

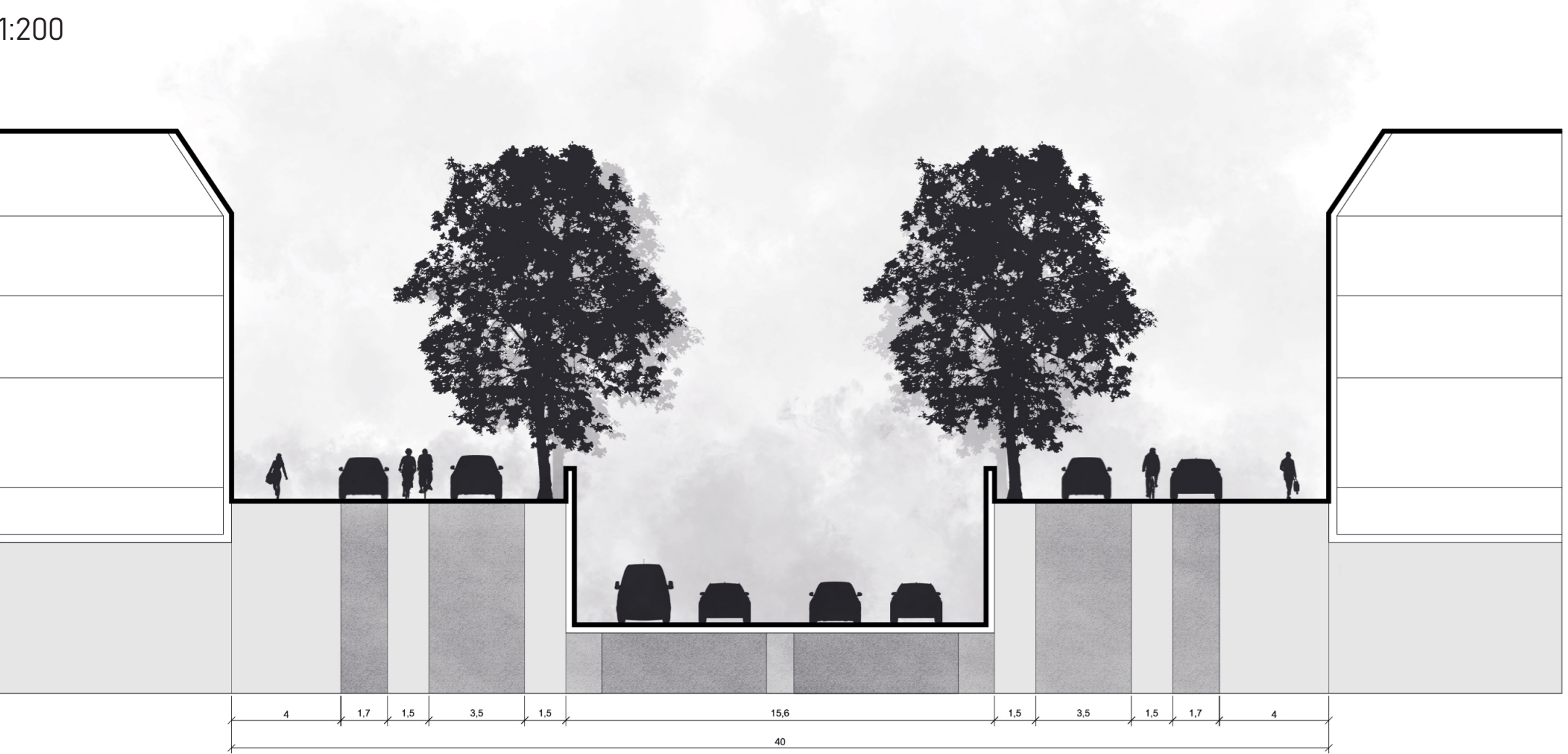
STADSBESTUUR LAAT BEWONERS LETTERLIJK STIKKEN

# Doek verkeersriool 's-Gravendijkwal op

Volgens Milieudefensie is de 's-Gravendijkwal een van de meest vervuilde straten van Nederland. Dinsdagavond wordt in Hotel New York gesproken over de luchtkwaliteit in Rotterdam. Voorzitter Jasmine Hogenboom van de Bewoners- en Ontwikkelingsorganisatie 's-Gravendijkwal (B.O.O.G.) pleit voor een autoluwe oplossing.

De 's-Gravendijkwal behoort al jaren tot één van de meest vervuilde straten van Nederland. Terwijl de 's-Gravendijkwal omgeven wordt door dichtbebouwde woongebieden en het Erasmus ziekenhuis is de luchtkwaliteit hier ver onder de norm. Naast de langdurige gezondheidsrisico's, het vervoerlawaaï en de stank zorgt deze drukke verkeersweg mede voor het centrum voor veel ruimtelijke en sociale problemen.

## Analyse



's-Gravendijkwal t.h.v. Volmarijnstraat: 40 meter

Auto:	26 m	(65%)
Voetganger:	8 m	(20%)
Fiets:	3 m	(7.5%)
Groen:	3 m	(7.5%)

2/3  
bestemd voor de auto



De huidige inrichting van het tracé past niet meer bij deze tijd. Het door de auto gedomineerde profiel heeft geleid tot een ongezonde, onprettige en anonieme plek in de stad. De vraag verrees of dit stuk stad waarin twee-derde is bestemd voor de auto niet in grotere mate voor andere stadsgebruikers dan alleen voor de auto te gebruiken zou moeten zijn.

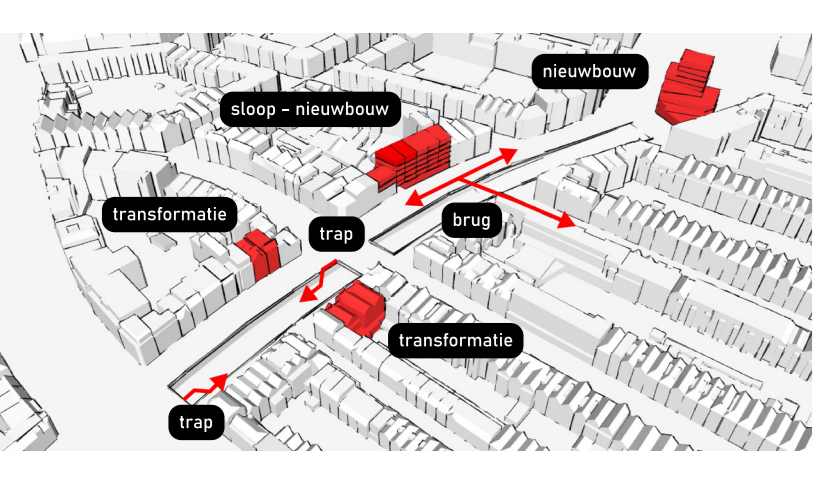


De zes-baans autoweg fungeert als een enorme ruimtelijke barrière tussen de stadsdelen. Het gebrek aan veilige oversteken en de verdiepte tunnelbak creëert een haai in het stedelijke weefsel. De 's-Gravendijkwal doorbrekt logische routes en ontneemt het menselijk contact met de overzijde.



Het door de auto gedomineerde profiel biedt weinig ruimtelijke kwaliteit om aan te wonen. Ook de parallelwegen zijn onwettig voor kinderen om aan te spelen. De huidige inrichting van de 's-Gravendijkwal heeft er toe geleid dat er steeds meer schimmige functies zijn gekomen waardoor bewoners veel sociale onveiligheid ervaren.

## Kansen



### Herstel

Het kiezen voor een alternatieve inrichting maakt het mogelijk om het gebied rondom de 's-Gravendijkwal terug te geven aan de bewoners. Met het brade straatprofiel biedt een autoluwe inrichting veel kansen om de 's-Gravendijkwal te herstellen tot een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsgebied. Ruimtelijke ingrepen kunnen nieuwe verbindingen in het weefsel creëren en een kwaliteitsimpuls aan het bestaande programma toevoegen.



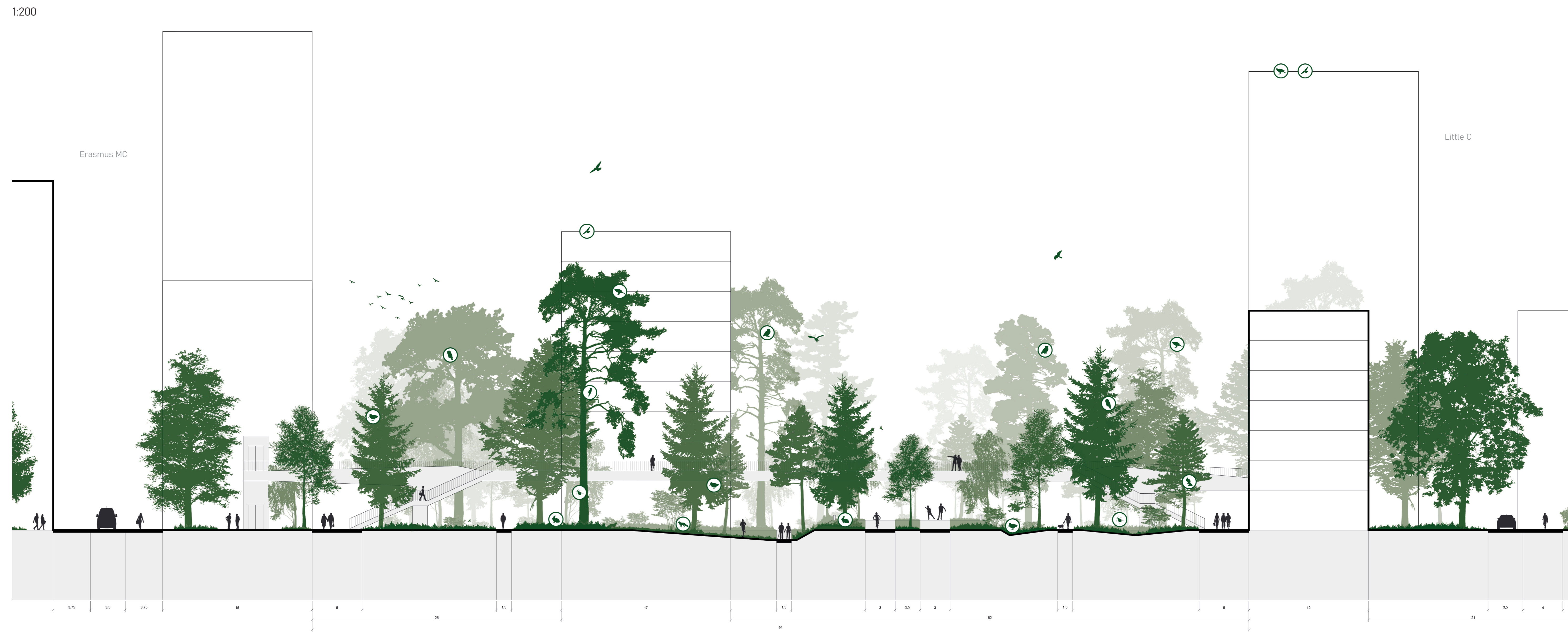
### Groei

De 's-Gravendijkwal heeft als grootschalige lineaire structuur in de stad ook op een hoger schaalniveau enorm veel potentie. Ook de monumentale tunnelbak kan met een andere invulling als nieuw iconisch object voor Rotterdam fungeren.

De potentieel ruimte en de ligging van het tracé tussen twee groengebieden in de stad biedt de kans om het tracé sterk te vergroenen en deze groengebieden met elkaar te verbinden. Waar de parallelwegen groene singels een geringe ecologische waarde hebben kan dit tracé een maximale ecologische betekenis krijgen. Gecombineerd met aantrekkelijke langzaam verkeersroutes kan de nieuwe structureel betekenis krijgen voor mens, flora en fauna. De 's-Gravendijkwal kan hiermee transformeren van één van de ongezondste plekken tot de groenste en gezondste plek van Rotterdam.

# REGENERATING 's-GRAVENDIJKWAL

REGENERATIE = HERSTEL + GROEI



## Stedenbouwkundig plan

### Legenda

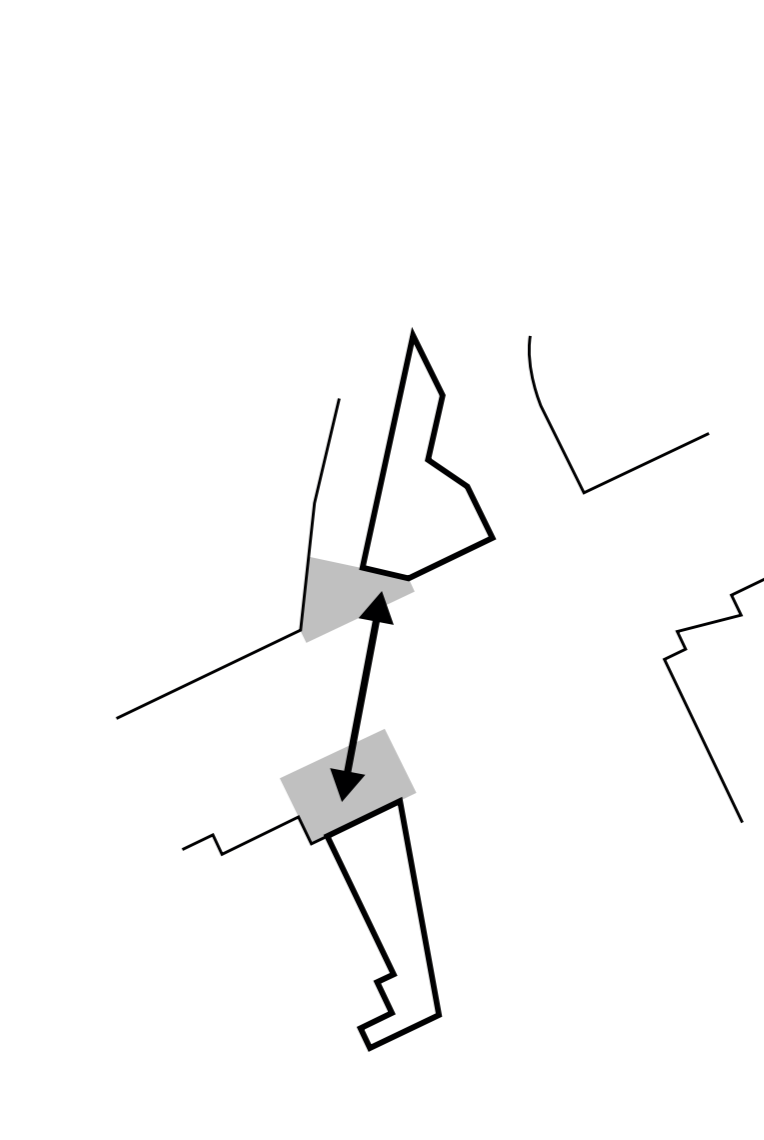
- Groen openbaar
- Groen privaat
- Struipad halfverharding
- Voetpad 30x30 beton tegel
- Pleinruimte divers
- Fietspad asfalt
- Auto te gast straat kinkeverharding

### Herstel

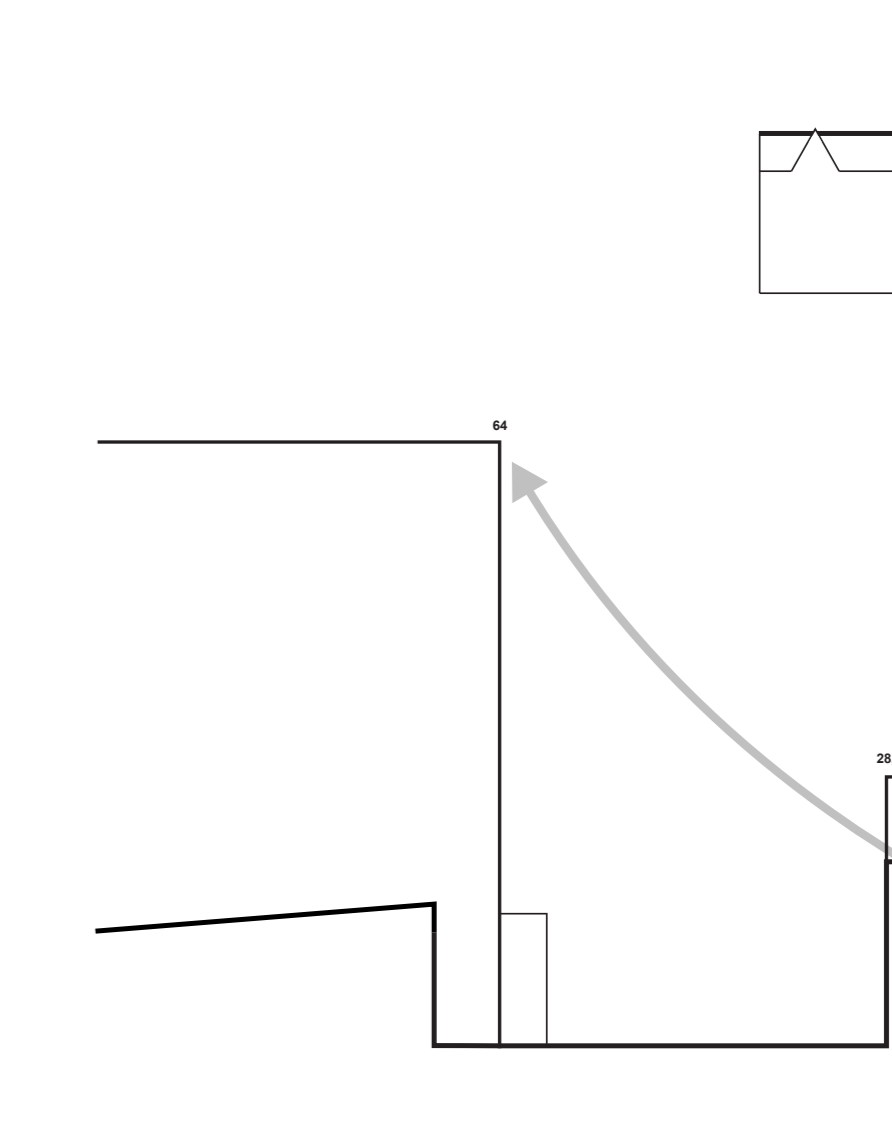
De belangrijkste ingreep in het plan is om de auto als doorgaande verkeersbeweging uit het gebied te halen. In de 19e eeuwse stad worden de straten weer het domein van de fiets- en voetganger en zijn auto's voortaan te gast. In het gebied rondom het Erasmus MC en de Hogeschool zoekt bestemmingsverkeer zijn weg achter de nieuwbouw.

Met de vrijgekomen ruimte wordt het herstel van de stad ingezet. Lange de gewels komt ruimte voor groen en ook in de straten is meer ruimte voor groen, het gebruik van de fiets en voor plekken om te verblijven. De nieuwe inrichting herstelt de woon-, werk- en leefomgeving en zal als aanjager voor kwaliteitsverbeteringen in het gehele gebied fungeren.

Daarnaast wordt het stedelijk weefsel hersteld door het toevoegen van nieuwe dwarsverbindingen door en over de tunnelbak heen. In het gebied rondom het Erasmus MC en de Hogeschool worden de nieuwe blokken met elkaar verbonden middels een ladderstructuur van nieuwe dwarsverbindingen en het slechten van de verkeersbarrières.



Iconische gebouwen met pleinruimtes als verbindende schakel over Rochussenstraat

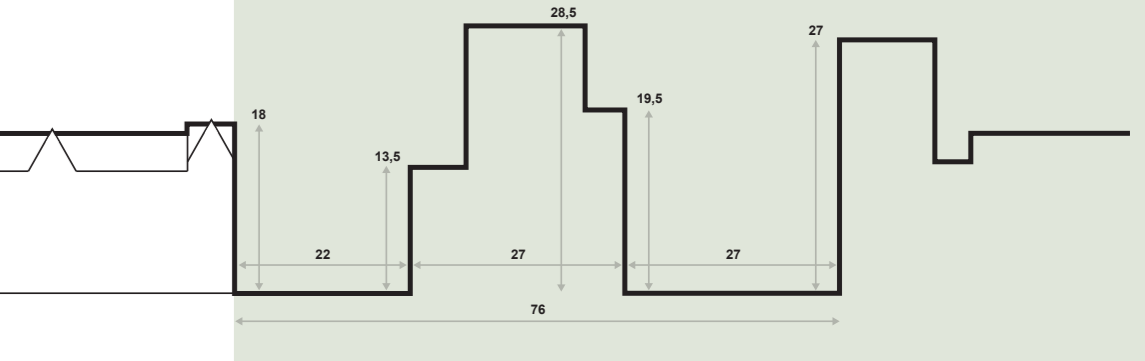


Hoogteverloop tunnelbak culmineert in rotsgebouw. Gebouw vormt overgang naar hoogbouw voorbij Rochussenstraat

### Groei

Met de vrijgekomen centrale ruimte komt ruige ongetemde natuur hier terug de stad in. Op deze plek worden geen parken en plantsoenen aangelegd maar worden condities geschepst waarin de natuur kan groeien. Op basis van de lokale (abiotische factoren worden vestigingsplekken gecreëerd voor de groei van verschillende ecologische biotopen. Op de plek van de tunneltraverse kan hierdoor een rotsbiotop ontstaan en in het gebied rondom het Erasmus MC en de Hogeschool een bosbiotop.

Mens en natuur staan hier niet los van elkaar. Bestaande en nieuwe bebouwing wordt begrepen en is voor mens en dier begaanbaar en vormt een onderdeel van het lokale ecosysteem. Door de avontuurlijke ruimtes lopen recreatieve routes in de vorm van bospaden, bruggen, klimroten en struipaden.



Rotsgebouw maakt 19e eeuwse weefsel af

### Biotopen

De tunneltraverse wordt beschouwd als een rotskloof met een stong karakter, hoogtevreeschillen en een overwegend donker biotoop. Het huidige contrast tussen de verrijfheid van de 19e eeuwse bebouwing en de betonnen tunnelbak wordt versterkt door de ruige maximaal op te zoeken. Het beton en asfalt wordt in stukken gezaagd en opgestapeld waardoor een grillig landschap ontstaat met holtes en keien. Varen, mossen en andere pioniersoorten kunnen hier gelijken en er ontstaan schuil- en broedplaatsen voor een rijkdom aan dieren. Aanvullend kan ook de tunnelwand bewerkt worden met modules met holtes en gleuven om deze geschikt te maken als vestigingsplek voor flora en fauna.

Aansluitend op het rotsbiotop kan de hoogbouw in het gebied rondom het Erasmus MC en de Hogeschool beschouwd worden als een bergbiotop. Om dit bestaande biotoop te verrijken en een verbinding te maken met 'Het Park' biedt het enorme profiel hier de ruimte voor het creëren van een bosbiotop. Het bosbiotop sluit aan op de reeds aanwezige soorten in de omgeving en kan ingezet worden om hier het gezondste stuk stad van Rotterdam te creëren. Het bos, met name naaldbos, draagt in grote mate bij aan de afvang van fijnstof, zorgt voor verkoeling en het wintergroene beeld draagt bij aan het psychologisch herstel van patiënten.

### Rots Biotop

- Varen, Paardenstaart, Klimop, Sedum, Korstmoss, Schermbloemen, Braam
- Slechtvalk
- Gierzwaluw
- Dwergvlamruis
- Huisvuur
- Huisvuur
- Insecten (nachtvlinder, pissebed etc.)

### Bos Biotop

- Zwarte den, Fijnspaar, Lariks, Rowe berk, Gewone es, Stinsenplanting, Varen, zwammen
- Sperwer
- Boomvalk
- Dehoer
- Bosuil
- Grote bonte specht
- Houtsnip
- Eekhoorn
- Konijn
- Vos
- Insecten (kever, bosmier etc.)



Detailuitwerking 1:50

## Kwaliteit op schaal

Het regenereren van de 's-Gravendijkwal Maakt nieuw leven in de stad Rotterdam op verschillende schaalniveaus. Op het kleinste schaalniveau ontstaat er een kwalitatieve leefomgeving en wordt de lokale biodiversiteit versterkt. Op het middelste schaalniveau ontstaat er een aantrekkelijke route tussen de groengebieden in de stad voor zowel mens als dier. Op het hoogste schaalniveau heeft de 's-Gravendijkwal de potentie om als ecologische corridor van het buitengebied door de stad te fungeren. Het radicaal herintroduceren van de natuur op deze plek kan het monumentale tracé met tunneltraverse een hedendaagse iconische betekenis bieden voor de stad Rotterdam.

