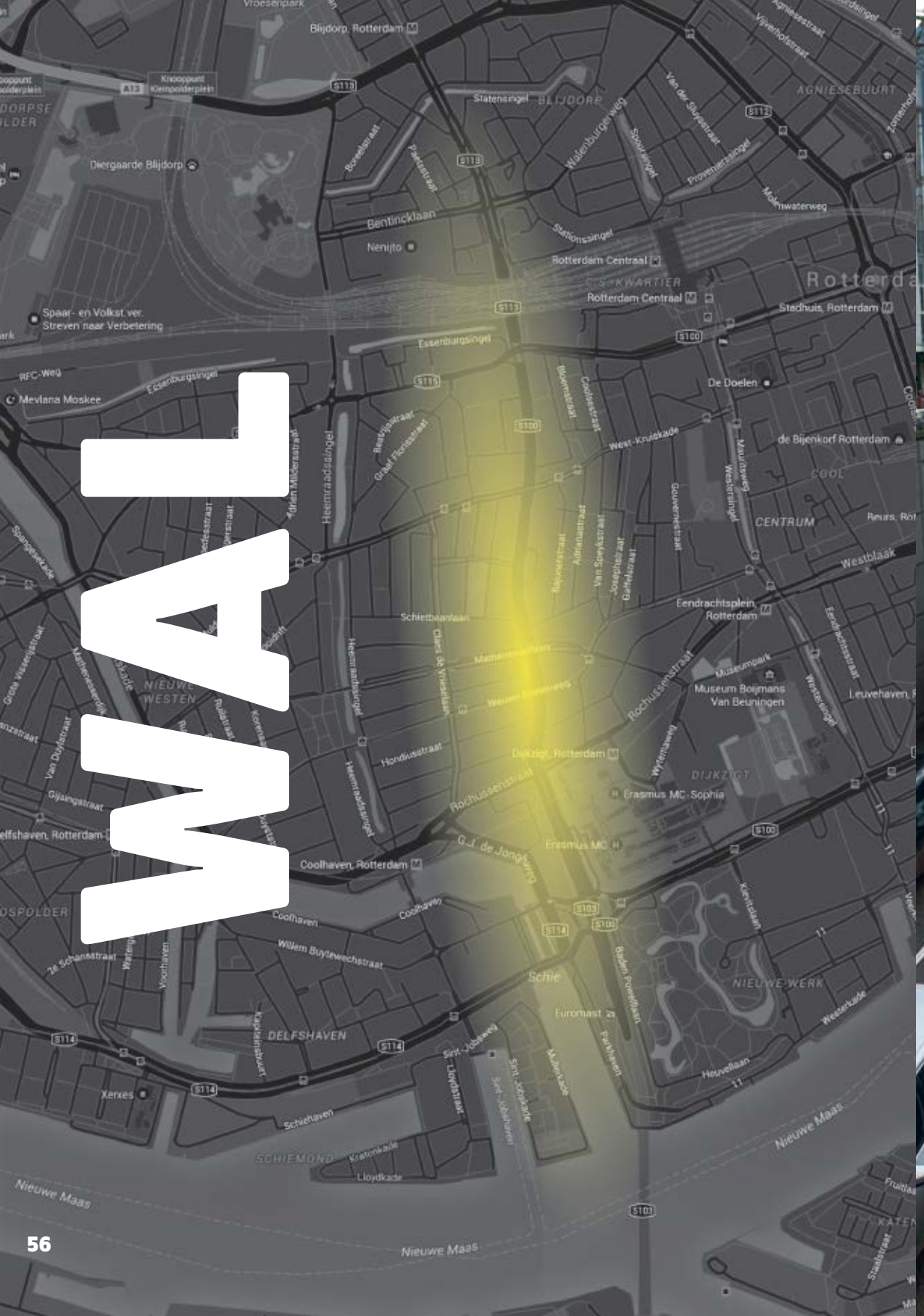
WAL

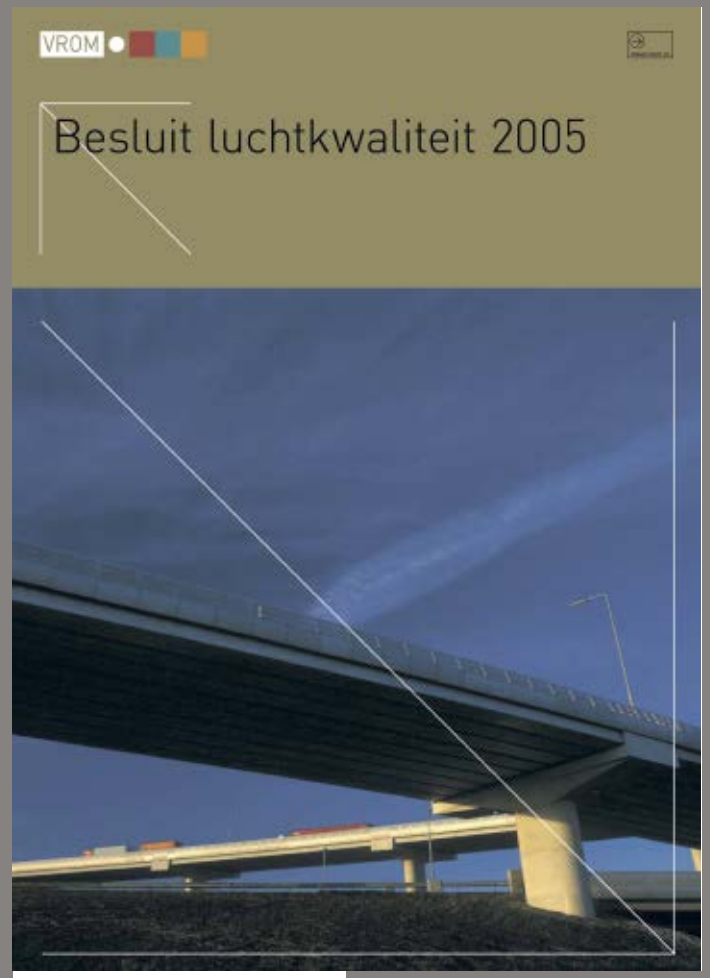

Blijdorp, Rotterdam
Diergaarde Blijdorp
Bentinckiaan
Nenijto
Rotterdam Centraal
Stadhuis, Rotterdam
Spaar- en Volkst.ver. Streven naar Verbetering
Essenburgsingel
Mevlana Moskee
De Doelen
de Bijenkorf Rotterdam
CENTRUM
Eendrachtsplein, Rotterdam
Museum Boijmans Van Beuningen
Dijkzigt, Rotterdam
Erasmus MC Sophia
Coolhaven, Rotterdam
DELFSHAVEN
Euromast
NIEUWE WERK
Xerxes
Nieuwe Maas

1996

In haar boek *Asfalt*, over de invloed van automobiliteit op de Rotterdamse stedenbouw, laat Michelle Provoost zien waarom het Maastunneltracé door een dichtbevolkte woonwijk loopt. Waar Gemeentewerken in 1928 liever zag dat het tracé om de stad heen geleid zou worden, wilde stadsarchitect Witteveen door congestie stedelijkheid creëren. De 's-Gravendijkwal was het enige gedeelte van het tracé dat door de bestaande stad liep.

2005

De gemeente maakt de eerste plannen voor overkapping van de 's-Gravendijkwal, om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze sluiten aan bij een reeks eerdere verkenningen om verkeersaders in Rotterdam te ondertunnelen (voor het eerst aangekondigd in het *Verkeer- en Vervoersplan Rotterdam* uit 2003), bijvoorbeeld de Statenweg/Stadhoudersweg en de Boompjes.



augustus 2005

Het ministerie van VROM komt met het *Besluit luchtkwaliteit* om Europese regelgeving te borgen in nationaal en lokaal beleid en wettelijke regels voor de verbetering van luchtkwaliteit.

september 2005

Bewoners- en Ontwikkelings Organisatie 's-Gravendijkwal (B.O.O.G.) krijgt lucht van een gemeentelijke discussie over ondertunneling van vervuilde stadsroutes, waaronder de Pleinweg. Dat de 's-Gravendijkwal op dat moment een van de meest vervuilde straten in het land is, is een doorslaggevende reden voor B.O.O.G. zich in te zetten voor de luchtkwaliteit in de straat; in het bijzonder voor overkapping van de verkeerstunnel.

'B.O.O.G. meent dat ondertunneling een goede ontwikkeling voor de 's-Gravendijkwal zou kunnen zijn en is zich sterk gaan maken om de 's-Gravendijkwal bij de tunneldiscussie te laten betrekken.'

Citaat uit het jaarverslag van B.O.O.G. over 2005.

oktober 2005

De overkapping van de 's-Gravendijkwal is een van de drie megaprojecten die op stapel staan, naast ondertunneling van de Maasboulevard en de Pleinweg. De projecten zullen elk 200-300 miljoen euro kosten, zo schat directeur van dS+V Vincent Roozen in. Hij vindt dat het stadsbestuur geen extra geld moet stoppen in onderzoeken, maar één van de drie projecten moet kiezen nog voordat er in 2006 gemeenteraadsverkiezingen zijn. Marco Pastors, wethouder infrastructuur, wacht de vooronderzoeken liever af.

'Het zijn verschillende keuzes. Bij de Pleinweg gaat het om een verkeersprobleem. Het plan voor de 's-Gravendijkwal moet omringende wijken uit het slop halen. Bij de Maasboulevard denk je aan flaneren langs het water.'

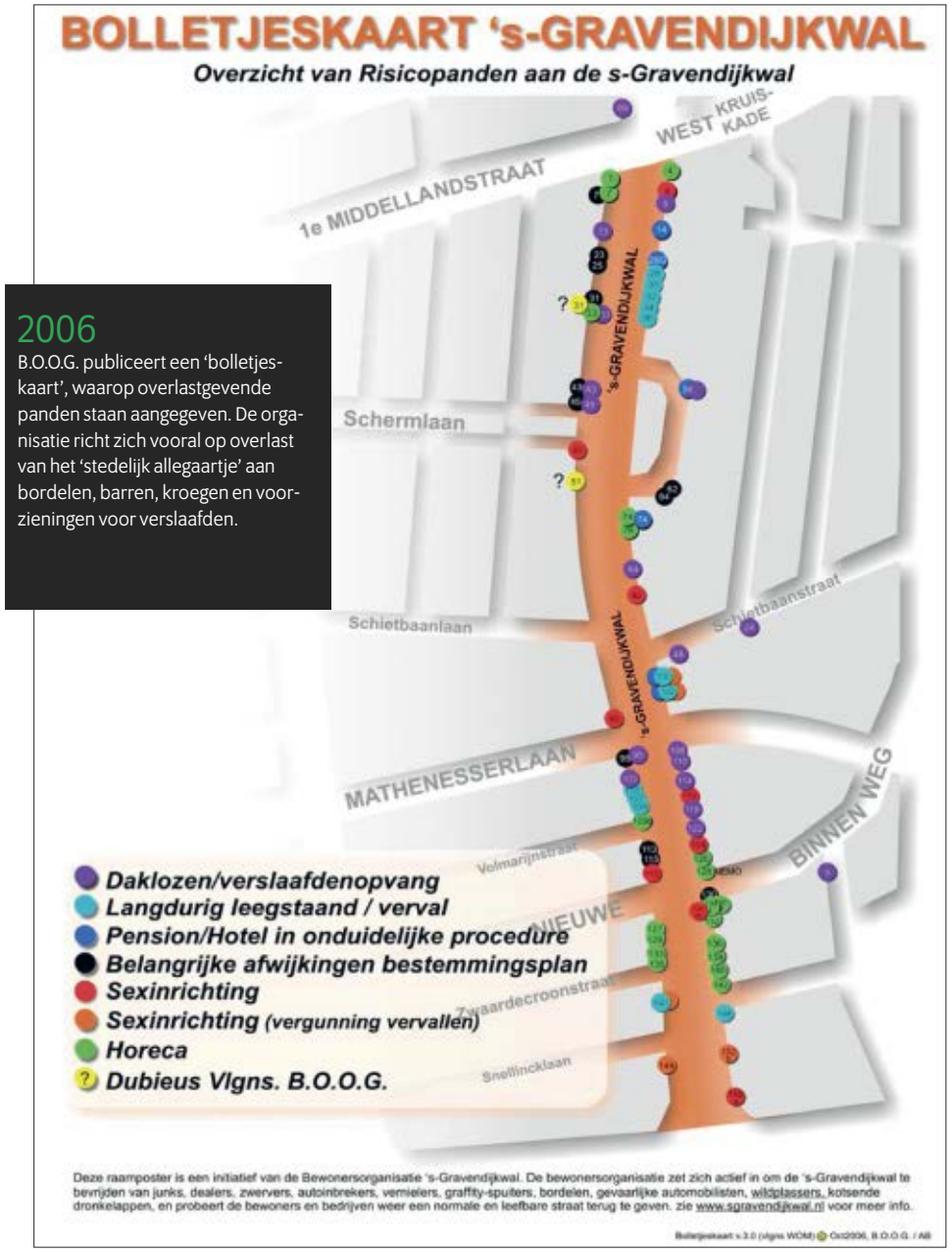
Vincent Roozen, directeur dS+V, *AD/Rotterdams Dagblad* 9 oktober 2005

november 2005

Wethouder Van Sluis (haven en milieu) kondigt maatregelen aan om de luchtkwaliteit te verbeteren in de stad. Het mijden van vervuilende auto's en vrachtwagens in bepaalde delen van de stad is daarvan de belangrijkste. De maatregelen in de stad gaan gepaard met of gaan samen met maatregelen in de haven, zoals het stimuleren van roetfilters en het heffen van tol voor vervuilende voer- en vaartuigen. De urgentie van de maatregelen ligt onder meer in de verwachting dat het vrachtverkeer tot 2020 met 80 procent zal toenemen.

'Het is een pure noodzaak, dat blijkt uit rapportages waarin staat dat de gezondheid van burgers onder de vuile lucht lijdt. We moeten nú wat doen.'

Wim van Sluis, *AD/Rotterdams Dagblad*, 1 november 2005



2006

B.O.O.G. publiceert een 'bolletjeskaart', waarop overlastgevende panden staan aangegeven. De organisatie richt zich vooral op overlast van het 'stedelijk allegaartje' aan bordelen, barren, kroegen en voorzieningen voor verslaafden.

november 2006

De tunnelplannen komen in de coalitieonderhandelingen weliswaar aan bod, maar in de begroting is er geen investeringsruimte voor gereserveerd. B.O.O.G. betoogt dat er politieke voorkeur is voor de ondertunneling van de Boompjes, wat de plannen voor een overkapping van de 's-Gravendijkwal in het gedrang zou kunnen brengen.

'Samen met de opkomende Nieuwe Binnenweg, de groei van de Lloydpier en Mullerpier en de mogelijkheden van Delfshaven zal een nieuw interessant gebied ontstaan. Beter dan de *touristtrap* die een ondertunnelde Maasboulevard zal zijn.'

Anke Griffioen, lid van B.O.O.G., in het *AD/Rotterdams Dagblad* van 29 november 2006

februari 2007

De gemeente kiest voor de uitvoering van één tunnel: die onder de Pleinweg. Dat is vooral een financiële overweging: uitvoering van de vier tunnelplannen kost meer dan een miljard euro. Voor de Pleinweg is gekozen omdat hier zowel het verkeer als de luchtkwaliteit het meest onder druk staat.

november 2007

Gemeenteraadslid Tom Harreman van de PvdA dient een voorstel in om de overkapping van de 's-Gravendijkwal opnieuw op de agenda te krijgen. Het voorstel wordt raadsbreed ondersteund.

'Het zou een prachtige straat kunnen zijn, maar door de belabberde verkeerssituatie staat de 's-Gravendijkwal nu vol met seksinrichtingen en coffeeshops. De bewoners hebben weer recht op een leefbare straat. (...) Er is geld zat.'

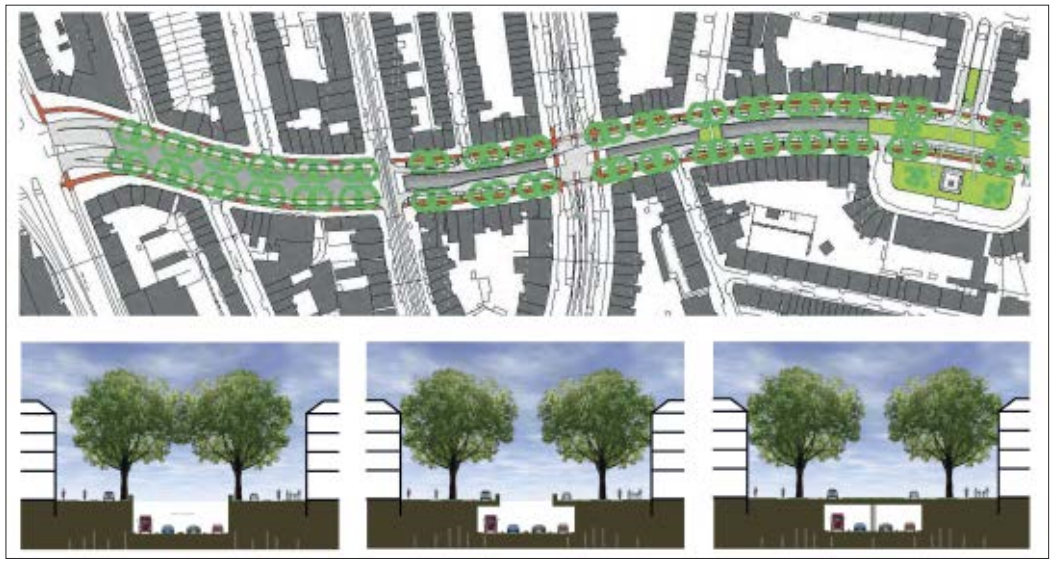
Tom Harreman

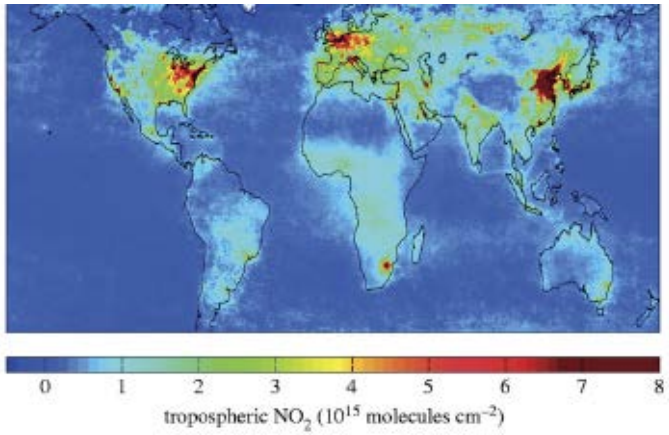
december 2007

De Magistraat, een particulier woonzorgcentrum voor senioren, wordt geopend in de voormalige kweekschool en kantonrechtbank aan de Henegouwerlaan. Eind jaren negentig had corporatie de Nieuwe Unie het pand al aangekocht en er appartementen in gebouwd. Toen die nauwelijks bleken te verkopen, werd het complex verkocht aan particuliere woonzorgorganisatie Domus Magnus die het de nieuwe functie gaf.

juli 2008

In de verkenning *Naar een beter stadsklimaat voor de 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan* werkt dS+V twee varianten uit voor (gedeeltelijke) overkapping van de 's-Gravendijkwal, het Middellandplein en een deel van de Henegouwerlaan. Architect Manuel de Solà-Morales adviseert, op uitnodiging van dS+V, om de verblijfskwaliteit voornamelijk te verbeteren op het maaiveld, langs de trottoirs en aan de gevels.





2009

Op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht verleent de Europese Commissie Nederland uitstel voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO_2). Nederland moet nu uiterlijk 1 januari 2015 aan de grenswaarde voor stikstofdioxide voldoen.

januari 2009

Kersverse burgemeester Aboutaleb komt op bezoek bij B.O.O.G., waar hij op de hoogte wordt gesteld van de problematiek op de 's-Gravendijkwal. Expliciet wordt daarbij ook genoemd dat de 's-Gravendijkwal op de grens ligt van deelgemeentes Delfshaven en Centrum. Hierdoor heeft de straat steeds te maken met twee regelgevers, wat het maken van integrale plannen bemoeilijkt.

februari 2009

Het *Verkeersplan Binnenstad* verschijnt in concept. Het plan sluit aan bij *Binnenstad als CityLounge* en stelt naast bereikbaarheid de aantrekkelijkheid van de stad centraal. Voor de 's-Gravendijkwal betekent dit dat de verkeerscapaciteit moet groeien als belangrijke verkeersader, maar dat een overkapping serieus moet worden heroverwogen om de verblijfskwaliteit van de straat te vergroten.

februari 2009

De gebiedsvisie *Hoboken 2030* projecteert een 'science boulevard' op de 's-Gravendijkwal. In 2030 zal deze boulevard, die deels overkluisd wordt, als verbinding dienen tussen het Erasmus MC en de stadscampus Coolhaven. Daarnaast moet de boulevard kennisbedrijven en -instituten aantrekken, die hun adres aan de 's-Gravendijkwal krijgen. Voor de noordelijke 's-Gravendijkwal is ' reduceren geluidsoverlast en luchtvervuiling door overkappen 's-Gravendijkwal' de ambitie voor 2030.

'Deze maatregel en het opnieuw inrichten van de openbare ruimte zorgen ervoor dat er één aaneengesloten woon- en leefgebied ontstaat (...) Het is de hoogste tijd om hem aan het Rotterdam van de 21ste eeuw aan te passen. Een complete renaissance. We voldoen hiermee aan een hartenwens van de omliggende buurten.'

Hans Vervat, wethouder verkeer en vervoer

juli 2009

Het plan voor overkapping van de 's-Gravendijkwal wordt unaniem in de raad aangenomen.

Tunneltwist 's-Gravendijkwal

Bewoners van de Henegouwerlaan voelen zich slachtoffer

ROTTERDAM • Tussen de bewoners van de 's-Gravendijkwal en de Henegouwerlaan is een conflict ontstaan over de geplande tunnel. Aan de Henegouwerlaan vrezen ze overlast en voelen ze zich het slachtoffer van het project dat is bedacht aan de 's Gravendijkwal.

ANTTI LIUKKU

Het grote twistpunt is de kruising met de 1e Middellandstraat. Ook die moet ondertunneld worden, wil de bewonersvereniging Boog van de 's-Gravendijkwal. De gemeente geeft ze gelijk; een onderzoek sprak een voorkeur uit voor een 'lange variant' van de overkapping.

Dit is bewoners aan de Henegouwerlaan, in het verlengde van de 's-Gravendijkwal, in het verkeerde keelgat geschoten. Dit betekent namelijk dat de tunnel in hun statige laan weer boven de grond komt. Bovendien kan het wijkverkeer geen gebruik meer maken van de kruising van de Middellandstraat, waardoor de kruising Henegouwerlaan-Weena overbelast raakt.

Uit onvrede met de plannen zijn de laanbewoners uit Boog gestapt en hebben ze hun eigen vereniging opgericht, met de naam Hela! „De Henegouwerlaan wordt een hellingbaan, bomen worden gekapt en het trottoir verkleind. Duidelijk is wel dat gevolgen voor ons erg negatief zijn," zegt Koen Gommers van Hela!

Hij voegt eraan toe dat er meer woningen staan aan de Henegouwerlaan dan aan de 's-Gravendijkwal. „Ondertunnel eerst alleen de 's-Gravendijkwal en doe de rest later. Het huidige voorstel is geforceerd en werkt gewoon niet," aldus Gommers, die onderzoek heeft gedaan naar de verkeersproblemen.

Het plan voor een overkapping komt uit de koker van de Boog, met als drijvende kracht voorzitter Jeanne Hogenboom. Dankzij uitvoerig lobbywerk wist de bewonersvereniging de politiek warm te maken voor het project dat van de 's-Gravendijkwal de statige en brede laan van weleer moet maken. Met als hoogtepunt de motie Pastors-Harreman eind vorig jaar in de gemeenteraad, waarin unaniem werd gesteld dat voor 2010 moet zijn begonnen met de overkapping van de huidige open tunnelbak. De kosten worden geschat op 150 miljoen euro.

Boog-voorzitter Hogenboom zegt de zorgen van de Henegouwerlaan te delen, maar ziet niets in een kleine tunnel die vóór de Middellandkruising boven de grond komt. „De bewoners van de Henegouwerlaan kijken niet verder dan hun eigen straat, terwijl het gaat om het groter geheel. We schieten er niets mee op als we kiezen voor een kleine tunnel, dan is de winst minimaal."

Ondertussen maakt ook de PvdA-fractie van de Centrumraad zich zorgen. Zij eist een uitgebreid onderzoek naar de gevolgen voor de Henegouwerlaan, wat wordt gesteund door de hele deelraad. PvdA'er Henk Schaaf zegt dat de Henegouwerlaan 'het kind van rekening' wordt. „De tunnel had als doel de leefbaarheid te vergroten, maar nu komt alle ellende op het bordje van de Henegouwerlaan."

Drukte op de 's-Gravendijkwal. De plannen voor ondertunneling van de kruising met de 1e Middellandstraat vallen verkeerd aan de Henegouwerlaan. ARCHIEFFOTO JAAP ROZEMA

september 2009

Bewoners van de Henegouwerlaan maken zich zorgen over de tunnelplannen. In het concept komt de tunnel bij de Henegouwerlaan weer boven de grond, wat betekent dat de Henegouwerlaan 'een hellingbaan' wordt en dat bomen gekapt moeten worden. Verschillende raadspartijen delen de zorgen.

> **« Bewoners van de Henegouwerlaan kijken niet verder dan hun eigen straat.**
>
> *Jeanne Hogenboom (Boog)*

Openingen om de 250 meter

Volgens een rapport van de gemeente kan 'op zeer korte termijn' worden begonnen met de overkapping tussen de Rochussenstraat en de Mathenesserlaan, het gedeelte dat nu wordt doorkliefd door de tunnelbuis. Wel steekt de overkapping hier dertig centimeter boven de straat uit. De rest van het traject is de overkapping volledig gelijkvloers, zodat er een autoverbinding kan worden gemaakt tussen bijvoorbeeld de Schietbaanlaan en de Schietbaanstraat.

Wel blijkt dat er in de overkapping om de 250 meter een opening van 25 tot 50 meter moet worden gemaakt. Dit omdat het officieel geen tunnel is, met de vereiste vluchtwegen, maar een overkapping. Ook hierop is kritiek.

september 2010

Het stadsbestuur kan door bezuinigingen definitief geen geld vrijmaken voor de overkapping van de 's-Gravendijkwal. De oppositie is verbolgen over de besluitvorming en houdt vast aan de plannen. Ook de deelraden Delfshaven en Centrum blijven voor overkapping.

30-9-2010 AD/RL

'Overkapping van de baan'

Plan 's-Gravendijkwal zou volgens college te duur zijn

ROTTERDAM • Het dure plan om de 's-Gravendijkwal in Rotterdam-West te overkappen is van de baan. Dat melden goed ingevoerde bronnen in het stadhuis. Het Rotterdams stadsbestuur kan er de komende jaren geen geld voor vrijmaken.

DEBORAH JONGEJAN en ANTTI LIUKKU

De overkapping van een deel van de 's-Gravendijkwal blijkt nog duurder dan eerder gedacht. Eerdere berekeningen gingen ervan uit dat het overkappen van de verbinding tussen de Maastunnel en de Statentunnel zo'n 200 miljoen euro zou kosten. Volgens bronnen in het stadhuis blijkt uit nieuw onderzoek dat de kosten 'richting 300 miljoen' gaan.

Het Rotterdamse stadsbestuur heeft daar geen geld voor. De gemeente moet de komende jaren fors bezuinigen. Als Rotterdam de 's-Gravendijkwal zou overkappen, is er de komende jaren nauwelijks geld voor andere investeringen in de stad. De overkapping over 'het verkeersriool van Rotterdam' wordt vooral van belang geacht voor omwonenden. Het stedelijk belang wordt als 'beperkt' omschreven.

Verkeerswethouder Jeannette Baljeu (VVD) zegt dat er 'nog geen duidelijkheid' kan worden geboden. Haar woordvoerder laat weten dat het college volgende week bij de presentatie van de begroting uitsluitsel biedt over de 's-Gravendijkwal.

Het schrappen van de overkapping van de drukke weg ligt gevoelig. De vorige gemeenteraad droeg het college in februari op haast te maken met het megaproject.

Jeanne Hogenboom, voorzitter bewonersorganisatie BOOG van de 's-Gravendijkwal, is 'zeer verbaasd over de onbetrouwbaarheid van het college van b en w'. „Ik kan me nauwelijks voorstellen dat het plan wordt geschrapt. De raad heeft unaniem besloten vóór overkapping van de 's-Gravendijkwal, met het verzoek aan het stadsbestuur om hier geld voor te zoeken. Toen was allang bekend dat er bezuinigd moest worden! Verder heeft het college van b en w gesteld dat er prioriteit moest komen voor het gedeelte tussen de Rochussenstraat en de Middellandstraat. Stelt dit dan allemaal niets meer voor?"

Volgens Hogenboom is de kap niet alleen goed voor de straat zelf, maar voor heel Rotterdam-West. De parkjes en pleinen op de overkapping verbinden wijken met elkaar, stelt de bewoonster. „Ook is het belangrijk voor de doorstroming van het verkeer naar Centraal Station en Hoboken." Kennelijk zijn andere projecten belangrijker, constateert ze, zoals het gebouw De Rotterdam op de Wilheminapier waar alle ambtenaren gaan werken. „De gemeente zorgt wel heel goed voor zichzelf..."

Rotterdam moet 255 miljoen euro bezuinigen, onder meer omdat de stad minder geld krijgt van het rijk. Om geld te besparen zal Rotterdam met duizend ambtenaren minder moeten. Ook worden gesubsidieerde instellingen gekort.

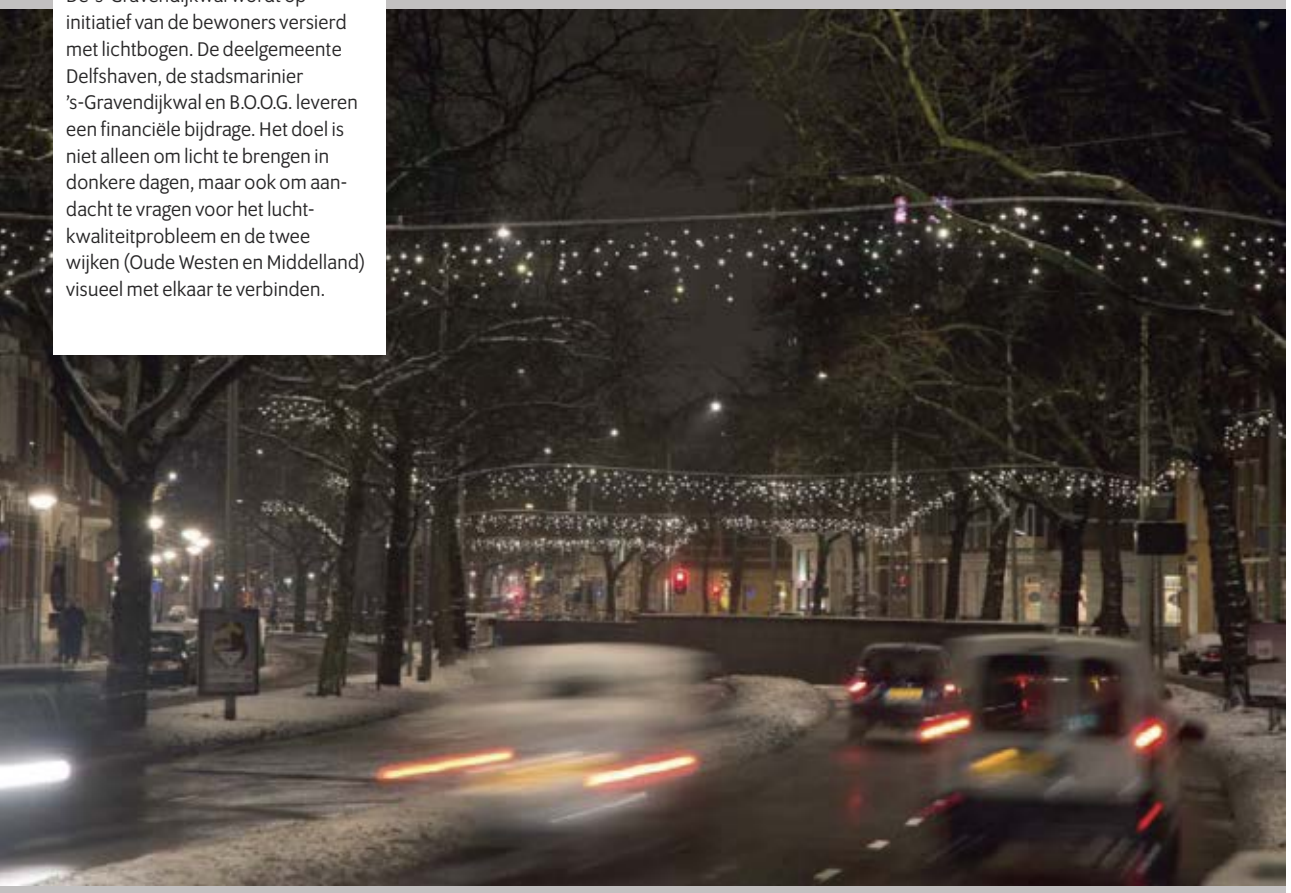
De 's-Gravendijkwal staat bekend als het verkeersriool van Rotterdam. ARCHIEFFOTO SANNE DONDERS

april 2012

Er is veel discussie rond de keuze voor een nieuwe tunnel die het havengebied beter bereikbaar moet maken. Hoewel een dergelijke tunnel de verkeersdruk op de binnenstad kan verlichten, zijn natuur- en milieuorganisaties fel tegen.

december 2012

De 's-Gravendijkwal wordt op initiatief van de bewoners versierd met lichtbogen. De deelgemeente Delfshaven, de stadsmarinier 's-Gravendijkwal en B.O.O.G. leveren een financiële bijdrage. Het doel is niet alleen om licht te brengen in donkere dagen, maar ook om aandacht te vragen voor het luchtkwaliteitprobleem en de twee wijken (Oude Westen en Middelland) visueel met elkaar te verbinden.



maart 2013

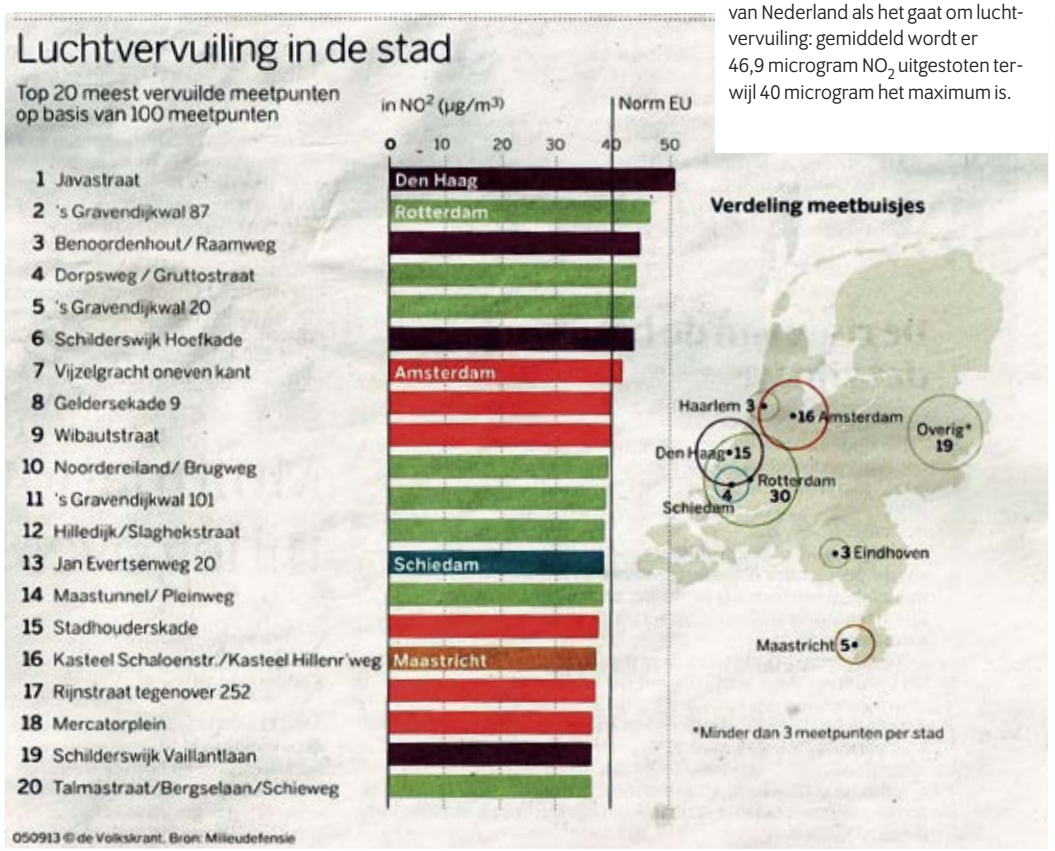
Stadstuinwinkel Stek, een klein tuincentrum voor stedelingen zonder auto, opent op de Nieuwe Binnenweg. Naast de verkoop van spullen om de 'directe woonomgeving te vergroenen', geeft het team van Stek advies over de aanleg van particuliere en collectieve tuinen, en straatgroen. 'Drijvende motor' is Marieke de Keijzer.

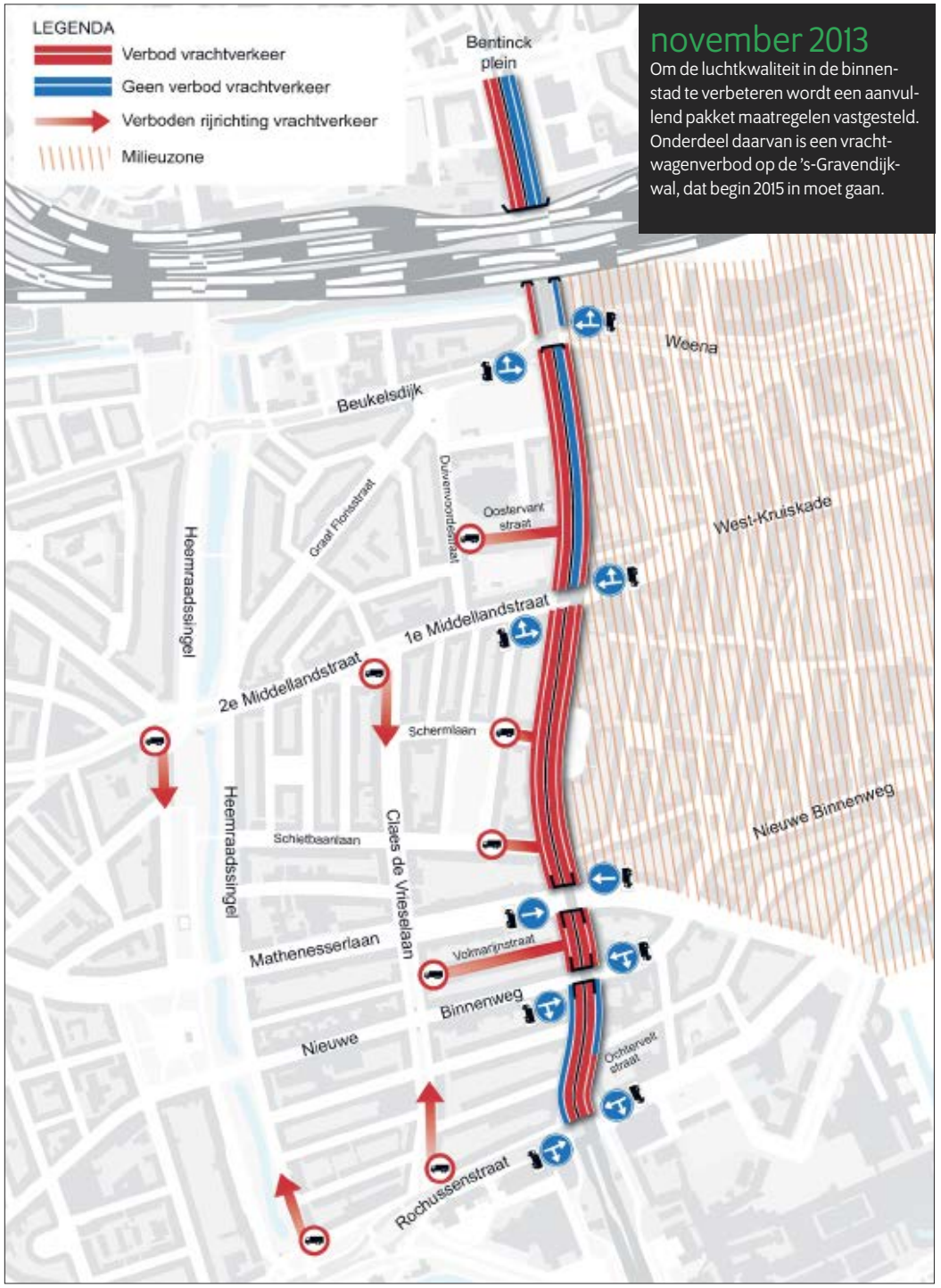
mei 2013

Uit het *Beleidsgerichte onderzoeksprogramma naar fijn stof in Nederland* (BOPII), uitgevoerd door het RIVM, komt naar voren dat fijn stof slechts in beperkte mate verhoogd is langs drukke straten en wegen. De uitstoot van roet en zware metalen daarentegen zijn twee tot drie keer verhoogd ten opzichte van de omgeving van deze wegen.
Het rapport roept gemeenten op zich vooral te concentreren op de beperking van roetuitstoot langs de drukste verkeersaders.

september 2013

In het kader van programma *Samen voor schone lucht* noemt Milieudefensie Rotterdam de vuilste stad van het land. De 's-Gravendijkwal is de op een na meest vieze straat van Nederland als het gaat om luchtvervuiling: gemiddeld wordt er 46,9 microgram NO_2 uitgestoten terwijl 40 microgram het maximum is.





november 2013

Om de luchtkwaliteit in de binnenstad te verbeteren wordt een aanvullend pakket maatregelen vastgesteld. Onderdeel daarvan is een vrachtwagenverbod op de 's-Gravendijkwal, dat begin 2015 in moet gaan.

februari 2014

De gemeente Rotterdam stapt met succes naar de rechter om het besluit van minister Schultz van Haegen, om op de A13 bij Overschie 100 kilometer per uur te laten rijden, terug te draaien. De minister heeft de bewonersoverlast te weinig laten meespelen in haar besluitvorming. Vanaf maart 2014 is de maximumsnelheid op de A13 weer 80.

februari 2014

Vanaf 2017 gaat de Maastunnel twee jaar dicht voor groot onderhoud. Gedurende die tijd blijft één tunnelbuis open voor verkeer van zuid naar noord. Eerdere plannen om de tunnel een jaar lang helemaal te sluiten werden afgeblazen omdat het onderhoud te weinig urgent was. De nieuwe wet tunnelveiligheid vereist echter dat de tunnel in 2019 voldoet aan nieuwe richtlijnen.

maart 2014

Uit antwoord op vragen die D66 stelt aan de gemeenteraad blijkt dat van 2008 tot en met 2010 aan de herinrichting van de 's-Gravendijkwal een bedrag van circa € 3.600.000 is uitgegeven, voornamelijk aan het maken van een besteksgereed voorlopig ontwerp.

'De gemeente Rotterdam maakt mooie plannen voor de toekomst van de stad, veelal op het gebied van fysieke infrastructuur, verkeer en vervoer, zoals de ondertunneling van de 's-Gravendijkwal. (...) In de afgelopen jaren hebben we al veel plannen zien sneuvelen omdat ze onhaalbaar bleken. De gemeente moet uiteraard realistisch zijn en van plannen afzien als ze te kostbaar of praktisch niet uitvoerbaar blijken, ondanks de kosten die er in de planfase al gemaakt zijn. We realiseren ons overigens heel goed dat niet altijd te voorkomen is dat plannen, wegens gewijzigde omstandigheden, worden stilgelegd. D66 Rotterdam wil weten hoeveel kosten de gemeente heeft gemaakt voor projecten die niet uitgevoerd zijn of worden.'

maart 2014

Ook de landelijke politiek mengt zich in de discussie rond schone lucht in Rotterdam. Zo stelt de SP kamervragen aan minister Schultz van Haegen en voert Marianne Thieme (Partij voor de Dieren) campagne voor de gemeenteraadsverkiezingen door actie te voeren op de 's-Gravendijkwal.

juni 2014

Het nieuwe college van Leefbaar Rotterdam, D66 en CDA heeft de ambitie uitgesproken om flink te vergroenen. Schone lucht en 'een nieuwe kijk op bereikbaarheid' zijn belangrijke thema's in het coalitieakkoord. Hieruit komt een open oproep voort om met plannen te komen voor schonere lucht rondom de 's-Gravendijkwal.

juli 2014

Adem in Rotterdam, een actiegroep die zich inzet voor luchtkwaliteit in Rotterdam, voorziet standbeelden in de stad van een mondkapje.
De groep heeft twijfels bij het vrachtwagenverbod: volgens woordvoerder Adriaan Korthuis rijden vrachtwagens nu om, over de Mathenesserlaan en de Rochussenstraat. 'Daardoor zakt de concentratie fijnstof en stikstofdioxide lokaal wel een beetje. Maar honderd meter verderop stijgt hij. Per saldo schiet je er niks mee op.'

november 2014

Minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu zegt toe iets aan de luchtkwaliteit rond de 's-Gravendijkwal te willen doen. Ze doet dit tijdens een overleg over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit met leden van de Tweede Kamer, op aandringen van eerdere vragen van Eric Smaling van de SP.

'Er moet een rijbaan dicht. Je moet het hele netwerk van autoverkeer in Rotterdam aanpakken. Dat is de enige manier. Autoverkeer en luchtvervuiling zijn één op één met elkaar verbonden.'

Eric Smaling, SP-Kamerlid

december 2014

De gemeente publiceert de *Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018*. Speerpunten van de notitie zijn verbetering van de verblijfskwaliteit in de binnenstad (CityLounge, auto te gast), verbetering van de luchtkwaliteit en verbetering van de bereikbaarheid van stad en haven. Hiertoe wordt voorgesteld ruimtelijke kwaliteit integraal onderdeel te maken van infrastructuurprojecten. Om de verkeersdruk op de Coolsingel en de 's-Gravendijkwal te verminderen, wordt een nieuwe multimodale oeververbinding voorgesteld.

januari 2015

Het vrachtwagenverbod op de 's-Gravendijkwal gaat in. Opvallend is dat de Pleinweg niet meer voorkomt in de plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

maart 2015

Metingen van Milieudefensie wijzen uit dat de 's-Gravendijkwal niet meer de meest vervuilde straat van Rotterdam is. De Stadhoudersweg en Schieweg zijn vuiler.

'Het instellen van het vrachtwagenverbod is een reden dat de uitstoot daar is verminderd. Het blijkt dus dat zo'n maatregel daadwerkelijk zin heeft, maar je zult specifiekere maatregelen moeten nemen om ook de omliggende straten te ontzien.'

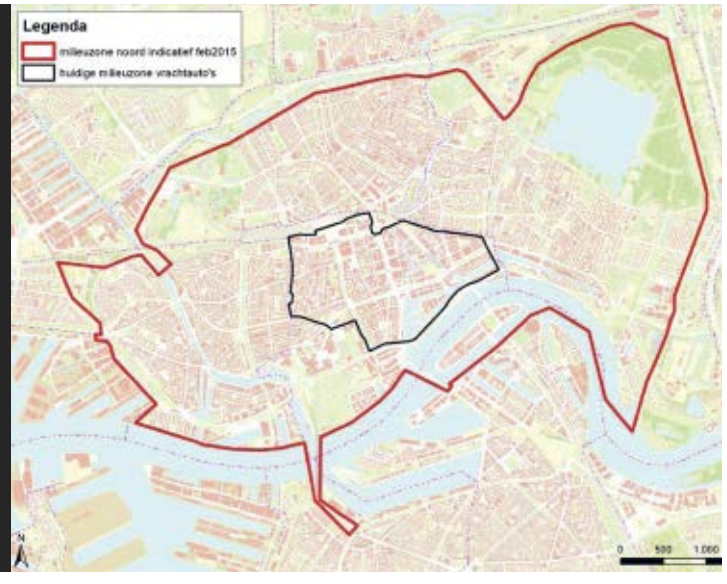
Pex Langenberg, wethouder haven, duurzaamheid, mobiliteit en organisatie

maart 2015

Het stadslab luchtkwaliteit gaat van start. Het lab, dat ontstaan is vanuit een vraag van de gemeente aan bewoners om mee te denken over luchtkwaliteit, is geïnitieerd door Robbert de Vrieze en Marieke de Keijzer. Op de aftrap, waarbij wethouder Pex Langenberg aanwezig is, volgen verschillende initiatieven, sessies en ideeën, waaronder een 'fijnstoflunch' op de overkapping van de 's-Gravendijkwal bij de Nieuwe Binnenweg.

april 2015

Behalve vervuilende vrachtwagens zijn ook dieselauto's van voor 2001 en benzinewagens gebouwd voor juli 1992 vanaf 1 januari 2016 niet meer welkom in het gebied ten noorden van de Maas binnen de ring. De stad krijgt daarmee de grootste milieuzone van het land. De uitbreiding van de milieuzone is nodig om de uitstoot van roet met 40 procent terug te dringen tot 2018, zo staat in de definitieve *Koersnota Luchtkwaliteit* van B en W. Eigenaren van vieze wagens krijgen voorrang bij de sloopregeling. Andere maatregelen zijn het 'verschonen' van het gemeentelijke wagenpark en het gebruik van schonere brandstoffen.



april 2015

De gemeente Rotterdam trekt 4,5 miljoen euro uit voor negen zogenaamde bakfietswijken. Middelland, de buurt ten westen van de 's-Gravendijkwal, is er daar een van. Het geld wordt gebruikt om te investeren in groen, bredere stoepen, fietsenstallingen en kwaliteit van scholen, zodat de buurten aantrekkelijker worden voor 'kansrijke gezinnen': hoger opgeleide mensen met jonge kinderen.

mei 2015

Een motie van GroenLinks om fietsers, voetgangers en trams voorrang te geven bij stoplichten leidt tot kritiek. Dichtbij Rotterdam bijvoorbeeld ziet de maatregel als 'automobilistje pesten' en poneert een stelling onder zijn lezers.

Stelling

Automobilisten in Rotterdam worden te hard geraakt!

Stelling | 26 mei 2015

Nadat de gemeente eerder al de milieuzone vergrootte, staan automobilisten nu ook langer voor rood licht. Een motie van GroenLinks, waarin fietsers, voetgangers en trams bij stoplichten prioriteit krijgen, is vorige week aangenomen. Het wordt steeds moeilijker om je als automobilist door de stad te bewegen. Rotterdam, stop met automobilistje pesten!

Resultaat

In totaal hebben 767 bezoekers zijn/haar stem uitgebracht.