



Dossier 's-Gravendijkwal: Win(ge)west + Stadsvisie 2030 + Vier tunnelopties

Notitie ten behoeve van de discussie over ondertunneling

Inhoud

1.	Inleiding	2
2.	Win(ge)west	3
2.1.	Boulevard	
2.2.	Bolletjeskaart	
2.3.	Ondertunnelen...de kansen	
3.	Stadsvisie en 's-Gravendijkwal	5
3.1.	Ondertunneling 's-Gravendijkwal past binnen doelstellingen Stadsvisie	
3.2.	Samenvatting van de Stadsvisie	
3.3.	Kernbeslissingen en ruimtelijke consequenties vertaald naar 's-Gravendijkwal	
3.4.	Gebiedsuitwerking: Internationale stad aan de rivier	
3.5.	Dubbelslag op Zuid en Benutten kwaliteiten op Noord	
4.	Tunnelvisie: kritiek	12
4.1.	Inleiding	
4.2.	Vier tunnels afwegingsnotitie: criteria vertaald naar 's-Gravendijkwal	
5.	Ten slotte	19



1. Inleiding

B.O.O.G., de Bewoners- en Ontwikkelings Organisatie 's-Gravendijkwal, heeft de expertise die bij haar leden aanwezig is, ingezet om de stedenbouwkundige, verkeerstechnische en milieuaspecten van ondertunneling van de 's-Gravendijkwal in kaart te brengen. Dit heeft geresulteerd in de notitie Win(ge)west.¹

In maart 2007 verschenen vanuit het College van B&W twee nota's: de Stadsvisie, een Ruimtelijke Ontwikkelings Strategie voor de komende decennia ² en kort daarna een afwegingsnotitie over ondertunnelingsprojecten in de stad ³

Hier wordt eerst in paragraaf 2 een samenvatting gepresenteerd van Win(ge)west, ofwel de mogelijkheden die B.O.O.G. ziet in de ontwikkeling van de 's-Gravendijkwal en aangrenzende straten en wijken. Vervolgens wordt, in paragraaf 3, de kern van deze notitie, de verbinding gelegd tussen deze mogelijkheden en de zogenaamde kernbeslissingen uit de Stadsvisie. Ten slotte wordt in paragraaf 4 kritiek verwoord die de bewoners van de 's-Gravendijkwal hebben op de afwegingsnotitie over ondertunneling, door B.O.O.G. de "Tunnelvisie" genoemd.⁴ De paragrafen 2, 3 en 4 hebben wij ook als separate notities beschikbaar als dat meer van toepassing is.

B.O.O.G., Bewoners- en Ontwikkelingsorganisatie 's-Gravendijkwal
Tunnelcommissie

26 april 2007

Voor contact: boog_sgravendijkwal@hotmail.com.
Voor verdere informatie: www.sgravendijkwal.nl.

¹ Win(ge)west: Argumenten voor de stedenbouwkundige ontwikkeling en ondertunneling van de 's-Gravendijkwal: een impuls voor Rotterdam centrum-west, B.O.O.G. (samenst.), januari 2007.

² Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030 (concept), Gemeente Rotterdam, januari 2007.

³ Vier tunnelopties en de Stadsvisie Rotterdam: Afwegingsnotitie, Gemeente Rotterdam / dS+V, .. 2007.

⁴ Voor informatie over B.O.O.G. (ontstaansgeschiedenis en activiteiten in de periode vanaf haar ontstaan begin 2004) verwijzen we graag naar: www.sgravendijkwal.nl waarop jaarverslagen, persberichten en een groot aantal brieven en nota's te vinden zijn. Bovendien is er een fotoserie te vinden waaruit blijkt hoe prachtig de oude panden aan de 's-Gravendijkwal zijn. Via dezelfde website kan ook contact met B.O.O.G. gezocht worden.

2. Win(ge)west

In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van Win(ge)west: Argumenten voor de stedenbouwkundige ontwikkeling en ondertunneling van de 's-Gravendijkwal: een impuls voor Rotterdam Centrum-west, door B.O.O.G., januari 2007.

2.1. Boulevard

De 's-Gravendijkwal is ooit ontworpen als statige stadsboulevard, die een verbinding tussen achterliggende wijken en de rivier zou vormen. De problemen van de destijds al verpauperde straten ten westen van het centrum, zouden door betere wijken daar tegenaan te bouwen, een positieve ontwikkeling kunnen doormaken. Ruim honderd twintig jaar later, staan de prachtige panden er nog steeds, vaak liefdevol 'bewaard' door bewoners die de panden onderhouden.

2.2. Bolletjeskaart

Maar voor het overige zijn we weer net zo ver als in 1885: aan de westkant van Rotterdam - centrum liggen flinke probleemwijken. Alleen is de 's-Gravendijkwal meegetrokken in de neerwaartse spiraal. De bolletjeskaart, schokkend bij verschijnen en inmiddels bevestigd via onafhankelijk onderzoek, toont aan hoezeer de straat door verwaarlozing is volgelopen met negatief gebruik van panden (er zijn vooral problemen met de overmaat aan opvangpanden van de zorgsector en daarnaast met seksindustrie en huismelkers/pensionhouders). De mengeling van verkeersriool, barrière tussen dwarsstraten, bestuurlijke grens en grens tussen politiedistricten, heeft deze straat en de wijken die er aan grenzen geen goed gedaan. Hetzelfde geldt voor de Henegouwerlaan die in het verlengde van de 's-Gravendijkwal ligt en in stedenbouwkundig opzicht gelijkgeschakeld kan worden met de Henegouwerlaan.⁵

2.3 Ondertunnelen...de kansen

Als de 's-Gravendijkwal ondertunneld zou worden, wat zou dan effect kunnen zijn ?

a. Ruimtelijke samenhang verbeteren

- Een ondertunnelde 's-Gravendijkwal zorgt voor herstel van de natuurlijke verbindingen tussen de stadswijken Oude Westen en Middelland.
- In plaats van de schimmige achterkant van twee problematische wijken, kan de 's-Gravendijkwal de fraaie entree tot die wijken worden.
- Meer oversteekplaatsen voorkomen het gevaarlijke oversteken over zes (snel)verkeersbanen en het tegen het verkeer in (over trottoirs) fietsen.

b. Meer stedelijke recreatie

- De 's-Gravendijkwal krijgt een andere uitstraling en kan in gezellige, mooie stadswandelingen betrokken worden. Een combinatie van ouderwetse grandeur en het multiculturele wijkleven.

⁵ B.O.O.G. vertegenwoordigt formeel bewoners en bedrijven van de 's-Gravendijkwal. De Henegouwerlaan heeft geen eigen organisatie, maar er zijn al wel bewoners lid geworden van B.O.O.G. Evenals bewoners van de Mathenesserlaan en van andere zijstraten van de 's-Gravendijkwal.

- De oude HBS kan een tentoonstellings- of podiumfunctie krijgen (Lantaarn/Venster ?).
- De architectuurhistorie van de 's-Gravendijkwal kan een bestemming op zich worden.
- De horeca en hotelvoorzieningen kunnen op hoger niveau komen, omdat men wil investeren.
- Museumpark, Euromast, City, Westkruiskade liggen op loopafstand.

c. Meer groen

- Na ondertunneling moet - helaas - nieuw groen geplant worden. Betere en gezondere aanplant is dan mogelijk.
- Groen kan dicht bij de gevels worden aangebracht.
- Groen kan in samenhang met kruisingen en zijlanen worden geplant.
- Groen wordt een verbeterd onderdeel van het huidige stelsel van groene lanen en singels.

d. Beter woonklimaat

- Bij een verbeterde 's-Gravendijkwal trekken huidige bewoners niet weg door (o.a.) de verkeerssituatie. Nog verdere belasting van de 's-Gravendijkwal zal een neerwaartse spiraal veroorzaken.
- Nieuwe bewoners worden aangetrokken, aanvankelijk de middeninkomens die op de 's-Gravendijkwal zelf gaan wonen en de panden op grondniveau bewonen, er praktijk/kantoor aan huis hebben.
- Nieuwe bewoners kunnen worden aangetrokken door de rustige straat in combinatie met de nabijheid van voorzieningen.
- De 's-Gravendijkwal en omgeving kunnen profiteren van de ontwikkelingen rond Medisch Centrum Erasmus.
- Een beter woonklimaat op de 's-Gravendijkwal zal een positieve uitstraling hebben, door differentiatie in bewoning, op de omringende wijken.

e. Beter investeringsklimaat

- Door ondertunneling neemt het slechte imago (onveilig, verwaarloosd, racebaan) van de 's-Gravendijkwal af.
- Een verbeterde 's-Gravendijkwal biedt kansen op goede nieuwbouw of herontwikkeling van fragmenten van de straat (door bewoners, horeca, culturele organisaties, enzovoorts).
- Als er meer in de 's-Gravendijkwal geïnvesteerd wordt, heeft dit directe positieve uitstraling op de aangrenzende wijken en uiteindelijk heel Rotterdam-centrum-west.
- Een verbeterde verkeersverwerking, waarbij de automobilist niet vastloopt op de overbelaste 's-Gravendijkwal, betekent een verbeterde bereikbaarheid van het westelijk deel van de stad. Dit heeft gunstige gevolgen voor de bereikbaarheid van ondernemingen. (Overige verkeersaspecten worden elders uitgewerkt).

f. Bewaren cultuurhistorie

- De beoogde stadsstructuren die bij de aanleg van de 's-Gravendijkwal een rol speelden en die door de tunneltraverse zijn verstoord, zullen - voor een belangrijk deel - hersteld kunnen worden, waardoor de samenhang in de wijken en lanen teruggebracht wordt. Dit heeft zeer gunstige gevolgen voor het ervaren van de 's-Gravendijkwal e.o. als leefomgeving.
- De ooit geplande relatie van de 's-Gravendijkwal met de rivier zou mogelijk hersteld kunnen worden.
- Een nog bijna complete bebouwing van herenhuizen die de waaier aan architectuurstromingen van rond 1900 toont - in Rotterdam na 1940 een schaars goed - kan de noodzakelijke bescherming en stedenbouwkundige ruimte krijgen.

3. Stadsvisie en 's-Gravendijkwal en omstreken

3.1. Inleiding: Ondertunneling 's-Gravendijkwal past binnen doelstellingen Stadsvisie

In de Stadsvisie Rotterdam 2030 presenteert het college haar plannen voor de komende decennia om Rotterdam als aantrekkelijke woonstad met een sterke economie verder te ontwikkelen. Besturen is prioriteiten stellen, keuzes maken en in deze visie wordt de lezer uitgenodigd dat proces te volgen. Uitgangspunten en criteria zijn beschreven om tot goede “kernbeslissingen” te komen en deze worden vervolgens worden vertaald naar dertien concrete projecten (Very Important Projects). De analyse van de positie waarin Rotterdam zich bevindt (economisch, ruimtelijk, sociaal) is helder en de opdrachten die daaruit volgen, lijken logisch. Maar willekeurig treedt op bij de vertaling van ambities naar concreet beleid. Dan is er sprake van een selectieve weergave van feiten en argumenten. Duidelijk is dat de verschillende diensten en projectontwikkelaars hun eigen paradepaardjes hebben aangeleverd en in de visie zijn deze aan elkaar beargumenteerd. Het is allemaal best aannemelijk maar onderbouwing waarom deze VIP's alles overziende de meest optimale keuzes zijn ontbreekt en belangrijke inzichten worden buiten beschouwing gelaten. Begrippen als "multiculturele bevolking", "schaarsheid van vooroorlogse centrumwijken" en "schoon-heel-veilig", dus begrippen die betrekking te hebben op huidige bewoners, zijn merkwaardig afwezig in de nota.

Bewoners en ondernemers van de 's-Gravendijkwal komen op basis van dezelfde ambities, prioriteitstelling en uitgangspunten, waar het gaat over onze leefomgeving, tot een andere conclusie. Onze stelling is dat alle grote uitdagingen van Rotterdam voor de komende decennia in het Oude Westen en Middelland samenkomen en dat de ondertunneling van de 's-Gravendijkwal een vliegwiel is (een term uit de Stadsvisie) voor de ontwikkelingen in beide wijken. In haar analyse van de Staat van Rotterdam noemt de Stadsvisie kansen en bedreigingen die voor onze straat/wijken gelden, maar er zijn ook zaken die buiten het bestek van de Stadsvisie worden gehouden terwijl zij wel van belang zijn voor de ontwikkeling van dit omvangrijke gebied in het hart van de stad. Wij denken aan de verdeling van vormen van maatschappelijke opvang over de stad, het bestuurlijk vacuüm, de nabijgelegen eerste fase -nu deels verouderde - stadsvernieuwing, de multiculturele bevolkingssamenstelling, de verhouding tussen nieuwbouw en oudbouw en het feit dat uit de meest recente Veiligheidsindex van Rotterdam (april 2007) blijkt dat de 's-Gravendijkwal nog altijd in het hart van de laatste (?) grote cluster van probleemwijken ligt.

De Stadsvisie geeft geen totale analyse van Rotterdam centrum west, het gebied rond de 's-Gravendijkwal. Deze kritiek wordt gedeeld door de Stadsregio: "Zonder informatie over de effectmeting is het niet goed mogelijk hier [de VIP's - red.] een oordeel over te vormen. Wat opvalt is dat het Pact op Zuid, de stadswijken West en Noord en het Woonmilieu Groot Kralingen ontbreken."⁶

In de Stadsvisie 2030 blijven belangrijke punten ongenoemd of onderbelicht en het afwijzen van ondertunneling van de 's-Gravendijkwal in dit stadium is dus ook voorbarig. De concept Stadsvisie lijkt ons vooral door projectontwikkelaars en corporaties gevoed en zoals uit de verantwoording blijkt⁷, ontbreekt de inbreng van o.a. bewoners en MKB.

⁶ Brief van Stadsregio Rotterdam aan B&W van Rotterdam, dd 22 maart 2007

⁷ "Plannen die aantoonbaar meer bijdragen aan realisering van sterke economische structuur en een aantrekkelijke woonstad krijgen voorrang (...) inzet van andere partijen is nodig (...) daarom veel overleg gevoerd met bedrijven, projectontwikkelaars, deskundigen, deelgemeenten en andere overheden. Hun inbreng heeft de inhoud versterkt."(p. 10)

Voor zover wel met (MKB-)ondernemers is gesproken, zoals bij totstandkoming van de Economisch Ruimtelijke Verkenning, weten wij uit eigen ervaring dat dit weinig serieuze sessies zijn geweest.

In de Stadsvisie worden tien kernbeslissingen genoemd en de omgeving 's-Gravendijkwal kan aan elk van deze een bijdrage leveren. In het algemeen wordt in de Stadsvisie niet erkend dat er grote kansen liggen in de wijken ten westen van het Centrum om zich te ontwikkelen van problematische oude stadswijken tot trendy en culturele broedplaatsen met een aantrekkelijk woonklimaat. De focus in dat opzicht ligt sterk op gebieden als het Laurenskwartier of Zuid waar de projectontwikkelaars veel geld kunnen verdienen met de transformatie van de Wilhelminapier tot “een locatie met een rijke historie, een eigen skyline en een aantrekkelijke mix van wonen, werken, cultuur, horeca, voorzieningen, fraaie buitenruimte en een goede bereikbaarheid. Dit wordt hét trendsettende en meest glossy gemengd binnenstedelijk gebied van Rotterdam” (p. 80/81). Dit is maar één voorbeeld van de willekeurige reclameteksten waarmee dit boekje vol staat. Feit is dat in veel grote steden de meest aantrekkelijke wijken niet ontstaan door nieuwbouw maar door het op creatieve wijze oppimpen van tegen het centrum gelegen oude stadswijken zoals Camden/De Pijp/Kreuzberg/Greenwich Village waar zich dan de creatieve elite vestigt die bijdraagt aan de snelst groeiende sector van de economie. Ons inziens is het oude Rotterdam Centrum west hiervoor perfect geschikt. De Bewoners- en Ontwikkelingsorganisatie 's-Gravendijkwal (B.O.O.G.) heeft een analyse van het betreffende gebied gemaakt en vastgelegd in het "Win(ge)west"-rapport. Een vergelijking van de bevindingen uit dit rapport met de kernbeslissingen uit de Stadsvisie levert een bijna 1:1 inpassing op. Kortom, voor wat betreft de Stadsvisie 2030: kiezen is prima, maar dan wel een degelijke en inzichtelijke presentatie van feiten, analyses en weging van argumenten.

3.2 Samenvatting van de Stadsvisie en vertaling naar de 's-Gravendijkwal

In de volgende paragrafen wordt aangetoond hoe de argumentatie van de Stadsvisie op bijna alle punten te vertalen is naar de conclusies die B.O.O.G. al heeft getrokken met betrekking tot de mogelijke stedenbouwkundige ontwikkeling van de 's-Gravendijkwal en aangrenzende wijken. Doordat de opbouw van de Stadsvisie wordt gevolgd, komen sommige argumenten uit Win(ge)west meerdere keren voor.

De Stadsvisie benoemt de missie tot 2030 als: Bouw aan sterke economie en aantrekkelijke woonstad. Deze twee opdrachten hebben sterke onderlinge samenhang; zonder aantrekkelijke woonstad geen hoger opgeleiden die komen werken en zo de economie en woonklimaat versterken en vice versa, zonder sterke economie geen geld om aantrekkelijke woonstad te ontwikkelen.

Belangrijkste punten uit de *analyse* van de staat van Rotterdam zijn:

- Demografie: Rotterdamse bevolking gaat eerst vergrijzen, dan krimpen
- Urgentie: Vanaf nu nog maar 15 jaar waarin geprofiteerd kan worden van de groei van de beroepsbevolking
- Economische groei: vooral ogv kennis- en creatieve economie; daarvoor zijn met name hoger opgeleiden nodig
- Randstad blijft binnen Europees verband economisch achter en daarbinnen presteert de Zuidvleugel slechter dan de Noordvleugel

- Rotterdam kent relatief laag opleidingsniveau
- Selectieve migratie: te weinig aantrekkelijk woonmilieu voor hoger opgeleiden die dan ook vertrekken terwijl Rotterdam juist hoogopgeleide kenniswerkers nodig heeft om sterke economie en aantrekkelijke woonstad te worden.

Criteria

- vliegwiel; olievlek; aansluiten bij aanwezige krachten (haven, economische groeisectoren medisch, vrije tijd en creatief); populaire woonwijken; stad aan de rivier;
- olievlekwerking moet snel want bevolking krimpt;
- bouwen binnen bestaande stad en buitengebied sparen;

3.3 Kernbeslissingen en ruimtelijke consequenties (hfst 3)

In hoofdstuk 3 van de Stadsvisie worden de kernbeslissingen uitgewerkt. Hier leggen wij elke kernbeslissing naast de mogelijkheden die wij zien voor de 's-Gravendijkwal.

a. Kernbeslissing 1. Kennis en innovatie

- a. schoonste havenstad
- b. uitbouw medische en zorgcluster
- c. groei creatieve cluster
- d. investeren in onderwijs

Ondertunneling 's-Gravendijkwal past binnen deze doelstelling (p.28/29). Voor b,c en d geldt dat de locatie nabij Erasmus MC, de binnenstad, culturele voorzieningen, allerlei soorten opleidingen, veel winkels en uitgaansgelegenheden voor deze doelgroepen interessant is. Er zijn grote panden beschikbaar die multifunctioneel (1c/d) kunnen worden ingezet. Studentcity (p. 106) stelt dat de wijken waar gentrification plaatsvindt direct nabij de binnenstad aantrekkelijk is voor studenten en HBO/universitaire instellingen. De 's-Gravendijkwal e.o. is in potentie een inspirerende omgeving in een gentrification gebied met grootstedelijke en historische allure. Juist mensen die zich richten op kennis en innovatie houden van dynamische omgeving met veel mogelijkheden maar het moet wel aantrekkelijk zijn. De 's-Gravendijkwal verbindt een aantal genoemde creatieve gebieden met een hoog voorzieningenniveau in de nabije omgeving.

b. Kernbeslissing 2. Vrije tijd als aanjager voor bedrijvigheid

Investeren in culturele voorzieningen wordt als middel genoemd omdat cultuur een essentieel onderdeel vormt van de levenskwaliteit in de stad (p.32)

Ondertunneling van de 's-Gravendijkwal verhoogt het investeringsklimaat in de straat zelf en aangrenzende wijken en er zijn geschikte panden voor culturele voorzieningen (vml HES; oude HBS; gesloten/te sluiten bordelen en opvanghuizen). Bovendien geldt ook hier dat de nabijheid van de grote Rotterdamse culturele voorzieningen (Doelen; CODARTS, Schouwburg, bioscopen, musea, alternatieve lifestyle winkels, Poetry, kerken, karakteristieke horeca) publiek aantrekt dat niet zozeer wordt aangetrokken door de binnenstad maar veeleer door het cultureel dynamisch en experimentele karakter van Binnenweg en Oude Westen/Middelland. De vestiging van een alternatief poppodium in het Oude Westen ligt voor de hand. Recentelijk is nog opgemerkt dat waar Amsterdam poptempels als de Melkweg, Paradiso en meer van deze kent, in Rotterdam alleen Rotown nog tot onafhankelijke programmering komt.

c. Kernbeslissing 3. Ruimte voor ondernemers

- a. groei haveneconomie
- b. toplocaties voor kantoren
- c. sterk en innovatief MKB

Ondertunnelen van de 's-Gravendijkwal levert met name aan punt c. een bijdrage. Juist zwakkere startende ondernemers (creatieven, allochtonen, pas-afgestudeerden), hebben een stimulerende omgeving nodig om tot bloei te kunnen komen. Versterking van de 's-Gravendijkwal en het aantrekken van hogere inkomens/bestedingsniveau maakt dat er voor met name creatieve ondernemers ruimte ontstaat om te gaan ondernemen. Als wijken te arm of slecht gestructureerd zijn, heeft het geen zin om ondernemerschap te stimuleren. De panden aan de 's-Gravendijkwal zijn uitstekend geschikt om wonen en kantoor of praktijk aan huis te combineren. Nu al is een relatief groot aantal zelfstandige kunstenaars/ontwerpers/architecten gevestigd, met name in de oude scholen. De spin-off van een verder ontwikkeld Erasmus MC zou ook vestiging van medici kunnen bevorderen. Daarnaast is een gebied dat hogere en middeninkomens zal huisvesten een belangrijke impuls voor de winkelgebieden in de Nieuwe Binnenweg en Middellandstraat, beide straten die in hun ontwikkeling veel extra aandacht van het stadsbestuur behoeven en voortdurend het risico lopen te vervallen.

d. Kernbeslissing 4. Bouwen binnen bestaand gebied

Rotterdam wil attractieve woonmilieus ontwikkelen door bestaande sterke wijken uit te bouwen; aansluiten bij bestaande identiteit en imago, zo ontstaat een olievlek en leveren nieuwe bewoners draagvlak voor winkels en voorzieningen. Sterke plekken worden sterke wijken. (p.37)

De Stadsvisie 2030 heeft het hier vooral over slopen en nieuwbouw maar investeren in bestaande wijken die een impuls nodig hebben gaat nog sneller en versterkt eerder gedane investeringen. Middelland gelegen in de ring 's-Gravendijkwal – Mathenesserlaan – Heemraadsingel – Beukelsdijk zit al in de lift en Oude Westen is kwa locatie tegen het centrum gelegen in potentie kansrijk. Die kansen nemen enorm toe na herinrichting CS en ontwikkeling van VIP Erasmus MC. Probleem is dat in het Oude Westen de eerste - slechte - fase van stadsvernieuwing de overhand heeft. Maar het gaat in beide wijken om heel veel woningen die door de 's-Gravendijkwal te ondertunnelen tot veel aantrekkelijker woonmilieu ontwikkeld kunnen worden. Immers het investeringsklimaat in beide wijken neemt toe door die ondertunneling en andere grote steden laten zien dat de meest aantrekkelijke wijken in de grote steden niet de nieuw aangelegde zijn maar de opgepimpte oude stadswijken.

e. Kernbeslissing 5. Woonmilieus die selectieve migratie tegengaan

- a. Groenstedelijke en rustig-stedelijke woonmilieus
- b. Verdichting binnenstad
- c. Gentrification in wijken rond het centrum

Volgens definities van de Stadsvisie behoort 's-Gravendijkwal tot centrumstedelijk gebied. Opmerkelijk is dat gezinnen daar niet als doelgroep worden genoemd (p.41) Opmerkelijk is ook dat de woonfunctie in groenstedelijk en rustig-stedelijk woonmilieu voorrang krijgt boven andere functies maar voor centrumstedelijk gebied wordt dit niet zo gesteld. Terecht wordt opgemerkt dat het centrum een onbalans tussen wonen en werken kent. Er wonen te weinig mensen in het centrum om een aantrekkelijk centrumstedelijk woonmilieu te kunnen laten ontstaan. Er wordt een aantal wijken genoemd die door vernieuwing en herstructurering meer ruimte zullen bieden aan midden- en hoge inkomens. Daarvoor zijn investeringen in een passend voorzieningenpakket nodig en ook vergrijzing wordt als belangrijk thema genoemd (p. 46). Middelland en Oude Westen kennen die voorzieningenniveaus al en zijn gezien

bevolkingsdichtheid, de aanwezigheid van veel jonge gezinnen en de nabijheid van diverse voorzieningen aantrekkelijk voor oude mensen. Deze wijken worden echter niet als investeringswijken genoemd. Middelland en Oude Westen worden wel als opkomende wijken gezien waar al een proces van gentrification gaande is. Erkend wordt dat zij geschikt zijn voor functiemenging en aantrekkelijk voor studenten en werkers in de creatieve economie. Dit is de snelst groeiende sector en in kijkend naar andere steden ontstaan zo de meest hippe wijken – Camden/De Pijp/Kreuzberg/Greenwich Village. Zelfs wordt gesteld dat deze zich tot rustig stedelijke woonmilieus zullen transformeren. Ondertunnelen van de 's-Gravendijkwal lijkt dan onontkoombaar.

f. Kernbeslissing 6. Zwakke woonmilieus transformeren

- a. doorzetten herstructurering
- b. aanpak verouderde woningvoorraad

In de Veiligheidsindex van april 2007 zijn de wijken Middelland (1 punt gezakt) en Oude Westen (1 punt gestegen) probleemwijken, maar in de Stadsvisie worden zij niet tot zwakke woonmilieus gerekend. In feite zien wij dat ook zo, maar er moet nog wel wat gebeuren om ze aantrekkelijk te maken. Er is zeker op bepaalde plekken spraken van een verouderde woningvoorraad. Veertien van de herstructureringsgebieden liggen op Zuid. Rotterdam Zuid verdient zeker aandacht maar het zou een gemiste kans zijn om gebieden die al een opgaande tendens vertonen (Nieuwe Binnenweg, Middelland en Mathenesserlaan) niet te verbinden met sterke woonmilieus als Lloyd/Muller pier en historisch Delfshaven. Want daarmee kan immers de hele westkant van de stad worden versterkt.

g. Kernbeslissing 7. Verbetering openbare ruimte in samenhang met wateropgaven

- a. imagobepalende plekken met accent op voetgangersdomein
- b. verbeteren van verbindingen
- c. verbeteren algehele kwaliteit openbare ruimte
- d. wateropgave inzetten voor gewenste woonmilieu

Ondertunneling van de 's-Gravendijkwal draagt bij aan al deze subdoelen. Allerlei dwarsverbindingen die nu onnatuurlijk door "racebaan 's-Gravendijkwal" doorsneden worden en soms het effect hebben van grimmige doodlopende stegen, hersteld worden. Zo kan een aantrekkelijk voetgangersgebied en meer natuurlijke buitenruimte ontstaan, ook voor kinderen. Want ook hier moeten ons inziens kinderen kunnen wonen en opgroeien. Vanuit CS kan men dan een wandeling maken om het echte Rotterdam te leren kennen: de multiculturele West Kruiskade; de 19e eeuwse Boulevards 's-Gravendijkwal en Mathenesserlaan; cultuur en kunst in het Museumgebied; de hippe Binnenweg; de culturele as Westersingel; het park bij de Euromast; de aansluiting op historisch Delfshaven en Lloydskwartier.

De 's-Gravendijkwal kan zelfs als gracht of singel ontwikkeld worden. Dat is niet onbelangrijk. Op dit moment doet de stad ook al een grote investering in de waterberging onder het Museumpark en wateroverlast is een probleem dat door meer en meer bewoners als een urgent probleem benoemd wordt.

h. Kernbeslissing 8. Duurzame bereikbaarheid

- a. duurzame mobiliteit (derde stadsbrug ?)
- b. hoofdwegennet om de stad
- c. hoofdwegennet in de stad

De beoogde binnenstedelijke verdichting leidt tot forse toename van mobiliteit, dus maatregelen zijn nodig. De 's-Gravendijkwal is het middendeel van een route die noordring en zuidring met elkaar verbindt: Stadhoudersweg/Statenweg – 's-Gravendijkwal – Vaanweg/Pleinweg. Hoewel 's-Gravendijkwal dus wel tot het hoofdwegennet binnen de stad

behoort en tot het middenstuk van de route waarvan de beide uiteinden wel ondertunneld worden, wordt ondertunnelen van de 's-Gravendijkwal niet nodig geacht. Hoe kun je de uiteinden wel ondertunnelen maar het middenstuk niet ?

Daarnaast kan worden vastgesteld dat er meer argumenten zijn dan alleen de verkeerstechnische voor ondertunneling, maar die integrale benadering wordt in de Stadsvisie niet gevolgd. Opmerkelijk is ook dat de ondertunneling van de 's-Gravendijkwal “kostbaar” wordt genoemd terwijl deze toevoeging bij de andere ondertunnelingsvoorstellen ontbreekt (subjectief). Ook wordt gesteld dat door ondertunneling het milieuprobleem verplaatst wordt zonder aandacht te besteden aan mogelijkheden om lucht te filteren, of verplaatsing van milieuproblemen bij de andere opties mee te wegen (selectief). Lawaaioverlast wordt dan niet meegewogen ? En vervolgens wordt de veronderstelde spin-off betwist (gebrekkig inzicht?). De tunnelafweging is verder van commentaar voorzien hierna in paragraaf 4.

i. Kernbeslissing 9. Aantrekkelijke ruimtelijke ontwikkeling met oog voor milieu

Het imago van een vieze ongezonde stad moet aangepakt worden.

Bij ondertunneling kan lucht bij de ingang en uitgang van de tunnel gefilterd worden en kan een bovenlaag met groenere en gezondere kwaliteit worden aangelegd waarbij de omgeving gezonder en groener kan worden. Een mooie optie (droom of niet ?) kan ook zijn een nieuwe 'singel' of waterbak, wat Rotterdam kan helpen bij het oplossen van de afwateringsproblemen.

j. Kernbeslissing 10. Cultureel erfgoed en architectuur benutten

e. beter benutten cultuurhistorisch erfgoed

f. Architectuurstad in al haar facetten

De mooie lanen/boulevards van Rotterdam West worden door ondertunneling van de 's-Gravendijkwal versterkt. Rotterdam heeft in vergelijking met andere steden weinig van zulke gebieden van rond 1900, met bijna aaneengesloten hoogwaardige particuliere architectuur en die gebieden moeten dus gekoesterd worden. De 's-Gravendijkwal zou beschermd stadsgezicht moeten worden en de erkenning krijgen dat het een olievlekwerking heeft voor kansrijke woon- en werkmilieus; veel panden lenen zich uitstekend voor creatieve economie en atelier-/praktijkruimtes.

3.4. Gebiedsuitwerking in de Stadsvisie: Internationale stad aan de rivier (hfst 4)

Volgens de Stadsvisie 2030 biedt de ligging van Rotterdam aan de rivier aanknopingspunten voor ontwikkeling als aantrekkelijke woonstad met een sterke economie. De economische positie van de haven wordt versterkt (met name aanleg 2^o Maasvlakte) en de oudere stadshavens worden tot aantrekkelijke woon- /werkmilieus ontwikkeld. Verder wordt ondertunneling van de Boompjes noodzakelijk geacht om de stad een herkenbaar gezicht aan de Maas te geven en voor de uitbreiding van duurder woonmilieus (p. 81). Wij plaatsen vraagtekens bij deze visie. Ten eerste is de Maasboulevard een hele mooie Rotterdamse manier op de stad binnen te rijden en van de skyline te genieten. Ten tweede zijn er andere oplossingen om de Maas dichterbij woonmilieus te laten aansluiten. Met minder investeringen kan de Willemskade ontwikkeld worden en ondertunneling van de 's-Gravendijkwal biedt ruimte om tussen de huidige ingang van de Maastunnel en het Willemspark een gebied met (ook toeristische) allure te ontwikkelen. Zo kan ook de relatie tussen de tegenoverliggende Lloyd/Mullerpiers en het Scheepvaartkwartier worden versterkt.

Een ander voordeel van ondertunneling is dat zo gebieden waar gentrification al gaande is (Middelland, Cool) verbonden worden met een wijk, het Oude Westen, waar gentrification op

gang gebracht moet worden. Er is al geïnvesteerd om dat proces te starten met de inrichting van pleinen en speelplekken voor kinderen maar verkoop van huurwoningen is een volgende stap (p. 80). Ook de ontwikkeling van Rotterdam Centraal is een impuls voor ondertunneling van de 's-Gravendijkwal. Met de positieve ontwikkelingen op het centrumgedeelte van de Nieuwe Binnenweg en de positieve multi-culturele ontwikkeling van de Kruiskade ontbreekt alleen nog de ondertunnelde 's-Gravendijkwal.

3.5. Dubbelslag op Zuid (hfst 5) en Benutten kwaliteiten op Noord (hfst 6)

In deze paragrafen komt ondermeer aan de orde dat de zg. derde stadsbrug waarschijnlijk niet gerealiseerd zal worden omdat de kosten erg hoog zijn en een autobrug overlast kan veroorzaken (p.89). Deze derde stadsbrug is (daarom ?) opvallend afwezig bij de tunnelafwegingen (zie paragraaf 4 hierna).

Tot de populaire woonmilieus waarop de 'olievlekstrategie' van toepassing is, worden Oude Westen en Middelland niet gerekend. Interessant is dat wethouder Schrijer en de Centrumraad hebben laten blijken het Oude Westen wel zo te zien. Ondernemers van de Nieuwe Binnenweg zijn uitgenodigd om bij te dragen aan de ontwikkeling van multicultureel MKB in dit gebied.

Bovendien wordt de impuls die uitgaat van de herinrichting CS en herontwikkeling van Erasmus MC, buiten beschouwing gelaten. De oude stadswijken in Noord worden wel als investeringsgebieden nabij het centrum genoemd maar het dichterbij gelegen Oude Westen/Middelland blijft buiten beschouwing (p. 101). Hiermee wijkt de Stadsvisie dus onberedeneerd af van haar eigen olievlékstrategie.

Bij de keuze voor het uitbouwen van sterke woonmilieus past ook de erkenning van de waarde van de boulevards in het Oude Westen en Middelland en van daaruit denken hoe de tussenliggende straten (waar overigens in het recente verleden al veel in geïnvesteerd is, door zowel particuliere eigenaren als woningcorporaties als gemeente) nog verder versterkt kunnen worden. De wateropgave in Noord om te kijken naar nieuwe singels en andere vormen van nieuw oppervlaktewater kan ook hier een grote kwaliteit toevoegen.

Erkend wordt dat de 's-Gravendijkwal een problematische verkeersader is en dat de “voornamelijk bebouwing” kansen biedt (p. 104). Ook de gentrification in aangrenzende wijken Middelland en Oude Westen wordt genoemd. Gentrification is een proces dat bijdraagt aan beide hoofddoelstellingen in de missie: aantrekkelijke woonomgeving en versterking (wijk)economie. Ondertunneling van de 's-Gravendijkwal is een maatregel die dat proces in de wijde omgeving enorm zal versterken en ook ruimte zal scheppen om deze wijken meer in samenhang met de rivier tot ontwikkelingen te laten komen. De vrijblijvende opmerking dat voor andere mogelijkheden gekozen moet worden om overlast terug te dringen is vermoedelijk voortgekomen uit contacten van B.O.O.G. en het rapport Win(ge)west, maar krijgt geen enkele poging tot invulling.

4. Tunnelvisie

4.1. Inleiding

In deze paragraaf wordt kritisch commentaar geleverd op de nota: Vier tunnelopties en de Stadsvisie Rotterdam: Afwegingsnotitie, Gemeente Rotterdam / dS+V, z.j. [2007]. Het commentaar is een logisch vervolg op de stedenbouwkundige analyse van de 's-Gravendijkwal en aangrenzende wijken / Rotterdam centrum west, die de Tunnelcommissie van B.O.O.G. heeft vastgelegd in het rapport Win(ge)west en van het commentaar dat op de Stadsvisie 2030 is gegeven. (Hiervoor respectievelijk paragraaf 2 en 3).

De aanleg van een verkeersader in de 's-Gravendijkwal, nu 65 jaar geleden, is achteraf gezien een slechte zaak geweest en het toekomstige verkeersplan biedt weinig hoop. De verkeersplanners zien de 's-Gravendijkwal nogal dubbel: het is geen formele verkeersbundel, maar wel 'vergelijkbaar'! Tegelijkertijd is dit de straat waarin drie (!) grote verkeersbundels samenkomen voordat het verkeer de stad in gesluit wordt. Die verkeersbundels worden zelfs nog geïntensiveerd, zonder dat de 's-Gravendijkwal (met Henegouwerlaan in het verlengde) wordt betrokken bij plannen en terwijl nu al zeer regelmatig het verkeer vaststaat over zes banen. Van de drie binnenstedelijke verbindingen over de Maas, is de Maastunnel de oudste en zwaarst belaste, met vier banen en aanrijdroutes in de vorm van lange rechte traverses die als racebaan fungeren.

Het lijkt er op dat de stad dit wil handhaven. Maar dan kan men er niet onder uit maatregelen te nemen, aangezien meerdere milieurapportages al hebben aangegeven dat de luchtvervuiling en geluidsoverlast op de 's-Gravendijkwal ver boven de normen zitten. De 's-Gravendijkwal komt niet voor niets voor op de lijst 42 vuilste straten van Nederland en er zouden ca. 60.000 verkeersbewegingen zijn...per etmaal⁸. Niettemin concentreert de milieudiscussie in Rotterdam zich op de randgebieden, waar men nieuwbouw wil plegen, dan wel op de voertuigen van openbaar vervoer als vervuiler.

B.O.O.G. is aanzienlijk kritischer dan dS+V over de verkeersbelasting en -vermindering in het verkeer en vervoersplan voor de toekomst. Dat is al kenbaar gemaakt naar aanleiding van de eerste dS+V-rapportage 'Drie tunnelopties globaal vergeleken' (januari 2006) en dat wordt versterkt door de tweede rapportage, de afwegingsnotitie, die niet eens heel veel meer informatie bevat dan de eerste. B.O.O.G. voorziet door ondertunneling van de 's-Gravendijkwal een veel sterkere positieve uitwerking op gebied van leefbaarheid (inclusief milieu), economie en bereikbaarheid van de stad, dan in de rapporten van dS+V wordt geschetst.

4.2 Vier tunnels afwegingsnotitie: De Tunnelvisie

In de afwegingsnotitie Vier tunnelopties (door ons "Tunnelvisie" gedoopt) wordt een poging gedaan de vier nu in de discussie vigerende tunnelopties volgens een aantal criteria vergelijkbaar te maken. De Tunnelnotitie verscheen na de Stadsvisie maar is wel min of meer parallel ontwikkeld. Merkwaardig is het wel dat in de Stadsvisie al een standpunt wordt verwoord, terwijl de afwegingsnotitie nog niet aan de raad gezonden was. In een vergadering

⁸ Dit getal is ontleend aan het rapport van de Wijkontwikkelingsmaatschappij (WOM), over de 's-Gravendijkwal, verschenen in juni 2006. B.O.O.G. heeft in de herfst van 2006 van dS+V nadere verkeersgegevens toegezegd gekregen. Herhaald verzoek om die informatie heeft eind april 2007 nog altijd geen gegevens opgeleverd.

van de Centrumraad (12/3/07) en een vergadering van de raadscommissie FIBS (21/3/07) kwam dit ook als punt van kritiek naar voren.

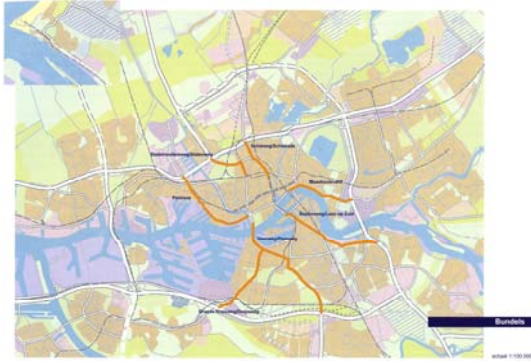
Wij menen dat een onevenwichtige weging heeft plaatsgevonden. Dat wordt hierna toegelicht, maar hier alvast een voorbeeld: bij criteria (p.13 ev.) en matrix (p.22) worden de vier criteria opgevoerd, maar het verkeerskundige criterium blijkt alleen bij de 's-Gravendijkwal als doorslaggevend te gelden en voor de Maasboulevard is de onduidelijk ambitie doorslaggevend. Een selectieve manier van wegen ? Tegelijkertijd worden de verkeersafweging en de financiering niet erg duidelijk onderbouwd. Verwijzen naar eerdere analyses, rapporten, kostenberekeningen of trajecten zonder de consequenties/overwegingen daaruit mee te nemen, maakt volgens ons oordeelsvorming feitelijk niet mogelijk ?

Voor de Stadsvisie tot stand kwam was de keuze voor ondertunneling al gemaakt, is de inschatting van B.O.O.G. In de afwegingsnotitie staat (p.13): "...meer concreet zijn de ingrepen in de Vaanweg-Pleinweg en in de corridor Stadhoudersweg-Statenvoerpad naar voren gekomen als noodzakelijk om het gehele (boven)regionale netwerk van wegen en economische centra goed te laten verlopen." Op welke wijze of gronden deze opties naar voren zijn gekomen is uit de afwegingsnotitie niet op te maken. Wij denken dat veranderde inzichten, verwachtingen en wensen van bewoners en politiek, gebaseerd op zorgvuldige informatie, wel degelijk tot een andere keuze kunnen leiden.

In genoemde FIBS vergadering werd ook genoemd dat de notitie alleen van verkeer uit lijkt te gaan, op zichzelf vreemd voor een afwegingsnotitie. Volgens B.O.O.G. is dit inderdaad zo en is dat des te merkwaardiger omdat de wethouder in haar aanbiedingsbrief (28/2/07) wel degelijk een bredere afweging noemt bij de investeringen in betere bereikbaarheid: "Op diverse plaatsen in de stad is onderzocht of ondertunneling een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid en tegelijk de leefbaarheid en veiligheid kan verbeteren." De afwegingscriteria zijn: bereikbaarheid, leefmilieu, bijdrage aan gewenste gebiedsontwikkeling en financiële aspecten. Hierna wordt elk van deze afwegingen door ons kritisch beoordeeld, uiteraard toegespitst op de 's-Gravendijkwal.

a. Bereikbaarheid

Ons inziens is de "Tunnelvisie" met enkele aanvullingen een voortzetting van de notitie van een jaar eerder (het "drietunnel-rapport" 7/2/06, waar later de ondertunneling van Boompjes/Maasboulevard aan toegevoegd werd). Wel wordt daarin meer nadruk gelegd op een totaalingreep, waarbij de gehele route Stadhoudersweg - Vaanplein in fasen wordt ondertunneld. Blijkbaar wordt dat inmiddels minder relevant geacht. Noch uit de notitie van 2006, noch uit discussies met dS+V verkeersdeskundigen, noch uit de Stadsvisie of Tunnelvisie wordt ons overtuigend duidelijk waarom de prioriteiten worden gelegd bij Pleinweg en Stadhoudersweg. Het verkeers- en vervoersplan 2010 (VVPR) duidt o.i. eerder op het tegendeel.



Het kaartje uit de VVPR dat zowel in dat plan als in Win(ge)west (p. 13) als in de Tunnelvisie (p. 12) wordt gebruikt, met oranje verkeersbundels op de kaart van Rotterdam geprojecteerd, toont iets anders aan: vanaf de zuidkant komen verkeersbundels van Vaanweg/Pleinweg + Dorpsweg/Groene Kruisweg op de Maastunnel en dus op de 's-Gravendijkwal aan. Van de westkant komt Parklane op de 's-Gravendijkwal aan en van de noordkant sluit de Stadhoudersweg/Statenweg op de Henegouwerlaan en 's-Gravendijkwal aan. Dat zijn vier oranje verkeersbundels die samen komen op ...één witte 's-Gravendijkwal...die geen verkeersbundel is "maar er wel mee vergelijkbaar is" (VVPR). Kortom, het verkeer wordt wel via de 's-Gravendijkwal naar en langs het centrum geleid, zelfs via ondertunnelde routes in de toekomst, maar de straat zelf is niet belangrijk genoeg om zelfs maar op te nemen in de routeschema's en helemaal niet om te ondertunnelen. Dat blijkt ook uit de Tunnelvisie. Daarin wordt gemeten wat de verkeersintensiteit is van de verschillende tunnelgebieden, als de Pleinweg wel of niet ondertunneld is. Maar andersom? Wat gebeurt er met de Pleinweg als de 's-Gravendijkwal ondertunneld is? Of met de Stadhoudersweg als de 's-Gravendijkwal ondertunneld is? Enzovoorts. Het rapport is niet evenwichtig in deze berekeningen, er lijkt alleen gebruik gemaakt te zijn van wat men al wist van de meest onderzochte (en planmatig verst gevorderde) straat, de Pleinweg. Dat de Pleinweg het meest onderzocht is anno 2007 is logisch, omdat de VVPR (goedgekeurd in 2003) daartoe ook aanleiding gaf. Maar is er geen sprake van voortschrijdend inzicht?

Overigens wrekt zich ook op details het feit dat alleen de Pleinweg in een gevorderd stadium van onderzoek verkeert. Bijvoorbeeld het aspect sluiproutes, dat voor de Pleinweg wel en voor de andere opties niet in kaart gebracht is. De Tunnelvisie erkent ook dat voor de Stadhoudersweg de gevolgen van de nabij liggende rijkswegen A4 en A13/A16 die in ontwikkeling zijn, niet onderzocht zijn. Terwijl dat betekent dat een tunnel daar misschien wel helemaal overbodig kan worden?

Merkwaardige afwezigheid in al deze betogen is de Maastunnel *zelf*. Nergens wordt aangegeven dat een groot aantal verkeersbanen (het gerucht gaat 2x6 banen, vergelijkbaar met de Van Brienoordbrug) samenkomen bij de zuidingang van de Maastunnel, die zelf toch echt maar...2 x 2 banen heeft. Hoe sluist men die weg? En kan de oudste oeververbinding van de stad, aangelegd in 1941-1943 voor aanzienlijk minder grote verkeersstromen, dit wel aan? Wat gebeurt er met de tunnelwegen bij het toch vaak noodzakelijke onderhoud *in* de tunnel?

En er zijn meer vragen te stellen: Hoe kan een stad die zegt serieus de mogelijkheden te onderzoeken van ondertunneling van de zuid en noordkant van de Maastunneltraverse, wat toch invloed zal hebben op de bestaande constructies, tegelijkertijd een aanvraag tot

Rijksmonument voor die gebieden indienen ?⁹ En hoe verhoudt de Maastunnel zich dan tot de andere binnenstedelijke oeververbindingen Erasmusbrug (te smal) en Willemsbrug (onhandige aanrijdroutes) ?

Een andere afwezige is de Derde Stadsbrug, die in de Stadsvisie al minder realistisch, ofwel te duur, werd beschouwd en (dus?) ook hier niet is meegenomen bij de afwegingen van verkeersgeleiding. De verbinding zou een schakel tussen Kralingen en Stadionpark moeten zijn en zo het Noord-Zuid verkeer deels langs de oostkant van de stad afhandelen. Welk effect dit op Pleinweg, 's-Gravendijkwal, Maastunnel of Maasboulevard zou kunnen hebben is niet meegenomen. En ook niet of de ondergeschikte rol van de te nauwe Erasmusbrug en de van kronkelige toegangswegen voorziene Willemsbrug gecompenseerd kan worden door een Derde Stadsbrug.

b. Leefmilieu

Hier worden o.a. de ontlasting van de omgeving van de tunneltrajecten in beschouwing genomen.

Bij Pleinweg en Stadhoudersweg is sprake van "De woonwijken [op Zuid/op Noord] worden maximaal ontlast van niet wijkgebonden (sluip)verkeer.". Dit wordt bij de 's-Gravendijkwal niet genoemd. Verder wordt bijvoorbeeld aangegeven dat ondertunneling 's-Gravendijkwal de Stadhoudersweg zwaarder zal belasten. Dat zal inderdaad mogelijk zijn, omdat bij ondertunneling van de 's-Gravendijkwal de middenschakel van de keten het eerst wordt aangepakt. Maar hoe het leefmilieu wordt als de twee uiterste schakels eerst worden aangepakt en de middenschakel ('s-Gravendijkwal) blijft liggen, wordt niet berekend (zie ook hierboven bij 'bereikbaarheid').

Voor wat betreft leefmilieu, in combinatie met bereikbaarheid, zou de stad wellicht ook kunnen overwegen een transferium zoals dat nabij de Stadhoudersweg is bedacht, te plannen bij de zuidingang en de noordingang van de Maastunnel.

Als gevolg van de focus op verkeer geeft de afwegingsnotitie vooral gegevens over verkeer (tabel p.9). Opmerkelijk is dat bij de reducties van verkeersintensiteiten bij de verschillende tunnelopties gegevens over leefbaarheid en milieu ontbreken of slechts summier in beeld komen. Deze reducties (in aantallen voertuigen per dag op maaiveldniveau) zijn niettemin aanzienlijk:

Vaanweg-Pleinweg:	nu 31.000 en bij tunnel 14.000
Stadhoudersweg-Statenvweg:	nu 25.000 en bij tunnel 14.000
's-Gravendijkwal:	nu 28.000 en bij tunnel 14.000
Boompjes:	nu 29.000 en bij tunnel 10.000

Uit de Tunnelvisie blijkt niet waarom dS+V toewerkt naar een bovengrondse verkeersdruk van 14.000. (Per etmaal ? Per 12 uur ?). Wat betekent dat ? In welke Rotterdamse straten heerst een vergelijkbare drukte ? Levert die druk dan een leefbare verkeersintensiteit op ? Of is het dan nog steeds een straat op die tot de vieste straten van Nederland behoort ? Alle 4 de onderzochte opties behoren daartoe, maar - nogmaals - in welke mate de ene straat meer milieudruk kent dan de andere wordt niet duidelijk. En hoe ernstig zijn de 14.000 verkeersbewegingen die dan overblijven voor elk van de straten en met name voor de 's-Gravendijkwal, die de smalste en oudste straat is van de vier ? De tabel als geheel heeft o.i. betere onderbouwing.

⁹ Tijdens informele voorgesprekken van B.O.O.G. met dS+V verkeersdeskundigen kwam deze aanvraag, toch ook door dS+V gedaan, als een verrassing. Het is onduidelijk of de Welzijnscommissie hierbij geraadpleegd is.

De positieve effecten van tunnels op leefbaarheid en milieu zijn zeer groot (p.17 ev.):
Geluidhinderreductie van 3 a 4 db(A) bij de Vaanweg-Pleinweg
Geluidhinderreductie van rond de 9 db(A) bij de 's-Gravendijkwal
Geluidhinderreductie van 5 a 10 db(A) bij de Boompjes
(Bij de Stadhoudersweg-Statenvoerweg wordt de geluidhinderreductie niet in db(A) vermeld!)

De gevolgen voor de luchtkwaliteit worden als groot en belangrijk gezien, maar niet in cijfers uitgedrukt. Dat is jammer omdat blijkt dat met name voor NO₂ uitstoot de grenswaarden nogal snel worden bereikt dan wel overschreden bij het niet maken van tunnels. Gegevens over uitstoot van CO₂, fijnstof en andere voor de gezondheid nadelige stoffen worden niet vermeld. Vanwege de selectieve rol die leefbaarheid als criterium in de afweging heeft gespeeld en vanwege het ontbreken van een goed inzicht en gegevens over de effecten van de tunnelopties voor de leefbaarheid, is de veronderstelling gerechtvaardigd dat meer concrete gegevens op het vlak van leefmilieu tot betere en vermoedelijk andere afwegingen zullen leiden.

Anno 2007 is het moeilijk gebleken voor de 's-Gravendijkwal bestemmingsplannen zonder meer woontoestemming te geven, dat is toch geen gering signaal. Nieuwbouw mag helemaal niet, zodat de stad zich nog moet afvragen of in deze vorm de ontwikkeling van VIP Erasmus MC wel mogelijk is. De manier waarop de gevolgen voor luchtkwaliteit in 2010 in kaart worden gebracht is tamelijk onevenredig (p. 18,19) Bij Stadhoudersweg wordt een verwachte verbetering genoemd, bij de Pleinweg een substantiële verbetering bij de lange tunnel, een verslechtering (!) bij de korte tunnel.

De wijken die aan de 's-Gravendijkwal grenzen ondervinden natuurlijk ook de lasten van hun ligging aan (een van) de vieste straten van Nederland. En met name het Oude Westen is wat dat betreft slecht af, want ingebouwd tussen "vieze straten" Westersingel, Weena, 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan en Rochussenstraat. Hoe wordt die verdergaande uitstraling gemeten en afgewogen voor elk van de vier tunnelopties ?

In haar aanbiedingsbrief noemt de wethouder aspecten van veiligheid, maar de veiligheid komt nergens in de Tunnelvisie terug. Wat voor de 's-Gravendijkwal in elk geval steeds duidelijker wordt, is dat het verkeer regelmatig zodanig geblokkeerd is in de tunnelbak en op de parallelwegen, dat doorstroming van hulpdiensten naar Erasmus MC niet of heel slecht mogelijk is. Terwijl de 's-Gravendijkwal formeel een aanrijdroute is voor het ziekenhuis, zeker bij calamiteiten. Hulpdiensten zullen ook de bewoners en bedrijven in de achterliggende straten in zo'n geval nauwelijks kunnen bereiken.

c. Bijdrage aan gewenste gebiedsontwikkeling

Hier betreft het in de Tunnelvisie de afwegingscriteria die te maken hebben met het leveren van een bijdrage aan gebiedsontwikkeling. Hier wordt een rechte lijn aangehouden tussen de gebieden die in de Stadsvisie gekenmerkt worden als ontwikkelingsgebieden en de bijdragen die een ondertunneling daaraan levert. De tweede vraag is of er een imago-bepalende bijdrage wordt geleverd op (boven)stedelijke schaal (extreem voorbeeld: de Erasmusbrug).

Voor de 's-Gravendijkwal wordt nu veel minder dan in het drietunnel-rapport uit 2006, de nadruk gelegd op de uitstraling van een verbeterde 's-Gravendijkwal op de gerelateerde wijken Middelland en Oude Westen, dan wel Rotterdam centrum west als geheel. Dit ondanks dat de samenstellers van het rapport wel degelijk bij de introductie aangeven Win(ge)west te

kennen (p.7) en juist in dat rapport bijzonder veel argumenten worden aangedragen om de 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan juist niet als geïsoleerde gebieden te bezien. Waarom is die verschuiving aangebracht ? Waarom wordt de route vanuit de Binnenstad via Oude Westen ['s-Gravendijkwal/Henegouwerlaan] Middelland - Nieuwe Westen - Muller/Lloyd kwartier en historisch Delfshaven niet of beperkt meegewogen ?

Er wordt gesteld dat ondertunneling van de 's-Gravendijkwal op zichzelf niet voldoende uitstralings-effect naar de achterliggende gebieden heeft. Daarvoor zal een parallelle investering in de achterliggende gebieden nodig zijn (p.20). Dit is o.i. een drogredenering: voor geen van de tunnelopties geldt dat enkel het ondertunnelen de gewenste resultaten voor de aangrenzende gebieden oplevert. Bovendien zou in die redenering ondertunneling van de Pleinweg (waarbij de bovengrondse inrichting nog altijd een barrière tussen twee gebieden zal vormen van 2x2 rijbanen) juist de slechtste optie zijn: de wijken die daaraan grenzen hebben immers een veel grotere achterstand dan de wijken die nabij de 's-Gravendijkwal voor gentrificatie in aanmerking komen (een van de doelstellingen uit de Stadsvisie, waarvoor bovendien delen van de eerder genoemde Vogelaaar-gelden te overwegen zouden zijn). Volgens B.O.O.G. is investeren in de wijken op Zuid investeren in de slechtste leerling van de klas en dus bittere noodzaak. Investeren in de wijken in West is investeren in de middelmatige leerling die je niet wilt laten afglijden, dus minder omvangrijk maar net zo hard nodig.

Tegelijkertijd wordt in de Tunnelvisie aangegeven dat het herstellen van de 's-Gravendijkwal, een van de mooiste straten uit oud Rotterdam, wel een imagoverbeterend effect heeft. Concluderend denken wij dat dit breder gezien moet worden, omdat het imago van de aangrenzende wijken ook een positieve impuls kan krijgen. En dat dit voor de 's-Gravendijkwal wel eens meer zwaarwegend kan zijn dan voor de andere tunnelopties, inclusief de Boompjes.

Overigens signaleert B.O.O.G. voor het criterium gebiedsontwikkeling op dit punt een redenering die treurig maakt. Hoewel de mogelijkheid van imagoverbetering wordt erkend en er kansen worden gezien voor midden en hogere inkomens, wordt ook geconstateerd dat daarvoor 2 problemen zijn (p.20):

- Het eerste probleem: de huizen zijn vaak in particulier bezit.

Dat klopt, die particulieren hebben, als een soort micro-projectontwikkelaars, geprobeerd met eigen geld het aanzien van de straat en de ruim 100 jaar oude, mooie, panden te bewaren. Zonder die investeringen was de straat er nog erger aan toe geweest en viel er geen imagoverbetering te behalen. Overigens zijn deze particulieren natuurlijk de zo gewenste huishoudens met hogere of middeninkomens die zich al gevestigd hebben.

- Het tweede probleem: helaas zijn veel panden vergaand gesplitst.

Hier worden de bewoners gestraft voor de verloedering van jaren die zij zelf geprobeerd hebben tegen te gaan. Juist de door ons gesignaleerde neerwaartse spiraal van bestuurlijke en politieke opdeling, de naar de deelgemeentegrenzen geschoven seksinrichtingen, pensions en zorginstellingen hebben voor die vergaande splitsing gezorgd. Worden bewoners zowel linksom als rechtsom gestraft ?

d. Financiering

Op de manier waarop het criterium financiering in de afwegingsnotitie is opgenomen is volgens B.O.O.G. veel kritiek te leveren. In het algemeen kan worden gezegd dat de tabellen weinig onderbouwd zijn. Bovendien is een berekening van de kosteneffectiviteit niet voor alle opties beschikbaar en is de toelichting daarop ronduit warrig (p.15 en 21). De "te creëren

arbeidsplaatsen" lijkt een onduidelijk criterium. Graven is graven, toch ? Waar dat ook gebeurt ? Misschien is dit - niet onbelangrijk - een goed werkgelegenheidsproject. En kiest men daarom voor graven in plaats van boren. Want er zijn geen verschillen gemaakt tussen graven en boren of combinaties daarvan, terwijl met de huidige expertise in Nederland op gebied van boren (na HSL- en Betuwe lijnen, of na de Randstadrail) hier misschien wel interessante experimenten met de bouwsector te onderzoeken zijn.¹⁰

De projecten Pleinweg en Stadhoudersweg zijn al ingebracht in onderhandelingen met de minister van VROM voor een plaats in het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport), dus de verzamelde projecten waar het rijk geld in gaat steken. Dan is het ook verklaarbaar waarom financiering van deze twee opties er op dit moment zekerder lijkt dan die van de Maasboulevard en 's-Gravendijkwal. Dat een project in een verder stadium van onderzoek bevindt, betekent immers nog niet dat het *dus* ook beter te financieren is. Voor de ondertunneling van de 's-Gravendijkwal zal o.i. op den duur ook financiering gevonden kunnen worden. Dus zoekt de stad wel goed genoeg naar financiering ? Wat te zeggen van (Europees, nationaal, regionaal, provinciaal) milieugeld ? Of van de gelden die voor probleemwijken worden vrijgemaakt door Minister Vogelaar en waarvan de stad Rotterdam voor vrijwel heel Delfshaven en voor het Oude Westen geld krijgt ? En de stad heeft zelf nog AVR-gelden.

Het lijkt nauwelijks mogelijk dat grote projectontwikkelaars (die o.i. de Stadsvisie teveel bepalen, zie hierboven par. 3.1) interesse zullen tonen in de 's-Gravendijkwal. Maar ze tonen die interesse wel in het stukje 's-Gravendijkwal waar Erasmus MC aan ligt. En voor dat stukje zou al spraken zijn van ondertunneling of overkapping. Hoe is die financiering gedacht ? En waarom is 100 meter noordelijker op de 's-Gravendijkwal ondertunneling opeens niet relevant meer?

De kosten van ondertunneling 's-Gravendijkwal worden gesplitst in twee delen: de tunnel zelf en de herinrichting van de omgeving. De Pleinweg wordt geschat op 270 miljoen euro, waarvan 50%, dus ca. 135 miljoen euro door de stad zelf betaald moet worden. Dat bedrag ligt niet zo ver van de kosten die voor de 's-Gravendijkwal worden geschat op de 'kale' tunnel, ofwel 150 miljoen euro (met herinrichting schat men de kosten op 200 miljoen euro, voor dat gat moet toch financiering mogelijk zijn?). Herinrichting van de omgeving is bij de 's-Gravendijkwal apart begroot (tabel 5.4). Moeten Pleinweg of Stadhoudersweg niet heringericht worden ? Zo ja, dan zouden ook daarvoor kosten opgenomen moeten worden. Zo nee, hoe is dat mogelijk ?

En nog een overweging, misschien een droom, misschien het onderzoeken waard en al eerder in B.O.O.G.-stukken genoemd: de stad Rotterdam heeft grote waterproblemen. Wat als de tunnelbak wordt afgedekt met een open waterbak, wat het effect kan hebben dat in Rotterdam west het groene singelstelsel wordt versterkt en tegelijkertijd een afwateringsmogelijkheid wordt gecreëerd. Zijn er financieringsmogelijkheden vanuit de waterschappen of de verantwoordelijken voor de Nederlandse waterhuishouding ? De 's-Gravendijkwal is nooit een gracht of riviertje geweest, maar kan misschien wel een moderne variant op een singel worden.

¹⁰ B.O.O.G. is daar informeel over benaderd door de bouwsector.

5. Ten slotte

De Tunnelnotitie verwijst naar de doelstelling van de Stadsvisie "Het zoveel mogelijk voorkomen van verkeersdruk op de woonwijken en een goede inpassing van het autoverkeer op de stedelijke hoofdroutes zijn van essentieel belang om deze ontwikkelingen een reële kans te geven." (p.11). Hoe het mogelijk is de 's-Gravendijkwal alleen al in het licht van deze stelling achteraan de ontwikkelingen te plaatsen is voor B.O.O.G. een raadsel, temeer daar de mogelijkheden die in Win(ge)west worden geschetst wel degelijk omarmt worden. Doet de 's-Gravendijkwal voor spek & bonen mee ?

Natuurlijk kunnen we met de 's-Gravendijkwal en de aangrenzende gebieden van Rotterdam centrum-west niet terug naar de situatie van 1900. Maar er liggen wel heel veel kansen voor verbetering van dit stadsgebied. Omdat verkeers-, bestuurs- en overlastproblemen elkaar nu negatief versterken, zal juist verbetering van de ene zaak niet zonder effect blijven op de ander. In het rapport Win(ge)west hebben wij dat willen aantonen. Door onze argumenten te koppelen aan de kernbeslissingen en andere overwegingen uit de (concept) Stadsvisie 2030, menen wij ook te hebben aangetoond dat dit deel van Rotterdam-west aanzienlijk meer steun en ontwikkelingsimpulsen zou mogen verwachten dan nu in de Stadsvisie wordt voorgesteld.

Tegelijkertijd denken wij dat een verkeersstroom bovengronds door de binnenstad sluizen, zoals dat nu op de 's-Gravendijkwal gebeurt door een relatief smalle straat, niet meer van deze tijd is. Want anno 2007 zijn de gevolgen voor de volksgezondheid van een dergelijke milieudruk genoegzaam bekend. Uit een GGD-gezondheidsenquête van voorjaar 2007 blijkt ook dat de meerderheid van de Rotterdammers luchtvervuiling als grootste gezondheidsprobleem ziet.

De afwegingsnotitie van dS+V waarin 4 tunnelopties worden vergeleken, is ons inziens een veel te smalle basis om te concluderen dat de 's-Gravendijkwal geen prioriteit behoeft. B.O.O.G., de Bewoners- en Ontwikkelings Organisatie 's-Gravendijkwal zal doorgaan met, op inhoudelijke gronden en zorgvuldig onderbouwd, aantonen hoe:

- het Centrum van Rotterdam aan de westelijke zijde een enorme positieve impuls kan krijgen
- een ernstig verkeers- en milieuprobleem kan worden aangepakt
- en een straat met fraaie historische panden voor de Rotterdamse binnenstad kan worden teruggewonnen.

Bolletjeskaart of Boulevard ? Wat B.O.O.G. betreft begint bij de 's-Gravendijkwal de nieuwe 'Kop van West' !

B.O.O.G. Tunnelcommissie
26 april 2007
(WD - 2/ AG -3/ JH-4-red.)

