Gestapeld Rotterdam

Hoe dubbel grondgebruik de stad mooier en beter maakt

Jan-Willem Verheij
Initiatiefvoorstel
De Rotterdamse VVD
18 februari 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding **2**
2. Dubbel grondgebruik **3**
2.1 Waar dubbel grondgebruik in Rotterdam begon 3
2.2 Noodzaak in Rotterdam 4
2.3 Praktijkvoorbeelden 5
2.3.1 Praktijkvoorbeelden uit het buitenland 5
2.3.2 Praktijkvoorbeelden in Nederland 8
2.3.1 Rotterdamse voorbeelden 10
3. Ambities voor Rotterdam **11**
3.1 Om mee te beginnen 11
3.2 Ambities op langere termijn 18
4. Relaties met ander beleid **20**
5. Aanbevelingen **21**
Ontwerpbesluit **22**
Financiën **23**
Bijlage **24**

1. Inleiding

Rotterdam wordt steeds drukker. Op 1 januari 2020 telde de stad bijna 650.000 inwoners (Bevolkingsmonitor Rotterdam, 2020). Volgens prognoses van het CBS (2019) stijgt dit aantal in 2035 tot ruim 730.000 inwoners. Dat is een groei van meer dan twaalf procent. Een drukkere stad met meer inwoners vraagt ook om meer voorzieningen. De vraag naar woningen neemt toe, net als de vraag naar horeca, winkels, zorgcentra, groene buitenruimten zoals parken en plekken om te sporten. Meer bewoners betekent ook meer vervoersbewegingen. En dat is nog maar het begin van het lijstje van punten waar allemaal groeiende vraag naar is. Er zal in toenemende mate sprake van ruimteconcurrentie in de stad zijn.

Rotterdam is een geweldige stad met de bekende stedelijke vraagstukken: verkeerscongestie op drukke wegen die als barrière werken, lawaai van verkeer en trams en uitdagingen op het gebied van luchtkwaliteit. Tegelijk brengt de goede bereikbaarheid ons ook economische voorspoed. Met meer Rotterdammers wordt de druk groter en zal sprake zijn van nog meer mobiliteit, zelfs als regelmatig thuiswerken een blijvend fenomeen wordt. Bovendien zal veel van de mobiliteit individueel vervoer blijven omdat OV dat nooit allemaal kan overnemen. De bereikbaarheid moet dus op peil blijven.

Tot 2040 zijn zeker 50.000 nieuwe huizen nodig. Helaas beschikt Rotterdam niet over eindeloze ruimte en grond. Als we niet buiten de stad de resterende weilanden en groene gebieden willen volbouwen, moeten we verdichten in de stad. Twee locaties waar nog forse nieuwe woon- en werkgebieden ontwikkeld kunnen worden zijn Feyenoord City en de Merwe-Vierhavens. Na deze locaties wordt het lastiger. Er is daarom noodzaak om na te denken over het bouwen van de stad van de toekomst. Op welke manieren kunnen we de stad laten groeien? En hoe zorgen we ervoor dat het woon- en leefklimaat in de stad met die verdere groei en verdichting beter wordt? Hoe kunnen we nieuwe grond creëren voor woningen én groen in de bestaande stad?

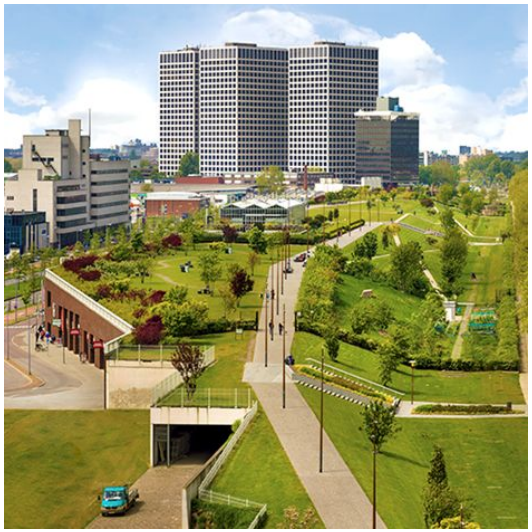
De meest leefbare steden in de wereld hebben één ding gemeen: ze bouwen de stad met veel aandacht voor de leefomgeving, met voorzieningen en groen, weten veel woningen in grote dichtheid te bouwen én zorgen voor uitstekende bereikbaarheid zonder dat het (auto)verkeer overlast geeft. Dubbel grondgebruik is hét antwoord dat in diverse steden wordt gegeven op de vraag hoe je een dicht bebouwde stad leefbaarder maakt. Door wegen te overkluizen of verdiept aan te leggen onder de grond ontstaat nieuwe ruimte die benut kan worden voor de ontwikkelingen van de toekomst. Dat biedt volop kansen voor Rotterdam. Deze extra ruimte is hard nodig. Om woningen te bouwen, meer groen en openbare ruimte te maken én de stad bereikbaar te houden.

Voor u ligt het initiatiefvoorstel, zoals bedoeld in Artikel 29 uit de Werkwijze Raad en Commissies, ‘Gestapeld Rotterdam’. Hierin pleiten wij om in Rotterdam actief aan de slag te gaan met het dubbel grondgebruik. Om de verdere verstedelijking en groei van Rotterdam in goede banen te leiden, stoppen we de banen onder de grond.

Jan-Willem Verheij
De Rotterdamse VVD

2. Dubbel grondgebruik

2.1 Waar dubbel grondgebruik in Rotterdam begon
Het Dakpark is een iconisch park in Rotterdam. Waar vele Rotterdammers nu graag deze plek bezoeken, was de ontwikkeling van de winkelboulevard in combinatie met het park op het dak in eerste instantie niet vanzelfsprekend. De Winkelboulevard Vierhavensstraat en het Dakpark zijn gelegen in de wijk Bospolder-Tussendijken in Rotterdam-West; een van oudsher vrij stenig gebied. Het gebied is een oud spoorwegemplacement van de havenspoorlijn.



Toen duidelijk werd dat de NS het terrein niet meer nodig had, kwamen er diverse ideeën naar boven. De twee voornaamste ontwikkelingsrichtingen kwamen van de gemeente Rotterdam en nabije bewoners. De gemeente wilde op dit stuk grond graag een bedrijventerrein ontwikkelen. Hier was behoefte aan in de stad. Buurtbewoners wilden liever meer groen in de buurt. Het stuk grond was volgens hen uitermate geschikt voor de ontwikkeling van een park: iets waar vooral de wijk Bospolder-Tussendijken al langer naar verlangde.

Lang werd er heen en weer gepraat over de ontwikkeling van het gebied. De gemeente Rotterdam, deelgemeente Delfshaven en bewoners van Bospolder en Schiemond kwamen er samen niet uit. Op een discussiemiddag over de toekomstige ontwikkeling van de buitenruimte in Delfshaven kwam er echter toch een idee: *Waarom doen we het niet gewoon allebei?* De opmerking kwam van deelgemeentraadslid uit Delfshaven Jan-Willem Verheij. Dit idee kwam steeds meer tot leven en heeft uiteindelijk geleid tot de iconische winkelboulevard in combinatie met parkeergarage en het Dakpark dat we vandaag de dag kennen.

Bouwkundig hebben we veel van deze ontwikkeling kunnen leren. De *best practices* benutten we dan ook graag. Het is een van de eerste voorbeelden van dubbel ruimtegebruik op deze schaal in Nederland en de eerste in Rotterdam. Bovendien hebben we de voordelen van het dubbel grondgebruik hier al een beetje kunnen proeven. Het voormalig spoorwegemplacement is een succesvol park én winkelboulevard geworden.

Inmiddels hebben we op meer plekken ervaring met dubbel grondgebruik. Schouwburgplein, Kruisplein en Museumpark: drie belangrijke openbare plekken met een parkeergarage eronder. En de realisatie van het langste park van de stad, op de Hofbogen, start binnenkort. Het nieuwe deel van de A16 zal uiteindelijk voor een belangrijk deel onder een bos liggen. Op kleinere schaal parkeren we al jaren boven op de Woonmall Alexandrium en

binnenkort op de Noorderhelling boven op de nieuwe Gamma bouwmarkt. Diverse goede voorbeelden dus. Nu wordt het tijd om de volgende stap in dubbel grondgebruik te starten en het als integraal onderdeel van de manier waarop we Rotterdam bouwen toe te passen.

2.2 Noodzaak in Rotterdam

De stad groeit. Steeds meer mensen willen hier wonen. Het mogelijk maken van deze groei vraagt ook om voorzieningen. In eerste instantie gaat het om woningen, maar uiteraard moet ook de leefbaarheid van de stad niet uit het zicht raken. Een levendige stad biedt ook gelegenheid tot uitgaan, horeca, winkels, gezondheidscentra enzovoort.

De beschikbare ruimte voor deze opgaven is schaars. De verschillende functies waar een stad als Rotterdam om vraagt zijn bovendien vaak met elkaar in concurrentie. Een mix van diverse bestemmingen, zoals maatschappelijke voorzieningen, woningen, winkels, kantoren, commerciële voorzieningen en publieke ruimtes moet in balans zijn voor een prettige woon- en werkstad. Door de groei en verdichting van Rotterdam, zal de afweging tussen deze bestemmingen steeds vaker gemaakt moeten worden. Het is de rol van de gemeenteraad om kaders te stellen op dit vlak.

De Omgevingswet benadrukt dit nog meer. Het doel van de Omgevingswet is om de regels op het gebied van ruimtelijke ordening en -ontwikkeling te vereenvoudigen. Ook Rotterdam maakt een Omgevingsvisie: een strategisch instrument waarmee we inzicht geven in, en richting geven aan de inrichting van het Rotterdam van de toekomst.

De komende jaren zijn er minstens 50.000 nieuwe woningen nodig in Rotterdam. Op twee locaties in Rotterdam kunnen er nog op grote schaal nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. Dit zijn Feyenoord City en de Merwevierhavens. Dit biedt niet genoeg ruimte om aan de vraag te kunnen voldoen. Er zijn daarom nieuwe locaties nodig waar gebouwd kan worden. Projectontwikkelaars hebben er belang bij als de opgaven meerwaarde hebben. Rijkswaterstaat geeft aan de ondergrond als mogelijke oplossing te zien voor de ruimteproblemen in Nederland, vooral in dichtbebouwde gebieden.

Tegenover het verdichten van de stad staat dat er groen nodig is. Groen is nodig om de kwaliteit van buurten en de leefbaarheid te kunnen waarborgen. Ook het coalitieakkoord *Nieuwe Energie voor Rotterdam 2018-2022* benadrukt dit belang (Gemeente Rotterdam, 2018). Fijn wonen en leven in Rotterdam begint bij een fijn huis in een prettige, groene buurt. Daarom wordt Rotterdam de komende jaren groener gemaakt: er komt 20 hectare groen bij. In het coalitieakkoord staat opgemerkt dat er niet in hoogwaardig groen wordt gebouwd. Het overkluizen of ondertunnelen van wegen biedt een alternatief voor het bouwen in groen en op andere locaties waar woningbouw onwenselijk is. Bovendien maken de hectares groen de stad klaar voor de toekomst. Door stenen te vervangen door groen is er meer ruimte voor wateropvang en verkoeling.

Naast de noodzaak voor nieuwe gronden, heeft dubbel grondgebruik ook andere voordelen. Zo verbetert het overkluizen of ondertunnelen van wegen het straatbeeld. Ook in de toekomst zal bereikbaarheid met individueel vervoer belangrijk blijven, of dat nou voortvloeit uit individueel autobezit of gedeelde mobiliteitsvormen. Dat betekent niet dat het wenselijk is om tegen stenen straten en

auto's aan te kijken. Bovendien maken ook elektrische auto's lawaai omdat het meeste geluid wordt veroorzaakt door de rollende banden op het wegdek, niet door de aandrijving. Het overkluizen of ondertunnelen van wegen biedt hier oplossingen voor. Bovendien is het veiliger doordat de verschillende mobiliteitsstromen worden gesplitst.

Een laatste belangrijk voordeel wordt gevormd door de afname van geluidsoverlast. Ongeveer de helft van de Rotterdammers ervaart geluidsoverlast, in belangrijke mate door het wegverkeer. Dit gaat ten koste van nachtrust en gezondheid. De maatschappelijke kosten daarvan zijn hoog. Bovendien worden de regels op het gebied van geluid steeds strikter. Nu wordt dat vaak opgelost door maatregelen te nemen in de gevels van de gebouwen. Dat zijn dure oplossingen die maar deels het probleem oplossen. Een raam open zetten aan de kant van het lawaai is vaak niet mogelijk of wordt zelfs door de regels uitgesloten. Dit kan leiden tot ventilatieproblemen die ook weer een negatief effect op de gezondheid hebben. Voor de gemeente zijn die indirecte kosten niet direct zichtbaar maar ze zijn er wel. Wél direct zichtbaar zijn de grondopbrengsten voor de gemeente. Grond wordt uitgegeven tegen een residuele grondprijs. Als het gebouw erop duurder wordt, daalt de grondprijs. De dure maatregelen om dove gevels te bouwen leiden op die manier dus tot verlaagde grondopbrengsten voor de gemeente. Ontwikkelingen in stille(re) gebieden zijn dus voor de gemeente letterlijk en figuurlijk waardevoller.

2.3 Praktijkvoorbeelden

Het wiel hoeft gelukkig niet opnieuw uitgevonden te worden. Al meerdere steden, zowel binnen als buiten Nederland, zijn aan de slag gegaan met dubbel grondgebruik. Een aantal van deze voorbeelden hebben in de praktijk positief uitgepakt en zullen nader worden omschreven. De ervaringen uit andere steden bieden mogelijkheden tot leren voor Rotterdam.

2.3.1 Praktijkvoorbeelden uit het buitenland

Meerdere buitenlandse steden hebben zich succesvol ontwikkeld tot dubbelgrondgebruikers. Drie van deze steden, in de nabijheid van Rotterdam, worden hier nader toegelicht. Uiteraard is er online nog veel meer informatie over deze ontwikkelingen te vinden.

Rheinufer Tunnel (Düsseldorf, Duitsland)

De Rheinufer Tunnel is een ondertunnelde weg in Düsseldorf, geopend in 1993. De tunnel loopt parallel aan de oevers van de Rijn en is bijna twee kilometer lang. Dagelijks maken circa 55.000 auto's gebruik van de weg. Boven de tunnel is een ware oase aan rust ontstaan en is er volop ruimte voor recreatie. Men kan struinen langs de rivier en heeft geen overlast van het verkeer. Wel blijft de stad uiterst goed bereikbaar. De tunnel loopt onder het centrum van Düsseldorf en biedt toegang naar verscheidene parkeergarages.
De casus Rheinufer Tunnel is interessant voor Rotterdam. Ook Rotterdam heeft rivieroevers die aan verlevendiging toe zijn. *Best practices* over het aantrekkelijk maken van deze locaties kunnen worden benut om ook in Rotterdam een slag te slaan. Bovendien kan Rotterdam leren van het ontwikkelen van een waterkering. In Düsseldorf is hier efficiënt mee omgegaan en de stad is juist door de tunnel beter beschermd tegen het water.

MediaPark (Keulen, Duitsland)
Het MediaPark in Keulen was een stadsvernieuwingsproject dat werd afgerond in 2004. In deze wijk is er, zoals de naam al doet vermoeden, vooral ruimte voor bedrijven op het gebied van media en communicatie. Al sinds de jaren tachtig is er in Keulen het idee om de positie als mediastad te versterken. Naar aanleiding van een internationale stedelijke architectuurcompetitie kreeg dit vorm. Onderdeel van het plan was om een ondergrondse infrastructuur te realiseren, waaronder een tunnel met ondergrondse ring en parkeergelegenheden. En dat is gelukt. Vandaag de dag is de bereikbaarheid van het MediaPark volledig ondergronds geregeld. Er zijn zowel wegen die leiden naar parkeergarages onder het mediapark als een metrolijn (de Christophstrase/Mediapark Stadtbahn). Boven de grond is hier niks van te merken. Er is ruimte voor kantoren, hotels, woningen, groen en andere recreatiefuncties.

Hetzelfde geldt voor de Rijnoever in Keulen die slechts een klein stukje verder ligt. Net als in Düsseldorf liep hier jarenlang een bovengrondse snelweg die grote negatieve impact had op grote delen van het stadscentrum. In 1979 kreeg het pleidooi – uit de jaren 1920! – van toenmalig burgemeester Konrad Adenauer om hier een tunnel aan te leggen, eindelijk uitvoering. Het park op de tunnel behoort sindsdien tot de meest geliefde delen van de stad en heeft bijgedragen aan het toerisme en de stad een enorme economische impuls gegeven. De tunnel heeft zich voor de stad ruimschoots terug verdiend.
Keulen laat hiermee zien dat een fijne verblijfsstad ook heel goed een bereikbare stad (ook voor de auto) kan zijn. Rotterdam kan op basis van de praktijk in Keulen leren hoe een ondergronds wegennet én een aantrekkelijk verblijfsklimaat efficiënt kunnen worden ontwikkeld zonder de bereikbaarheid van de stad uit het oog te verliezen.

Tunnels de Lyon (Lyon, Frankrijk)
De Tunnel de la Croix-Rousse is een tunnel in Lyon geopend in 1952. De lengte is 1782 meter. De tunnel verbindt twee rivieroevers (van de Saône en de Rhône) met elkaar en loopt door een heuvel. Een ondergrondse verbinding tussen de twee rivieroevers was nodig omdat de heuvel zelf te steil liep om een goed aanlopende brug mogelijk te maken. Een andere belangrijke tunnel - bestaande uit twee tunnelbuizen - in Lyon is de Tunnel de Fourvière. Het doel van deze tunnel was het ontlasten van de Tunnel de la Croix-Rousse. De tunnel loopt door de berg de Fourviere, is bijna twee kilometer lang en is geopend in 1971. De verkeersintensiteit is hoog: dagelijks maken meer dan 100.000 voertuigen gebruik van de weg. In 2013 zijn er zowel grondige werkzaamheden als uitbreidingen aan de tunnels geweest. Zo was er een nieuwe rijstrook voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers geopend. Om de tunnel ook van binnen aantrekkelijk te maken, is er in samenwerking met kunstenaars gekozen om muurschilderingen en geluidseffecten toe te passen. Dit maakt de tunnel niet alleen praktisch, maar ook nog eens een beleving om te zien. Rotterdam kan van deze ontwikkeling vooral lessen trekken uit het overkluizen/ondertunnelen van gebieden waar al bijvoorbeeld woningbouw heeft plaatsgevonden. Ook in Lyon waren bovengrondse functies.
Het stadscentrum van Lyon is bovendien autoluw gemaakt, zonder aan (auto)bereikbaarheid in te boeten. Onder de autoluwe en autovrije straten in het stadshart bevinden zich de parkeergarages die snel bereikbaar zijn vanaf de snelwegen om de stad.

Rio Madrid (Madrid, Spanje)
Langs de oevers van de Manzanares, de rivier die dwars door Madrid stroomt, raasden decennialang vele duizenden auto's per dag. Door in totaal 43 kilometer aan tunnels te graven is de rivier weer bij de stad aangehaakt. De wegen zijn er nog steeds maar volledig aan het zicht onttrokken. Hierdoor ontstond veel ruimte voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen en groen. Het masterplan voor de herwonnen rivieroevers en de nieuwe stedelijke gebieden werd ontworpen door het Rotterdamse bureau West 8, samen met drie lokale bureaus uit Madrid zelf.
Deze enorme ingreep past in het denken van het Madrileense stadsbestuur om de stad leefbaarder te maken middels ruimtelijke projecten. Ook op andere plekken zijn grote vergroeningsprojecten uitgevoerd. Tegelijk is Madrid niet onbereikbaar gemaakt. Het effect is enorm: er is ruimte bijgekomen voor nieuwe woningen in de bestaande stad, waardoor Madrid niet meer blijft uitdijen aan de randen van de stad. Tegelijk is er zoveel ruimte voor groen en

ontspanning bij gekomen dat de bewoners, ondanks hun toenemende aantal, prettiger kan leven en wonen dan voorheen. Als een Rotterdams bureau dit in Madrid kan, dan moet Rotterdam dit toch ook voor elkaar kunnen krijgen?

2.3.2 Praktijkvoorbeelden in Nederland

Ook in ons eigen land zijn volop voorbeelden van dubbel grondgebruik te vinden. Enkele succesvolle voorbeelden worden toegelicht.

Sijtwendetunnel in Leidschendam-Voorburg (N14)

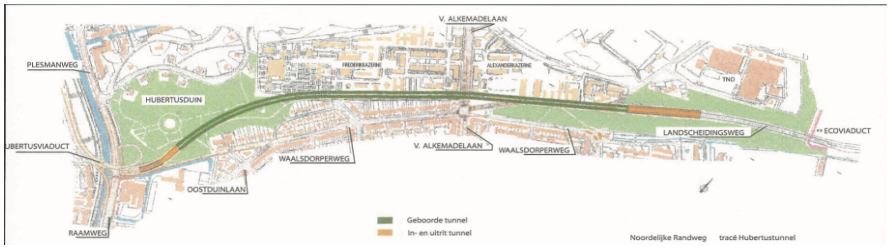
De Sijtwendetunnel in Leidschendam-Voorburg is een combinatie van drie tunnels. Dit zijn de Spoortunnel, de Parktunnel en de Vliettunnel. In totaal is de Sijtwendetunnel 2.375 meter lang. De tunnels zijn geopend in 2003. In 2010 is parallel aan het traject ook een tramtunnel geopend.

De realisatie van deze tunnel was essentieel voor de ontsluiting van Den Haag (Snijders Tachet, 2007). Ruimte werd gecreëerd door de weg gedeeltelijk op het maaiveld aan te leggen in een bovengrondse tunnel en gedeeltelijk in een ondergrondse tunnel. Door het dubbelgrondgebruik konden er 700 woningen en 10.000 vierkante meter kantoren worden gebouwd, in een groene parkachtige omgeving. Deze woningen zouden langs een weg op maaiveld niet zonder meer gebouwd kunnen worden, vanwege de geluidsbelasting.

De leefkwaliteit op- en tegen de tunnel aan is hoog door het groen en de stilte. Niemand kan zich nog voorstellen dat het originele plan uit 1956 was om hier Rijksweg 14 aan te leggen op een langgerekt viaduct op palen!

Hubertustunnel in Den Haag

De Hubertustunnel is een tunnel voor doorgaand verkeer in het noorden van Den Haag. De tunnel heeft een lengte van 1.600 meter en is geopend in 2008. De bouw van de tunnel heeft circa vier jaar geduurd en de kosten lagen rond de 150 miljoen euro. Met het aanleggen van de tunnel wilde men de verkeersdrukte op bestaande wegen verminderen en de leefomgeving en luchtkwaliteit verbeteren. De aanleg van de Hubertustunnel in Den Haag was een uniek project. Het was namelijk de eerste keer dat een geboorde tunnel in stedelijk gebied onder al bestaande bebouwing werd aangelegd. De *best practices* uit dit project kunnen daarom van essentieel belang zijn voor het dubbel grondgebruik in Rotterdam.



Binckhorst (Rotterdamsebaan) in Den Haag

De gemeente Den Haag is bezig met een nieuwe verbinding tussen Ypenburg en de Centrumring. Onderdeel van de nieuw aan te leggen verbinding is de Victory Boogie Woogietunnel van circa 1.860 meter lang. Het doel van de aanleg van dit nieuwe traject is het ontlasten van bestaande verkeerswegen. De opening van de Rotterdamsebaan staat gepland in januari 2021. Naar verwachting zal de totale investering rond de 610 miljoen euro uitkomen. Ook hier is sprake van een geboorde tunnel onder bestaand gebied. De kwaliteit van het hele gebied wordt van hoge kwaliteit doordat het verkeer ondergronds rijdt, en dus geen barrières vormt in de buitenruimte die vervolgens groen ingericht wordt. De geluidsbeslasting op de gevels van woningen is veel lager dan wanneer de weg bovengronds zou zijn aangelegd.
Opvallend is dat 50% van de financiering vanuit het Rijk komt. Het is daarom voor Rotterdam verstandig om te achterhalen onder welke voorwaarden het Rijk bereid is om bij te dragen aan de financiering van dit soort ontwikkelingen.

Ketheltunnel Schiedam
Bij de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam is het laatste stuk van 2 kilometer bij Schiedam overkluisd. Op het dak van de tunnel liggen onder meer sportcomplexen. Door de tunnel hebben omliggende wijken geen hinder van de snelweg. Er is daarmee ruimte ontstaan voor nieuwbouw dicht op de snelweg, wat normaal gesproken vanwege geluidshinder en luchtkwaliteit niet mogelijk is. Op andere plekken in de stad is ruimte voor nieuwbouw ontstaan doordat oude sportcomplexen bebouwd konden worden. Zo geeft deze tunnel aan de noordkant van Schiedam impulsen aan de ontwikkeling van de hele stad.

De Groene Loper Maastricht
In Maastricht liep jarenlang een vierbaans snelweg midden door de stad. Over de A2 reden vele duizenden auto's per dag, met lawaai en slechte luchtkwaliteit tot gevolg. Wie nu Maastricht bezoekt en over de Groene Loper wandelt of fietst, boven op de tunnel in twee lagen waar zowel de snelweg als de lokale weg in liggen, kan het zich nauwelijks nog voorstellen. De groene oase is een geweldige verbetering voor de stad. De wijken aan beide kanten van de weg zijn nu verbonden, er is groen voor sport en recreatie en er is een compleet nieuwe wijk gerealiseerd doordat er nu tot dicht op de weg gebouwd kan worden. Het project staat internationaal in de belangstelling en dient onder meer als inspiratie voor Hamburg (overkluizing A7 snelweg) en Antwerpen (ondergronds brengen van een deel van de ringweg).

2.3.3 Rotterdamse voorbeelden
Laten we vooral de voorbeelden in eigen stad niet vergeten! De Willemsspoortunnel die in de jaren '90 is opgeleverd en een enorme verbetering van de leefbaarheid in de binnenstad en op Zuid opleverde, met veel ruimte erboven voor de markt. De tunnel onder het Lage Bergse Bos voor de nieuwe A16, die zorgt voor een goede inpassing van de snelweg. De al genoemde parkeergarages onder het Schouwburgplein, Kruisplein en Museumpark, met goed bruikbare pleinen en groen erboven, zonder geparkeerde auto's die in de weg staan. Het Dakpark in Bospolder dat boven op de winkels een enorme groene long voor de wijk is. De Weenatunnel die de barrière van het Weena slecht voor reizigers van en naar Centraal Station. En als laatste voorbeeld: de 'Strip' in Feyenoord City, waar het gebied voor voetgangers een niveau boven het wegverkeer wordt getild en een prettig verblijfsgebied ontstaat voor sport en ontspanning. Stuk voor stuk voorbeelden van dubbel grondgebruik die onze stad op die plekken veel leefbaarder maken dan het geval zou zijn als er geen stapeling van functies zou zijn. Goed voorbeeld doet goed volgen!

3. Ambities voor Rotterdam

Dubbel grondgebruik is niet makkelijk. Het vergt grote investeringen. Daarom is het verstandig om eerst met wat kleinere projecten aan de slag te gaan. Op die manier kunnen we leren en creëren we Rotterdamse best practices. Als we een aantal projecten op kleinere schaal met dubbel grondgebruik succesvol hebben uitgevoerd, zijn er wat de Rotterdamse VVD betreft twee grotere ambitieprojecten.

3.1 Om mee te beginnen

In dit initiatiefvoorstel identificeren we zes locaties waar dubbel grondgebruik van grote meerwaarde kan zijn. Het zijn plekken met drukke wegen die een barrière vormen voor de wijken ernaast. Ze vormen ook een belemmering voor het bouwen van goede woonmilieus. Wie gaat er immers rustig in de tuin of op het balkon zitten als er de hele dag een achtergrondgeluid van bijna 70dB te horen is?

Abram van Rijckevorselweg

De Abram van Rijckevorselweg is de verbinding tussen de Rotterdam, Capelle aan den IJssel en de A16. Het is een drukke weg met veel rijbanen en dagelijkse files. Hoewel de gehele weg zelf enkele kilometers is, is het stuk weg tussen Brainpark 1 en het Shell-station een Rotterdams doorn in het oog. Met oog op de ontwikkeling van de nieuwe oeververbinding, de transformatie van Brainpark I, de verdere ontwikkeling van de campus van de Erasmus Universiteit en de ontwikkeling van het Excelsiorstadion is het daarom hoog tijd om dit stuk weg aan te pakken. Door een deel van de weg te overkluizen en een deel te ondertunnelen, wordt de Abram van Rijckevorselweg minder prominent aanwezig in het straatbeeld. Het zorgt voor een betere verbinding van de wijk de Esch met andere delen van Kralingen-Crooswijk en bevordert de leefbaarheid in het gebied. Voor de uitwerking kan inspiratie gehaald worden uit het burgerinitiatief “Kralingen aan de Maas” dat eind 2020 in de commissie BWB is gepresenteerd.

Abraham van Rijckevorselweg nu: een drukke doorgaande weg zonder verblijfskwaliteit; een barrière tussen universiteit en de Esch.

Abraham van Rijckevorselweg na overkluizing: een groene omgeving tussen universiteit en de Esch, met ruimte voor wonen, werken en sporten

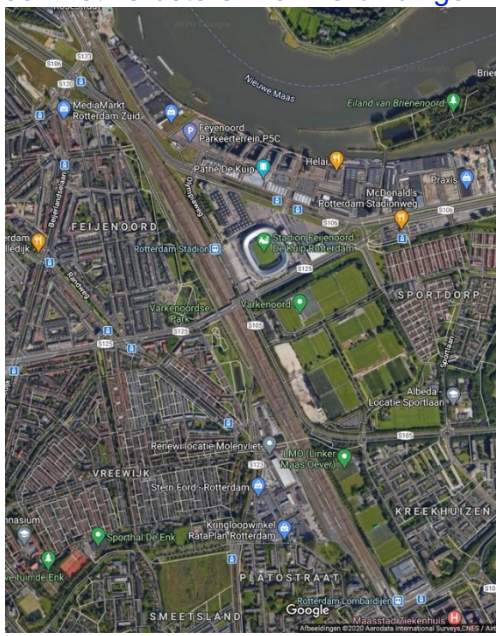
Tjalklaan

De Tjalklaan is een drukke weg in Rotterdam-West. Het is een invalsweg in en uit Rotterdam die veelvuldig wordt gebruikt door onder andere vrachtverkeer. Door de drukke weg worden twee delen van Rotterdam van elkaar gescheiden: Spangen aan de ene, en Oud-Mathenesse en het Witte Dorp aan de andere kant. Dat is zonde en verslechtert de leefbaarheid in dit gebied. Met de ontwikkeling van de Merwe-Vierhavens, in het verlengde van de Tjalklaan, is het goed om na te denken over de toekomst van deze weg. Door de weg deels te overkluizen en/of ondertunnelen, wordt de leefbaarheid in dit gebied sterk verbeterd. Er zullen natuurlijke verbindingen tussen de wijken Spangen en Oud-Mathenesse/Witte Dorp komen en ook dit deel zal weer echt bij Rotterdam betrokken worden. Daarnaast ontstaat een gebied waar extra gebouwd kan worden, veel dichter op de Tjalklaan dan nu mogelijk is.

Het spoor op Zuid

De spoorlijn van en naar Station Zuid loopt dwars door een wijk in Feijenoord en langs de wijken Hillesluis, Vreewijk en Kreekhuizen. Feyenoord City wordt langs dit spoor gerealiseerd, met op termijn mogelijk een nieuw treinstation aldaar. Het spoor vormt een grote barrière doordat er nauwelijks plekken zijn om het te kruisen. Eerder werd al een motie aangenomen om te onderzoeken of overkluizing van een flink stuk van de spoorbundel haalbaar is. Gesprekken daarover lopen met de betrokken partijen. Overkluizing van deze spoorbundel zou voor veel meer wisselwerking tussen de wijken aan weerskanten van het spoor zorgen. De economische impuls van Feyenoord City zal dan veel meer effect hebben in Hillesluis en Vreewijk. Niet voor niets gaven Deetman en Mans in hun analyse in 2011, die de start van het NPRZ vormde, veel aandacht aan het verbeteren van verbindingen en het slechten van barrières op Zuid. Met de overkluizing van het spoor zou dat concreet gemaakt worden.

Aan beide kanten van het spoor is nog veel ruimte. Door de overkluizing zou veel ruimte ontstaan voor groen en sport boven het spoor en kan tot heel dicht op het spoor gebouwd worden. Dat biedt mogelijkheden voor veel nieuwe woningen in een prettige omgeving.



De Tjalklaan: drukke verkeersroute naar de snelweg, een barrière tussen Spangen en Oud-Mathenesse en het Witte Dorp, met een kinderboerderij vlak langs de weg, waarvoor kinderen de weg moeten oversteken.

De Tjalklaan als groene oase tussen Spangen en Oud-Mathenesse en het Witte Dorp, met ruimte voor nieuwe woningen en een kinderboerderij in het groen.

‘s-Gravendijkwal

De ‘s-Gravendijkwal is een bekende Rotterdamse verkeersader. Het is er druk en de luchtkwaliteit staat er onder druk. De gehele ‘s-Gravendijkwal overkluizen is een grote en dure opgave die ongeveer 10 jaar geleden uitgebreid is onderzocht. Een stuk dat potentie biedt is de ruimte tussen de nieuwe buurt Little C en het Erasmus MC. Op dit moment gaat er veel verkeer van en naar de Maastunnel via de ‘s-Gravendijkwal. Dit maakt het een echt verkeersknooppunt. Door het stuk weg tussen Little C en het Erasmus MC te overkluizen/ondertunnelen blijft de bereikbaarheid gegarandeerd en wordt Little C veel meer verbonden met het centrum en met Het Park. Bovendien kan onderzocht worden of bouw óp de overkluizing mogelijk is om toekomstige ontwikkelingen die aan het Erasmus MC gerelateerd zijn, een plek te geven.

Groene Kruisweg

De Groene Kruisweg heeft een lengte van 34 kilometer en loopt tussen Charlois en Voorne-Putten. De weg verbindt delen binnen de stad én buiten de stad met elkaar. Een van de delen binnen Rotterdam waar de Groene Kruisweg de leefbaarheid beperkt is in Charlois. Hier splitst de weg de wijken Pendrecht en de Wielewaal op. Dat is zonde, want beide kanten van de weg hebben iets te bieden. Aan de zijde van Pendrecht vind je bijvoorbeeld het grootste gedeelte van het Zuiderpark, terwijl aan de kant van de Wielewaal er meer blauw te vinden is nabij de Waalhaven. Het overkluizen en/of ondertunnelen van dit stuk weg zou dus een logische groen-blauwe verbinding in de stad kunnen creëren waar bewoners ook van kunnen profiteren. Ook met oog op de mogelijke toekomstige ontwikkeling van het gebied rondom de Waalhaven is het logisch om dit stuk weg aan te pakken. De breedte van de strook langs de Groene Kruisweg is zodanig dat na overkluizing ook weer ruimte ontstaat voor woningbouw waar dat nu niet mogelijk is vanwege geluid en luchtkwaliteit.

Vaanweg

De Vaanweg is een drukke weg in Charlois. Veel van het autoverkeer dat bij Ahoy of Zuidplein moet zijn, zal bekend zijn op deze weg. Ook deze weg is prominent aanwezig in het straatbeeld en maakt het moeilijker om van de ene kant van het gebied naar de andere kant te gaan. Aan de ene kant van de weg is een woonwijk te vinden. Er zijn woningen, scholen en voorzieningen op een wat kleinere schaal. Aan de andere kant van de weg is meer ruimte voor recreatie: het Zuiderpark, Ahoy en het Hart van Zuid zijn allemaal nabij. Een verbinding tussen deze twee gebieden is dus logisch. Bovendien is het met oog op de ontwikkelingen rondom Hart van Zuid wenselijk om nu al na te denken over de toekomst van dit gebied. Met de nieuwe woningbouw en ontwikkeling tot evenementengebied is aanvullende grond nodig om ook aan andere vraag te voldoen.

3.2 Ambitie op langere termijn

De locaties in de vorige paragraaf bieden de kans om ruime ervaring op te doen met dubbel grondgebruik en overkluizing van infrastructuur. Op basis van deze ervaringen kan verder gebouwd worden. Er zijn immers in Rotterdam meer ambitieuze locaties om te verbeteren met dubbel grondgebruik. Twee ervan lichten we eruit als ambitie die we vast willen leggen.

Maasboulevard

De Maasboulevard: een stukje Rotterdam dat nu vooral bekend staat als doorgaande weg, maar zoveel meer te bieden heeft. Waar in andere steden de rivieroevers de plek zijn om recreatie en ontspanning te combineren, zoals in Düsseldorf, Keulen en Madrid, is dat hier niet het geval. Dat is ook niet onlogisch. De Maasboulevard is nodig om de verkeersdoorstroming in de stad goed te kunnen regelen. De straat eruit halen zal op een ander punt de verkeersdrukte alleen maar doen toenemen. Daarom is het van belang om manieren te zoeken waarbij zowel de bereikbaarheid als leefbaarheid van het gebied wordt gewaarborgd. Dubbel grondgebruik biedt hier kansen. Door de Maasboulevard, in het verlengde van de Abram van Rijckevorselweg, te ondertunnelen en/of overkluizen bestaat er de mogelijkheid om parallel aan elkaar zowel een weg als ruimte voor ontspanning te hebben. Zo kan de kade worden verlevendigd in lijn met het programma Rivieroevers.

Wel zijn er praktische bezwaren aan het overkluizen en/of ondertunnelen van de Maasboulevard. Zo moet men er rekening mee houden dat het een waterkering is en er een aantal sluizen aanwezig is. Hier zullen dus oplossingen voor gevonden moeten worden. Dat is echter zeker niet onmogelijk.

In het verleden is wel onderzocht wat de kosten zijn van een dergelijke aanpak maar is niet gekeken wat de opbrengsten kunnen zijn. Destijds werd er geen rekening gehouden met de nieuwe ruimte voor gebiedsontwikkelingen die ontstaat. Daarmee kan een deel van de kosten gedekt worden. Daarnaast kan deze ontwikkeling net als in Keulen tot langjarige economische impulsen leiden die de gemeente evenzeer geld opleveren.

Kralingse Berg

De A20 loopt, samen met het spoor richting Gouda dwars door het noorden van Rotterdam. In 2009 is door MVRDV een studie gemaakt van de haalbaarheid en wenselijkheid van het overkluizen van de A20 tussen Kralingen en Hilligersberg. Dit werd vertaald in een plan van Blauwhoed om dit te realiseren. Door de complexiteit en de economische crisis in die tijd is dit stilgevallen.
In 2018 stelde de VVD-fractie nog vragen om de stand van zaken hiervan te vernemen. Arup gaf in 2020 aan dat de Kralingse Berg tot wel 67 hectare aan nieuwe uitgeefbare grond kan leiden. En in 2021 lanceerde de PvdA-fractie een initiatief om opnieuw de mogelijkheden en haalbaarheid te onderzoeken. De ambitie is dus nooit ver weg geweest en ook het college geeft aan de ambitie te ondersteunen maar realisatie vooralsnog onhaalbaar te vinden.

Met de komst van de verlengde A16 in 2024 zal de rol van de A20 veranderen en minder groot worden. Dat is een goed moment om opnieuw te bezien of een dergelijke ambitieuze toevoeging aan onze stad waar gemaakt kan worden. Het is een ingewikkelde opgave maar als Rotterdammers deinzen we daar niet voor terug. De locaties die in de vorige paragraaf zijn genoemd, kunnen als voorbeeld en test-case dienen voordat aan deze enorme opgave wordt begonnen!

4. Relaties met ander beleid

Dubbel grondgebruik sluit aan bij belangrijke beleidslijnen die we als gemeente al eerder hebben bepaald. Het is ook niet geheel nieuw voor Rotterdam, getuige de genoemde voorbeelden. Een klein overzicht van beleid waar de aansluiting mee gezocht kan worden:

- De vergroening van de stad, met in deze raadsperiode 20 hectare extra groen en de start van de 7 stadsprojecten waarbij drukke, stenige plekken drastisch worden vergroend.

- De Rotterdamse mobiliteitsaanpak, bedoeld om de druk van het autoverkeer op de stad te verminderen en de bereikbaarheid op peil te houden.

- De strategische verkenning verstedelijking die in 2019 is verschenen, met de opgave om Rotterdam op termijn te voorzien van 50.000 nieuwe woningen. Slim combineren en stapelen wordt in deze verkenning als een van de kansen voor Rotterdam gezien.

- De Binnenstad als City Lounge, met de opgave om het verblijf in de binnenstad te veraangenamen én om veel nieuwe woningen in het centrum te bouwen.

- De ontwikkeling van onze Omgevingsvisie die in 2021 vastgesteld moet worden en juist een antwoord moet geven op de vraag hoe de stad kan groeien en verdichten én aangenamer, mooier en leuker kan worden.

Op grote schaal ondergronds bouwen en/of dubbel grondgebruik mogelijk maken is in feite een logisch vervolg op diverse stappen die vanaf de Stadsvisie in 2007 zijn gezet om de groei van de stad op een goede manier in te zetten. Het vereist buiten gebaande kaders denken, iets waar we in Rotterdam goed in zijn!

5. Aanbevelingen

Wat de Rotterdamse VVD betreft biedt dubbel grondgebruik belangrijke kansen voor de stad. Hier daadwerkelijk mee aan de slag gaan maakt Rotterdam mooier en klaar voor de toekomst. Het is daarom van groot belang om met de eerste stappen te beginnen, zodat we op de langere termijn grote projjecten aan kunnen: het stadmaken van de toekomst. Daarom vragen wij het college van burgemeester en wethouders om de volgende aanbevelingen over te nemen en uit te voeren:

1. Stel een plan op voor de overkluizing, dan wel verlaging en overkapping, van de Abraham van Rijckevorselweg/Maasboulevard op het traject tussen het benzinestation Maasboulevard en het viaduct Kralingse Zoom. Dit in samenhang met de ontwikkelingen Excelsior, de Esch, Campus Woudestein, de oeververbinding en de transformatie van Brainpark I. Maak hierbij gebruik van de aanbevelingen en concepten in het burgerinitiatief Kralingen aan de Maas.

2. Stel een haalbaarheidsdocument op voor de andere genoemde projecten Tjalklaan, Groene Kruisweg, Vaanweg en ’s-Gravendijkwal. Hierin worden in ieder geval de volgende onderwerpen geadresseerd:
    a. De mogelijkheden en onmogelijkheden van dubbel grondgebruik op de genoemde locaties
    b. De volgorde waarin de genoemde locaties ontwikkeld kunnen worden
    c. Een eerste analyse van de directe kosten en baten van dubbel grondgebruik inclusief gebiedsontwikkeling op/tegen de genoemde locaties, plus de maatschappelijke kosten en baten van genoemde ontwikkelingen

3. Continueer de lopende gesprekken met marktpartijen en anderen over de overkluizing van het spoor op Zuid ter hoogte van Feijenoord City en Varkenoord.

4. Beoordeel welke andere locaties in de stad in aanmerking komen voor dubbel grondgebruik en betrek deze bij punt 2.

5. Neem de genoemde projecten op als ambitie in de omgevingsvisie voor Rotterdam

6. Geef aan welke kosten gemaakt moeten worden om de analyses verder uit te werken tot concrete planvorming zodat de gemeenteraad kan besluiten om hier wel of geen budget voor vrij te maken. Maak hierbij optimaal gebruik van de kennis die al in binnen- en buitenland en bij private partijen beschikbaar is.

Ontwerpbesluit

De raad besluit het college de volgende opdracht te geven:

1. Stel een plan op voor de overkluizing, dan wel verlaging en overkapping, van de Abraham van Rijckevorselweg/Maasboulevard op het traject tussen het benzinestation Maasboulevard en het viaduct Kralingse Zoom. Dit in samenhang met de ontwikkelingen Excelsior, de Esch, Campus Woudestein, de oeververbinding en de transformatie van Brainpark I. Maak hierbij gebruik van de aanbevelingen en concepten in het burgerinitiatief Kralingen aan de Maas.

2. Stel een haalbaarheidsdocument op voor de andere genoemde projecten Tjalklaan, Groene Kruisweg, Vaanweg en ’s-Gravendijkwal. Hierin worden in ieder geval de volgende onderwerpen geadresseerd:
    a. De mogelijkheden en onmogelijkheden van dubbel grondgebruik op de genoemde locaties
    b. De volgorde waarin de genoemde locaties ontwikkeld kunnen worden
    c. Een eerste analyse van de directe kosten en baten van dubbel grondgebruik inclusief gebiedsontwikkeling op/tegen de genoemde locaties, plus de maatschappelijke kosten en baten van genoemde ontwikkelingen

3. Continueer de lopende gesprekken met marktpartijen en anderen over de overkluizing van het spoor op Zuid ter hoogte van Feijenoord City en Varkenoord.

4. Beoordeel welke andere locaties in de stad in aanmerking komen voor dubbel grondgebruik en betrek deze bij punt 2.

5. Neem de genoemde projecten op als ambitie in de omgevingsvisie voor Rotterdam

6. Geef aan welke kosten gemaakt moeten worden om de analyses verder uit te werken tot concrete planvorming zodat de gemeenteraad kan besluiten om hier wel of geen budget voor vrij te maken. Maak hierbij optimaal gebruik van de kennis die al in binnen- en buitenland en bij private partijen beschikbaar is.

Financiën

Met dit initiatiefvoorstel verzoeken wij de gemeente Rotterdam voornamelijk tot het doen van (voorbereidend) onderzoek. Dit kan binnen de huidige afdeling Stadsontwikkeling en daarom verwachten wij in eerste instantie dat de kosten beperkt zijn. Het huidige gemeentelijk apparaat zal hierin voldoen. In de (voorbereidende) onderzoeken dienen analyses te worden gemaakt die de kosten inzichtelijk maken. Nadat die budgetten bekend zijn is het aan de gemeenteraad om die ruimte al dan niet vrij te maken. Die financiële consequenties komen daardoor pas op een later moment aan de orde.

Bijlage

Disclaimer

In dit initiatiefvoorstel hebben we gebruik gemaakt van meerdere bronnen, zowel beeldmateriaal als tekst. Hierin is zoveel mogelijk verwezen naar de oorspronkelijke bron en de rechthebbende vermeld. Mocht dat op een punt toch ontbreken vragen wij u contact met ons op te nemen via fractie@vvdrotterdam.nl. Vanzelfsprekend zullen wij zorgen voor een passende oplossing.

Bronnen

ARUP. (2020). Kralingse Berg, Rotterdam. https://www.arup.com/nl-nl/projects/kralingse-mountain

Bevolkingsmonitor Rotterdam. (2020). Feitenkaart: Bevolkingsmonitor Rotterdam januari 2020. https://onderzoek010.nl/documents/Bevolking

Gemeente Rotterdam. (2018). Nieuwe Energie voor Rotterdam: Coalitieakkoord 2018-2022.

Koninklijk Instituut Van Ingenieurs. (n.d.). Ondergronds bouwen. https://www.kivi.nl/afdelingen/geotechniek/geonet/dossiers/ondergronds-bouwen

Mediapark. (n.d.). History of Mediapark. https://www.mediapark.de/en/location-mediapark/mediapark-history/

MVRDV. (2009). Kralingse Berg. https://www.mvrdv.nl/projects/74/kralingse-berg

Nederlands KennisCentrum voor Ondergronds Bouwen en Ondergronds Ruimtegebruik (CBO). (n.d.-a). Den Haag, Hubertustunnel. https://www.cob.nl/over-ondergronds-bouwen/voorbeeldprojecten/den-haag-hubertustunnel/

Nederlands KennisCentrum voor Ondergronds Bouwen en Ondergronds Ruimtegebruik (CBO). (n.d.-b). Rotterdamsebaan. https://www.cob.nl/overondergronds-bouwen/voorbeeldprojecten/den-haag-rotterdamsebaan/

Rijkswaterstaat. (n.d.). Ondergronds bouwen. https://www.bodemplus.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bodemconvenant/thema/gebiedsgericht/producten/push-pull/factsheets/ondergronds-bouwen/

Snijders Tachet, M. (2007). Bouwend Nederland wil meer de hoogte in: publiek-private samenwerking. https://www.bngbank.nl/BG%20Articles/200700Tachet_7-9.pdf

The Meridian. (2019). De diepte in: alle wegen ondergronds. Nederland raakt vol. Gaan we de lucht in? Of bevindt onze redding zich ondergronds? The Smart Society Issue, (2). https://www.themeridian.nl/nl/issue-2/de-diepte-in-alle-wegen-ondergronds/