



**No regret is no regret is kap erover!!
De 's-Gravendijkwal is over een paar jaar overkapt.**

Reactie van B.O.O.G. op de Begroting 2011 van B&W - 23 oktober 2010

- | | |
|-----------------|--|
| Deel 1 | Doorgaan en doen |
| 1.1 | Over een akkoord en een toezegging |
| 1.2 | Njèt |
| 1.3 | Infrastructuur mag alleen de overheid doen |
| 1.4 | Financiering: wat is er aan gedaan? |
| 1.5 | De gemeenteraad |
| Deel 2 | Vragen over financiering |
| 2.1 | Inleiding |
| 2.2 | Aanscherpen van de kosten |
| 2.3 | Zoeken van financiering |
| 2.4 | Prioritering |
| 2.5 | Kritische opmerkingen over de begroting |
| Bijlagen | Mogelijke externe geldbronnen |
| 1 | Rijk |
| 2 | Stadsregio / Provincie |
| 3 | Europese fondsen |
| 4 | Brief van B.O.O.G. aan college 9-9-2010 |



DEEL 1 DOORGAAN EN DOEN

1.1 Over een akkoord en een toezegging

No regret betekent geen spijt. Voor een stadsbestuur dat World Port World City als logo promoot, heeft „no regret“ geen vertaling nodig. B&W heeft al voor de verkiezingen steun gevraagd en gekregen van de raad om het eerste deel van de 's-Gravendijkwal te gaan overkappen. Dat besluit is voor een bepaald stuk zelfs bewust betiteld als „no regret“, ofwel: daar gaat niemand spijt van krijgen, het moet sowieso gebeuren.

In de laatste vergadering van de raad voor de verkiezingen, bij het laatste agendapunt, werd een brief van B&W besproken waarin het College voorstelt om een 1^e „no regret“ deel van het traject ter hand te nemen en het 2^e deel verder vorm te geven en te plannen. Dat standpunt van B&W is door de raad goedgekeurd en nog aangescherpt door een unaniem aangenomen motie van PvdA en CDA (nu in het college) plus Leefbaar en SP (nu oppositie), waarin helder staat: begin met de uitvoering van de eerste fase en zorg voor financiële dekking bij de voorjaarsnota; zoek het tweede deel verder uit en zorg bij de begroting 2011 voor een technische oplossing plus financiën en tijdspad.

Dat is voor een participerende burger heldere taal. In april hebben de bewoners met de wethouder van verkeer gevierd dat er een inhoudelijk akkoord bereikt werd over de optimale oplossing. Die oplossing is deze zomer verder uitgewerkt: er komt een straat waarin over de lengte een herinrichting plaatsvindt, het lokale verkeer meer naar het midden gaat en – het belangrijkste – het verkeer voor 2/3 onder de grond verdwijnt en daardoor ook beter doorstroomt. Al met al een sterk staaltje van hardwerkende en creatieve ambtelijke diensten. In het plan zijn de inzichten van B.O.O.G. vrijwel volledig onderschreven. B&W heeft deze oplossing, dit plan, als het beste bestempeld en naar de raad gestuurd.

Zo is na uitvoerige discussies over Binnenstadsplan; Binnenstad Verkeersplan; Hoboken, CS/Central District en andere elementen uit de Stadsvisie 2030, iedereen het erover eens dat de 's-Gravendijkwal overkapt moet worden en dat is in raadsbrede moties vastgelegd als afsluiting van elke discussieronde. Het door de gemeentelijke diensten opgestelde plan voor de overkapping – nogmaals – onderschrijft deze redenering volledig en B.O.O.G. is er trots op dat zij als participerende vereniging van bewoners, de inhoudelijke onderbouwing hiervoor kon leveren.

Dat inmiddels draagvlak is bereikt bij alle bewonersgroepen is op zichzelf al een bijzondere prestatie. In de zomer hebben bewoners wekenlang boor- en meetwagens van Gemeentewerken Rotterdam aan de slag gezien. Wij dachten dus dat alles volgens plan verliep en de volgende stap gezet werd: het definitief ontwerp en doorrekenen van het plan. Volgens planning en de eis van de raad, had er nu een financieel dekkingsplan op tafel moeten liggen. Gelukkig heeft de collectieve raad, die wist dat er bezuinigingen aankwamen, genoeg visie gehad om die belangrijke motie aan te nemen, met een wave van blijheid. De VVD (nu ook in het college) heeft zelfs geprobeerd direct al geld te reserveren, maar dat vond een kleine (!) meerderheid van de raad niet nodig: no regret is immers no regret, dus het gaat toch wel door, was het argument.

1.2 Njèt!

Inmiddels hebben we de plannen van het nieuwe college gezien en van wethouder Baljeu ook persoonlijk gehoord wat het resultaat is: NJET! Geen overkapping, geen reservering, geen financieel plan, geen initiatief, geen durf, geen idee. Hier heeft B&W geen geld voor over. Wel gaat er veel geld naar Zuid via allerlei potjes onder allerlei creatieve noemers. (Terzijde: we willen niets af doen aan de noodzaak van hulp bij onze zuiderburen, maar als wethouder Schrijer zegt bij de begrotingspresentatie dat het nodig is na 20 jaar verwaarlozing, dan denken wij toch: hoeveel jaar verwaarlozing denkt hij dat Rotterdam west achter de rug heeft?) Het creatieve College heeft echter geen kans gezien allerlei potjes bij elkaar te stoppen voor de overkapping die toch erg veel dossiers raakt. „Helaas, jullie vallen over tussen“, horen we. Maar anders geredeneerd, vallen we overal net onder. Kwestie van benadering. B.O.O.G. en Hela! hebben de toelichting op de begroting geanalyseerd. En dan wordt het duidelijk dat vrijwel alle doelstellingen ook naar de 's-Gravendijkwal toegeschreven kunnen worden. Dus constateren we regelrechte onwil bij het college om uitvoering te geven aan de unaniem aangenomen motie(s) voor overkapping. Ook is B&W niet van plan haar eigen brief waar te maken. En dat blijft raar, gezien de bestuurlijke continuïteit die burgers van het stadsbestuur mogen verwachten, gezien het brede maatschappelijke draagvlak (maximaal! Hoeveel stedelijke projecten kunnen daarop bogen?!) en de brede steun die naast de raad ook deelgemeenten gaven aan het plan.

1.3 Infrastructuur mag alleen de overheid doen

Het zal best lastig geweest zijn om het door de gemeenteraad gevraagde geld te vinden, maar in tijden van recessie gaat een gemeente doen wat zij moet doen. Ze concentreert zich niet op bling-bling-projecten, maar op zaken die anderen niet kunnen of mogen uitvoeren, zoals de basistaak infrastructuur.

Infrastructuur heeft altijd een aantal problemen: het is altijd kostbaar; het gaat altijd om meerjarenprojecten. Snel en makkelijk scoren is er niet bij. Maar infrastructuur heeft ook altijd positieve kanten: grote aantallen burgers profiteren ervan; er is veel werkgelegenheid voor de bouwsector; de investeringen kunnen over decennia worden benut (en afgeschreven!); gebiedsontwikkeling krijgt de beste impuls door verbetering van buitenruimte die in één klap voor tientallen jaren verbeterd is. Tenslotte een belangrijk kenmerk van infrastructuur: dit is een basistaak van de overheid. Gewoon het huiswerk doen dus, zeker in tijden van minder middelen. Bewoners en ondernemers mogen niet asfalteren of kruispunten aanleggen; bouwers van megatoren leggen geen toegangswegen aan. Dit kan en mag echt alleen de overheid doen.

Laten we niet vergeten dat:- het tunneltracé in de oorlog is aangelegd;- in slechte tijden investeren in infrastructuur een bekend verschijnsel is; - aannemerskosten vaak meevallen, ook dat heeft de raad voorzien en in haar 4 brede steunmoties vastgelegd.

Omdat dezelfde argumenten als voor de verkiezingen geldig blijven, heeft B.O.O.G. een brief naar B&W gestuurd met nog eens een overzicht van het belang van een overkapping. Daar profiteren immers niet alleen de bewoners van 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan van, maar juist ook de achterliggende probleemwijken Oude Westen en Middelland (die zienswijze is vanaf het begin door de raad overgenomen). Voor de bereikbaarheid van Hoboken/Erasmus MC en voor het Central District/CS/Binnenstad, waar nog heel veel gebouwd wordt voor wonen en kantoren, is een goed doorstromende en op innovatieve manier aan de 21^e eeuw aangepast tracé "s-Gravendijkwal-Henegouwerlaan de missing link. Kortweg: elke Rotterdammer gebruikt vroeg of laat de noordelijke Maastunneltraverse en de particuliere stadsontwikkelaars rekenen er met alle plannenmakerij op dat dit zo blijft.

1.4 Financiering: wat is er aan gedaan?

(in Deel 2 van deze notitie is de financiering verder uitgewerkt in een serie vragen en suggesties)
De brief die B.O.O.G. vlak voor de retraite naar B&W stuurde, was vooral geschreven voor de nieuwe wethouders, die natuurlijk door hun senioren bijgepraat moeten worden op veel fronten. Tussen al die nieuwe informatie kan de 's-Gravendijkwal ondersneeuwen, terwijl de raad steeds groot belang gehecht heeft aan de overkapping. De raad doorziet dat het hier niet gaat om een straat opknappen voor een paar bewoners, maar om het grote perspectief. Dat zou o.i. ook rechtvaardigen dat er geld verzameld wordt uit heel veel deelbudgetten van de stad en dat er bij Rijk, Regio en Provincie aanvulling wordt gezocht. De raad, B&W en deelgemeenten hebben in hun rollen als volksvertegenwoordigers en als bestuurders, samen met de bewoners, gezien dat er aan de westkant van Rotterdam centrum een groot probleem ligt dat alleen de overheid kan oplossen en waarvoor een toekomstbestendige - en gedurfde - oplossing nodig is.

Voor de zoektocht naar geld heeft ook B.O.O.G. de nodige gegevens verzameld (zie hierna deel 2 met bijlagen). En zelfs een kort briefje gestuurd naar informateur Opstelten om een voorstel te doen, gebaseerd op een discussie die wij in verkiezingstijd hebben gevoerd met mevrouw Baljeu en de heer Aptroot van de Tweede Kamer (VVD), toen zij de 's-Gravendijkwal bezochten. Het voorstel houdt in: waarom reserveert het Rijk niet een pot met geld om steden te helpen die een smerige stadsstraat als de 's-Gravendijkwal grondig en duurzaam willen aanpakken? Inmiddels is er in het nieuwe regeringsakkoord 500 miljoen extra budgetruimte bij de samengevoegde ministeries van VROM en VenW gevoegd. Dus..? Dus als burgemeester Aboutaleb in een interview zegt dat hij zich verheugt op de Rotterdamse nieuwe ministers en dat Rotterdam al direct bij de nieuwelingen op de stoep zal staan om te lobbyen („we willen ook nog iets met tunnels“; zegt de burgemeester) dan rekenen wij daarop.

In dat kader is het nuttig om te weten dat de 's-Gravendijkwal als pilot is aangemerkt in 2009 voor een PPC opzet; dat de Tweede Kamer een motie heeft aangenomen (juni 2009) waarin de regering wordt verzocht te onderzoeken op welke manier het rijk grote infrastructuurprojecten van provincies en gemeenten kan voorfinancieren, als bijdrage aan het verminderen van de economische crisis. En wat te denken van de jaarrapportage RAP/RAL 2009 van de stad en de stadsregio, waarin suggesties voor provinciaal geld specifiek voor de 's-Gravendijkwal zijn opgenomen? Wat is er gebeurd met het geld (vele miljoenen?) dat

voor de Pleinweg was gereserveerd en volgens onze informatie niet is gebruikt omdat de 's-Gravendijkwal door de raad dringender werd gevonden? Eind 2011 sluit een volgende tranche van EFRO gelden die zal worden aangekondigd in maart 2011. Rotterdam heeft dus voldoende tijd om hiervan te profiteren, ook al omdat een aannemer immers toch niet bij aanvang van een bouwproject volledig betaald wordt. Kortom: maak een plan, gemeente. Want dit zijn maar een paar voorbeelden die B.O.O.G. kon vinden, zonder financieringsexpertise. Dus al die mogelijkheden en dan nog de stedelijke budgetten die over een groot aantal wethouders en deelgemeenten zijn verspreid. Wat is daarmee gedaan? Wat is er mee mogelijk? Wat is er mogelijk met aanscherpen van de kostprijs? Over welk bedrag praten we eigenlijk? 150-300 miljoen? Voor de helft of het geheel? "330", zei de wethouder Financiën zelfs bij de presentatie van de plannen. Dat wordt dan steeds makkelijker afwijzen. Maar B.O.O.G. gelooft in het credo: voor een goed plan is altijd geld te vinden. Kwestie van wil of onwil.

1.5 De raad

We nemen dus aan dat als B&W niet nog snel met een oplossing komt, de raad haar poot stijf houdt. Omdat die raad niet gek is, wel wist dat er bezuinigen aankwamen maar toch voor een overkapping koos. Tom Harreman (PvdA) zei in juni zelfs in een RTV Rijnmond interview: "Er zijn wethouders voor minder naar huis gestuurd". In het recente radio interview van RTV Rijnmond herhaalde hij zijn standpunt en stelde voor dat de raad helpt met geld zoeken. Leefbaar Rotterdam raadslid Ronald Schneider onderschreef dit standpunt. Groen Links, Arno Bonte, heeft om opheldering gevraagd en Leo de Kleijn van SP noemt bij RTV Rijnmond de gang van zaken „onbehoorlijk bestuur als 4 unaniem aangenomen moties worden genegeerd". Voor alle vier deze partijen herhaalden de woordvoerders bij de algemene beschouwingen in andere bewoordingen deze standpunten.

Het College heeft als mantra: zelfredzaamheid, duurzaamheid, aantrekkelijke woonstad, lokken van middeninkomens en „iedereen telt mee". Het College heeft als oplossing voor heel veel problemen: voorlichting geven en welzijnswerk inzetten. Maar wij willen aan het College meegeven dat zij de zittende middeninkomens en kleine ondernemers of zzp-ers vergeet. Centrumwijken als Middelland en Oude Westen zitten op het spoor van gentrification, op het spoor om evenwichtig gemengde wijken te worden met een groot absorptie en integratievermogen, ze hebben de potentie om een veel betere mix te worden dan de buitenwijken van Rotterdam of de city. De bewoners van de 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan die in dit proces hebben geparticipeerd zijn al zelfredzaam, voorlichting hebben we niet nodig. Maar wij willen wel meetellen.

Een plan is mooi, vooral voor ambtenaren en bestuurders, maar een burger staat met een plan nog steeds met lege handen. Een concrete, duurzame oplossing voor het vieze verkeersriool, een oplossing die meteen ook heel veel Rotterdammers en de Rotterdamse economie ten goede komt, dat hebben we nodig! De raad is zowel volksvertegenwoordiger als bewaker van de budgetten, budgetten van de overheid die, zoals we hebben aangegeven, als enige infrastructuur kan en mag aanpakken. Daarom is B.O.O.G. van mening dat de raad aan B&W zou moeten vragen om het tweede deel van de collegebrief uit februari j.l. en de 4^e motie die daar bij hoort alsnog en met grote haast uit te voeren, zodat er zo snel mogelijk een sluitend financieringsplan op tafel ligt en de vertraging voor de overkappingsplannen minimaal is.

DEEL 2 VRAGEN OVER FINANCIERING

Dit 2^e deel van de notitie heeft de vorm van vragen die aan B&W gesteld kunnen worden over de begroting 2011 en de plannen daarna. Onderdeel d is aanvullend commentaar, om alleen al binnen het investeringsprogramma van de B&W begroting een aantal vreemde redeneringen aan te tonen. In de bijlagen zijn achtergronddocumenten opgenomen voor financieringsmogelijkheden via Rijk (bijlage 1), Stadsregio/Provincie (bijlage 2) en Europese unie (bijlage 3).

2.1 Inleiding

De 4e motie 's-Gravendijkwal (18 februari 2010 unaniem in de raad aangenomen en volgend op 3 eerdere unaniem aangenomen moties) vraagt twee dingen: om zo snel mogelijk met de overkapping te beginnen en om een financieel plan voor te leggen aan de raad. De 4^e motie scherpt de brief van B&W van diezelfde dag nog aan, in de brief wordt aanpakken van het no-regret deel en zoeken naar oplossingen voor de rest van het traject plus zoeken naar financiën toegezegd.

Er is een uitgewerkt, degelijk en bijzonder plan "Gebiedsontwikkeling Middelland – oude westen – Uitwerkingsfase 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan (augustus 2010, dS+V, GW, OBR, DCMR, BSD) dat een zeer breed draagvlak heeft en waarbij bewoners een flinke inbreng konden hebben. Dat is veel lof waard voor de ambtenaren en de achtereenvolgende wethouders Verkeer. Het plan is verder besproken op donderdag 14 oktober, met ambtenaren van dS+V en in bijzijn van de wethouder. Het plan geeft slimme oplossingen voor de eigenlijke verkeers- en constructieproblemen en het geeft brede argumentatie voor de gebiedsontwikkeling. Het geheel maakt volgens B.O.O.G. / Hela! de noodzaak van het project nog duidelijker en geeft tegelijkertijd aan dat er veel invalshoeken mogelijk moeten zijn om de financiering rond te maken. Dat betreft zowel de verschillende budgetten van portefeuillehouders, als verschillende invalshoeken om elders geld te zoeken. Maar het financiële plan van aanpak dat in de motie is gevraagd is niet geleverd, de gratuite opmerkingen daarover in de B&W brief zijn volstrekt onvoldoende en de voorgestelde kostprijs is niet onderbouwd. Hier blijft de ontwikkeling steken en daarmee is het resultaat voor bewoners „nul“. Een bewoner wil de oplossing en de raad heeft toegezegd dat die er komt.

Daarom vraagt B.O.O.G. zich af of het College door de raad kan worden aangestuurd om het tweede deel van de motie alsnog af te ronden en aan de raad voor te leggen. Door de complexiteit van de financiering van een grote infrastructurele ingreep is het nodig een financieel plan te maken en wellicht ook om een vertrouwelijke commissie van de raad daarvoor in te stellen.

Het ontbreken van een financieel plan hangt samen met het nog niet willen aanbesteden van het project. Voor een financieel plan moet je een begroting hebben en bekendmaken en dat laatste kan een optimale aanbesteding in de weg staan. Er moet dus eerst een aanbesteding komen (van design+construct+maintenance+finance).

B.O.O.G. heeft over de financiering van de overkapping een aantal vragen, die betrekking hebben op het aanscherpen van de kosten (2.2), de zoektocht naar geld elders (2.3) en de zoektocht naar geld in de stadsbegroting (2.4 en 2.5).

2.2 Aanscherpen van de kosten

- op welke manier denkt B&W het momentum en de stagnatie in de huidige bouwmarkt te benutten, zoals in de moties is gevraagd?

- op welke manier denkt B&W via contractering ruimte voor fasering in de budgetten te realiseren? (Ofwel: een aannemer wordt niet bij aanvang of zelfs maar de eerste fase van een project voor 100% betaald, dus een deel van de kosten wordt pas in 2015 ofzo betaald.)

- er is altijd contractruimte als onderhoud wordt meegenomen, of duurzaamheid en innovatie. En zo zijn er meer facetten. Dus de algemene vragen blijven: welk % (globaal) schat B&W van de bouwsom af te kunnen onderhandelen, en is er genoeg kennis in huis om dat te benutten? Het betekent in elk geval: projectgeld vrijmaken om het projectonderdeel financiering door te laten lopen.

- mogelijk kan worden aanbesteed met de bepaling dat een inschrijver extra scoort als hij de huidige budgetproblemen van de gemeente helpt oplossen, en het voorbehoud dat wellicht niet direct een gunning volgt, vanwege die budgetproblemen.

- overheden moeten risicomarges inbouwen bij grote projecten. Als daarover gesproken wordt in Rotterdam, komt onmiddellijk de museumparkgarage in gedachten. Maar de meerderheid van de grote bouwprojecten in Rotterdam verloopt goed, dus al te angsthazig is niet nodig. Welk % van die 300 miljoen is de risicomarge? En in hoeverre is er al onderzoek gedaan om inzicht in die risico's te krijgen?

2.3 Zoeken van financiering

- op welke manier denkt B&W alsnog in de begroting 2011 een startkapitaal vrij te kunnen maken als basis voor verdere financiering?

- op welke manier denkt B&W financieringsmogelijkheden bij andere overheden te benutten, bijvoorbeeld rekening houdend met het gegeven:

- dat de 's-Gravendijkwal als een pilot in een PPC project is opgenomen (bijlage 1);
- dat de Tweede Kamer een motie heeft aangenomen om stedelijke infrastructuur te bevorderen dmv voorfinanciering (bijlage 1);
- de regering in haar coalitieakkoord heeft opgenomen dat er 500 miljoen extra in infrastructuur wordt gestoken (bijlage 1);
- de 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan (oude rijkswegen) weliswaar stadswegen zijn, maar dat zij horen tot het netwerk dat het überhaupt mogelijk maakt om met de auto van buiten de stad het centrum te bereiken en vice versa? (vergelijk inbreng CDA/Tempel bij algemene beschouwingen 14-10-2010)
- dat de stadsregio geld had gereserveerd in de periode 2007-2011 voor de Pleinweg/Vaanweg en dat geld niet benut zou zijn en het project minder prioriteit heeft gekregen van de raad dan de 's-Gravendijkwal (bijlage 2);
- de stadsregio in het RAL/RAP verslag over 2009 expliciet de 's-Gravendijkwal benoemt als knelpunt en een concreet voorstel doet om Provinciaal geld te zoeken. Wat is daarmee gedaan? (bijlage 2)
- er Europese (EFRO)fondsen zijn van het type „URBACT II - Interregionale Samenwerking“, zeker voor een plan dat volgens deskundigen unieke oplossingen biedt voor het probleem dat meer steden kennen: de verouderde ongezonde binnenstedelijke autostraat? (bijlage 3).

- op welke manier denkt B&W in het kader van duurzaamheid gebruik te maken van ondernemingen of programma's die kunnen investeren in de meest innovatieve aspecten van het voorgestelde plan of voor? Waar is de relatie met het Climate Initiative?

- infrastructuur kent wettelijke afschrijvingstermijnen over lange termijn, omdat dit type investeringen altijd kostbaar, maar ook altijd voor een groot aantal jaren is (de Maastunnel is - aangelegd met steun van het rijk - na 70 jaar nog steeds de drukste binnenstedelijk oeververbinding en er is geen enkel plan om deze bejaarde dame rust te gunnen). Hoe gaat Rotterdam in het geval van de 's-Gravendijkwal met afschrijvingen om?

2.4 Prioritering

- Waarom is er niet voor gekozen de sociaal-economische spin-off voor heel Rotterdam - West van dit project op waarde te schatten? Het plan erkent onomwonden de grote spin-off zoals B.O.O.G. die heeft aangetoond. En wat is de relatie tot Stadshavens, is daarvan de sociaal-economische spin-off voor omliggende wijken even goed onderzocht / aangetoond?

- Waarom is er niet voor gekozen dit project te beschouwen als belangrijk randvoorwaardelijk en logistiek project voor Rotterdam Hoboken, Central District en herinrichting Coolsingel? Dat inzicht staat wel in het plan dat gemeentelijke diensten hebben opgesteld, maar wordt door B&W niet overgenomen? Vreemd, nemen ze wel de technische oplossing over, maar onderkennen ze de omvang van het probleem niet?

- Waarom is er niet voor gekozen dit project als paradepaardje te nemen voor vrijwel alle uitgangspunten in het collegewerkplan? We denken dan aan: milieu, gezondheid, leefklimaat, duurzaam bouwen, innovatie, (bouw)werkgelegenheid, participatie van burgers, aantrekkelijke woonstad, vasthouden en aantrekken van

middeninkomens, aanpak probleemwijken, veiligheid, enzovoorts enzovoorts. Het zou een van de weinige „harde“ projecten kunnen zijn in een verder overwegend „zachte“ aanpak. Het werkprogramma is op bijna alle onderdelen om te buigen naar een pro-overkapping standpunt, ofwel de tijd is rijp voor bijdragen uit alle portefeuilles. De discussie komt dus o.i. neer op wil/onwil om geld vrij te maken.

Twee voorbeelden:

1). Een concreet voorbeeld. Er staat in het programma (p.15) dat Rotterdammers ongezonder zijn dan andere stedelingen, door sociale factoren en de luchtkwaliteit. Daarop volgt een vrij bizarre redenering, want de oplossing wordt gevonden door in twee achterstandswijken (welke wijken op Zuid?) een sociaal-maatschappelijke voorlichtingscampagne uit te rollen. De target is 10% betere „ervaren gezondheid“ in twee achterstandswijken. Het is natuurlijk een beetje flauw van ons, maar die investering gewoon bij de pot leggen van de overkapping betekent dat in een klap vele malen meer dan 10% verbetering wordt gehaald op die andere factor: luchtkwaliteit. Kortom: wij zien vooral onwil bij B&W, zoals we wethouder Baljeu inmiddels hebben verteld.

2) Een meer abstract voorbeeld. In het werkprogramma nemen zelfredzaamheid, benutten van talent, innovatie, participatie een grote plaats in. Vervolgens blijkt zelfredzaamheid vertaald te worden naar hulpprogramma's voor mensen die het juist niet redden. De overkapping 's-Gravendijkwal is een bijzondere participatie pilot geworden in de voorbereidingsfase, waarin politiek, bestuur, ambtenarij en burgers samenwerkten. Hoeveel infrastructuurprojecten zijn in Nederland op initiatief van burgers tot stand gekomen en vervolgens mede door die burgers in de lucht gehouden en van breed draagvlak voorzien? Dit proces vervolgen en analyseren zou wel eens heel veel leer materiaal voor alle partijen op kunnen leveren. Meer dan de nu door B&W bedachte voorlichtingsprogramma's bij elkaar.

Waarom is er niet voor gekozen het Oude Westen en Middelland als echte integratiewijken met op plekken al een sterke sociale cohesie, maar hardnekkige veiligheids- en zorgproblemen, te helpen met de overkapping? Wij zien deze twee probleemwijken, waar gentrification een reële en door alle partijen erkende mogelijkheid is, als een gebied waar de mix van diverse culturen, diverse soorten inkomens en diverse leefwijzen heel goed mogelijk wordt. Het is geen Kralingen, Nesselande of Hillesluis, maar juist een mix met de mogelijkheid om een groot absorptievermogen te ontwikkelen voor het ruige leven in een oud stadsdeel. Mits de problemen en de sterke kanten eindelijk eens in balans komen!

Factoren uit de Stadsvisie 2030 waar het college nog steeds enthousiast over zegt te zijn, zijn: aantrekken van middeninkomens, aantrekkelijke woonstad, groene buitenruimte, gezondere Rotterdammers. Maar hoe vertaalt men dat naar Rotterdam West?

2.5 Een aantal kritische opmerkingen over de begroting, hoofdstuk 3 Meerjarige investeringsplanning.

p. 19

Er wordt verwezen naar de Sociale Strategie, maar die is volgens ons ingetrokken.

p.21

10 miljoen „voorbereidingskosten zijn nodig voor projecten uit het MIP, bijvoorbeeld het Stadionpark of voor initiatieven voor het vergroten van de levendigheid in de binnenstad.“ Dit is sluipenderwijs miljoenen reserveren voor a) de Kuip, ofwel een nog helemaal oningevuld toekomstplan; en b) de binnenstadsontwikkeling waarvoor als een van de voorwaarden de overkapping is gesteld. Terwijl diezelfde, toegezegde en breed gedragen overkapping sneuvelt?

Die 10 miljoen valt ook anderszins op: het is voorbereidingsgeld, maar bij het onderdeel Programma Binnenstad, 35 miljoen gaat het opnieuw om voorbereidingen (Nota Bene van o.a. diezelfde Coolsingel, die door een motie achter de 's-Gravendijkwal is gesteld; en de Lijnbaanhoven waarover de verhitte discussie nog niet geluwd is.). Voorbereiden van voorbereidingen?

5 miljoen voor Hoboken, maar onderdeel van Hoboken ontwikkeling is de discussie over de 's-Gravendijkwal.

[terzijde - 5,1 voor „levendigheid“: Dat is een goeie, maar de kunst- en cultuursector uitknijpen en vervolgens ook nog om een bijdrage durven vragen?!]

25 miljoen stadshavens – hier gaat men wel naar EFRO geld kijken en voor de 's-Gravendijkwal niet? Zie bijlage 3.

47,9 miljoen bijzondere aanpak Zuid. Hiervoor gaat men geld bij het rijk zoeken (p.22). Voor West niet?

Naar Zuid gaat: een deel van de 10 miljoen voorbereidingskosten voor voorbereidingen. Zeg voorzichtig 5,1 miljoen; plus Stadshavens 25 miljoen, plus Motorstraatgebied 3, plus Bijzondere aanpak Zuid 47,9. Totaal = 81 miljoen.

p. 22

Groen 4 miljoen. Bomen planten, moet nog wel onderzocht worden. De 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan hebben een duidelijk omschreven en bij de diensten waarschijnlijk al berekende nood aan twee lange rijen bomen.

Fietsroutes: in het plan 's-Gravendijkwal zijn twee veilige, echte fietsroutes voorzien. De tunneltraverse is eerder aangewezen als hoofdfietsroute.

p.24

Hier zegt B&W eigenlijk dat zij de Coolsingel en Stadionpark gaan aanpakken, terwijl ze de het reeds besloten en toegezegde overkapping 's-Gravendijkwal ergens in de Stadsvisie 2030 laten bungelen.

En zo kunnen we nog lang doorgaan.

B&W is onwillig. Maar waar een wil is, is een (overkapte) weg. Misschien houdt de raad zich beter aan haar woord dan het college.

B.O.O.G. – Jeanne Hogenboom, voorzitter
Bewoners- en Ontwikkelings Organisatie 's-Gravendijkwal
's-Gravendijkwal 54
3014 EE Rotterdam
boog_sgravendijkwal@hotmail.com

BIJLAGE 1 - RIJK

De 's-Gravendijkwal aangemeld als pilot in een PPS project

(bron: http://www.rijksbegroting.nl/2009/verantwoording/jaarverslag,kst139642_5.html)

uit: 3. HET INFRASTRUCTUURVERSLAG 2009

1. Inleiding

Met het Infrastructuurverslag 2009 legt het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) verantwoording af over de voornemens uit de Infrastructuuragenda 2009. Het verslag bevat informatie op zowel programma- als projectniveau en geeft inzicht in de projecten waarvan in 2009 de uitvoering is begonnen en de projecten die in 2009 zijn opgeleverd. De verantwoording over de beleidsprioriteiten 2009 is opgenomen in het jaarverslag 2009 van het ministerie van VenW.

2. Algemene kaders

2.1 Infrastructuur als instrument

VenW maakt binnen de rijksinfrastructuur, en daarmee binnen het Infrastructuurfonds, een onderscheid tussen transportinfrastructuur (hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet) en hoofdwatersystemen. Bij transportinfrastructuur wordt ernaar gestreefd om de bereikbaarheid te verbeteren binnen (wettelijke) kaders van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor hoofdwatersystemen (waterbeheren- en waterkeringsprojecten) staat allereerst het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land centraal.

De manier waarop VenW met de rijksinfrastructuur omgaat kent drie vaste elementen:

1. Voor beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur is de vastgestelde basiskwaliteit het uitgangspunt.
2. Om de capaciteit van de bestaande infrastructuur te verhogen worden vervolgens maatregelen getroffen om de hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen beter te benutten.
3. Als dat ontoereikend is, wordt tenslotte nieuwe infrastructuur aangelegd. Het gaat dan zowel om uitbreidingen binnen de bestaande netwerken, bijvoorbeeld door verbreding van wegen, als om uitbreidingen in de vorm van volledig nieuwe tracés.

Naast de rijksinfrastructuur levert VenW een bijdrage in de aanlegkosten van grote regionale en lokale infrastructuurprojecten. De verantwoordelijkheid voor de voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie ligt bij de betreffende regionale of lokale overheid. (kleurarcering van B.O.O.G.)

[...]

[Fragment paragraaf 2.5 PPS :]

In het kader van het programma «Sneller en Beter» is in samenwerking met de markt het rijksbrede standaard DBFM-contract gereed gekomen. Een evaluatie van de concurrentiegerichte dialoog, de onderhandelingsvorm tijdens de aanbesteding, is afgerond en vindt gretig aftrek. Dat is van belang omdat deze concurrentiegerichte dialoog nog te lang duurt (ongeveer 9 maanden). Sneller en Beter bespaart zowel de overheid als het bedrijfsleven veel tijd en geld. De website www.ppsbijhetrijk.nl is van start gegaan om kennis te delen en gezamenlijk en transparant inzicht te geven in de PPS ontwikkelingen. Daarnaast hebben de PPS-ministeries (Financiën, VROM, Defensie en VenW) op een groot aantal plaatsen kennis en informatie gedeeld met de andere overheden om zo ook daar de PPS-kennis en- kunde te vergroten.

Tevens hebben Financiën en VenW aangeboden om decentrale overheden te helpen bij een onderzoek naar kansen voor DBFM in lokale infrastructuur. Over dit onderwerp is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd (Tweede Kamer vergaderjaar 2008–2009, 28 753, nr. 18). In de brief is aangegeven hoe VenW en

Financiën de decentrale overheden willen assisteren. **Het project 's-Gravendijkwal, in de gemeente Rotterdam, dient hiertoe als pilot.** (kleurarcering van B.O.O.G.).

[...]

[Fragment paragraaf 3.2 Aanleg en benutting. Opm. dit fragment toont o.i. opnieuw aan dat er wel degelijk budgetten zijn voor niet-rijkswegen. B.O.O.G.]

Regionale/lokale infrastructuur (> € 112,5/€ 225 miljoen)

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt:

Project	Toelichting
Doortrekking van de Erasmuslijn van RandstadRail naar Rotterdam Centraal	Door vertragingen ten gevolge van de samenloop met het sleutelproject Rotterdam Centraal is de doortrekking van de Erasmuslijn van RandstadRail naar Rotterdam Centraal nog niet opgeleverd. In 2010 wordt de aansluiting op R'dam centraal in gebruik genomen.
Het tweede deel met kruising van spoorlijn van de Noordwesttangent in Tilburg	Het tweede deel van de Noordwesttangent in Tilburg, met de kruising van de spoorlijn Tilburg-Breda en het Wilhelminakanaal, zal in 2011 worden opengesteld; vertraging is ontstaan door procedurele zaken.

Uit MIRT afspraken Vervat en Eurlings – vastgesteld 16 november 2009

Binnen de stadsregio en gemeente is samenhang met de andere Randstad Urgent projecten in de regio Rotterdam zoals PMR, Stadshavens, Containertransferium en regionale projecten zoals de planstudie Pleinweg (Stadsweg Zuid), **de verkenning Bundels op Noord, het Binnenstadsplan**, de Ambitienota OV en het P+R programma.

[Opmerking B.O.O.G.: eind 2009 wordt dus nog steeds de Pleinweg aangemeld, de 's-Gravendijkwal niet. Of is met Binnenstadsplan wel bedoeld de voorwaarde die de raad daarvoor stelde, n.l. eerst de 's-Gravendijkwal?]

Tweede Kamer motie (aangenomen)

Tweede Kamer der Staten-Generaal 2 Vergaderjaar 2008–2009 31 700 A
Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009 Nr. 100
MOTIE VAN DE LEDEN KOOPMANS EN CRAMER Voorgesteld 30 juni 2009

De Kamer, gehoord de beraadslaging,
overwegende, dat het MIRT verlengd wordt van 2020 naar 2028;
overwegende, dat een aantal provincies en gemeenten infrastructuur

projecten uit die nieuwe MIRT-periode nu al wil aanleggen en voor financieren;
overwegende, dat investering in de infrastructuur eraan kan bijdragen om
de ernst van de huidige economische crisis te verminderen;

verzoekt de regering te bezien op welke wijze voorfinancieringen kunnen
plaatsvinden, waarbij later verrekening plaatsvindt,

en gaat over tot de orde van de dag.
Koopmans
Cramer

's-Gravenhage 2009

Uit: Regeerakkoord Kabinet Rutte - Concept Regeerakkoord VVD-CDA 30 september 2010

[B.O.O.G.: hierin zitten natuurlijk meer dan genoeg aanknopingspunten om per direct met de minister te gaan praten over de 's-Gravendijkwal. Een aantal voorbeelden is weer met kleur door ons gearceerd.]

(p.28)

7. Infrastructuur

Nederland heeft een goede infrastructuur van wegen en openbaar vervoer nodig die optimale bereikbaarheid biedt aan mensen en bedrijven. Goede doorstroming op het wegennet is belangrijk voor de bloedsomloop van de economie. Mensen hebben de vrije keuze zich te verplaatsen. De files worden aangepakt en de mobiliteit wordt verbeterd ter versterking van de economische groei en een schoner milieu.

-Er komt geen kilometerheffing.

-Verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten is mogelijk door verhoging van accijnzen op brandstoffen onder gelijktijdige en evenredige verlaging van vaste lasten.

Het kabinet zet hiervoor in op overleg met de buurlanden en binnen de EU.

-Er wordt 500 miljoen extra geïnvesteerd in wegen en spoor

-De overheid werkt met het bedrijfsleven aan aanvullende maatregelen ter bestrijding van files zoals parkeer- en reisvoorzieningen, transferia, *carpooling*, goede fietsvoorzieningen, incidentenmanagement en de intensivering van telewerken.

-Het kabinet investeert in de binnenvaart om wegen en milieu te ontlasten.

Er komt een uitbreiding van het dynamische systeem van maximumsnelheden.

De maximumsnelheid op autosnelwegen gaat omhoog naar 130 km/u. Ook op andere wegen wordt de maximumsnelheid herbeoordeeld. Indien nodig voor de luchtkwaliteit, geluidsbelasting of verkeersveiligheid geldt een lagere maximumsnelheid.

Zodra de speekseltests naar drugs betrouwbaar zijn, worden deze ingezet om het gebruik van drugs in het verkeer terug te brengen.

Het openbaar vervoer moet toegankelijker, betrouwbaarder en efficiënter worden.

-De grensregio's worden beter bereikbaar voor treinverkeer.

-Er komt een grensoverschrijdende ontwikkeling van het treinverkeer in grensregio's waaronder aansluiting op buitenlandse hogesnelheidstreinen.

-Het programma Hoogfrequent Spoor dat is gericht op spoorboekloos reizen, wordt uitgevoerd, rekening houdend met de woon- en leefomgeving.

-Er komen sneller aanpassingen van stations en treinen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te verbeteren.

-De veiligheid in het openbaar vervoer wordt verbeterd. Werkgevers in het openbaar vervoer nemen de aangifte over van werknemers die het slachtoffer van geweld zijn geworden.

Schiphol is van groot belang voor de Nederlandse economie en krijgt, overeenkomstig de afspraken die zijn gemaakt aan de "Alders-tafels" (overlegtafels over de toekomst van de luchthavens Lelystad, Eindhoven, Schiphol en hun omgeving), de ruimte verder uit te groeien tot een duurzame en concurrerende luchthaven. Kwalitatieve groei van het wereldwijde verbindingennetwerk is essentieel.

-De overheid ziet hierbij toe op een concurrerend kostenniveau.

-Het beleid is gericht op een wereldwijde aanpak van emissiehandel zodat er een gelijk speelveld is.

Ook bij regionale luchthavens dient de luchtvaart de economische ontwikkeling.

Goederenvervoer is van oudsher een belangrijke pijler van de Nederlandse economie. De haven van Rotterdam speelt daarin essentiële rol. Het kabinet ondersteunt met kracht de verdere ontwikkeling van het haven- en industriegebied door de aanleg van een nieuw

(p. 29)

havengebied (Tweede Maasvlakte) met de bijbehorende natuurcompensatie. Zo kan de Rotterdamse haven zijn internationaal concurrerende positie voor de overslag van goederen behouden en verder uitbreiden.

Bij de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur van wegen en openbaar vervoer worden meer voordelen bereikt door het aangaan van nauwere samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven.

-Er start landelijk een groot aantal publiek-private infrastructuurprojecten.

-De regel dat publiek-private samenwerking in een keer ten laste van de begroting komt, wordt gezien.

-Aanleg en gebruik van additionele infrastructuur, zoals supersnelwegen, kunnen worden gefinancierd door investeringen van bijvoorbeeld pensioenfondsen en tolheffing. Er komt geen tolheffing voor het gewone wegennet.

-Er komt een verplichte aanbesteding voor het openbaar vervoer in de drie grootste steden waarbij kwaliteit en goede en actuele reisinformatie wezenlijke onderdelen van de aanbestedingseisen vormen.

-Het hoofdrailnet verdient een sterke verbetering van kwaliteit en effectiviteit waarbij grote besparingen optreden.

De wijze van besluitvorming door de overheid over de aanleg van infrastructuurprojecten wordt versneld en vereenvoudigd.

-Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) wordt verlengd van 2020 naar 2028. Hierbij krijgen *brainports*, *mainports* en *greenports* prioriteit.

Provincies en regio's kunnen MIRT-investeringen voorfinancieren en zullen, volgens te maken afspraken, vaker het voortouw en de eindverantwoordelijkheid hebben. Er komen afspraken met provincies en grote gemeenten over het meebetalen aan infrastructuur, in elk geval voor bovenwettelijke inpassingen.

-De aanpak van Randstad Urgent (programma bestaande uit een aantal projecten met een gezamenlijke aanpak van problemen in de Randstad op het gebied van o.a. bereikbaarheid, economie en leefomgeving door het kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's) wordt voortgezet en uitgebreid naar andere delen van het land.

-Het kabinet voert de adviezen uit van de commissie Versnelling besluitvorming infrastructurele projecten (commissie-Elverding).

-Het kabinet komt met voorstellen tot bundeling en vereenvoudiging van wet- en regelgeving op het gebied van het omgevingsrecht en versobering en modernisering van de Algemene wet bestuursrecht.

Vergroting van de waterveiligheid van onze door rivieren doorsneden delta blijft een kerntaak van de overheid en is nodig om te kunnen blijven voldoen aan geldende normen.

-Achterstallig onderhoud op dit gebied wordt uitgevoerd.

-Er wordt gewerkt aan veilige dijken en waterkeringen.

-De kustwering wordt versterkt.

-Er komen geen nieuwe besluiten tot ontpoldering, bestaande plannen worden heroverwogen.

-Nu de verdieping van de Westerschelde is afgerond, wordt er in overleg met Vlaanderen een alternatief ontwikkeld voor de ontpoldering van de Hedwigepolder in Zeeuws-Vlaanderen. Daarbij wordt ook gedacht aan de plannen die eerder door de Zeeuwse waterschappen zijn ontwikkeld.

(p. 30)

-Het kabinet zal de voorstellen van de Deltacommissie nader bekijken en uitwerken in het MIRT.

-Het kabinet en de betrokken overheden komen tot een doelmatiger waterbeheer.

-Het Besluit beheer Haringvlietsluizen ("Kierbesluit") wordt ingetrokken.

Ruimtelijke ordening en Milieu

Ruimtelijke ordening

In de ruimtelijke ordening vindt een integrale afweging plaats van verschillende belangen waarbij de besluitvorming zo transparant mogelijk gaat plaatsvinden en zo dicht mogelijk bij degenen die het direct aangaat.

-Het kabinet komt met voorstellen de ruimtelijke ordening meer over te laten aan provincies en gemeenten.

-Het toezicht en de regie op het gebied van ruimtelijke ordening en volkshuisvesting gaat naar de provincies.

Milieu

Het behoud en de verbetering van een gezonde leefomgeving voor nu en later vraagt duurzame antwoorden op de omgang met fossiele brandstoffen en de druk van milieuvervuiling op lucht, water en bodem. Bij nieuwe regelgeving is een gelijk speelveld in de EU en de wereld belangrijk. De aanpak van de druk op leefomgeving en milieu is niet alleen een zaak van de overheid maar biedt ook kansen aan economische groei en

ontwikkeling. Bedrijven dragen bij aan een beter milieu en maken winst door op dit gebied nieuwe producten te ontwikkelen en hun export te vergroten. Het innovatiebeleid bevordert dit.

-Het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit wordt verder uitgevoerd met uitzondering van de maatregelen die samenhangen met de kilometerheffing.

-Het kabinet zet in op een gelijk speelveld in Europa met betrekking tot de normen ten aanzien van emissies, geluid en trillingen van voertuigen, openbaar vervoer, luchtvaart en scheepvaart om het woon- en leefmilieu minder te belasten.

-De fiscale stimulering van de aanschaf en het leasen van milieuvriendelijke auto's wordt voortgezet met een meer transparante tariefstelling en toespitsing op absolute milieuprestaties.

-De kwaliteit van oppervlaktewater wordt verbeterd, met name in stedelijke gebieden.

-Bij de verwerking en het beheer van afval gaan overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen nauwer samenwerken.

-Het kabinet komt met voorstellen de milieuregelgeving te vereenvoudigen en te moderniseren en de Crisis- en herstelwet permanent te maken.

BIJLAGE 2 – STADSREGIO / PROVINCIE

Uit RAP/RAL Rapportage 2009 (juni 2010)

De verwachting is dat er nieuwe knelpunten gaan ontstaan als gevolg van een hogere achtergrondconcentratie. Nieuwe maatregelen zijn dan noodzakelijk en kunnen binnen het programma RAP/RAL worden uitgevoerd. Het programma RAP/RAL krijgt in 2010 een nieuwe impuls doordat het programma direct gekoppeld is aan het NSL en daarbij behorende financierings- en monitoringsvoorwaarden. In het najaar van 2010 vindt een herijking van het programma plaats. Hierbij komt de focus te liggen op maatregelen die er daadwerkelijk toe doen en wordt de relatie in beeld gebracht tussen de effecten van die maatregelen en de doelen van het programma. Onder de noemer duurzaamheid zal, nog meer dan nu het geval is, worden gezocht naar synergie met andere thema's. (p.9)

Uit figuur 1 blijkt dat wegverkeer de grootste bijdrage levert aan de concentratie stikstofdioxide in de lucht. Wegverkeer is ook een veroorzaker van hoge pieken in de concentraties van stikstofdioxide. Bovendien blijkt uit gezondheidsstudies dat juist de verkeersuitstoot het meest schadelijk is. Maatregelen uit het RAP/RAL richten zich dan ook met name op **verkeer en vervoer**. (p.15)

Voor hardnekkige knelpunten zoals de Maastunnel en de 's-Gravendijkwal bestaat de mogelijkheid om extra middelen via de provincie Zuid-Holland aan te vragen voor de vierde tranche van de subsidieregeling programmafinanciering lokale luchtkwaliteitsmaatregelen van het rijk. Toekenning van de vierde tranche zal plaatsvinden tijdens de mid-term review medio 2011. (p. 17 – 2.2. De financiële organisatie).

Uit: Stadsregio Rotterdam Regionale Uitvoeringsagenda verkeer en vervoer 2007-2011

In het schema is een reservering voor Pleinweg/Vaanweg opgenomen. Volgens informatie van B.O.O.G. is dat niet benut en is dit project zowiezo op de langere baan geschoven. Is er geprobeerd het geld naar de noodlijdende tunneltraverse op noord over te zetten? De 's-Gravendijkwal heeft ook een regionale functie, kijk maar wat er gebeurt als er bij de Brienoordbrug of de Beneluxtunnel iets mis is gegaan.

Wegen					
Project	totaal investering	Bijdrage stadsregio ¹⁾	2005 - 2010	2011 - 2015	2016 - 2020
3-in-1 / 2 ^e Ontsluitingsweg Hoek van Holland	131-175	25 - 35	R R R R R	R	P P
N209 - A12 (Bleiswijk - Zoetermeer)	125	54	R R R R		
N470	185 + 100	37 + 50	R R R		V V V V
Parklane fase 2b	56	28	R R		
Kralingseplein	75 - 105	25 - 35	R	V V V V	
Pleinweg/Vaanweg	100 - 300	50 - 112	P P P P P	P P P P	
Hamsenbrug	10	10	R R R		
N209 (Boterdorpsweg-A Verbeek Ohraan)	30 - 40	15 - 20	P P P P		
Doenkade verdubbeling	13	6,4	P P		
Hartelcorridor	14 -40	7 - 20	P P P		
Netwerkanalyse Zuidvleugel QuickWins	30 - 50	15 - 25	P P P		
A4, kruising Trampus en inpassing	25	25	P P P		
Ontsluiting rivieroevers Vlaardingen	20 - 40	10 - 20		V V V V	
Knoop A13 / Doenkade ²⁾	30	pm		P P	
Laan op Zuid	10 - 20	5 - 10		V V	
OWN Regio Noordoost	50 - 70	25 - 35		V V V	
Netwerkanalyse Zuidvleugel HWN/OWN	90 - 120	30 - 40		V V V V V V	
OWN in relatie tot rijkswegenprojecten	80 - 120	40 - 60		V V V V V V	
Kruising N57 - Groene Kruisweg (N218)	20 - 30	10 - 15		P P P P	
Bundels op Noord	100 - 300	50 - 112			V V V V V
Oostelijke Ontsluiting Voorne Puttten	30 - 50	15 - 25			V V V
Parklane - Matlingeweg	10 - 30	5 - 15			V V
Waalhaven oz, incl aansluiting GKweg	10 - 30	5 - 15			V

Aanmerking geeft periode van uitvoering aan R = realisatiefase P = planstufefase U = uitwerkingfase V = verkenningefase

¹⁾ resterende bijdrage in mln euro na 1/1/2007

²⁾ 100% financiering door het rijk

BIJLAGE 4



Aan het college van burgemeester en wethouders van de stad Rotterdam
Stadhuis
Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Rotterdam, 9 september 2010

Betreft: Overkapping 's-Gravendijkwal faciliteert grootstedelijke projecten

Geachte collegeleden,

Komende week zult u zich buigen over de komende investeringen die Rotterdam in de stad en de burgers van de stad zal gaan doen.

Bij veel leden van uw college is het pleidooi van B.O.O.G., de Bewoners- en Ontwikkelings Organisatie 's-Gravendijkwal voor overkapping van de 's-Gravendijkwal / Henegouwerlaan bekend. Ook is bekend dat wij daarin gesteund worden door vier moties die unaniem in de gemeenteraad zijn aangenomen. Voor een aantal nieuwe wethouders is de materie nieuw. Dezer dagen zult u heel veel leesmateriaal hebben ontvangen, daarom sturen wij nu niet onze rapporten, brieven of inspreek-teksten met daarin onze uitgewerkte en onderbouwde argumenten. Wel zetten we nog eens in het kort onze argumenten op een rij, we hopen dat u dan net als de gemeenteraad, de deelgemeenten, diverse andere bewonersorganisaties en B.O.O.G. opnieuw ¹tot de slotsom komt dat een overkapping van de 's-Gravendijkwal weliswaar een flinke investering van de stad vergt, maar dat die investering duurzaam en goed besteed is en zeker opening moet kunnen bieden om bij provincie of rijk eventueel aanvulling in de financiën te zoeken.

Als we redeneren van klein naar groter, als het ware uitzoemend met een digitale kaart van Rotterdam-Centrum-west, dan wint de stad Rotterdam op veel fronten door de 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan te overkappen.

- **cultuur**. Een cultuurhistorisch interessante straat met allure wordt teruggegeven aan een centraal stadsgebied waarin zulke bebouwing zeldzaam is sinds de oorlog. De 's-Gravendijkwal/ Henegouwerlaan ligt niet ver van het CS af. Particulieren investeren veel in de panden, daardoor staan ze er na ruim 100 jaar nog, maar alleen de overheid kan in de buitenruimte/ infrastructuur investeren. En er is nu een plan dat rekening houdt met de speciale status van de tunneltraverse.

- **milieu & duurzaamheid**. De huidige situatie is een bedreiging van de volksgezondheid. Het lawaai in de straat reikt anno 2010 ver boven de toegestane decibellen. Het steeds vaker vastlopende verkeer veroorzaakt voor de omwonenden steeds viezere lucht. En omdat bijvoorbeeld roet over een veel bredere strook neerslaat, bereikt dit ook de aangrenzende woonstraten. Het voorliggende plan biedt nu en in de toekomst veel mogelijkheden voor innovatieve milieumaatregelen. Rotterdam heeft toch nog steeds een Climate Initiative en de bijbehorende reputatie op te houden?

- **gebiedsontwikkeling & wijkeconomie**. De kaart zoemt uit naar Middelland, Oude Westen en Hoboken. De 's-Gravendijkwal / Henegouwerlaan is in 2010 een strook dood vlees, een vieze wond, in het stedelijke weefsel. Het monogebruik door auto's veroorzaakt ook langs de randen ontstoken zones: zijstraten lopen dood en lijken op stegen; kruisende winkelstraten zijn bijzonder slecht ontwikkeld (hoge criminaliteitscijfers) daar waar zij de 's-Gravendijkwal raken. Er wordt veel geïnvesteerd door overheid en door (kleine) ondernemers in die straten, maar het resultaat is nabij de 's-Gravendijkwal treurig. Zowel uit oogpunt van

¹ Uw college van B&W heeft in februari van dit jaar het gedeelte Rochussenstraat-Middellandstraat al als „ho-regret“ gedeelte bestempeld en uitvoering in voorbereiding genomen. De raad nam dit over en scherpte het besluit via een motie nog aan. De nu voorliggende plannen, in de versie die het laatst aan bewoners is voorgelegd en met de wethouder Verkeer & vervoer eind april 2010 akkoord werd bevonden, werkt dit gedeelte op een uitstekende manier uit, in verdere samenhang met het noordelijker deel van het traject.



wijkeconomie als gentrification van de probleemwijken Middelland en Oude Westen, die nu beiden met de rug naar elkaar en naar de 's-Gravendijkwal/ Henegouwerlaan staan, is een verbeterde, overkapte 's-Gravendijkwal de enige serieuze manier om het tij te keren naar een positieve ontwikkeling. Hogere inkomensgroepen en ZZP-ers die verbonden zijn aan de instellingen van Hoboken, strijken maar zeer mondjesmaat neer in de slecht ontwikkelde wijken aan weerszijden van de 's-Gravendijkwal. Terwijl die wijken op loop- en fietsafstand van Hoboken, CS en de City liggen. Een onbenutte kans.

- **veiligheid.** De hierboven genoemde argumenten hebben ook een veiligheidsaspect. De ontstoken randen van het zieke weefsel, hebben er toe geleid dat in het verleden de deelgemeenten Delfshaven en Centrum hun problemen naar de grens (= 's-Gravendijkwal) konden schuiven. Voor de 's-Gravendijkwal is een plan dijkversterking in de maak. Helaas is daar volgens onze informatie door uw college geen budget of machtsmiddel aan gekoppeld. Toch nemen wij aan dat het hier een serieuze inspanning betreft om woon-/kantoorfuncties in ons gebied te versterken en dat het stadsbestuur niet langer met woorden komt, maar met Rotterdamse Daden. Wij kunnen ons voorstellen dat bij het budget van de overkapping ook een vorm wordt gevonden om een aantal panden voor dagopvang of seksinrichtingen om te buigen naar woonbestemming, in het bredere perspectief van gebiedsontwikkeling.

- **bereikbaarheid & stedelijke economie.** De kaart zoekt nog verder uit. Een van de moties die de gemeenteraad unaniem heeft aangenomen is gerelateerd aan het binnenstadsverkeersplan en de bereikbaarheid van het centrum. In de discussie die indertijd in de raad plaatsvond is duidelijk gesteld dat bijvoorbeeld veranderingen aan de Coolsingel (die overigens *minder* verkeersbanen heeft dan de 's-Gravendijkwal), pas kunnen plaatsvinden nadat ondermeer de overkapping 's-Gravendijkwal is afgerond. Onlangs heeft wethouder Baljeu in een brief naar de raad² dat standpunt gelukkig herhaald als nog steeds het uitgangspunt van uw college. Naast de plannen voor de Binnenstad, ontwikkelen diverse partijen in de stad ook plannen voor het gebied Hoboken. B.O.O.G. is een van de ondertekenaars van het Hoboken-convenant. Wij hebben steeds aangevoerd dat het gebied Hoboken en met name de ontwikkelingen rond Erasmus MC en de Coolhaven eenzelfde belang hebben bij goede bereikbaarheid als de binnenstad. Anders gezegd: elke Rotterdammer / Rijnmonder gebruikt vroeg of laat de 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan, om bij de Binnenstad, CS of Erasmus MC te komen. Het project overkapping 's-Gravendijkwal heeft dus belang voor de hele stad.

Wij hopen u met deze zeer verkorte versie van onze stukken tot nu toe (alle notities, brieven en inspreekteksten die B.O.O.G. heeft opgesteld, staan op onze website www.sgravendijkwal.nl) te overtuigen van het grote nut en belang van een investering van de stad Rotterdam in een overkapte 's-Gravendijkwal. Wij realiseren ons dat in tijden van bezuinigingen keuzes gemaakt moeten worden, maar doordat wij ons steeds gesteund hebben gevoeld door de opeenvolgende wethouders van Verkeer en Vervoer, door de gemeenteraad, de deelgemeenten en door de diverse diensten waarmee inhoudelijke bijeenkomsten plaatsvonden, gaan wij uit van een positieve beslissing van uw college om aan de uitvoering te beginnen. De Maastunneltraverse is 70 jaar geleden aangelegd dankzij een stadsbestuur dat visie aan durf koppelde: de *visie* dat bereikbaarheid op lange termijn essentieel is voor economie en stadsontwikkeling en de *duif* om zelfs in krappe tijden in de toekomst van de Rotterdammers te investeren. De overkapping van de 's-Gravendijkwal, noodzakelijk omdat de grenzen van de capaciteit gepasseerd zijn, is een duurzaam project voor de toekomst dat niet met andere grootstedelijke projecten *concurrereert*, maar deze juist *faciliteert*.

B.O.O.G. wenst u veel wijsheid bij uw beraadslagingen.

Met vriendelijke groet,

Jeanne Hogenboom
voorzitter B.O.O.G., Bewoners- en Ontwikkelings Organisatie 's-Gravendijkwal

cc. Deelgemeenten Rotterdam Centrum, Delfshaven, Noord (DB)
Raadscommissie EHMV
Hela! c.s., Aktiegroep Oude Westen

B.O.O.G. 's-Gravendijkwal 54, 3014 EE Rotterdam, www.sgravendijkwal.nl; boog_sgravendijkwal@hotmail.com

² Brief wethouder Baljeu, dd. 1-9-2010 (ref. 498173), aan dhr. A. Bonte, cc. Commissie EHMV.