

Met betrekking tot de impuls die aan de wijken wordt gegeven, is wel meer te zeggen en is sinds het verschijnen van ons rapport ook meer onderzocht. Bijlage 1 is een eerste aanzet tot een notitie die wij daarover in bewerking hebben en waarbij wij de 's-Gravendijkwal bezien in samenhang met wijkontwikkeling en -economie.

3. Breder kader: 's-Gravendijkwal als ontwikkelcorridor

3.1 Hoboken & Coolhaven

De ontwikkelingen van het Coolhavengebied worden in hoog tempo voorbereid. Gestimuleerd door de discussies die voor het Hoboken VIP gebied zijn gevoerd, ligt een plan ter tafel waarbij de 's-Gravendijkwal nadrukkelijk genoemd wordt. Men stelt voor deze ter hoogte van Erasmus MC te overkappen en daar waar de straat naar het maaiveld moet ivm de oversteek van de Rochussenstraat, de verkeersstromen logischer te maken. Voor het Hoboken-gebied nabij Erasmus MC en de verbindingen met het Park zijn *herhaaldelijk de overkapping van de 's-Gravendijkwal genoemd als voorwaarde* voor een betere en logischer verbinding tot dit belangrijke gebied vanuit de binnenstad en west. De overkapping 's-Gravendijkwal staat dus ook in dit opzicht niet op zichzelf. De samenhang met ook de zuidzijde van de straat pleit voor de maximale overkapping, vanaf het begin gepland vanaf de kruising Rochussenstraat. Anders komen bezoekers die vanuit de binnenstad naar Hoboken willen of andersom, toch weer eerst langs een schimmig stuk straat met een verkeersbarrière. ² Dit gedeelte van de 's-Gravendijkwal ten zuiden van de Nieuwe Binnenweg wordt overigens ook bij het Hoboken VIP gebied betrokken.

3.2 Binnenstadsplan & Binnenstadsverkeersplan

De plannen die de stad maakt voor de ontsluiting van de Binnenstad hebben grote invloed op ons gebied. Het principe is: de Westzeedijk en Rochussenstraat voorzien aan de zuidzijde voor verkeersafwikkeling, het Weena is toegangs- en uitvalsweg voor het centrum aan de noordzijde, de 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan sluiten het verkeer door dat noord-zuid *langs* het centrum gaat. Het traject wordt ingedeeld bij de binnenstadsring en dat betekent een verkeerstoename. Dat is in tegenstelling met het wegwerken van de verkeersdruk waar de bewoners van uit zijn gegaan. Om kort te gaan: als de stad dat extra verkeer langs de 's-Gravendijkwal wil sluiten, zal zij extra moeten investeren in het terugdringen van nog meer overlast.

De druk die op de kruising Henegouwerlaan-Weena ontstaat is groot. B.O.O.G. blijft daarom pleiten voor een extra inspanning om dat kruispunt zeer goed ter hand te nemen. Ons inziens wordt het te veel als een knooppunt gezien en te weinig als een plaats waar verkeer vandaan moet blijven. Met andere woorden, wij vragen de gemeente nog eens goed te kijken naar de mogelijkheden om verkeer weg te sluiten en denken dan bijvoorbeeld aan: verplaatsen van het tramtraject dat alleen voor overloop dienst doet maar goede wegingdelingen steeds weer bemoeilijkt; andere route voor verkeer van de Beukelsdijk dat de Henegouwerlaan op draait; met voorrang uitvoeren van werkzaamheden die de verkeersstromen richting noord - Weena kunnen afremmen (en zo nodig optrekken van de projectgrens). De bewoners van de Henegouwerlaan waren tot begin dit jaar vertegenwoordigd in de tunnelcommissie van B.O.O.G., maar hebben inmiddels een eigen bewonersorganisatie opgericht, Hela!, die uiteraard haar eigen reactie op de Planstudie heeft gegeven.

4. Vragen naar aanleiding van de Planstudie

De Planstudie 'Herinrichting 's Gravendijkwal / Henegouwerlaan dateert van april 2009. Wij weten dat er in de torens van het Marconiplein gestaag verder gewerkt wordt. Nog onlangs kregen de bewoners van ons gebied een brief in de bus waarin onderzoekswerkzaamheden in de straat werden aangekondigd. Wij

² Zie: Coolhaven Ontdekt!, december 2008, Erasmus MC/Hoboken Charette. En: Gebiedsvisie Rotterdam Hoboken 2030: Internationaal topmilieu met ruimte voor lichaam en geest, februari 2009, Charetteteam Hoboken 2030.

Henegouwerlaan? En worden afzuiginstallaties onderzocht? Ook hier is onze vraag: hoe lossen andere Europese steden dit op?

- Wij vragen ons af welke rol het Rotterdam Climate Initiative speelt en hoe de verplichtingen die de stad zichzelf in dit kader heeft opgelegd vertaald worden naar de overkapping 's-Gravendijkwal?

- Bij alle maatregelen die voor luchtvervuiling mogelijk zijn, is de geluidsoverlast nog niet opgelost. Om die daadwerkelijk aan te pakken, zouden ons inziens ook weer afdekkingen de enige echte oplossing zijn.

4.4 Cultureel erfgoed

- In het verleden heeft B.O.O.G. er al op gewezen dat de aanvraag voor de status van rijksmonument voor de gehele tunneltraverse ongelukkig gekozen is. Nu werpt de stad immers haar eigen hindernissen op. Wij herhalen dus ons advies om die aanvraag in te trekken zolang de toekomst van de traverse niet vaststaat.

- Los daarvan vinden wij de argumenten die naar voren gebracht worden mbt de culturele waarde van de traverse niet sterk. Er wordt aangegeven dat de constructies vaak niet toelaten dat er in de wanden gewerkt wordt. Maar iedereen die door de traverse rijdt, weet dat de wanden vaak in slechte staat zijn. En als er in de Maastunnel (toch de kern van het complex) extra veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden, zal daar ook niet van afgezien worden omdat de wanden ontzien moeten worden. Wij denken dat zonder kaalslag er wel degelijk interventies mogelijk zijn, waarbij misschien juist reparaties aan de oude bak meegenomen kunnen worden.

- Een ander argument is de relatie tussen bovengrondse en ondergrondse beleving van de stad. Dit is al weer geen erg sterk argument. Zo wordt het probleem (het verkeer is te nadrukkelijk aanwezig vanaf het maaiveld) als "aardigheid" gepresenteerd. Daar kan B.O.O.G. niet in meegaan. De overkapte zone inrijden zal - als de overkapping compleet is - gehandhaafd blijven bij de ingangen en bij tunneltjes die in stand blijven elders in het complex. Bij de Rochussenstraat / 's-Gravendijkwal blijft de ingang vermoedelijk zelfs compleet in tact, ook als de overkapping vanaf die kruising wordt ingezet.

4.5 Techniek

In de bovenstaande vragen komt al een aantal technische aspecten aan de orde. Daar willen wij nog aan toevoegen:

- De zone tussen Rochussenstraat en Mathenesserlaan (weerszijden) zou volgens de eerdere notities van de gemeente overkapt worden op basis van de bestaande constructie. Nu wordt aangegeven dat die oplossing problematisch is. Waarom is de gedachte losgelaten om een soort "tafel" over de bestaande bak te zetten? Misschien dat het stuk dan iets boven het maaiveld bedekt wordt, maar zou dat dan niet bespreekbaar zijn? Het betreffende stuk is horecagebied en zowel de 's-Gravendijkwal als de Nieuwe Binnenweg, als beide achterliggende gebieden zouden profiteren van een goed ontwikkeld horecagebied ipv de huidige verrommelde en ronduit onveilige zone. Wij vragen de gemeente ook hier innovatief te werk te gaan en dit deel van de overkapping weer in de plannen op te nemen. (Zie in dat verband ook de opmerkingen over de verbinding met Hoboken en Coolhaven).

- Hierboven is al aangegeven dat het weren van vrachtverkeer de mogelijkheden voor het gebied aanzienlijk kan verbeteren mbt veiligheidseisen. Daarnaast is het misschien mogelijk met verkeersmanagement meer te doen? Automatisch omleiden van verkeer als smogwaarschuwingen dat bepalen, bijvoorbeeld? Is de stad bereid ook op dit gebied de nodige innovatie te stimuleren en zo een duurzame oplossing te creëren? Op dit moment staat het verkeer al vaak vast tijdens spitsuren. Wij voorzien daarom dat er in elk geval veel aandacht voor verkeersregulering zal moeten komen in de nieuwe traverse.

4.6 Fasering en garanties voor de toekomst

- Wij nemen aan dat de fasering nog aangescherpt moeten worden. Maar begrijpen wij nu goed, dat er drie metingen voorzien zijn, waarvan de middelste samenvalt met de eindfase van de bouw van de

basisconstructie (2015)? En in het verlengde daarvan: welke garanties worden de bewoners gegeven, dat als deze metingen gunstig zijn, de overkapping direct, dus aansluitend wordt vergroot, zodat alles overkapt kan zijn in 2020? Wordt dat feitelijk al mee begroot in het financieringsplan? Wij willen voorstellen dat de gemeente en de bewoners een convenant afsluiten, waarin wordt vastgelegd dat maximale overkapping in 2020 wordt afgerond, tenzij er overwegende bezwaren zijn om dat niet te doen.

5. Conclusie: hogere ambitie voor eindresultaat, maak "de traverse van de toekomst"

B.O.O.G. wil bepleiten dat basisvariant 2, dus een volledige overkapping van de 's-Gravendijkwal, zonder gaten vanaf de Rochussenstraat, met ongelijkvloerse Middellandkruising en een goede oplossing bij de kruising Weena/Henegouwerlaan, ons aller doel blijft. Hierboven hebben wij aangegeven op welke punten in de nu voorliggende Planstudie wij denken dat er mogelijkheden zijn om tot die variant te komen. Met name eisen op het gebied van tunnelveiligheid en milieu lijken een volledige overkapping te verhinderen. Beide gebieden zijn volop in ontwikkeling en naar onze indruk nog niet volledig onderzocht. Zonder de besluitvorming verder te vertragen willen wij vragen om nieuwe ontwikkelingen lopende het proces zo goed mogelijk toe te passen. Wij hopen dat het stadsbestuur, de gemeenteraad en de diensten ons ook in deze zienswijze zullen kunnen steunen en alles op alles willen zetten om tot een innovatieve, maximale oplossing te komen. In dat kader vragen wij of het stadsbestuur wil overwegen of een convenant met de bewoners kan worden gesloten, waarin wordt vastgelegd dat de volledige overkapping rond zal zijn aan het eind van fase 2 (2020), tenzij er overwegende bezwaren zijn om dat niet te doen. Wij blijven graag bereid constructief mee te denken om te komen tot de Rotterdamse stadsstraat van de toekomst, een werkelijk duurzame straat waarmee Rotterdam centrum west weer voor heel lange tijd vooruit kan.

Met vriendelijke groet en u dankend voor uw aandacht en steun,

B.O.O.G. tunnelcommissie en - bestuur

Bijlage 1

bij "Reactie op de Planstudie Herinrichting 's-Gravendijkwal / Henegouwerlaan, april 2009", door B.O.O.G., de Bewoners- en Ontwikkelings Organisatie 's-Gravendijkwal, september 2009 ten behoeve van de raadscommissie voor Economie, Sociale Zaken, Haven, Milieu en Vervoer, Gemeente Rotterdam.

De 's-Gravendijkwal als ontwikkelcorridor voor de achterliggende wijken (notitie in bewerking - versie 1.2 - september 2009 - B.O.O.G.⁴)

De overkapping van de 's-Gravendijkwal is niet alleen voor bewoners van die straat bedoeld. Integendeel. B.O.O.G. heeft al in 2007 argumenten geleverd voor een bredere blik. Wij citeren uit de conclusies van "Win(ge)west: Argumenten voor de stedenbouwkundige ontwikkeling en ondertunneling van de 's-Gravendijkwal: een impuls voor Rotterdam centrum-west", januari 2007, B.O.O.G.:

a. Verbetering ruimtelijke samenhang

- 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 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.

⁴ Sinds januari 2007 is een groot aantal wijkvisies en gebiedsvisies, sociale strategieën, economische en verkeersplannen gelanceerd door de stad Rotterdam. Diverse leden van de B.O.O.G. zijn betrokken bij de complexe materie van stedelijke ontwikkelingen. Hun expertise wordt samengebracht in ondermeer deze notitie die de informatie van 2007 actualiseert en eind 2009 afgerond moet zijn.

- Groen wordt een verbeterd onderdeel van het huidige stelsel van groene lanen en singels.
- Maken van een groene verbinding tussen Rotterdam centrum west en de Maas

c. 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.

d. 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.

e. 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.

f. 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.
- 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, de relatie met de rivier wordt hersteld.

Op dit moment heeft met name de 's-Gravendijkwal last van decennia lange verwaarlozing, waardoor veel panden ingevuld zijn door opvanginstellingen, seksinrichtingen, dubieuze kamerverhuurbedrijven enzovoorts. Een van de speerpunten van B.O.O.G. is om daar een ommekeer in te krijgen en het accent naar woon-/werkhuizen te verschuiven. Daar zal B.O.O.G. ook onverminderd mee doorgaan en de steun vanuit het stadsbestuur groeit. De overkapping van de straat is een cruciaal onderdeel van dat proces, maar zal zoals gezegd de eigenlijke straat ruim overstijgen en volgens ons een impuls geven aan de woon- en ondernemersmilieus van zowel Oude Westen als Middelland.

Middelland en Oude Westen: gentrification & SHV

In de Stadsvisie 2030 worden woonmilieus als die van het Oude Westen en Middelland als gentrification-gebieden aangeduid. Daarnaast ondergaan beide gebieden positieve invloed van de plannen rond Erasmus MC / Hoboken, de plannen rond Cool of CS en de plannen voor de binnenstad. Maar wil de stad dat beide wijken ook daadwerkelijk van die ontwikkelingen profiteren? Wil zij dat de gebieden los komen van het imago van schimmige gebieden die maar nooit met goede cijfers uit de veiligheidsindex komen en daarom beter vermeden kunnen worden? Dan kan een barrière als de tunneltraverse zo niet blijven bestaan. Om terug te grijpen op de historische context: toen de 's-Gravendijkwal werd aangelegd was het de rand van een nieuwe buitenwijk, toen de tunneltraverse werd aangelegd, was het de rand van het Centrum. Anno 2009 is het beter de 's-Gravendijkwal en de wijken Oude Westen en Middelland te beschouwen als Rotterdam centrum-west.

Het Oude Westen en Middelland hebben met hun centrale ligging de potentie om mensen aan te trekken die graag in het Centrum wonen dicht bij alle voorzieningen maar niet voor het grootstedelijke karakter van de City kiezen. Bij Middelland is de gentrification op gang gebracht. Dat komt vooral door de brede plannen die aan die wijk ten grondslag lagen in de 19e eeuw. De mooie lanen, singels en straten brengen

"lucht" in de wijk en zorgen voor een redelijk aantal mensen met middeninkomens of hoger. Maar de kleinere straten en de winkelstraten zijn ronduit probleemgebieden. Er is dus een extra impuls nodig om dit gebied structureel aantrekkelijk te maken voor de middeninkomens die in de Stadsvisie genoemd worden en die samen met de mensen met lagere inkomens in balans kunnen komen.

Het Oude Westen daarentegen zit als het ware op slot, omdat er te weinig geschikte woningen zijn voor starters en jonge gezinnen. Om de gentrification te versnellen is het nodig dat er meer aandacht komt voor (koop)woningen die geschikt zijn voor mensen uit de midden en potentieel hogere inkomensgroepen. Een deel van die groep die in de buurt werkt kan gericht uitgenodigd worden zoals bv medewerkers van het Erasmus MC (het woonbehoefte-onderzoek van Erasmus MC kwam uit op ca. 3000 huishoudens) en de Hogeschool Rotterdam.

Een andere groep zijn de creatievelingen en ZZP-ers met atelier of kantoor aan huis. Dat kunnen dan ook lofts of kluswoningen zijn desnoods gekoppeld aan een bedrijfsruimte. Dit past in de ambitie van de wijkvisie "Werelds Oude Westen" die de Centrumraad heeft opgesteld. Deze groep faciliteren en verleiden om in het OW te komen wonen, brengt ook een gunstige dynamiek op gang.

Ook vanuit de VIP Hoboken kan bij gerichte strategie spin-off richting het OW verwacht worden. Binnen de regiegroep wordt gesproken over verbinding met aangrenzende gebieden en er wordt nu gewerkt aan een deelplan om de verbinding met het OW via de Saftlevenstraat in fysieke zin te versterken. De voorzitter van de Centrumraad heeft in de charette een uitwisseling/wederkerigheid geschetst tussen laag geschoolde arbeidskracht uit het OW om vacatures op het gebied van beveiliging en schoonmaak te vervullen en de hoger opgeleide werknemers van Hoboken die in het OW gaan wonen. Het moet mogelijk zijn om zo een gemeenschap op te bouwen van mensen die betrokken zijn bij Hoboken, Middelland en het Oude Westen en een zekere trots delen/ daar graag bij willen horen.

In de concept Sociale Strategie 2020 wordt de Rotterdamse bevolking ingedeeld in 3 groepen (sociaal sterken; sociaal kwetsbaren; overlevers/afglijders) en de ambities is om die onderscheiden groepen gericht te benaderen (vasthouden/aantrekken; ondersteunen en kansen bieden; beheersbaar houden). Op de 's-Gravendijkwal e.o. zijn deze groepen alle drie merkbaar aanwezig maar het evenwicht blijft precair. Om de opwaartse spiraal van aantrekken en vasthouden van hogere inkomensgroepen zoals ook in de Stadsvisie beschreven, in gang te zetten is een ingreep op de 's-Gravendijkwal nodig en die zal onvermijdelijk doorwerken naar beide zijden van de beoogde overkapping. Als de overkapping uitblijft, is het gevaar van weer terugvallen en verder afzakken levensgroot aanwezig zeker ook gezien de toenemende verkeersdruk die in het Verkeersplan voor de 's-Gravendijkwal als onderdeel van de Binnenstadsring is voorzien.

Voor beide wijken en de 's-Gravendijkwal zelf, geldt dat mensen willen wonen in een omgeving die schoon, heel en veilig is. Mensen die een midden- of hoger inkomen hebben zullen zich alleen in zo'n wijk willen vestigen waar die eisen op een redelijk niveau zijn gebracht. Dat is in Middelland en Oude Westen niet het geval. Het SHV-paradepaardje van de Rotterdamse politiek zou zich ons inziens ook moeten uitstrekken tot het centrum-west en daar past een barrière met doodlopende straten / verkeersriool niet bij.

Winkelstraten

Daarbij komt nog de dynamiek vanuit de twee aangrenzende winkelstraten West Kruiskade/1e Middellandstraat en Nieuwe Binnenweg. De eerste straat heeft het al lange tijd moeilijk, ondermeer door drugsoverlast en niet altijd gunstige branching. Op de Nieuwe Binnenweg is op economisch gebied een opwaartse beweging in gang gezet, maar ook voor deze straat blijft de 's-Gravendijkwal een obstakel. Op de Nieuwe Binnenweg aan de uiterste oostzijde en uiterste westzijde zijn verbeteringen merkbaar. Zo is vooral de fysieke ingreep bij de Boogjes aan de oostzijde een enorme impuls geweest. De hoop en het vertrouwen die daarmee voor dat beperkte gebied werden getoond, hebben in de hele straat nieuwe, sterke ondernemers aangetrokken.

Zo zal overkapping van de 's-Gravendijkwal volgens ons ook werken. De overkapping is een groot statement van de gemeente en geeft naast de fysieke verbetering blijk van een groot vertrouwen en hoop voor dit gebied. De sociaal sterken zullen blijven en mensen uit hun netwerk overhalen zich ook hier te vestigen en voor de sociaal kwetsbaren die in het Oude Westen of Middelland wonen zullen meer mogelijkheden ontstaan: de gemeenschap van actieve bewoners kan uitbreiden; midden- en hogere

inkomens in de wijk en dus een hoger bestedingsniveau betekenen meer economische bedrijvigheid; kansen om echt goed basisonderwijs op te zetten nemen toe, etc. Kortom: er is een mogelijkheid een gentrificationproces op gang te brengen, maar om al die kansen goed te benutten is wel integraal en ondersteunend beleid nodig.