

## **De Nieuwe 's-Gravendijkwal: fase 1 de ventwegen**

door B.O.O.G. tunnelcommissie, september 2007

### **1.        Introductie**

Op 27 augustus j.l. vond een gesprek plaats van de wethouder Verkeer/Vervoer, mw. Baljeu, met dS+V en B.O.O.G., over de mogelijkheden om tot een goede oplossing voor de 's-Gravendijkwal / Henegouwerlaan te komen, zoals gewenst door de gemeenteraad (raadscommissie ESMV, dd. 28 juni 2007). Er is natuurlijk nog geen "kogel door de kerk", maar het is duidelijk dat er een goed onderzoek nodig is naar de (on)mogelijkheden van structurele oplossingen van de verkeers-/milieu-overlast van de straten, waarbij de leefbaarheid van de omwonenden en de achterliggende wijken een grote impuls zou krijgen.

Uit dit gesprek kwam naar voren dat vermoedelijk de beste optie is: de sleuf die nu deels in de straat ligt, zo ver mogelijk doortrekken en dan afdekken. Deze optie wordt vergeleken met de optie waarbij alle verkeer naar 0-niveau wordt getrokken en de straat volledig nieuw wordt ingericht. Allerlei tussenliggende varianten bleken uit de voorbesprekingen minder gewenst vanuit ofwel het perspectief van verkeerseisen (geen doorstroming, verwarrende kruisingen, te weinig capaciteit), of vanuit perspectief van bewoners (nauwelijks een oplossing voor gesignaleerde problemen). Voorwaarde voor het afdekken is volgens B.O.O.G. wel dat de deklaag niet beperkt wordt tot enkele stukken, omdat dat de problemen die in Win(ge)west zijn gesignaleerd juist vergroot.

In een eerste fase kunnen de ventwegen worden aangepakt, de wethouder wil proberen dit zelfs al voor 2008 op de begroting te krijgen. Zij heeft B.O.O.G. gevraagd wensen voor de ventwegen te formuleren en aan dS+V door te geven. dS+V bereidt de stukken voor College en Raad voor.

Deze notitie is opgesteld door de tunnelcommissie van B.O.O.G. en bedoeld om de stand van zaken voor intern gebruik weer te geven en om bij dS+V onze wensen voor de eerste fase, de ventwegen, op een rij te zetten, conform de afspraak met de wethouder.

### **2.        Algemene uitgangspunten**

De 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan zijn in verkeers- en stedenbouwkundig opzicht en dus ook in deze discussie een geheel. De term "Nieuwe 's-Gravendijkwal" slaat dan ook op beide straten.

De Nieuwe 's-Gravendijkwal wordt een stadsboulevard en blijft daarmee een belangrijke verkeersverbinding. De straat zal weliswaar niet functioneren als rijksweg langs centrum-west, maar wel als route om het centrum en west te ontsluiten (ongeveer als een binnenstadsring). Deze keuze van stadsbestuur en verkeersdienst, herhaald door wethouder en dS+V, betekent volgens B.O.O.G. automatisch dat een grote interventie op de 's-Gravendijkwal noodzakelijk is.

De Nieuwe 's-Gravendijkwal zal in principe een groene(re) laan worden. Zij maakt deel uit van het groene netwerk aan de westkant van het centrum.

Het verkeer dat geen bestemmingsverkeer is voor 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan of direct aangrenzende straten, wordt door de tunneltraverse Noord-Zuid geleid en weggewerkt voor omwonenden.

Daarmee worden:

- milieuproblemen (lucht en geluid) teruggedrongen;
- Oost-West verbindingen waar mogelijk hersteld (oversteekplaatsen);

- pogingen om negatieve sociale ontwikkelingen in Oude Westen en Middelland te keren gesteund (neerwaartse spiraal en lage score veiligheidsindex vs. gentrificatie, economische ontwikkeling en groeiende veiligheid);
- fietsverbindingen verbeterd;
- groenvoorzieningen bevordert;
- zones met oude architectuur beschermd.

### **3. Een mogelijke oplossing**

De overkapte inrichting van de straat zal een hoofdstructuur in de lengterichting kennen, maar kan wel op bepaalde delen van de straat een iets ander karakter hebben. Dit is deels ingegeven door de omgeving en deels door technische eisen (niet elke draagwand zal even sterk kunnen zijn).

Waar enigszins mogelijk blijven de huidige bomen beschermd. Mogelijk worden grotere bomen die geroid moeten worden wel weer vervangen door grote bomen uit de Rotterdamse bomenbank.<sup>1</sup>

De status van de kruisingen ligt nog niet vast. De oude tunnels van de Maastunneltraverse gaan onder een aantal dwarsstraten door. Voor andere straten kan betrekkelijk eenvoudig een overkapte kruising worden gerealiseerd omdat ze nabij een ondertunneld gedeelte liggen, een aantal kruisingen is een probleem. Er is met name onduidelijkheid over de Middelland-kruising, hoewel dit onderwerp in het gesprek van 27/8 niet behandeld is. De argumenten van dS+V om die kruising *niet* ongelijkvloers te maken zijn voor B.O.O.G. nog niet overtuigend. Een overzicht volgens B.O.O.G.:

#### Bestaande ondertunneling:

Drooglever Fortuyn plein  
Nieuwe Binnenweg  
Mathenesserlaan  
Beukelsdijk-Weena  
treinspoor (Statentunnel)

#### Eenvoudig te overkappen:

Snellinckstraat en Zwaerdecroonstraat verbinden met Ochterveltstraat  
Schietbaanlaan - Schietbaanstraat  
Henegouwerplein - Akeleistraat  
Verbinding Erasmus MC - Academieplein/straat (deels)  
Volmarijnstraat - verbinden met 's-Gravendijkwal centrumzijde

#### Sleuf uitgraven:

Verbinding Erasmus MC - Academieplein/straat (deels)  
Rochussenstraat (probleem: metrobus)  
Schermklaan- Van 't-Hoff-plein  
1e Middellandstraat  
Oostervantstraat - Tiendstraat

---

<sup>1</sup> De meldingen over de levensvatbaarheid van de platanen lopen uiteen van 5-10 jaar tot 30-40 jaar. Dit wordt nog precies onderzocht, want het is van groot belang voor varianten van het toekomstige straatprofiel.

#### 4. Ventwegen: wensen

De leden van de tunnelcommissie en enkele andere actieve bewoners van de 's-Gravendijkwal is gevraagd input te leveren voor de wensen voor ventwegen. De volgende punten kwamen naar voren, waarbij A en B het belangrijkste werden gevonden:

##### **A. Meer fietspaden.**

Er is nu teveel fietsverkeer (en ook brommers) over de trottoirs, omdat niemand die tegen de rijrichting in moet gaan, de hele omtrekkende beweging tot aan de enkele oversteekplaats zal nemen. De fietszones (die vooral aan de Delfshavenzijde aangemaakt) zijn bovendien te smal. Dit en B. zijn zondermeer de belangrijkste wensen.

**wens: dubbele fietsbanen aan beide zijden, over hele lengte.**

##### Discussie:

De ontwerper die lid is van de B.O.O.G. tunnelcommissie heeft voor onze interne discussie een aantal schetsen gemaakt. In de bijlagen zijn die schetsen opgenomen. Het fietspad langs de trottoirs leggen, leverde o.i. teveel verlies op aan de uitstapstrook (bijlage 1). Een ander alternatief is de fietsstroken splitsen, de ventwegen worden dan "vanzelf" een stuk smaller voor de auto's. Maar is zijn de fietsers veilig genoeg te leiden naar en van de binnenste strook die tegen de rijrichting in gaat ?

Suggestie: als er een kap op de verkeersbanen ligt: fietsverkeer ook als 2 soorten behandelen: bestemmingsverkeer, dat gaat dan over de fietszones van de ventwegen; doorgaand fietsverkeer: gaat over de afgedekte middenbermen die een wandel/fietsstrook zijn ?

##### **B. Snelheid van autoverkeer terugdringen.**

De auto's racen heel hard over de ventwegen. dS+V had in de voorbesprekingen al aangegeven dat het autoverkeer inderdaad "teveel" ruimte heeft in de breedte. Versmallen is dus geboden. Drempels zijn eerder door bewoners aangevraagd, maar stuitte indertijd op het bezwaar dat de 's-Gravendijkwal een aanrijdroute voor Dijkzicht/Erasmus MC is. Wij weten niet hoe actueel dat argument nog is en hoe actueel dat blijft bij de nieuwe ontwikkelingsplannen voor Erasmus MC. Samen met A. de belangrijkste wens.

**wens: snelheid autoverkeer op ventwegen terugdringen** (inkl. motoren, brommers)

##### **C. Betere en homogenere verlichting / -inrichting**

Op dit moment is de verlichting onevenredig verdeeld en staan er drie soorten lantaarnpalen in de straat. Dit is resultaat van de verschillende aanpak van deelgemeenten aan beide zijden en van interventies die met veiligheid te maken hebben. Het is wel mogelijk dat een beter verlichtingsplan niet met de ventwegen moet worden aangepakt, maar pas als er een deklaag op de tunnelbak ligt, dus fase 2, ahw. Maar een wens blijft het.

In het algemeen is er de wens naar samenhang van de inrichting te kijken over beide straten aan beide zijden. Er staan bijvoorbeeld afvalbakken aan 1 zijde en aan de andere zijde niet. Alles resultaat van de deelgemeentegrens.

**wens: verbeterd verlichtingsplan + homogenere inrichting**

##### **D. Meer groen**

De 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan zijn behalve de platanen (en heel mooie narcissen in de bermen, een kado van de stadsmarinier Oude Westen) en de viezige groene bermen mager bedeed met groen. Voor de herinrichting van ventwegen is misschien mogelijk de bermen te verbreden. Wellicht biedt dat dan ook meer mogelijkheden om de platanen te "helpen" ? In bijlage 4 is dit aangegeven.

**wens: waar enigszins mogelijk groen aanbrengen.**

Suggestie:

In bijlage 4 is ook aangegeven de mogelijkheid om een voortuin/groenstrook bij de gevels te creëren. Die grond zou verkocht/verpacht kunnen worden. Dit stelt wel eisen aan beheer, omdat er anders alleen maar een rommeltje ontstaat.

Fase 2: Als het mogelijk is de nieuwe deklaag van groen (hoe dun ook) te voorzien, dan zou dat onze voorkeur hebben. Sommigen spreken zelfs van een fontein ?

#### **E. Bredere trottoirs ?**

De 's-Gravendijkwal heeft al brede trottoirs over het algemeen. De Henegouwerlaan minder. De Delfshavenzijde is vaak wel breder dan de Centrumzijde. De tunneltraverse ligt niet echt in het midden. Het is een wens om waar mogelijk de trottoirs wel breder te maken. Zie bijlage 3 voor onze schets.

Dit kan vooral van belang zijn bij de stukken 's-Gravendijkwal tussen Snellinckstraat - Nieuwe Binnenweg en Ochterveltstraat - Nieuwe Binnenweg. Op dit deel zit wat B.O.O.G. kwaliteitshoreca noemt, die horeca zou misschien aan de voorzijde - als er een deklaag op de tunnelbak ligt - terrasjes kunnen gaan exploiteren. Een en ander hangt wel samen met het (dit jaar vastgestelde) horecabeleid Delfshaven. Het hangt ook samen met de problematischer horeca van slechts 1 blok verderop: tussen Nieuwe Binnenweg en Mathenesserlaan is nog een concentratie van seksinrichtingen en een "sekszone" is natuurlijk niet gewenst ! Evenmin is uitloop van de concentratie coffeeshops op de Nieuwe Binnenweg gewenst.

#### **F. Parkeren ?**

De bewoners die door B.O.O.G. zijn geraadpleegd hebben geen behoefte aan meer parkeerplaatsen. Parallel parkeren blijft dus volstaan.

Wel is bekend dat winkeliers van de Nieuwe Binnenweg aan de Delfshavenzijde de behoefte hebben geuit aan meer parkeerplaatsen en dat zij in een eventuele overkapping van de 's-Gravendijkwal daarvoor een extra mogelijkheid zien. Tijdens het overleg met de wethouder leek daar weinig steun voor te bestaan van ambtelijke of bestuurlijke kant. B.O.O.G. weet niet hoe de horecaondernemers van de 's-Gravendijkwal hier tegenaan kijken.

### **5. Conclusie**

Tot zover de wensen die B.O.O.G. voor nu heeft geformuleerd, grotendeels kwamen die tijdens eerdere gesprekken met dS+V al aan de orde. Prioriteit ligt bij fietspaden, terugdringen van de snelheid op de autobanen en groen. En ook homogeniteit.

Wij denken dat de ventwegen zoveel mogelijk homogeen moeten worden opgebouwd. Ze worden toch al doorsneden door kruisingen e.d. Zeker als in fase 2 de middenas ook een aantal varianten zal kennen, zal de rust in het ontwerp (lees: de statigheid van de lanen) nauw samenhangen met de rust op de ventwegen.

De afspraak is dat bij het ambtelijk/bestuurlijke traject B.O.O.G. nu even aan de zijlijn staat, tot de mening van B.O.O.G. over het uiteindelijke voorstel weer wordt gevraagd (eventueel door de raad).

Tot slot, zowel de gesprekken met dS+V als die met de wethouder werden als open en constructief ervaren. Wij hopen in die sfeer verder te kunnen werken en zijn steeds bereid tot verdere discussie.

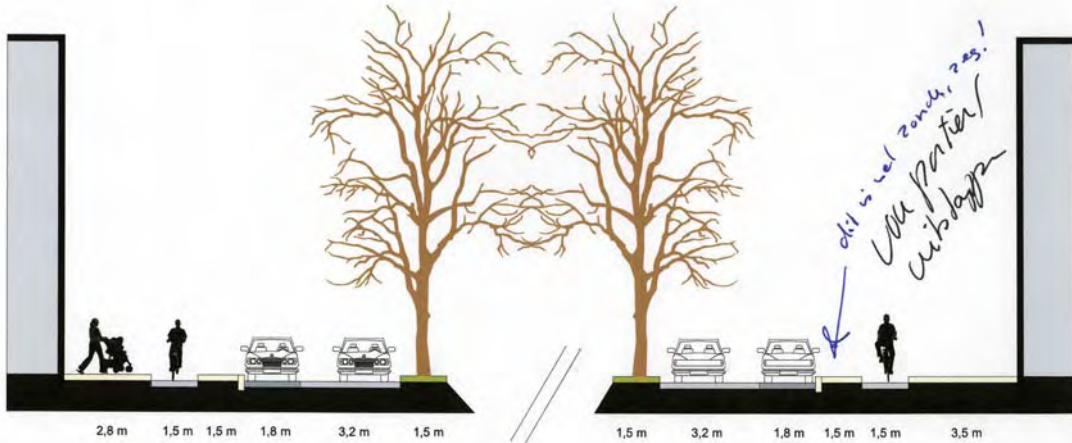
Namens B.O.O.G. tunnelcommissie, met name Wilke Diekema, Jan Buijs, Hans Geraets,

Jeanne Hogenboom, 3 september 2007

Bijlage ①

### Meer fietsers 1

*Welke, zie de dubbele fietspaden aan elke zijde en mis ik?*

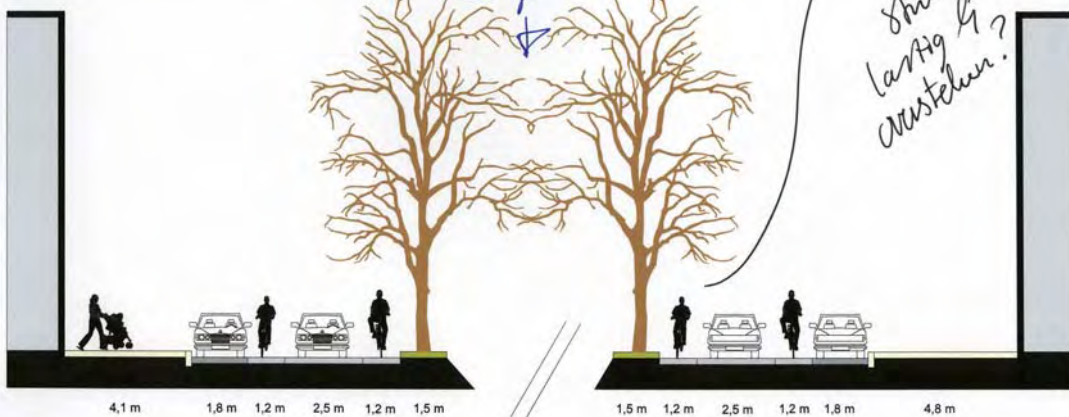


Bijlage ②

### Meer fietsers 2

*en als we een mooie fietsroute op de nieuwe middenberm leggen?*

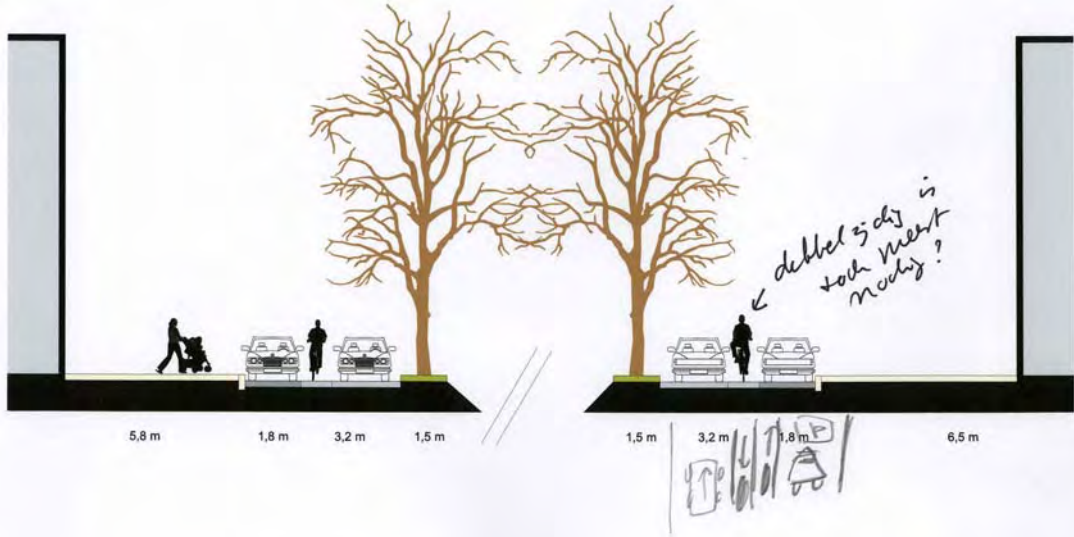
*dit is wel heel veilig op de lange strakke maar erg langzaam? autostoel?*



Bylage ③

### Meer trottoir (dS+V)

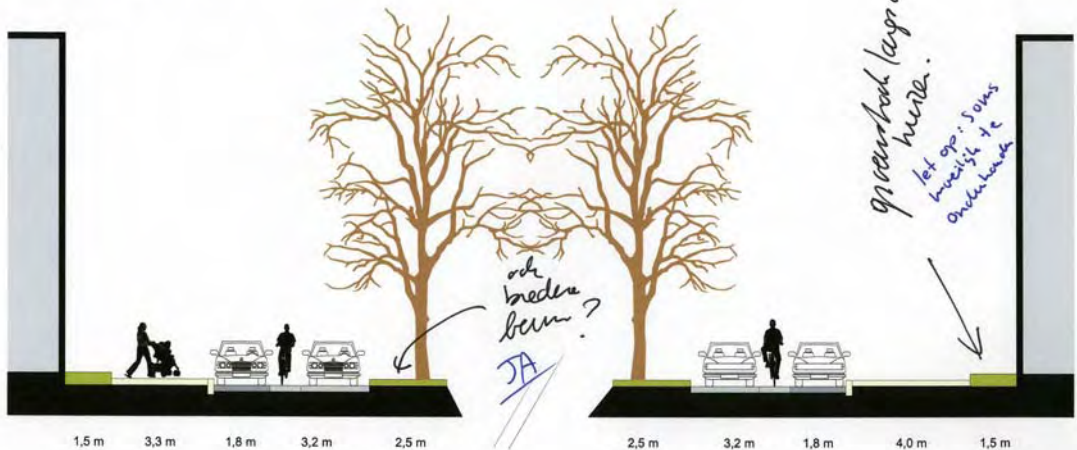
- gras 2 fietbanen  
- maar elke zijde  
- nu fietst ieder een  
over de 5 loop baan  
de richting in.



Bylage ④

### Meer groen

groenband laag de  
wanden.  
let op: soms  
kruislig + e  
omkruisband



+ zoveel mogelijk groen  
op de middenbeem aan

eventueel  
terras functie  
nalg Dierzy/lux/  
Soit.