

Onbeperkt toegang tot alle artikelen op nrc.nl

Abonneer

N.B. Het kan zijn dat elementen ontbreken aan deze printversie.

Wegen overkappen voor wonen in Rotterdam

Stadsontwikkeling Er zijn verschillende plannen om grote wegen door en om de stad te overkappen om er woningen en meer groen op te kunnen bouwen. De VVD komt nu met een voorstel om de haalbaarheid van 6 van zulke projecten te onderzoeken.

✍ Marjolein Kooyman ⌚ 18 februari 2021 om 13:45

🕒 Leestijd 3 minuten



Onze journalistiek is ons product. U bent dat niet. Daarom verkopen we uw persoonsgegevens niet. Nooit. Aan niemand. [Lees meer over ons privacybeleid.](#)

Sluiten

De initiatiefgroep Kralingen aan de Maas heeft plannen laten ontwikkelen om in Oost iets te doen aan de snelweg die tot in de stad komt. Dit was hun eigen eerste opzetje.

Foto Bart Schrijnen/Kralingen aan de Maas 

De komende 20 jaar wil de gemeente Rotterdam nog 50.000 woningen bouwen. Maar waar? En hoe voorkom je dat de stad onleefbaar wordt door nóg meer verkeersdruk? Door te stapelen. VVD-raadslid Jan-Willem Verheij diende afgelopen donderdag zijn plan ‘Gestapeld Rotterdam’ in.

Kort uitgelegd gaat het hierom: Op acht locaties in Rotterdam verdwijnen drukke vierbaanswegen onder de grond. Zo ontstaat meer ruimte om te bouwen. „Want wie bouwt er woonwijken als er vanuit de tuin of vanaf het balkon voortdurend het geraas van verkeer klinkt”, zegt Verheij. Tegelijkertijd wordt de stad aantrekkelijker, want bovenop die drukke wegen is ruimte voor groen. „Zo kunnen we de stad verdichten én leefbaarder maken”, zegt Verheij. „Niet alleen door meer groen, maar ook door de afname van verkeerslawaaai, het vergroten van de veiligheid en de verbinding van wijken.”

Het plan is niet nieuw, maar wel grootschaliger. Begin dit jaar pleitte een andere coalitiepartij, PvdA, voor een 7 kilometer lang [groen tunneldak boven de A20](#); Het nieuwe Noorden. Dat zou ruimte creëren voor 9.000 woningen. En dan was er nog Kralingen aan de Maas. Actieve bewoners willen dat de drukke Abram van Rijckevorselweg ondergronds gaat om de wijk te verbeteren. Architectenbureaus maakten schetsen van een nieuwe, groene stadsingang in het oosten van Rotterdam.

Verbinden met de stad

Maar Verheij ziet nog veel meer locaties in Rotterdam met potentie: De Tjalklaan in Spangen, de eerder benoemde Abram van Rijckevorselweg dus, het deel van de 's Gravendijkwal tussen het Droogleever Fortuynplein en de Rochussenstraat. „Zo wordt de nieuwe wijk Little C verbonden met de stad en ontstaat nog meer ruimte voor woningbouw”, zegt Verheij.



Bouw voor burger ipv belegger

Onze journalistiek is ons product. U bent dat niet. Daarom verkopen we uw persoonsgegevens niet. Nooit. Aan niemand. [Lees meer over ons privacybeleid.](#)

Sluiten

nauwelijks ruimte voor woningbouw op.” Dan denkt hij nog aan drie drukke locaties op Rotterdam Zuid; de Groene Kruisweg tussen Pendrecht en Wielewaal, de Vaanweg in Charlois en de spoorlijn tussen station Lombardije en station Rotterdam-Zuid. Ook over deze laatste is al eens een motie (van de VVD) aangenomen in de gemeenteraad.

Op de langere termijn zou daar ook de Maasboulevard bij kunnen komen. „Nu is dat vooral een doorgaande weg, maar het zou natuurlijk fantastisch zijn als je een groene kade krijgt. Net als in Keulen. De stinkende snelweg ging onder de grond langs de Rijnsoever. Dat leverde daar een enorme impuls op voor de stad. Ook economisch.” De laatste is een kap boven de A20, zoals in het plan van de PvdA. „Maar dat is net als bij het overkappen van de Maasboulevard technisch erg ingewikkeld en kostbaar,” denkt Verheij. „Daarom kunnen we die andere zes projecten eerder doen en zo ervaring opdoen.”

De overkapping van de Abram van Rijckevorselweg acht Verheij het meest kansrijk. En dat is niet omdat hij er om de hoek woont. Hij somt op: „de ontwikkeling van woningen bij Excelsior, de Erasmus Universiteit heeft plannen om meer studenten te huisvesten, Brainpark 1 wordt getransformeerd tot woon- werkgebied, de derde oeververbinding sluit aan op dit deel van de stad én Kralingen aan de Maas heeft de plannen al uitgewerkt. Hoog tijd om dit nu uit te werken.”

Meebetalen

De vraag is hoe haalbaar deze acht projecten zijn, en waar de gemeente de benodigde honderden miljoenen euro's vandaan haalt.



Zo kan het niet langer, ‘Kralingen aan de Maas’; hier zijn de plannen

Een deel van de kosten verdient de gemeente terug met de grondexploitatie. Door de overkappingen ontstaat er veel meer bouwgrond. „En het maakt de stad aantrekkelijker waardoor er ook meer bezoekers zullen komen, wat ook geld oplevert.” Maar de kosten van de groene overkappingen en de tunnels zullen waarschijnlijk een stuk hoger zijn dan de opbrengsten, erkent Verheij. „Hoeveel hoger? Daar kan ik geen

Onze journalistiek is ons product. U bent dat niet. Daarom verkopen we uw persoonsgegevens niet. Nooit. Aan niemand. [Lees meer over ons privacybeleid.](#)

Sluiten

Verheij hoopt dat ook het Rijk mee zal betalen. „Dat gebeurde bij veel andere projecten in Nederland, zoals bij de Groene Loper in Maastricht, maar ook bij de Rotterdamsebaan in Den Haag. Bij deze laatste droeg het Rijk 50 procent van de kosten bij (295 miljoen van de 595 miljoen red), terwijl het geen rijksweg is.”

Uiteindelijk is het ook een keus van de gemeente of de stad in dit soort projecten wil investeren, zegt Verheij. En op kleinere schaal gebeurt het al in Rotterdam. „Denk bijvoorbeeld aan de tunnel op het Weena. Die was ook niet gratis, maar heeft heel veel betekenen voor de verbinding tussen het Centraal Station en het Kruisplein. Dat is een aangename plek geworden om te verblijven.”

En de gemeente investeert ook met de Big 7 (Rotterdam wil 233 miljoen euro investeren in zeven projecten om de stad aantrekkelijker te maken, red.) Verheij: „Dat gaat om meer dan alleen leuk groen om naar te kijken. Het zorgt voor een betere luchtkwaliteit, plekken om te sporten en om elkaar te ontmoeten.” Verheij kijkt overigens niet naar de Eneco-gelden (1,3 miljard euro) om de overkappingen te bekostigen. „Als er geld bij moet, denk ik eerder aan het aanspreken van het geld bedoeld is voor bruggen en tunnels.”

Coalitiepartij CDA vindt het plan „interessant”. „De behoefte aan woningen is heel groot. Tegelijkertijd willen we groen en voorzieningen behouden,” zegt Eskes. „We zullen dus creatief moeten nadenken hoe we dat gaan oplossen. Dit plan draagt daaraan bij.” De vraag is wel of het haalbaar is, zegt Eskes. „Maar door woningbouw heb je wellicht een businesscase. Het is goed als dat wordt onderzocht.” PvdA-fractievoorzitter Co Engberts ziet het voorstel als steun voor zijn eerdere plan om de A20 te overkappen. „Tegelijkertijd is het goed om te onderzoeken wat nog meer mogelijk is.”



PRAAT MEE MET NRC

[Onderaan dit artikel](#) kunnen abonnees reageren. [Hier leest u meer over reageren op NRC.nl](#).

Onze journalistiek is ons product. U bent dat niet. Daarom verkopen we uw persoonsgegevens niet. Nooit. Aan niemand. [Lees meer over ons privacybeleid.](#)

Sluiten