



aan: de leden van de gemeenteraadscommissie EHMV
van: B.O.O.G., Bewoners- en Ontwikkelings Organisatie 's-Gravendijkwal
dd.: 10 oktober 2011
betreft: korte reactie **"Actualisering verkeer- en vervoersplan 2011"**
te bespreken in uw vergadering van 12 oktober a.s.

Geachte raadsleden,

Met stijgende verbazing en toenemende irritatie hebben wij de brief van wethouder Baljeu plus bijlagen gelezen die horen bij agendapunt 7 van uw vergadering van 12 oktober, over de "Actualisering verkeer- en vervoersplan 2011". Het lijkt wel alsof debatten, conclusies, rapporten en moties naar aanleiding van o.a. de Stadsvisie 2030 en het Binnenstadsverkeersplan nooit hebben plaatsgevonden. De ingediende stukken zijn **geen actualisering van een verkeersplan, maar het afstoffen van de oude ambtelijke notitie** die nog op de plank lag.

De overkapping 's-Gravendijkwal/ Henegouwerlaan kan op korte termijn niet worden aangepakt. Niet doordat er zelfs in krappe tijden geen geld kan worden gevonden, maar door de keuzes die dit College maakt. Daarover hebben wij vaker met u van gedachten gewisseld en het standpunt van B.O.O.G. is bekend. Maar het uitstellen van de gebiedsontwikkeling rond de 's-Gravendijkwal en daarmee Centrum-west, wil natuurlijk niet zeggen dat het probleem weg is. En het wil ook niet zeggen dat de wethouder en ambtenaren nu mogen doen alsof een grote inspanning van alle partijen niet is geleverd, alsof een zo goed mogelijke oplossing niet door alle partijen wordt gedeeld en alsof gedachten, conclusies en zelfs **besluiten van uw raad niet bestaan**.

In de bijlage **"streefbeeld binnenstedelijk hoofdwegennet"** wordt hetzelfde **kaartje** van stal gehaald dat door B.O.O.G. in haar rapport "Win(ge)west" van 2007 al was weerlegd als **ondeugdelijk** (zie bijlage). Wethouders Baljeu en Vervat, uw raad en de ambtelijke diensten hebben die analyse ook gedeeld bij de ontwikkeling van de plannen voor overkapping van de 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan die nu in de wacht staan. Daarom is het extra verbijsterend om te zien dat bij de Effectmonitor VVPR 2010 nog altijd de Maastunneltraverse noord niet is meegenomen. Wij vragen nu via uw commissie om bij de **Effectmonitor 2011 wel het traject 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan** mee te nemen. Juist omdat in deze zomer, toen een deel van de Maastunnel afgesloten werd, er veel bewegingen hebben plaatsgevonden en omdat de afsluitingen herhaald zullen worden. Zowel wethouder Baljeu als wethouder Van Huffelen hebben ons mondeling beloofd dat deze monitoring plaats zou vinden, dus de meetresultaten zouden er moeten zijn. Wethouder Van Huffelen heeft een gerelateerde toezegging gedaan bij de regieraad van VIP-gebied Hoboken. De Effectmonitor zal bij toekomstige besluitvorming en financiering ook een rol spelen en dan moet voor een goede afweging de ontbrekende schakel in de verkeersbundels, dus "onze" traverse, er o.i. ook bij staan.

Er blijven veel meer zaken spelen rond het verkeersriool van de 's-Gravendijkwal. Een greep: luchtkwaliteitsrapportages, problemen met de constructie van de Maastunnel, de verkeerseffecten van Stadshavens, Hoboken, Central District, Binnenstad. Wij vragen u dan ook om ons gezamenlijk in staat te stellen de vinger aan de pols te houden, zodat een klaarliggend plan, ook een klaarliggend plan kan blijven. In die zin lijkt het ons van groot belang dat ook bij komende begrotingen de **'s-Gravendijkwal op de Investeringslijst blijft staan in categorie C**. Dat had u in uw recente motie al besloten en het merkwaardige voorstel van het College om daar toch weer van af te wijken lijkt ons niet terecht. Niet zozeer voor aparte studies of acties, maar om te zorgen dat de **'s-Gravendijkwal-plannen waar mogelijk meegenomen kunnen worden in andere onderzoeks- en plantrajecten**.

Wij nemen aan dat u als raadsleden net zo min als wij weer terug wilt gaan naar "AF".

Hoogachtend,

Jeanne Hogenboom
voorzitter B.O.O.G.

Bewoners- en Ontwikkelings Organisatie 's-Gravendijkwal
www.sgravendijkwal.nl / boog_sgravendijkwal@hotmail.com

(begin citaat)

2.3 Samenvatting Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003-2020

De aanleg van een verkeersader in de 's-Gravendijkwal, nu zestig jaar geleden, is achteraf gezien geen positieve ontwikkeling geweest. Sterker nog, het is waarschijnlijk een van de belangrijkste redenen voor de treurige staat van de 's-Gravendijkwal anno 2007. Als we naar het vigerende beleid op verkeersgebied kijken, dan biedt het Verkeers- en vervoersplan Rotterdam uit 2003 weinig hoop.

De feiten uit het VVPR:

- De 's-Gravendijkwal is een binnenstedelijke hoofdweg.
 - De 's-Gravendijkwal vormt de kortsluiting tussen 3 bundels.
- "Binnen het wegennet van Rotterdam hebben 7 routes een bijzondere status: dit zijn de bundels. Deze bundels vormen de aanvoerroutes naar het centrum. (Let op: de 's-Gravendijkwal is géén bundel.) Op de bundels wordt het verkeer geconcentreerd, de capaciteit zal vergroot moeten worden. Om de leefbaarheid niet aan te tasten moeten de bundels worden 'ingepast'."
- Omdat de 's-Gravendijkwal geen bundel is, zijn er ook geen 'inpassings'-voorzieningen voor beschikbaar. Het problematische hiervan wordt erkend door te zeggen dat gekeken kan worden naar het verdiepen van de kruising Middellandstraat.
 - Het VVPR spreekt zich alleen uit over 'structurele ingrepen' (ondertunneling) als het wegen van stedelijk niveau betreft: de bundels.
 - De 's-Gravendijkwal is géén bundel maar is wél vergelijkbaar met de bundels, qua verkeerssoort en doorstroming.
 - De 's-Gravendijkwal is géén boulevard, het Weena, Blaak, Coolsingel en Mariniersweg wél. De Westzeedijk-Boompjes trouwens ook.



Kortom, de conclusie van B.O.O.G. is dat het beleid voor de 's-Gravendijkwal inhoudt dat het een nog drukker verkeersstraat wordt dan nu. We kunnen zeggen dat het VVPR voor de 's-Gravendijkwal extra nadelig uitpakt, er wordt namelijk een grotere verkeersdruk op geprojecteerd (intensivering van de bundels die uitkomen op de 's-Gravendijkwal) zonder dat er een bijbehorend beleid op wordt gevoerd. (Er wordt wel een uitzonderingsbeleid op los gelaten: kijken of de Middellandstraatkruising kan worden verdiept.)

Een weg die geen bundel is maar wel vergelijkbaar met de bundel is natuurlijk een monstrum, een onopgelost probleem.

Wat merkwaardig is, is dat van de drie binnenstedelijke verbindingen over de Maas, (Maastunnel, Erasmusbrug, Willemsbrug) de Maastunnel de zwaarste is, met vier banen. Het lijkt er op (VVPR) dat de stad dit wil handhaven. Maar dan kan men er niet onder uit maatregelen te nemen, aangezien meerdere milieुरapportages al hebben aangegeven dat de luchtvervuiling en geluidsoverlast op de 's-Gravendijkwal ver boven de normen zit. 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 etmaal. (einde citaat)