plan heeft Royal HaskoningDHV de inhoudelijke vraagstelling benaderd vanuit verschillende invalshoeken, en de resultaten hiervan slim gecombineerd. Hierdoor bevat het plan een evenwichtig en uitgebreid pakket van mobiliteitsmaatregelen, in combinatie met een betrouwbare kwantitatieve prognose van het resulterende verkeersbeeld. De maatregelen lopen uiteen van het verzorgen van natransport vanuit OV-haltes, een fietsvriendelijke terreininrichting, het aanbieden van vermaak of happy-hour tijdens de avondspits, communicatie over bereikbaarheid, een overloopterrein voor topdrukte en maatregelen aan de openbare ruimte. Royal HaskoningDHV heeft inzichtelijk gemaakt wat het effect is van deze maatregelen op de mobiliteit van Speelstad.

Het mobiliteitsplan is een katalysator: vragen en zorgen over bereikbaarheid zijn beantwoord in het plan, en uitwerkingen of antwoorden nieuwe vragen komen tot stand vanuit de samenhangende visie die het plan biedt. Het plan heeft een functie in de communicatie binnen de gemeente en met de omgeving. In combinatie met de het mobiliteitsplan is deze vorm van samenwerking tussen initiatiefnemer, overheid en adviesbureau op het gebied van bereikbaarheid een inspirerend voorbeeld in de actuele werkpraktijk.

## 1. Bereikbaarheidsopgave Speelstad voor gemeente en ontwikkelaar

### 1.1 *Van der Most ontwikkelt Speelstad*

Ondernemer Hennie van der Most heeft de voormalige Afvalverwerking Rijnmond aangekocht om deze te herontwikkelen tot familiepretpark Speelstad Rotterdam. Het karakteristieke complex bevindt zich direct aan de Maashaven, bij de ingang van de Maastunnel op Rotterdam-Zuid. Het pretpark omvat een aantal speelattracties zoals een achtbaan en een shuttle-loop. Deze attracties worden gecombineerd met horeca, feest- en vergaderzalen, een discotheek en parkeerplaatsen. Per jaar worden maximaal zo'n 200.000 bezoekers verwacht en zal het park dagelijks open zijn van circa 10:00 tot 19:00 uur. Op een gemiddelde dag zijn dit 400 bezoekers, op een topdruktedag 2000. Speelstad richt zich vooral op gezinnen met kinderen van 4 tot 14 jaar en heeft een verzorgingsgebied met een straal van circa 50 km.

Met pretparken in Kalkar en Speelstad Oranje heeft Van der Most ruime ervaring met het transformeren van voormalige industriële complexen.



Figuur 1 locatie Speelstad (AVR complex) vanuit de lucht

### 1.2 *Gezamenlijk belang van bereikbaarheid*

De gemeente verwelkomt private ontwikkelingen zoals Speelstad. Dergelijke initiatieven dragen bij aan de aantrekkelijkheid van Rotterdam voor bewoners en bezoekers, en zorgen voor werkgelegenheid. De gemeente stelt zich dus coöperatief op, en faciliteert de ontwikkeling zoveel mogelijk vanuit haar (publiekrechtelijke) taakopvatting op verschillende thema's (o.a. bouwtoezicht, stedenbouw, milieu).

Over bereikbaarheid in relatie tot Speelstad heeft de gemeente concrete zorgen. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat binnenstedelijke locaties – vooral publiekstrekkers – goed bereikbaar zijn met alle modaliteiten. Ook wil zij doorstroming op de hoofdautoroutes kunnen garanderen.

Speelstad bevindt zich direct bij het Maastunnelplein, een kruising van een aantal belangrijke stadswegen: Pleinweg – Maastunnel, Dorpsweg, Brielselaan en Doklaan. Hiervan hebben de Pleinweg en de Dorpsweg in het gemeentelijk verkeersbeleid de

status van 'bundel'; de gemeente stelt hiermee een minimumeis aan de trajectsnelheid (25 km/u) op deze wegen. De verkeersafwikkeling in de spits op het Maastunnelplein en de aansluitende wegen is kwetsbaar door de hoge intensiteiten.

Op enige afstand van Speelstad bevinden zich OV-verbindingen van goede kwaliteit. De metrohaltes Maashaven en Zuidplein – tevens de verbinding met Rotterdam Centraal – liggen op 1500 m. Haltes van tram 2 liggen ruim 400 m van Speelstad; hiermee is treinstation Lombardijen bereikbaar.

Rond het Maastunnelplein ligt fietsinfrastructuur van goede kwaliteit, maar er is sprake van ontbrekende schakels.

De OV- en fietsbereikbaarheid van Speelstad is daarmee voor verbetering vatbaar. De auto heeft een goede concurrentiepositie, ook door de ligging, waardoor het aantrekkelijk is om Speelstad met de auto te bezoeken. Wanneer echter teveel mensen met de auto zouden komen tast dit de stedelijke bereikbaarheid aan; met name wanneer bezoekers tijdens een doordeweekse avondspits massaal bij Speelstad vertrekken. Ook kan voor bewoners van de omliggende buurten parkeeroverlast ontstaan.

Voor Van der Most is multimodale bereikbaarheid ook van groot belang. Een deel van de doelgroep is immers gewend om zich met OV of fiets te verplaatsen of heeft geen auto beschikbaar. Daarnaast is het voor de autobereikbaarheid van Speelstad van belang dat geen congestie optreedt op de stedelijke wegen.

Naast de 'objectieve' bereikbaarheid van Speelstad is ook het imago van de bereikbaarheid een aandachtspunt voor Van der Most. Een slechte bereikbaarheid met alle modaliteiten is een dissatisfier; de beeldvorming en beleving van bereikbaarheid kan de beeldvorming en beleving van Speelstad in het algemeen aantasten.

Gemeente en Van der Most hebben dus een gezamenlijk belang met bereikbaarheid: een goede multimodale bereikbaarheid van Speelstad die door bezoekers als zodanig wordt ervaren, en met minimale impact voor andere verkeersdeelnemers en omwonenden.

## **2. Mobiliteitsplan van Speelstad en stad**

### *2.1 bundelen van kennisvelden: een pretpark, een stad en een verkeermachine*

De gemeente Rotterdam wil Speelstad graag mogelijk maken. Dit vraagt meer dan de toetsende rol als bevoegd gezag. Zorgen voor een degelijk en gedragen plan vraagt een vroegtijdige samenwerking tussen beide. Daarnaast vraagt de bereikbaarheidsopgave van een pretpark in een stad om specifieke verkeerskundige kennis. Hiermee zijn 3 soorten kennis bij elkaar gebracht: het initiatief (Van der Most), de omgeving (gemeente) en specifieke verkeerskundige kennis (Royal HaskoningDHV).

Volgens de 'normale' werkwijze zou de gemeente de initiatiefnemer immers vragen om een mobiliteitsplan aan te leveren, als onderdeel van het initiatief.

In dit geval vraagt de ligging van Speelstad midden in de stad en in het hart van het verkeersnetwerk om inbreng van lokale kennis over de verkeerskundige aspecten en de vraagpunten vanuit bewoners en bestuur. Tegelijkertijd zijn er geen aanvullende stedelijke middelen beschikbaar om deze ambities extra ruimte te geven. Het adagium "wie betaalt, bepaalt" is niet aan de orde. Voor gemeente en initiatiefnemer daarom veel aanleiding al vroegtijdig nauw samen te werken, om te voorkomen dat partijen zich 'ingraven' in standpunten en confrontaties worden gezocht.

De gemeente neemt daarmee een kaderstellende en faciliterende rol in, maar is tevens alert op actieve initiërende inbreng, daar waar zij als deelnemer aan deze samenwerking kansen ziet voor verbindingen met stedelijke ambities en programma's. Voorbeelden van dergelijke combinaties zijn onderhoudsprogramma's, fietsverbindingen, koppeling met ontwikkelingen vervoer over water, mobiliteitsmanagement etc. Het initiatief wordt telkens bij de initiatiefnemer gehouden. Naast bereikbaarheid kiezen Van der Most en gemeente ook vanuit andere thema's voor samenwerking. Binnen de gemeente wordt het publieke traject ingericht volgens een gemeentelijke aanpak en samenstelling.

Omdat bereikbaarheid van een pretpark zeer specialistische kennis vraagt, is voor deze gezamenlijke opdracht voor een mobiliteitsplan de kennis ingezet vanuit Royal HaskoningDHV. Hen is gevraagd om het mobiliteitsplan op te stellen: primair doel daarbij was om de verkeersproductie te bepalen, maar daarnaast is ook gevraagd creatief maatregelen te benoemen om de bereikbaarheid te garanderen en de impact te beheersen.



Figuur 2 Speelstad in het netwerk van wegen, openbaar vervoer en water

## 2.2 Mobiliteitsplan als ankerpunt

Centraal in de samenwerking van de 3 soorten kennis staat op het gebied van bereikbaarheid het *mobilitieitsplan*. Het mobiliteitsplan dat door RHDHV is opgesteld is meer dan een inhoudelijk product. Het heeft voor alle betrokkenen betekenis in het proces:

1. ankerpunt in het proces tussen initiatiefnemer en gemeente
2. communicatiemiddel over bereikbaarheid (binnen en buiten het project)
3. boodschap naar belanghebbenden: bereikbaarheid is van 'zorg' naar 'in control'
4. katalysator voor bereikbaarheidsvragen

De duidelijkheid over de ambities en inzet van het initiatief op het gebied van mobiliteit zorgt ervoor dat overige stappen in het proces op weg naar realisatie gestroomlijnd door kunnen gaan. Het plan biedt uitgangspunten voor het te maken Bestemmingsplan en de bijbehorende milieuonderzoeken. Daar waar richting de uiteindelijke bouwaanvragen kaders moeten worden geformuleerd over parkeren, geeft het mobiliteitsplan een helder antwoord. Parkeren van een pretpark is immers geen standaard functionaliteit en al helemaal niet op een binnenstedelijke locatie. Een parkeerstrategie is daarmee maatwerk.

Het mobiliteitsplan vormt verder een samenhangende visie, die aan bewoners en bestuurders gepresenteerd kan worden en waarop zij kunnen reageren. Dit leidt tot nieuwe vragen, maar zolang deze binnen het geboden palet van het mobiliteitsplan vallen, geeft dit aan dat het project op dit terrein 'in control' is en dat er in de uitwerkingsfase ruimte is om de antwoorden te formuleren. De initiatiefnemer kan vervolgens aan de slag met deze uitwerkingen, vanuit de zekerheid dat dit de

denkrichtingen zijn waar de stad zich in kan vinden en die ook de verkeerskundige effecten hebben die nodig zijn.

### 3. Mobiliteitsplan inhoudelijk op orde

Een voormalige vuilverbranding gelegen naast één van de drukste verkeerspleinen en verkeersroutes van de stad, levert bijzondere locatiekenmerken. De vestiging van een pretpark centraal in het stedelijk gebied van Rotterdam Zuid is evenzeer een bijzondere ontwikkeling. Deze unieke combinatie van locatie en ontwikkeling maken dat standaardgetallen of benaderingen niet volstaan. Door de opgave van meerdere invalshoeken te bekijken ontstaat een beeld van de mobiliteitsbehoefte met een grote bandbreedte.

Toegepaste gebruikte invalshoeken zijn:

- Algemene kengetallen vanuit CROW en specifieke literatuur leisuremobiliteit [bronvermelding]
- Specifieke bronnen (individuele parken) vanuit literatuur en opvragen
  - o Een overzicht van parken, staatje opnemen
  - o Informatie soms uit literatuur, soms op website, soms door contact opnemen; (vermeende) concurrentie-gevoeligheid leidt soms tot niet willen geven
- expert judgement: een team van experts van RHDHV heeft vanuit het Speelstad-concept en de locatie de doelgroepen en hun mobiliteitsprofiel benoemd. Naar aanleiding van dit representatieve mobiliteitsbeeld is vervolgens een passend maatregelpakket samengesteld.

Door kennis over leisure, pretparken en actuele ontwikkelingen rond mobiliteit slim te combineren is specifiek voor deze locatie een betrouwbare verkeersprognose gemaakt, in combinatie met een compleet pakket maatregelen. Door dit in het Mobiliteitsplan in te brengen wordt er in feite een harde afspraak gemaakt over het oplossen van de mobiliteitsopgave. Bijzonder is dat deze maatregelen niet alleen vrijblijvend en kwalitatief zijn beschreven, maar dat er ook een indruk is gegeven van de kwantitatieve effecten ervan. Door deze kwantitatieve aanvulling is ook inzichtelijk gemaakt dat het maatregelenpakket vooralsnog groter is samengesteld dan nodig voor de mobiliteitsopgave. Vanwege de planning van het project was een dergelijke groslijst-benadering nodig. Hierdoor kon de verdere haalbaarheidsanalyse van het mobiliteitspakket parallel lopen aan het Bestemmingsplan en de benodigde milieu-onderzoeken

| Voorbeeld van maatregel                                                           | Toelichting                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aanbieden 'funvervoer' richting metrohalte                                        | OV-maatregel, verbeteren van de OV-bereikbaarheid van Speelstad. Van der Most neemt het initiatief om vervoerders aan zich te binden |
| Verlengen openingstijden, aanbieden van vermaak of happy-hour tijdens middagspits | 'tijdstipmaatregel'. Door zijn bedrijfsvoering beïnvloedt Van der Most de impact voor het overig autoverkeer                         |
| Reisinformatie aanbieden via website en op het terrein                            | Quick win, stroomlijnt de effectiviteit van de meer structurele maatregelen                                                          |
| Aanleg van een veilige fietsroute, en een                                         | Maatregel voor (het ontwerp van) de                                                                                                  |



|                                                                                             |                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| aantrekkelijke en nabije fietsenstalling op het terrein                                     | terreininrichting, om deze zo fiets- en OV-vriendelijk te maken                                                                            |
| Organiseren van een parkeerterrein met een overloopfunctie                                  | Topdruktemaatregel, enkele keren per jaar door Van der Most in te zetten                                                                   |
| Verbeteren routes openbare ruimte, o.a. ontbrekende schakels fietsnetwerk en bewegwijzering | Maatregelen buiten de ontwikkeling en bedrijfsvoering van Van der Most. De gemeente moet proberen aan te sluiten bij bestaande programma's |

Tabel 1: maatregelen Speelstad

Het mobiliteitsplan Speelstad laat zien dat een eenduidig uitspraak over mobiliteit mogelijk is in een vroeg stadium van de planvorming. Terwijl initiatiefnemer en gemeente op andere terreinen de ontwikkeling nog nader vormgeven, kan over de mobiliteit (een onderwerp waarover veel zorgen zijn geuit) al vrij concreet gesproken worden.

Het bieden van inzicht in maatregelen en effect met een duidelijk onderscheid tussen de 'autonome' ontwikkeling (Speelstad zonder maatregelen) en de ontwikkeling van Speelstad met maatregelen) onderstreept de urgentie van de mobiliteitsopgave en geeft het objectieve lading. Laten zien dat je de materie als initiatiefnemer (in samenwerking met de overheid) beheerst, geeft een grote mate van vertrouwen aan beide partijen, maar ook aan de overige betrokkenen, zoals de deelgemeente, ambtelijk binnen de gemeente, bestuurlijk en bij omwonenden

| Reguliere drukte (1500 bezoekers) |                    |                                 |                     |  |                 |                                 |                     |  |
|-----------------------------------|--------------------|---------------------------------|---------------------|--|-----------------|---------------------------------|---------------------|--|
|                                   | Zonder maatregelen |                                 |                     |  | Met maatregelen |                                 |                     |  |
|                                   | Bezoekers          | Parkeerplaatsen excl. personeel | Vertrekken spitsuur |  | Bezoekers       | Parkeerplaatsen excl. personeel | Vertrekken spitsuur |  |
| Auto                              | 90% 1350           | 390                             | 193                 |  | 80% 1200        | 340                             | 86                  |  |
| Fiets                             | 4% 60              | 55                              | 27                  |  | 8% 120          | 110                             | 27                  |  |
| OV                                | 12% 90             |                                 | 45                  |  | 12% 180         |                                 | 45                  |  |

Tabel 2: verkeerproductie Speelstad

Bij de haalbaarheidsanalyse van het maatregelenpakket brengt de gemeentelijke organisatie haar gebiedskennis in. Vooral waar de maatregelen betrekking hebben op de inrichting van de openbare ruimte, geeft dit in korte tijd een goed beeld van de mogelijkheden en de consequenties. In de samenwerking komt ook duidelijkheid in de gewenste en mogelijke wijze van borging in het kader van het Bestemmingsplan. Daarmee wordt het maatregelenpakket een basis voor een uitvoeringsprogramma, met maatregelen zowel in de proactieve sfeer, gereed bij moment van opening, en met reactieve maatregelen, die in een later stadium door de initiatiefnemer ingezet kunnen worden.



Figuur 3 Artist Impression Speelstad Rotterdam (illustratie: Westland Company Architecture)

#### 4. Mobiliteitsplan als ankerpunt in het proces

De grote belangen van een goede bereikbaarheid van pretpark en stedelijke omgeving drijft Van der Most en gemeente naar elkaar. Met veel positieve energie wordt het initiatief doorontwikkeld en wordt de vereiste ruimtelijke procedure doorlopen. Op het thema bereikbaarheid vormt het mobiliteitsplan een ankerpunt in het proces. om te komen tot een goed bereikbaar Speelstad voor Van der Most en gemeente. Het plan maakt de problematiek hanteerbaar, en geeft overzicht in het proces, de problematiek en de oplossingen. Daardoor is er minder noodzaak om standpunten in te nemen en confrontaties aan te gaan. Het gesprek is open en er is vertrouwen in elkaar.

Door de specialistische inbreng van Royal HaskoningDHV heeft het mobiliteitsplan het benodigde inhoudelijke gewicht gekregen, waardoor partijen in staat zijn om duidelijke afspraken te maken over maatregelen, en deze vanuit ieders verantwoordelijkheid te realiseren.

In een werkpraktijk waar overheid steeds minder middelen voorhanden heeft om te sturen aan ontwikkelingen en daarmee ook de ruimtelijke kwaliteit van de stad te waarborgen, is deze vorm van samenwerking tussen initiatiefnemer, overheid en adviesbureau op het gebied van bereikbaarheid een inspirerend voorbeeld.

## **Gebruikte literatuur voor het opstellen van het mobiliteitsplan**

Stichting Recreatie Kennis- en Informatiecentrum (2006), *Dagje Uit*, Den Haag, Kennisplatform Verkeer en Vervoer / Stichting Recreatie KIC

Ecorys-AVM (2006), *Mobiliteit en evenementen*, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Hemmes, Hoogeland en Martens (2010), *Handreiking slim reizen*, Utrecht, Kennisplatform Verkeer en Vervoer

InfoMil/Senter Novem (2007), *Vervoersmanagement bij publiekstrekkingen*, Den Haag, InfoMil

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2007), *Ruimte & Mobiliteit Prijs 2007 Leisure, juryrapport*, Rotterdam, Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Lucas Harms (2006), *Op weg in de vrije tijd*, Den Haag, Sociaal Cultureel Planbureau

Aalbers, Frederix en Plantinga (2011), *Publicatie 305 'Verkeersgeneratie leisure'*, Ede, CROW/ Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Aalbers en Frederix (2012), *Publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'*, Ede, CROW/ Kennisplatform Verkeer en Vervoer