



WEST KRUISKADE



Chinees Surinaams Mediterraan



WijkOntwikkelingsMaatschappij
Rotterdam, februari 2000
tekst, fotografie en vormgeving: Kees de Gruiter
foto's pag. 16 en kleintje 15 gepikt van Internet
Haringvliet 539, 3011 ZP, Rotterdam
tel 010 414 9971 fax 010 413 9002
e-mail wom.rotterdam@inter.nl.net

1 De Opdracht

De Adviesraad voor het Centrum krijgt, net als de deelgemeenten, een doeluitkering voor het stimuleren van de wijkeconomie. Die is gekomen in plaats van de doeluitkering werk, met de achterliggende gedachte dat het stimuleren van de wijkeconomie de beste methode is om banen in de markt te creëren. In de meeste deelgemeenten is het niet moeilijk om het gebied aan te wijzen waar zo'n stimulans het meeste resultaat heeft, maar in het centrum ligt al de grote banenmotor van de regio en het zou niet zinvol zijn om in dat gebied middelen voor wijkeconomie in te zetten. De Adviesraad heeft er daarom voor gekozen om twee gebieden aan te wijzen aan de rand van het grootstedelijke centrum voor winkelen, werken en uitgaan: de Pannekoekstraat en de West Kruiskade. Daar is ruimte is voor een stimulans. De Adviesraad voor het Centrum heeft de WijkOntwikkelingsMaatschappij opdracht gegeven voor beide gebieden een plan te ontwikkelen. Het plan voor de Pannekoekstraat is reeds in uitvoering. Dit is het eerste concept voor het plan voor de West Kruiskade. In januari 2000 wordt het plan behandeld in de Adviesraad voor het Centrum. Tot die tijd nodigt Kees de Gruiter, die in opdracht van de WijkOntwikkelingsMaatschappij het plan schrijft, alle betrokkenen uit om te reageren op het concept zoals zich dat ontwikkelt. Alle bijdragen die kunnen leiden tot een beter plan met een groter draagvlak worden vanzelfsprekend verwerkt. De meest recent bijgewerkte versie van het plan is te vinden op www.keesdegruiter.nl onder de knop *Het Plan*.

De opdracht van de WijkOntwikkelingsMaatschappij aan de opsteller van het plan luidt als volgt: *maak een plan van aanpak voor de West Kruiskade dat moet leiden tot een herkenbaar en aantrekkelijk exotisch winkel- en horecagebied.*

Het plan dient de volgende aspecten te bevatten: afbakening van het gebied en relatie met omgeving, de gewenste branchering en hoe deze na te streven, de uiterlijke verschijningsvorm van het gebied waarin met name winkel- en horecapanden, het gebied in zijn totaliteit en de buitenruimte aandacht behoeven en tenslotte de organisatievorm waarbinnen de uitvoering gestalte zal krijgen.



2 **Waarom een plan?**

Het gaat bepaald niet slecht met de West Kruiskade. Er is geen leegstand en de kwaliteit van de ondernemingen stijgt gestaag. Dat is een proces waarvan de ondernemers de motor vormen. Ongeorganiseerd hebben zij toch tezamen een reputatie opgebouwd die er voor zorgt dat bezoekers uit heel Nederland komen om de bijzondere vormen van dienstverlening, horeca en detailhandel te bezoeken. De overheid heeft daar weinig aan bijgedragen. Toch komt vanuit de overheid nu de opdracht om een plan te maken voor de West Kruiskade. De Adviesraad voor het Centrum heeft besloten dat de middelen voor het stimuleren van de wijk economie juist op deze plek ingezet worden. Zou de overheid zich niet kunnen beperken tot het uitvoeren van de eigen taken, *maar dan goed*? Er is wat voor te zeggen dat de West Kruiskade zich vanzelf positief zal ontwikkelen als de overheid maar werkelijk zorgt dat de drugsoverlast beperkt wordt, het er schoon, heel en veilig is en dat de regels toch enigszins worden gehandhaafd. Daar is geen plan voor nodig, maar uitvoering.

Waarschijnlijk is het waar dat goede uitvoering van bestaande taken de belangrijkste bijdrage is die de overheid kan leveren. Maar dat is niet genoeg. Juist het succes van de ondernemers heeft de bijzondere combinatie van winkelstraat en uitgaansgebied naar de grenzen van zijn mogelijkheden gebracht. Het verkeer loopt vast, waardoor zowel ondernemers klanten verliezen en de overlast voor de wijk toeneemt. Chinese ondernemers kijken naar een andere plek in de stad omdat hier te weinig plaats is om hun ambities te realiseren. Kortom, de West Kruiskade moet een slag maken naar een hoger kwaliteitsniveau om niet gesmoord te worden in zijn eigen succes. De ondernemers zijn onvoldoende georganiseerd om die slag te ma-

ken en gezien de afweging van belangen die bij zo'n ontwikkeling hoort, is het ook niet een zaak voor ondernemers alléén. De overheid heeft hier nadrukkelijk een taak om de komende groeistuij van de West Kruiskade in goede banen te leiden, in nauw overleg met de bewoners van het Oude Westen en de ondernemers.

Uitvoering van het plan moet er toe leiden dat de West Kruiskade met behoud van zijn bijzondere karakter, deel gaat uitmaken van het bovenstedelijke winkelgebied. Voor de bezoeker van Rotterdam moet de West Kruiskade in de toekomst een even logische keuze zijn als de Beurstraverse, de Lijnbaan of de markt. Daarvoor moet de kwaliteit worden verbeterd: de inrichting, het beheer, de uitstraling van de etalages (de plint van de straat) en de panden daarboven en gericht op de samenhang van de soort ondernemingen (branchering). Kwaliteitsverbetering is goed voor de wijk want de bewoners profiteren als eerste van meer veiligheid, beheer en hoogwaardig aanbod. Als het lukt om zo van de West Kruiskade een attractie te maken voor de bezoeker van de stad, levert dat de ondernemers een hogere omzet en een bredere klantenkring op, en worden zij minder afhankelijk van de klant die nu alleen komt als hij de auto voor de zaak kwijt kan.

De snelheid waarmee die ontwikkeling gaat, is afhankelijk van veel factoren. Een winkelstraat met een geschiedenis en een traditie laat zich niet modelleren; de natuurlijke ontwikkeling kan hooguit gestimuleerd worden in de gewenste richting. Maar er zijn ook grote invloeden van buitenaf die veel van het lot bepalen: de aanleg van Tramplus, het nieuwe Centraal Station, de herinrichting van het Kruisplein, de stichting van een Chinatown ergens in de stad, bieden kansen en bedreigingen. Dit plan probeert de kansen te benutten.

3 De dilemma's

De ontwikkeling van de West Kruiskade tot een prettige en succesvolle winkelstraat voor een regionaal publiek wordt geconfronteerd met vijf dilemma's.

Chinatown, Parbotown?

Op de West Kruiskade is het multiculturele Rotterdam begonnen. Al dertig jaar geleden was de straat bekend vanwege zijn Surinamers. Spaanse gastarbeiders aten en dronken er. De Chinezen van de Kaap en de Binnenweg kozen deze plek. Maar ook voor de Hollandse, Turkse en Marokkaanse bewoners van het Oude Westen is het altijd de hoofdstraat gebleven van hun dorp in de stad. Voor Surinamers heeft de straat inmiddels een bovenregionale functie. Hier zitten de bedrijfjes die met geld en pakketten de relatie met Paramaribo onderhouden. En hier zitten de speciaalzaken voor voedsel, cosmetica, kleding, sieraden, kortom, veel Surinamers die naar de stad gaan, gaan naar de West Kruiskade.



Voor de Chinezen is de functie wellicht nog belangrijker. Tot uit Duitsland en België komen Chinezen naar de West Kruiskade om familie te ontmoeten en inkopen te doen. Toprestaurants met bijna uitsluitend Chinese cliëntèle, supermarkten, reisbureaus, genezers, kappers, speciaalzaken voor computers, video waar alles in het Chinees wordt aangeprezen, plekken waar de Chinese jeugd uit het halve land elkaar ontmoet voor ze naar de bioscoop of de disco gaan. Dit is zomaar *het* Chinatown van Nederland geworden en het zou het kunnen blijven als ondernemers niet vastliepen wegens ruimtegebrek en parkeerproblemen. Enkele ondernemers werken, gesteund door een grote Chinese scheepvaartmaatschappij, aan een nieuw Chinatown langs de Rijnhaven in Kattendrecht. Als dat doorgaat, zouden de sterkste ondernemers kunnen verdwijnen van de West Kruiskade. Zolang niet zeker is óf dat doorgaat, worden investeringen uitgesteld. Als zeker is dát het doorgaat, verandert de West Kruiskade en moet naar alternatieven gezocht worden. *Branchering* is een belangrijk



onderdeel van dit plan. De vraag is: **wat is het toekomstige karakter van de straat?**

Veiligheid

De chaos van de West Kruiskade is zijn charme. Bomen, masten, uitstallingen en uithangborden, de bijna botsende volksaarden van de ene chauffeur die stapvoets rijdt en ondertussen converseert met het winkelende publiek en de andere chauffeur die imponeert met boombox en piepend rubber. Chinezen, Surinamers, Hollanders, Turken en Marokkanen, ze hebben allemaal het gevoel dat het *hun* straat is, en dat is mooi. Dit is de smeltkroes waar Rotterdam trots op moet zijn. Maar het chaotische straatbeeld en de ontmoeting van codes en culturen, blijken ook een aantrekkelijk decor te bieden voor mensen die elders worden weggestuurd. De politie zegt nauwelijks in staat te zijn iets te kunnen doen aan de hardnekkige aanwezigheid van dealers, agressieve en gestoorde verslaafden en zakkenrollers zolang het straatbeeld zo chaotisch is. De vraag is: **hoe bied je veiligheid zonder het bijzondere karakter van de straat aan te tasten?**

Verkeer

De hele West Kruiskade telt nog geen honderd parkeerplaatsen, laad- en loszones inbegrepen. Bomen, straatmeubilair, verkeersborden, multimasten, transformatiehuisjes, en andere obstakels zijn allemaal in de parkeerstrook geplaatst. Al was er plaats, een flinke vrachtwagen kun je bijna nergens kwijt. Er moet dus dubbel geparkeerd worden om winkels te bevoorraden. Klanten die even hun auto kwijt moeten, zetten hem met gemak achter zo'n vrachtwagen, want daar rijdt toch niemand. Het slecht gekozen profiel van de trambaan zorgt er voor dat alleen die 'rijstrook' gebruikt wordt voor het doorgaande ver-

keer. Maar dat verkeer staat vast omdat het kruispunt aan de ene kant en het Kruisplein aan de andere kant niet doorstroomt. De tram staat stil en de stagnatie is compleet. Hard optreden tegen overtreders van de verkeersregels zou de doorstroming bevorderen, maar tegelijkertijd zou dat het functioneren van de winkelstraat frustreren. De inpassing van Tramplus maakt dit dilemma nog veel complexer. De vraag is: **hoe leid je het verkeer in goede banen zonder de ondernemingen onbereikbaar te maken?**



Bezoekers en bewoners

De West Kruiskade is de as van een sterke, samenhangende en omvangrijke vooroorlogse woonwijk in het centrum van de stad. Als de West Kruiskade wordt 'opgewaard' tot grootstedelijk winkel- en uitgaansgebied, heeft dat invloed op de wijk. Dat betekent *meer* bezoekers die geen band hebben met het gebied en geen bijzondere verantwoordelijkheid voelen

voor de extra druk die hun bezoek met zich meebrengt. De typische buurtcafétjes krijgen misschien een ander publiek binnen. De parkeerdruk wordt verhoogd. Buurtbewoners zullen zich wellicht afvragen welk voordeel zij kunnen verwachten van deze ontwikkeling. Dat voordeel is er. De verbetering van de kwaliteit, de veiligheid en het beheer komt iedereen ten goede. Maar er mag niet te gemakkelijk van uit gegaan worden dat iedereen overal blij mee is. Gevoelige zaken als het hek van het Wijkpark en de plint van de Leeuwenhoek moeten zorgvuldig worden benaderd. De vraag is: **hoe kan het plan zo worden uitgewerkt dat de bewoners het geheel ook daadwerkelijk als een verbetering ervaren?**

Overheid en diensten

Het lastigste dilemma is misschien wel dat van de overheid en de diensten. De Adviesraad voor het Centrum en het gemeentebestuur zijn de opdrachtgevers van het politieapparaat en de diensten. Juist van het Parkeerbedrijf, de Roteb, Rotterdam Veilig, Gemeentewerken en de politie, wordt verwacht dat op hun inzet kan worden gerekend voor het welslagen van het plan. De praktijk leert echter dat te veel vertrouwen op die inzet kan leiden tot teleurstellingen. De politie heeft te weinig personeel beschikbaar en de diensten zijn onvoldoende ingesteld op het leveren van maatwerk. Als de situatie zich voordoeft dat een afgesproken inzet niet geleverd wordt, is het bovendien vaak problematisch om een aanspreekpunt te vinden waarmee effectief zaken kunnen worden gedaan. De vraag is: **hoe wordt een zodanige organisatie van het ambtelijke aandeel georganiseerd dat de noodzakelijke inzet daadwerkelijk geleverd wordt?**

4 De Kruiskade

De kop van de West Kruiskade met een hoge Chinese concentratie gaat langzaam over in een hoge Surinaamse concentratie. In het stuk tot de Batavierenstraat is meer dan de helft van alle ondernemers Chinees; van de Batavierenstraat tot het Tiendplein is meer dan de helft Surinaams en de 1^e Middellandstraat is gelijk verdeeld tussen Surinaams, Middelland en Hollands. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling van dit plan om begrensde gebieden aan te wijzen en die van namen te voorzien. De geleidelijke overgang van het ene naar het andere moet aan de markt worden overgelaten en dat geldt ook voor de overgang van de West Kruiskade naar de 1^e Middellandstraat. De Nederlandse ondernemers zitten over de hele winkelstraat en richten zich vrijwel in alle gevallen nadrukkelijk ook op niet Nederlandse klanten. Soms is dat bijna onzichtbaar, zoals bij schoenhandel Corbeau die veel Surinaamse klanten heeft die zich in het chic steken. Soms ook schreeuwt de gevel het uit, zoals bij slager Schell die al sinds mensenheugenis een internationaal assortiment voert. De namen Chinatown en Parbotown (naar Paramaribo) die verderop gebruikt worden, dienen alleen voor het aangeven van de accenten in dit plan. Het is voor een straat met zo'n sterke identiteit, gekoppeld aan een bekende naam, onverstandig om te sleutelen aan 'het merk'. Pogingen om hem om te dopen tot City Boulevard zijn terecht op niets uitgelopen. Iedereen kent de West Kruiskade en dat is dan ook de enige naam die gebruikt moet worden. De reputatie van de West Kruiskade is van gevaarlijk naar spannend gegaan. Die reputatie moet worden omgebogen naar spannend, veilig en gastvrij. Net zo min als Time Square, Pigalle of Ramblas, hoeft de West Kruiskade een ondertitel. Wel moet worden overwogen om dezelfde wisseling te maken die bij de Binnenweg heeft plaats-



gevonden. Omdat de Nieuwe Binnenweg veelal werd aangeduid als Binnenweg, is de Binnenweg omgedoopt tot Oude Binnenweg. In dit geval zou Kruiskade misschien moeten veranderen in Nieuwe Kruiskade zodat geen verwarring meer wordt veroorzaakt door de vele mensen die de West Kruiskade gewoon Kruiskade noemen. Het is niet onwaarschijnlijk dat de ondernemers van de Kruiskade zo'n ingreep zouden verwelkomen.

Dit plan strekt zich uit van het Kruisplein tot de 's Graven-dijkwal, met van de zijstraten alleen kleine stukjes die publieksfuncties vervullen die bij de winkelstraat horen. Gevoelsmatig hoort het stukje 1^e Middellandstraat voor veel mensen bij de West Kruiskade. De branchering heeft daar echter veel meer overeenkomsten met het vervolg van die straat over het Kruispunt: meer Mediterraan en meer gericht op de buurt. Als de kwaliteitsverbetering op de West Kruiskade doorzet, zal de 1^e Middellandstraat daar van profiteren. Net als bij de Nieuwe Binnenweg, groeit de verbetering vanuit het centrum. De deelgemeente Delfshaven kan bij de ontwikkeling van de winkelstraten goed aansluiten op dit fenomeen. Het idee om de tunneltraverse onder de 1^e Middellandstraat door te laten lopen, is niet alleen gunstig voor de afwikkeling van het verkeer, maar kan ook de ontwikkeling naar het westen versnellen. Voor het centrumdeel van de 1^e Middellandstraat wordt in dit plan geen specifieke branchering voorgesteld. Hij kan als overloopgebied de druk op de West Kruiskade verminderen. Beide zijden van het Tiendplein zullen meer op elkaar gaan lijken en als over acht jaar de West Kruiskade echt deel uitmaakt van het bovenstedelijke winkelgebied, zal de 1^e Middellandstraat daar bij horen. Aan dat stuk wordt dan gerefereerd als *de Kruiskade*.

5 Chinatown

De Chinese component van de West Kruiskade is sterk, sterk genoeg om op die plek verder te ontwikkelen en ook sterk genoeg om de oprichting van een Chinatown op Katendrecht te overleven. Een deel van het antwoord op het eerste dilemma is dat het zeker de moeite waard is om de positie van de West Kruiskade als *het* Chinatown van Nederland te handhaven. Deze bewering roept drie vragen op: *is de West Kruiskade het Chinatown van Nederland?* Wat doe je er aan als de Chinese gemeenschap besluit te verhuizen naar de Kaap? En waarom is het zo belangrijk voor de West Kruiskade dat die functie nu juist hier zit?

Om met de laatste vraag te beginnen: kapitaalkrachtige consumenten (in dit geval Chinese) komen uit heel Nederland en omgeving om hier geld uit te geven. Dat is precies wat met veel inspanning en investeringen wordt nagestreefd in het toeristische beleid van de stad en hier wordt het Rotterdam zo in de schoot geworpen. Het zijn de ondernemers zelf geweest die de prestatie hebben geleverd om Rotterdam een attractieve stad te maken voor deze bezoekersgroep. Andere steden in de wereld hebben bewezen dat een goede Chinatown een toeristenattractie is voor het algemene publiek. Daar vind je de *echte* Chinees, een exotische sfeer in vertrouwde omgeving en een bron van verse exclusieve producten die nergens anders te vinden zijn. Het is dus van groot belang voor Rotterdam dat de beste Chinatown van het land daar te vinden is. De West Kruiskade moet de kans grijpen om die bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de attractieve stad.

De eerste vraag was: is de West Kruiskade dan echt zo belangrijk voor de Chinese gemeenschap in Nederland? De Chinezen zeggen het. Wie naar het publiek van de toprestaurants van de

West Kruiskade en de aangrenzende Mauritsweg en Westersingel kijkt, ziet het ook. Amsterdam en Antwerpen hebben wijken waar veel Chinezen zitten, maar zij hebben vooral een lokale functie en zijn bovendien veel minder compact en volledig in hun aanbod. In Amsterdam wordt overigens wel hard getrokken aan het fenomeen. In september van dit jaar werd weer een *China Town Festival* georganiseerd op de Nieuwmarkt. Het is niet waarschijnlijk dat de daarvoor gekozen aanpak snel zal leiden tot een verschuiving naar Amsterdam, maar het is wel iets om in de gaten te houden. In de wereld van de Chinese restaurants bestaat een grote concurrentie om de elite binnen te krijgen. In Rotterdam is die in de loop der jaren van de Kaap, via de Nieuwe Binnenweg naar de West Kruiskade verhuisd en gezien de mobiliteit van die groep, kan die ook kiezen voor Amsterdam. Als de functie van de West Kruiskade concurrentie wordt aangedaan door het initiatief in Katendrecht, is niet uitgesloten dat een derde 'er mee heen gaat'. Het zou onder deze omstandigheden een goede zaak zijn als de gemeente met de WijkOntwikkelingsMaatschappij en de initiatiefnemers voor het Katendrechtse plan nogmaals kritisch naar het ruimteprobleem zou kijken.

Zolang dat niet tot nieuwe inzichten leidt is de overgebleven vraag aan de orde. Het moet niet worden uitgesloten dat 'Katendrecht' wél doorgaat en dat een aantal belangrijke ondernemers meeverhuist. De WijkOntwikkelingsMaatschappij kiest er in dat geval voor om de achtergebleven ondernemers te ondersteunen in het aangaan van de concurrentie. Voor de jeugd is de combinatie van 'eigen' en algemene voorzieningen in het centrum belangrijk en er zijn waarschijnlijk voldoende ondernemers die willen blijven. Een duidelijk signaal van de gemeente over het belang van een geïntegreerde Chinese gemeenschap in

het Centrum in plaats van een gesegregeerde langs de Rijnhaven, zou veel onzekerheid kunnen wegnemen bij Chinese ondernemers die nu wellicht hun investeringen uitstellen.

De druk is nu groot op vierkante meters commerciële ruimte aan de West Kruiskade. De uitvoering van dit plan omvat het zoeken naar de ruimte die nodig is om de Chinese gemeenschap blijvend te binden aan de West Kruiskade. Dat geldt zowel voor maatschappelijke functies als voor commerciële. Een China Town met een toegewezen Chinees gebied, zal de West Kruiskade echter nooit worden. Dat is niet nodig en dat past niet bij de manier waarop Rotterdam met zijn minderheden omgaat. Over uitbreiding van commerciële ruimte in *de plint* wordt in het hoofdstuk met die naam nader ingegaan. Daarnaast kan voor andere functies gezocht worden in de periferie. Het voormalige Bouwcentrum, het gebied tussen de Zijdewindestraat en de Henegouwerlaan en het Mariastraat blok zijn gebieden die nader onderzoek waard zijn.



6 Parbotown

Er is al vele decennia een band tussen de West Kruiskade en Paramaribo. Toen de Chinezen nog op de Kaap zaten en de gastarbeiders in hun eigen land, had de West Kruiskade al een Surinaamse reputatie vanwege een paar Creoolse cafés. Later kwamen de toko's van Surinaamse Chinezen en Hindoestanen. De goudwinkels fungeren nu voor de hele regio als de levenslijn met Suriname. Via een eigen circuit wordt geld overgemaakt en worden pakketten verstuurd. Modezaken kwamen er bij. Daarmee kreeg de West Kruiskade een regionale functie voor alle bevolkingsgroepen uit Suriname. De Surinaamse Chinezen hebben een grote bijdrage geleverd aan de middenstand en de keuken van Suriname. Het assortiment van de Hong Kong Chinezen op de West Kruiskade sluit dan ook perfect aan bij de Surinaamse vraag en dat is te merken in de Chinese supermarkten. Zo kon alleen op deze plek de symbiose ontstaan die zo belangrijk is voor de smeltkroes Rotterdam. Chinatown en Parbotown lopen dus op meer dan een manier in elkaar over. Dat moet zich ook uiten in de branchering die wordt nagestreefd.

Toen de West Kruiskade nog geassocieerd werd met gevaar zal dat gedeeltelijk te maken hebben gehad met de vooroordelen tegen de grote zwarte mannen in Talk of the Town en andere cafés. Bij de Surinamers is die reputatie gedeeltelijk blijven hangen. Veel Surinamers die wel de winkels bezoeken, mijden de horeca omdat de reputatie daarvan niet optimaal is. Allereerst moet worden onderzocht of dat klopt. Dat geldt ook voor de veronderstelling dat in de buurt van de Surinaamse afhaalcentra teveel dealers en verslaafden rondhangen. Het is in ieder geval van groot belang dat de kwaliteit en de reputatie van de Surinaamse horeca wordt verbeterd. Net als bij de Chinezen

moet de West Kruiskade een aantrekkelijk uitgaansgebied voor alle Surinamers van de regio worden. Zo'n kwaliteitsverbetering is belangrijk voor de Surinamers van de regio, voor de ontwikkeling van Rotterdam als attractieve stad, maar zeker ook voor de bewoners van het Oude Westen. Als de West Kruiskade zo veilig wordt dat bezoekers van buiten er graag komen, heeft dat voor de omwonenden een nog positiever effect. Uit onderzoek blijkt namelijk dat bezoekers een wijk consequent een lager cijfer geven voor veiligheid dan de bewoners.



7 horeca

De hoeveelheid horeca op de West Kruiskade is voldoende voor een goede toekomst; niet te veel en niet te weinig. Bij de groei naar een bovenstedelijke voorziening, zowel op weg als in de nagestreefde situatie, speelt horeca een belangrijke rol. De combinatie van winkelen en uitgaan hoort bij het karakter van de straat. Nighttown trekt avond aan avond veel bezoekers. Lunch en diner zijn onlosmakelijk verbonden met het winkelen. In tegenstelling tot vroeger tijden, is er verder weinig avond- en nachtvertier voor een algemeen publiek. De cafés hebben allemaal een vergunning tot 1 en 2 uur 's nachts en richten zich op een eigen, vast publiek uit de buurt. Alleen de Surinaamse afhaalzaken blijven tot diep in de nacht in touw. Binnen het volume van de horeca is een verschuiving in kwaliteit en functie noodzakelijk om de nieuwe rol van de West Kruiskade optimaal te kunnen vervullen. De overheid kan daarin weinig afdwingen. Goed opletten en de juiste partijen met elkaar in contact brengen is de meest effectieve methode. Daarnaast kan de WijkOntwikkelingsMaatschappij Vastgoed BV horecagelegenheden die beschikbaar komen, aankopen of huren om zo invloed uit te oefenen op de selectie van de nieuwe exploitant. Op de Witte de Withstraat heeft deze aanpak goed gewerkt.

Wat de restaurants betreft zijn zowel lunch, diner en souper belangrijk. De cafés moeten vooral ondersteunend werken aan de winkelfunctie en dus overdag uitnodigend aanwezig zijn voor het winkelende publiek, maar ook 's avonds laat na film, concert of theater kan de West Kruiskade uitgroeien tot *the place to be*. Alle ingrediënten om die functie voor het hele centrum te vervullen zijn aanwezig. De afhaalzaken annex eethuisjes moeten daarvoor met name een kwaliteitsslag maken van

goedkoop naar bijzonder en van afhalen naar ter plaatse iets heel bijzonders serveren. Zonder uitbreiding van het aantal vierkante meters horeca moet vooral bij deze gelegenheden de mogelijkheid om alcohol te schenken worden uitgebreid. Daarbij mogen de tl verlichting en de formica tafeltjes prominent aanwezig blijven. Een goed voorbeeld is Man Far, maar dan geserveerd met een lekker glas Tsingtao.

Terrassen horen in dit straatbeeld, maar zijn op de West Kruiskade nauwelijks mogelijk. Na de drie tafeltjes van Nighttown is de straat vol. Als de straat later minder afhankelijk is van het autoverkeer, kan wat meer ruimte beschikbaar komen voor de voetgangers en daarmee ook voor meer terrassen. Verderop wordt een pleidooi gehouden voor het achteruitplaatsen van het hek van het Wijkpark. Een van de voordelen die dat heeft, is dat daar ruimte ontstaat voor een terras dat niet alleen door Nighttown gebruikt wordt, maar ook door de eethuisjes in de directe omgeving. Het publiek kan dan uit verschillende keukens kiezen en de zelf samengestelde *fusion* op dat terras oppeuzelen terwijl de wereld aan het oog voorbijtrekt.

Chinees en Surinaams mogen de boventoon voeren, maar dat wil niet zeggen dat andere smaken niet welkom zijn, integendeel. De Döner Kebab zaak van de HAS keten die op de hoek van de 's Gravendijkwal al een vestiging heeft en nu ook tegenover het Wijkpark opent, is een aanwinst. Het gaat om kwaliteit en variëteit. Uit dat oogpunt is het goed om zaken als het Nederlands-Franse Montaigne in de Diergaardesingel te betrekken bij het aanbod van de West Kruiskade. Rotterdam is geen Toronto of New York waar elk volk zijn eigen wijk heeft. De top van alle vreemde smaken mag elkaar straks beconcurreren en beïnvloeden op de West Kruiskade.



Jeugd van de hele regio gaat uit in Nighttown. Daarbuiten is er op het gebied van entertainment weinig te vinden. Een Hindoestaans dans- en eetcafé loopt matig. De Chinese jeugd ontmoet elkaar vooral in het Chinese restaurant in de Doelen. Het zou goed zijn als juist voor het Surinaamse publiek een aanbod van muziek en dans zou worden gecreëerd dat ook toegankelijk is voor het algemene publiek. Dat segment van de stedelijke cultuur is nu vrijwel geheel aangewezen op half illegale voorzieningen op industrieterreinen. Het is hoog tijd dat een volwassen Rotterdamse Surinamer in stijl kan uitgaan in het centrum van zijn stad. Bijvoorbeeld een idee van ondernemer Ben Arnhem voor een Percy Sledge-Otis Redding-danscafé zou daar goed in passen. Voor dergelijke initiatieven is uitbreiding met één of hooguit twee nachtvergunningen is wenselijk. Er is op de West Kruiskade geen ruimte voor meer grootschalig entertainment, maar een uitbreiding van de kleine podia is mogelijk. In het kader van dit plan zal de WijkOntwikkelingsMaatschappij initiatieven daartoe ondersteunen.

8 Winkels

Aan de branchering van winkels en dienstverleners hoeft weinig te gebeuren. Het vrije spel zorgt nu al voor een gestage kwaliteitsverbetering. Zoals in het hoofdstuk *Chinatown* is aangegeven, bestaat de grootste bedreiging uit ruimtegebrek. Als het om commerciële ruimte gaat, voorziet het plan in twee sporen om het ruimtegebrek het hoofd te bieden: een intensivering van de plintfuncties van de West Kruiskade en de *roll-out* naar de 1^e Middellandstraat. Er zijn maar weinig locaties die niet voor publieksfuncties gebruikt worden. De meest opvallende is het stuk tussen de Sint Mariastraat en de Josephstraat. De Leeuwenhoek is gebouwd voor de bejaarden van het Oude Westen die in hun wijk willen blijven als zij niet meer zelfstandig kunnen wonen. Het contact van het gebouw met de West Kruiskade is echter geheel verloren. De ramen zijn altijd gesloten met gordijnen en daar achter bevinden zich dienstruimten; de ingang is rommelig en niet functioneel. Naast de Leeuwenhoek staat een slooppand dat overeind gehouden wordt door de dikke lagen affiches over de dichtgetimmerde ramen en deuren. Met de eigenaren (respectievelijk Humanitas en Volkswoningen) wordt inmiddels gesproken over een aanpak van dit blok. Het gaat daarbij niet alleen om het scheppen van commerciële ruimte aan de straat, maar ook om het opheffen van de storende onderbreking in de plint van de West Kruiskade.

Om de 1^e Middellandstraat te betrekken bij het bovenstedelijke winkelgebied zijn zowel fysieke ingrepen nodig als beïnvloeding van de branchering. Het Tiendplein werkt nu als een storende onderbreking van het winkelgebied. Oninteressante etalages, weinig aantrekkelijke horeca en de onoverzichtelijke situatie die wordt veroorzaakt door het transformatorhuis, zorgen ervoor dat het publiek omdraait of oversteekt en juist deze

plek is dan ook nog het hardnekkige domein van overlast veroorzakende verslaafden. Hier is op vrijwel alle terreinen een flinke ingreep noodzakelijk. Aan de overkant, in de richting van de 's Gravendijkwal, ligt de Kruisboog. Het experiment om daar een overdekt kashba-achtige mall van te maken, moet als mislukt worden beschouwd. De functies aan de straat doen het goed maar binnen lijkt de supermarkt het matig te doen, de kleine units staan vrijwel allemaal leeg en zorgen met hun rolluiken voor een trieste aanblik. Daartussen wachten een tassenhandel en de retourshop vergeefs op klanten. Revitaliseren is hier zinloos. Een geheel nieuwe functie moet worden ontwikkeld.

In de branchering van Tiendplein en Middellandstraat zit te weinig samenhang, hoewel er juweeltjes van bedrijven tussen zitten die blijkbaar redelijk hun eigen publiek trekken. Er is een flinke herschikking nodig om dit stuk aantrekkelijk te maken voor de passant en dat is nodig om het doel te halen. Het verbeteren van de veiligheid op het Tiendplein moet snel gebeuren. Daarbij moet ook de branchering worden betrokken, maar het is waarschijnlijk beter de branchering van de rest van de 1^e Middellandstraat toch nog te laten 'bungelen' tot de druk vanuit de West Kruiskade manifest wordt. Met andere woorden: de ontwikkeling van de 1^e Middellandstraat moet het gevolg zijn van de kwaliteitsverbetering van de West Kruiskade.

9 De Bakra Special

Dit plan is er op gericht om de voorwaarden te scheppen waaronder de ondernemers van de West Kruiskade een bovenstedelijk winkel- en uitgaansgebied kunnen maken. Er wordt geen energie gestoken in het organiseren van de ondernemers. Er bestaat een winkeliersvereniging maar daarin zijn juist de Chinese en de Surinaamse ondernemers niet actief. Ervaring elders leert dat het weinig zinvol is te proberen een actieve afspiegeling van de straat bij elkaar te krijgen die ook nog eens vanuit een gezamenlijk belang slagkracht weet op te brengen. In plaats daarvan worden ondernemers direct aangesproken op de inhoud van dit plan en de rol die zij individueel kunnen spelen in de realisatie daarvan. De WijkOntwikkelingsMaatschappij beveelt aan dat er ondernemersondersteuning beschikbaar komt die voor dat doel wordt ingezet. De winkeliersvereniging wordt in zijn hoedanigheid van een verzameling van actieve ondernemers natuurlijk wel gevraagd mee te doen in de stuurgroep die de uitvoering van dit plan moet begeleiden, maar niet als vertegenwoordiging van alle ondernemers.

Er wordt evenmin energie gestoken in het organiseren van promotionele activiteiten voor de ondernemers. Er zal dus geen sprake zijn van braderieën en promotieacties. Dat wil echter niet zeggen dat de ondernemers niet gestimuleerd zullen worden om zelf door acties en evenementen de belangstelling van het algemene publiek te ontwikkelen. De *Bakra Special* staat voor een programma dat de ondernemers moet stimuleren om buiten hun eigen publiek te treden. Of het nu gaat om de Chinese supermarkt, het Hollandse buurtcafé of de Surinaamse goudzaak, ze hebben op de West Kruiskade allemaal de neiging om zich te beperken tot hun vaste publiek uit eigen kring. De gewone Hollander (Bakra in het Sranantongo) moet gelokt



worden met speciale aanbiedingen. Het gaat daarbij niet om kortingen, maar om het signaal dat de bakra hier welkom is. Dat mes snijdt aan twee kanten: de ondernemer krijgt er een klantenkring bij en bewoners en bezoekers krijgen er een exotische winkelstraat bij die ook van hen is. Samenwerking met de City Safari biedt daarvoor goede perspectieven. Een rijke bron van informatie en wellicht een rol in de uitvoering bevindt zich bij de kinderen van de Chinese ondernemers. Zij zijn vaak hoog opgeleid (EUR, HES) en kunnen de brug slaan tussen de inspanningen van hun ouders en de bijdrage van Chinatown aan de attractieve stad.

De West Kruiskade is, net als de Witte de Withstraat, een negentiende-eeuwse straat tegen het centrum van de stad aan. Voor de mensen die werken en winkelen tussen het moderne Rotterdam, kan die afwisseling een verademing zijn. De West Kruiskade ligt met zijn poort aan de bron. De komende decennia zal het aantal aankomsten rond het Centraal Station veelelvoudigen. Als de ondernemers daar goed op inspelen, hebben zij zich verzekerd van een plaats op een van de beste locaties van de stad. De openingstijden moeten beter aansluiten op de publieksstromen. Terwijl op zondag de files op de ruit staan om de stad binnen te komen, ligt de West Kruiskade er lelijk, vuil en leeg bij. Op een steenworp afstand hunkeren de funshoppers naar iets nieuws, iets exotisch. Als de ondernemers bereid zijn op zondag open te gaan, moeten zij meer omzet kunnen maken dan op een gemiddelde doordeweekse dag, want ook de Chinezen en Surinamers uit de regio hebben een vrije dag. En Rotterdam heeft er in één klap een attractie van formaat bij. Als het lukt om in 2000 de zondagsopening te realiseren, zou dat een goede aanjager zijn de realisatie van de rest van het plan.

De avond verdient extra aandacht. De horeca zou zich meer moeten richten op de mensen die voor en na de film, concert of theater nog een bijzondere en gezellige plek in de stad zoeken om wat te drinken. De West Kruiskade heeft daarvoor zowel in sfeer als ligging grote potentie. Ook de winkels zouden daarop kunnen inspelen.

10 De plint

De etalages van de straat zijn heel belangrijk. De plint, de begane grond van de straat, moet pand voor pand aantrekkelijk zijn. Iemand die de straat inloopt, moet steeds weer net iets verderop een kruimeltje zien liggen. Elke meter van de plint moet nieuwsgierig maken. De ondernemers hebben dat over het algemeen goed voor elkaar, maar de straat heeft nogal wat plekken die afstoten. Kleine plekken, zoals de keuken van de Chinese Muur, moeten aantrekkelijk worden. Dat betekent niet, om bij dit voorbeeld te blijven, dat die keuken daar weg moet ten gunste van een winkel. Het is misschien nog wel leuker om het dichtgetimmerde raam te openen zodat de voorbijgangers de hectiek van het koken zien. Grotere plekken zoals het weinig uitnodigende hek van het Wijkpark, moeten ook worden aangepakt. Als dit hek een flink stuk achteruit zou worden geplaatst, krijgt de West Kruiskade weer wat lucht. Iemand die vanaf het Kruisplein twijfelt of hij de straat in gaat ziet op die plek van de plint activiteit van commerciële voorzieningen zoals een terras of ambulante handel, in plaats van de *keep out!* uitstraling die de plek nu heeft.



Andere hindernissen zijn al genoemd: de Leeuwenhoek en het pand daarnaast vormen zo'n grote onderbreking in het gevelfront dat mensen omdraaien; hetzelfde geldt voor het Tiendplein. Met de eigenaren van alle zwakke plekken van de plint wordt overleg geopend om die zaken te verbeteren. De doorbloeding van de straat in westelijke richting hangt

voor belangrijk deel af van het succes van deze operatie.

11 Het gevelplan

In een winkelstraat wordt niet veel omhoog gekeken. Toch heeft de uitstraling van de gevels een belangrijk effect op de atmosfeer. De West Kruiskade heeft in aanleg een prachtige negentiende-eeuwse gevellijn, maar op nogal wat plaatsen is die slecht onderhouden of met weinig respect verbouwd. Willemstad op Curaçao en de panden aan de Mauritsstraat op de hoek van de Oude Binnenweg zijn voorbeelden van hoe oude gevels met respect behandeld kunnen worden en toch een zonnig effect sorteren. Een architect moet worden gevraagd om een gevelplan voor de West Kruiskade te maken dat kan bijdragen aan het exotische karakter van de straat.



12 De inrichting



Rotterdam heeft keer op keer bewezen niet in staat te zijn de inrichting van de straten en pleinen te onderhouden. Of het nu om bloembakken

gaat of om informatiepanelen, nadat ze zijn neergezet, begint direct de verloedering en de stad was veel beter af zonder. Dit plan raadt dan ook uitdrukkelijk af om de West Kruiskade *op te leuken* met elementen die om onderhoud vragen. Er zijn genoeg *noodzakelijke* elementen als multimasten en papierkorven die schreeuwen om onderhoud. Waar de kade vraagt om sfeer-elementen en straatmeubilair, zal dat steeds uitdrukkelijk vergezeld gaan van een degelijk onderhoudsplan waarvoor vooraf de noodzakelijke middelen gereserveerd zijn.



Dat geldt bijvoorbeeld voor de toegangspoort van de West Kruiskade. Aan de kant van het Kruisplein moet de ingang van de straat werken als een magneet op de mensen die van het Centraal Station, het Weena, het Schouwburgplein en de Westersingel komen aanlopen. Chinatowns over de hele wereld werken met poorten. De West Kruiskade is meer dan Chinatown en de



bovenleiding van de tram zou om een wel heel flinke poort vragen, dus misschien moet het iets anders worden. Maar voor iedereen die de toegang van de West Kruiskade ziet moet in een oogopslag duidelijk zijn: *daar moet*

ik heen! Daar is het bijzonder, spannend, exotisch. Het zou mooi zijn als een mix van Caribisch en Chinees in de sfeer tot uitdrukking kan komen. Met inachtneming voor wat hierboven is gezegd over beheer, moet voor zo'n poort een plan ontwikkeld worden.

Die sfeer zou ook kunnen terugkomen in elementen van de inrichting van de straat. Bijvoorbeeld verlichtingsarmaturen zouden in sfeer kunnen aansluiten op de poort en zo het bijzondere karakter van de West Kruiskade ondersteunen.



13 Het verkeer

De West Kruiskade is smal, aan de kant van het Tiendplein zelfs maar 18 meter breed. Over een chaotisch profiel van schuine randjes, tramrails en vluchtheuveltjes rijden 24 trams per uur, vracht en bestemmingsverkeer voor de West Kruiskade en de woonstraten aan beide zijden, veel van het doorgaand verkeer van het westen naar het centrum en terug en daartussendoor een wirwar van fietsers, voetgangers, rolstoelen, buggy's, heftrucs met pallets en wat niet al.



En er wordt stilgestaan: twee parkeerstroken en twee informele stroken voor dubbel parkeren en laden en lossen, fietsen worden bij trossen geparkeerd op de stoep evenals uitstallingen en reclameborden. Kortom, het gebruik van het straatprofiel is extreem intensief. Economische ontwikkeling van de West Kruiskade betekent als het goed is nog meer bewegingen. Voetgangers zijn de belangrijkste gebruikers want iedereen

gaat uiteindelijk te voet een zaak binnen. Zij hebben in de toekomst absoluut meer ruimte nodig om de ontwikkeling van de West Kruiskade mogelijk te maken. De fietsers hebben al geen eigen ruimte en hebben dus ook niets in te leveren. De ruimte moet komen van de auto's of van de tram. Zowel de bewoners van het Oude Westen als de ondernemers van de West Kruiskade kunnen noch de tram, noch de auto missen. Toch zal op termijn de noodzakelijke ruimtewinst van een van deze 'vervoersmodaliteiten' moeten komen.

Tram+

De tram zoals wij die nu in Rotterdam kennen, zal verdwijnen. Teveel duur materieel beweegt zich te langzaam door de stad om een verantwoorde exploitatie te halen. Alleen als met minder materieel en hogere snelheden meer mensen te vervoeren zijn, kan de tram nog tot een redelijke exploitatie komen. Dat betekent vrije trambanen met minder haltes. Het rijk stelt honderden miljoenen beschikbaar voor investeringen in de aanleg van dergelijke *tramplus* lijnen onder de voorwaarde dat daarna meer dan de helft van de exploitatiekosten wordt opgebracht uit de kaartverkoop. De drie lijnen die nu samen 24 keer per uur over de West Kruiskade boemelen, zullen dus verdwijnen en in plaats daarvan moet een traject worden aangelegd van het Centraal Station naar Vlaardingen dat voldoet aan de tramplus normen. De RET heeft voorgesteld om deze lijn over de West Kruiskade te laten lopen. Een vrije trambaan past niet naast het autoverkeer in het profiel. De straat afsluiten voor autoverkeer zou voor veel zaken rampzalig zijn en bovendien de woonstraten ontoegankelijk maken. De WijkOntwikkelingsMaatschappij spant zich nu, met de ondernemers en bewoners, in om te komen tot een acceptabele inpassing van de tram. De RET is in



elk geval nu al zo ver dat van het Wijkpark tot het Tiendplein is afgezien van een vrije trambaan. In plaats daarvan zou een middenberm het afslaand verkeer moeten belemmeren en het oversteken door voetgangers veiliger maken. Aan weerszijden van die middenberm zouden dan het autoverkeer en de tram de rijbaan delen. Als het autoverkeer op die baan goed kan doorstromen en kan uitwijken, is een vlotte doorgang van de tram mogelijk. Het rijk verzet zich niet tegen deze variant als die vlotte doorgang aannemelijk gemaakt kan worden.



Detaillering

Het is niet bij voorbaat duidelijk of inpassing van tramplus mogelijk is. Het hangt helemaal af van de detaillering. Een ontwerp dat het trottoir verkleint, kan het wel vergeten. Evenals een ontwerp dat de oversteek bemoeilijkt voor de niet gemotoriseerde wielen van fietsen tot rolstoelen. Het voorbeeld van de 2000 jaar oude zebbraden van Pompei is misschien bruikbaar

als inspiratiebron voor de middenberm. Als de natuurstenen blokken in een smalle maar robuuste rij zo ver van elkaar staan dat een rolstoel er tussendoor kan en de kleinste auto niet, kan iedereen overal goed oversteken en staat de tram niet meer stil achter afslaand verkeer. Een palletbezorgwagen kan zo worden geconstrueerd dat hij er, net als de wagens van Pompei, overheen kan.

Garage Kruisplein

Als de tram blijft en de druk op het gebied neemt toe, dan *moet* de auto terrein prijsgeven. Voordat ook maar een voorstel in die richting wordt gedaan, moeten maatregelen genomen zijn om de ondernemers minder afhankelijk te maken van de voor de deur geparkeerde auto's en vrachtwagens. De hele winkelstraat heeft minder dan honderd parkeerplaatsen, laad- en loszones inbegrepen. Als de parkeergarage onder het Kruisplein wordt gerealiseerd, met 400 plaatsen, betekent dat niet alleen een veilig alternatief voor de bezoekers van de West Kruiskade, maar ook ruimte voor groei. Als de parkeergarage zo wordt ingericht dat winkeliers de boodschappen kunnen afleveren in kluisjes bij de auto van de klant, ontstaat een vorm van dienstverlening die de laatste bezwaren zal wegnemen. De plannen voor zo'n garage zijn klaar, maar door de hoge kosten is deze voorlopig in de la verdwenen. Voor de doorstroming van het tramverkeer is deze garage echter van groot belang en tramplus heeft middelen beschikbaar voor flankerende investeringen. Het is dan ook voor alle partijen van groot belang dat de financiering van een parkeergarage onder het Kruisplein alsnog in dit licht wordt bekeken.

Bevoorrading

Het laden en lossen vraagt om een eigen oplossing. De parkeerkommen zijn vrijwel overal te klein voor vrachtwagens. Dubbel parkeren is nu de enige mogelijkheid. Goede afspraken met de ondernemers zouden er toe kunnen leiden dat de bevoorrading plaatsvindt vóór de drukte begint, maar met het toenemen van de drukte wordt dat venster steeds kleiner. Uiteindelijk zal een systeem van distributie vanuit één punt de oplossing moeten bieden. Aan het Weena, de Coolsestraat of het Tiendplein zou een laad- en loszone kunnen worden ingericht van waar de pallets naar de betreffende ondernemingen worden gereden. Hiervoor zouden faciliteiten moeten worden aangeboden. Onder het hoofdstuk West Kruiskade Team wordt daarvoor een voorstel gedaan.

De fiets

Voor wielrijders is de West Kruiskade een drama. Zelfs de meest geroutineerde mountainbiker rijdt zich klem. De dubbel-parkerende auto's en openslaande portieren plegen al regelrechte aanslagen op de passerende fietser, maar de kans op overleven wordt dramatisch gereduceerd door het profiel dat ooit bedoeld is om een vrije trambaan te suggereren. Automobilisten nemen de barrière moeiteloos, maar een uitwijkende fietser gaan onherroepelijk onderuit als hij ter hoogte van het profiel een auto moet ontwijken. In de plannen van de tram à grande vitesse is weer sprake van profielen die het de automobilisten tegen moeten maken. Onprettig voor de automobilist betekent bijna altijd niersteenvergruizend voor de fietser. Zoals gezegd, het komt aan op de detaillering en bijzondere aandacht zal worden besteed aan de overlevingskansen van de fietser in deze jungle.



14 Veiligheid

Spannend moet over tien jaar nog steeds de reputatie zijn van de West Kruiskade, maar dan niet meer in de betekenis van dreigend gevaar, maar in die van verrassing, van een plezierige confrontatie met het onbekende. De hardnekkige overlast die gestoorde junks en dealers op en rond deze straat veroorzaken, heeft als effect dat veel mensen de West Kruiskade mijden. Met name rond het Tiendplein en bij het Kruisplein veroorzaken

zij zo'n dreigende sfeer dat veel mensen dit als blokkades ervaren. Als Rotterdam er in zou slagen om het probleem van de drugsoverlast werkelijk op te lossen, dan had de West Kruiskade niet meer problemen met de veiligheid dan de rest van het centrum. Het onoverzichtelijke straatbeeld biedt blijkbaar een goede bescherming voor boeven. Een goed functionerende West Kruiskade is echter niet voor te stellen met een overzichtelijk straatbeeld.

Zolang de handel verzorgd wordt door criminelen, zolang gestolen moet worden om de drugs te kunnen betalen en zolang



gevaarlijke gekken vrij op straat mogen rondlopen, zal op deze plek simpelweg doortastender opgejaagd moeten worden dan elders.

Onregelmatig terugkerende harde acties van de politie hebben tot effect dat er, om in Roteb termen te spreken, zo nu en dan een *vuilvrij moment* is. Op de statistieken van de straat heeft dat misschien een positief effect, maar niet op de veiligheidsbeleving van de bezoeker en de bewoners van het Oude Westen. Doorlopende aanwezigheid van mensen die zich zichtbaar bekommeren om de veiligheid van de burger die zich mengt in het straatgewoel, is de enige manier om iets ten goede te keren. Die doorlopende aanwezigheid is nodig om bij de boeven door te laten dringen dat het geen zin heeft om hier steeds weer terug te komen en om de bezoeker die niets kwaads in de zin heeft bescherming te bieden, maar er is een derde reden waarom deze benadering noodzakelijk is: het corrigeren van onwenselijk gedrag. Op een plek waar zoveel culturen zich thuis voelen, is geen sprake meer van een samenhangend stelsel van gedragsregels waaraan iedereen zich te houden heeft en waarvan iedereen die de regels breekt, zich bewust is. De West Kruiskade vraagt om een nieuw stelsel van afspraken dat recht doet aan alle belangen. Met *zero tolerance* is dat doel nooit te bereiken omdat hetzelfde gedrag (bijvoorbeeld dubbel parkeren) de ene keer onoverkomelijk is en de andere keer ronduit asociaal.

De West Kruiskade heeft dus mensen nodig die dat nieuwe stelsel van redelijk gedrag tot stand kunnen brengen door een combinatie van overtuigen en afdwingen. In Nederland is die benadering zeldzaam geworden. Buiten onze grenzen kom je ze nog tegen: een geüniformeerde functionaris die zich verantwoordelijk voelt voor een kruispunt of een plein, die voldoende gezag heeft om je er van te overtuigen dat je op die plek echt

geen seconde langer moet blijven staan maar die je ook kunt vragen om even een oogje te houden op je auto die weliswaar fout geparkeerd is, maar niemand in de weg staat. Wat de West Kruiskade nodig heeft is niet iemand die de regels handhaaft, maar een regisseur met gezag, iemand die het gewoel in goede banen leidt en de ene keer geen lettergreep van protest accepteert en de andere keer een oogje dichtknijpt.

De West Kruiskade is meer dan een kruispunt en ingewikkelder dan een parkeerplaats. Agenten van politie zijn zeldzaam en duur dus er moet niet naar gestreefd worden om louter van de politie te verwachten dat zij een team voor de West Kruiskade samenstellen. Verschillende deskundigheden moeten worden samengebracht om het gewenste effect te bereiken.

Het West Kruiskade Team

Twee agenten van politie, twee medewerkers van Rotterdam Veilig, twee parkeerwachten en vier leden van de winkelstraatploeg, dat kan het West Kruiskade Team worden. Twaalf mensen zijn 12.00 tot 24.00 uur in touw om gedrag en verkeer in goed banen te leiden. De ruimte van Rotterdam Veilig in de Coolsestraat is de uitvalsbasis, samen met de politietoko aan de West Kruiskade. Met z'n twaalven zijn zij nadrukkelijk aanwezig op straat en met de combinatie van bevoegdheden verjagen zij dealers en lastige verslaafden, arresteren zij winkeldieven en zakkenrollers, regelen zij het verkeer, en, in een later stadium, bezorgen zij goederen bij de ondernemers en zorgen zij dat boodschappen bij de auto van de klant komen.

Zo'n aanpak kan natuurlijk alleen slagen als de leden van het team opgewassen zijn voor hun taak. Ervaringen met winkelstraatploegen, parkeercontroleurs, medewerkers van Rotterdam Veilig en zelfs van agenten van politie, wekken niet direct ver-

trouwen in zo'n aanpak. Toch is inmiddels bewezen dat het met de goede benadering wel degelijk mogelijk is om resultaat te boeken. Het project 'gastveilig' bijvoorbeeld heeft bewezen dat het wel degelijk mogelijk is om mensen effectief in te zetten als hun werk niet louter wordt gezien als een werkgelegenheidsproject, maar nadrukkelijk de vraag centraal staat aan welke dienstverlening behoefte is. Goede training en differentiatie van taken kan zorgen voor een team dat goed is ingespeeld op de problemen en de uitdagingen van de West Kruiskade. De verdeling van taken op straat dicteert de samenstelling van het team. Samen zorgen zij dat het werkt.

Dit team kan zorgen dat het verkeer doorstroomt, zodat de tram geen oponthoud heeft. Het kan er voor zorgen dat de feitelijke en de gevoelde veiligheid zo toeneemt dat het algemene publiek er graag komt. En dit team kan de ondernemers minder afhankelijk maken van voor de deur geparkeerde klanten en leveranciers. Het West Kruiskade Team speelt dus een cruciale rol in het welslagen van dit plan. Het zou goed zijn als de Adviesraad voor het Centrum, met de goedkeuring van dit plan tegelijkertijd een uitspraak doet over de inzet van het West Kruiskade Team. Nadere uitwerking is noodzakelijk van de omvang en samenstelling van het team in de onderscheiden stadia van de ontwikkeling.

15 Organisatie

Om dit plan te kunnen realiseren, moet een uitspraak worden gedaan over de wijze waarop dat zal gebeuren. Er moet iemand zijn met overzicht over de complexe krachten die op het gebied inwerken, die de uitvoering kan coördineren, die met de opdrachtgever kan overleggen over voortgang en bijsturing. Er is behoefte aan ondersteuning van de ondernemers voor hun bijdrage in de realisatie van het plan. Er moet een vorm van samenwerking en afstemming gevonden worden voor de bijdrage van politie en gemeentelijke diensten. De aansturing van alle ambtelijke en semi-ambtelijke inspanningen moet op het niveau van de kade gebeuren.

De ervaring leert dat plannen waarin niet al deze zaken effectief geregeld zijn, vaak zonder het gewenste resultaat blijven. De ervaring leert ook dat plannen waarin wordt voorgesteld budgetten anders in te zetten en medewerkers anders aan te sturen dan tot dat moment het geval is, kunnen rekenen op weerstand vanuit de verantwoordelijke diensten. Toch zal in het eerste stadium van de uitvoering van dit plan die weerstand, voor zover hij hier daadwerkelijk blijkt te bestaan, moeten worden doorbroken. Daartoe is een duidelijke uitspraak van de Adviesraad voor het Centrum over het organisatorische aspect van groot belang en zou de Adviesraad, voor zover dat kan bijdragen aan de duidelijkheid, ook van de betrokken wethouders een uitspraak moeten vragen. Het vaststellen van de exacte omvang en taakinfilling voor de betrokken functionarissen kan in een later stadium volgen, maar een politieke uitspraak over de structuur en de gezagsverhoudingen is een voorwaarde voor succes.



Op het eerste concept van dit plan zijn nogal wat reacties gekomen die betrekking hebben op het handhaven van verkeersregels en het brengen van veiligheid op de West Kruiskade. Met name werd gezegd dat het een illusie zou zijn dat de daarvoor gestelde doelen ooit gehaald konden worden. Met de manier waarop de inspanningen van gemeentelijke diensten nu georganiseerd zijn, is dat een terechte conclusie, maar de WijkOntwikkelingsMaatschappij is er van overtuigd dat met de juiste aanpak het wel degelijk mogelijk is het gedrag van de gebruikers van de West Kruiskade zodanig te beïnvloeden dat het er prettig toeven wordt. Als die overtuiging wordt losgelaten, zouden alle inspanningen van dit plan zinloos zijn. In het buitenland zijn genoeg voorbeelden te vinden waar een goede regie van een druk plein of een chaotisch winkelgebied succesvol is, ook in steden waarvan de bewoners niet als braaf en volgzzaam bekend staan. Als het West Kruiskade Team er straks niet uitkomt als een compromis van belangen, maar als een sterk georganiseerd en goed geoutilleerd experiment voor het beheer van een moeilijke straat, krijgt Rotterdam er misschien een goed voorbeeld bij voor de organisatie van een veilige en gastvrije stad.

Het *West Kruiskade Team* speelt, zoals gesteld in hoofdstuk **Veiligheid** een cruciale rol. Veiligheidsassistenten die de straat en z'n boeven kennen en die adequaat kunnen optreden, winkelstraatassistenten die effectief kunnen worden ingezet, parkeerwachten die gekende automobilisten kunnen aanspreken op verantwoord gedrag, politieagenten die de straat kennen en altijd steun kunnen verlenen aan de andere leden van het team, en vaste straatvegers die met hun inspanningen het respect afdwingen van de mensen die nu nog achteloos hun troep op straat gooien... Dat moet een *toegewijd* team zijn; toegewijd

aan elkaar en hun opdracht, maar ook toegewijd in de zin van verbonden aan het gebied. Medewerkers die nu nog verspreid worden aangestuurd door Roteb, Gemeentewerken, Rotterdam Veilig, etc. worden straks als team aangestuurd. Daarvoor wordt zondig een nieuwe rechtspersoon opgericht die mensen in dienst kan hebben, maar ook gedetacheerde medewerkers aanstuurt (Parkeerbedrijf), samenwerkingsovereenkomsten sluit (Politie) en middelen aantrekt (deelname ondernemers).



Gebaseerd op de goede ervaringen in de Witte de Withstraat heeft de WijkOntwikkelingsMaatschappij in 1999 een notitie aan de Adviesraad voor het Centrum gestuurd over een vorm van ondernemersondersteuning die ook elders in de stad zijn vruchten zou kunnen afwerpen. De huidige aanpak op de West Kruiskade, waarbij de winkeliersvereniging ondersteuning krijgt, blijkt weinig effectief. De WijkOntwikkelingsMaatschappij stelt een andere vorm voor waarbij de ondernemers-

ondersteuner zich concentreert op de rol die ondernemers kunnen spelen in de uitvoering van een ook door hen gedragen plan voor de toekomst van de straat. De organisatiegraad van ondernemers is gering en de ervaring leert dat het niet zinvol is energie te steken in het verkrijgen van een volledige dekking. In de praktijk betekent dit dat de taak van de ondernemersondersteuner nu veelal bestaat uit het klagen bij diensten namens enkelen. Een ondersteuner die zich op alle ondernemers richt vanuit een visie op het gebied, kan zowel een bijdrage leveren aan de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening (Bakra Special, zondagopenstelling, etc.), als terugrapporteren wat van de andere spelers verwacht mag worden om de ontwikkeling van een goed ondernemersklimaat te ondersteunen. Er zal speciale deskundigheid moeten worden aangetrokken om de Chinese ondernemers te betrekken. Het geldt dat het OBR beschikbaar stelt voor ondernemersondersteuning, kan vanaf januari 2000 binnen dit kader worden ingezet.

De WijkOntwikkelingsMaatschappij stelt voor om de opsteller van dit plan ook te belasten met de coördinatie van de uitvoering. De uitvoering van het beleid rond branchering neemt hij zelf ter hand. In het volgende hoofdstuk (Plan van aanpak) is aangegeven welke opdracht hij meekrijgt. Een door hem voorgedzeten stuurgroep wordt dan verantwoordelijk voor de uitvoering van het plan. De stuurgroep krijgt vier functies. De eerste is het bewaken van de voortgang en het wegnemen van belemmeringen, de tweede het geven van opdrachten naar de eigen dienst, organisatie of achterban om de uitvoering van het plan te faciliteren, de derde de aansturing van de ondernemersondersteuner en de vierde de aansturing van de manager van het West Kruiskade Team. Elk lid van de stuurgroep moet zo mogelijk direct betrokken zijn bij de West Kruiskade, opdrachten

kunnen geven binnen de eigen organisatie op uitvoerend niveau en uitspraken kunnen doen namens de eigen organisatie. Over de definitieve samenstelling moet nog worden nagedacht. De ambtelijke kant zou niet te zwaar moeten zijn, maar voor een effectieve uitvoering zijn er toch veel nodig: het Coördinatiebureau Centrum, het Bureau Binnenstad, Gemeentewerken, Stedenbouw&Volkshuisvesting, het OntwikkelingsBedrijf Rotterdam, de RET, het Parkeerbedrijf, de Politie, Rotterdam Veilig.. Aan de kant van bewoners en ondernemers moet behalve aan de winkeliersvereniging en de Aktiegroep het Oude Westen, ook gezocht worden naar vertegenwoordigers de Chinese en de Surinaamse ondernemers. Met de stuurgroep, het West Kruiskade Team en de ondernemersondersteuner is het mogelijk om het plan van aanpak uit te voeren.



16 Het plan van aanpak

Om van de West Kruiskade een exotisch winkel- en uitgaansgebied te maken dat een breed publiek aantrekt, is tijd nodig. Er valt weinig af te dwingen. Ook als de overheid vanaf nu alle taken naar behoren vervult, blijft het zo dat kwaliteitsverbetering van de ondernemingen afhangt van overtuiging, van aangetoond voordeel en van alertheid bij het beschikbaar komen van locaties. In de omgeving van de West Kruiskade worden grote ingrepen gedaan die zowel kansen als bedreigingen bieden en die in hoge mate de kalender bepalen voor de ontwikkelingsfasen van dit plan.

Als in 2001 het programma van *Rotterdam Culturele Hoofdstad* start, is het Stationsplein, het Kruisplein en de Westersingel opgeknapt. Daarmee ontstaat een aantrekkelijke route voor voetgangers die langs de toegang van de West Kruiskade leidt. De aanleg van tramplus in 2003 zal sporen nalaten in de sfeer van de kade maar ook in de bedrijfsvoering van de ondernemers. In 2006 start de uitvoering van een megaproject rond het Centraal Station. Over tien jaar staat daar een *hyper terminal* met TGV, Intercity's, stoptreinen, Metro, Randstadrail, Tramplus, tram, bus, een virtuele luchthaven, een fly-in garage voor duizenden auto's die zo van de snelweg naar binnen rijden, vele duizenden meters kantoor, woningen en commerciële ruimte, kortom er wordt een stad gebouwd waar dagelijks honderdduizenden aankomen en vertrekken. Kortom, de West Kruiskade staat bloot aan grote ingrepen in de directe omgeving die kansen bieden en bedreigingen.

Over tien jaar moet de West Kruiskade een vanzelfsprekend onderdeel zijn van het bovenstedelijke winkelgebied. Die vanzelfsprekendheid komt voort uit beslissingen die vele duizenden individuen nemen als zij een keuze maken voor het beste-

den van hun tijd en geld. Het hele plan is gericht op het beïnvloeden van gedrag. Elke ondernemer in de horeca, de detailhandel en de dienstverlening probeert de consument te beïnvloeden: 'komt u toch binnen; ik heb de beste suggestie voor de besteding van uw geld.' Wie consumenten wil aantrekken, moet aantrekkelijk zijn, aantrekkelijker dan zijn concurrent. Dat geldt voor één ondernemer en dat geldt ook voor een straat vol ondernemers. Het beïnvloeden van gedrag is moeilijk te plannen. Van elke maatregel moet in de praktijk bekeken worden wat de effecten zijn, ook van maatregelen die ánderen nemen om hún straat aantrekkelijker te maken. Die effecten leiden tot bijstelling van de plannen. Het is dus niet zinvol om hier de suggestie te wekken dat het mogelijk is een concreet plan van aanpak te presenteren voor een periode van tien jaar. Met de doelstelling van die periode duidelijk voor ogen, beperkt de WijkOntwikkelingsMaatschappij zich voor een concrete aanpak tot ruim twee jaar, het moment dat de aanleg van tramplus begint. Ook daarbij geldt uitdrukkelijk de kantekening dat doorlopende bijstelling van de plannen integraal onderdeel is van het plan.

Wat in die twee jaar bereikt moet worden, is onderverdeeld naar de partners die nodig zijn voor een voortvarende uitvoering.

De politiek

Nadat dit plan is vastgesteld door de Adviesraad voor het Centrum, blijft het noodzakelijk om zowel met de gemeenteraad als met de Adviesraad voor het Centrum contact te houden, met name als het gaat om het behoud van een sterke Chinese component, de aanpassing van het horecabeleid, steun voor de lokale aansturing van het West Kruiskade Team en een goede in-

passing van Tramplus. Binnen de twee jaar moet op alle vier punten blijvend resultaat geboekt zijn.

De ondernemers

De poging om voldoende ondernemers er van te overtuigen dat openstelling op zondag en dat open staan voor het algemene publiek (de Bakra Special) interessant is, moet binnen twee jaar slagen. De koppeling aan het Culturele Hoofdstad programma kan daarvoor een goede aanjager zijn. De poging om de branchering te versterken moet in die periode zijn eerste vruchten afwerpen. Een perspectief voor de Kruisboog hoort daar bij. Met de ondernemers moeten plannen voor de gevels en de sfeerversterkende elementen in de inrichting van de straat worden voorbereid, zodat die bij de oplevering van tramplus klaar kunnen zijn. Met de Chinese ondernemers moet gezocht worden naar voldoende mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering en expansie rond de West Kruiskade in de hoop dat zij kiezen voor deze locatie voor *de* Chinatown van Nederland.

De bewoners

Steun van de bewoners van het Oude Westen is essentieel. Het is hún hoofdstraat. In een goede dialoog zal steeds van gewenste maatregelen moeten worden aangetoond dat de belangen van ondernemers en bewoners gelijk oplopen. De uitgangspositie is bijzonder gunstig nu de winkeliersvereniging en de Aktiegroep elkaar gevonden hebben rond de inpassing van Tramplus. Wellicht ontstaan in de toekomst mogelijkheden voor nauwere samenwerking zoals die in de Witte de Withstraat gestalte krijgt.

De diensten

Het streven is om in 2000 voldoende steun te vinden bij de betrokken diensten om een sterk West Kruiskade Team neer te

zetten. De detaillering van de inpassing van Tramplus vraagt om directe betrokkenheid. Het ontwerp van het gevelplan, de toegangspoort en de inrichting van de straat vragen om nauwe samenwerking met de diensten... Bij vrijwel elk aspect van het plan spelen de diensten een belangrijke rol. Dat betekent niet alleen dat sleutelfiguren in de stuurgroep moeten, maar ook dat goed overleg met de betrokken ambtenaren een constante factor moet zijn.

Andere partijen

Met Humanitas en De Nieuwe Unie moet snel het overleg geopend worden over de locatie tussen de Josephstraat en de Mariastraat. Dit zou er toe moeten leiden dat er voor 2001 een plan is voor de ontwikkeling van deze locatie dat recht doet aan de gewenste ontwikkeling in de straat. Met de organisatie van Chinese ondernemers die werkt aan de plannen voor een Chinatown aan de Rijnhaven, moet snel overleg geopend worden op een hernieuwde oriëntatie op de West Kruiskade.

2002 en verder

De **tweede** fase is de bouwperiode van tramplus. Tegelijkertijd zou de parkeergarage onder het Kruisplein moeten worden aangelegd, het distributiesysteem voor boodschappen en goederen opgezet, de toegangspoort gerealiseerd, samen met exotische elementen in verlichting en straatmeubilair en de herinrichting van het Tiendplein zodat bij de oplevering van de trambaan tegelijkertijd een impuls in de ontwikkeling wordt afgegeven.

In de **derde** fase, tussen de realisatie van Tramplus en de start van de bouw rond het Centraal Station, moet blijken dat de ondernemers door veranderde publieksstromen en parkeer-



voorzieningen minder afhankelijk geworden zijn van de voor de deur geparkeerde automobilist. Een autoluwe herinrichting moet worden voorbereid. Het blok tussen de Joseph- en de Mariastraat moet worden herontwikkeld, evenals de Kruisboog.

Gedurende de **vierde** fase zal rond het Centraal station veel bouwactiviteit zijn. De functie van de West Kruiskade als verbindingsweg kan dan waarschijnlijk niet gemist worden. Naarmate meer projecten worden opgeleverd zal het aantal bezoekers dat rond het Centraal Station aankomt, werkt, winkelt en vertrekt, drastisch toenemen. Bij het toenemen van de bewegingen en het afnemen van de bouwactiviteiten wordt een punt bereikt waarop de West Kruiskade klaar is voor de laatste ingreep van dit plan: een flinke ruimtewinst voor de voetganger ten koste van de auto. Aan alle voorwaarden om die overgang te ervaren als vooruitgang, zal dan zijn voldaan.

17 Samenvatting

De West Kruiskade wordt een aantrekkelijke, exotische, spannende en veilige winkelstraat, een gewilde attractie voor de bezoeker van de grote stad, *de* ontmoetingsplaats voor de Chinezen van Nederland en de Surinamers van de regio, de hoofdstraat waar het Oude Westen trots op is. In 2005 heeft het beeld van de Chino-Caribische uitbundigheid van deze straat de ikonen van de Euromast en de Oude Haven voorbijgestreefd in elke publicatie over Rotterdam. De ruige reputatie die de West Kruiskade nu nog met zich meedraagt, is tegen die tijd net zo historisch als de glazen dansvloer van Pschorr in de roaring twenties. Voor het zover is, moet het een en ander gebeuren.

Het West Kruiskade Team gaat er voor zorgen dat het veilig wordt, dat het verkeer in goede banen wordt geleid en dat bevoorrading van winkels en aflevering van boodschappen aan de consument goed verloopt.

De ondernemers zullen actief hun aandel leveren in de attractieve stad: Open op zondag, Chinees nieuwjaar, activiteiten rond de culturele hoofdstad, het aanbieden van de *Bakra Special*, deelname aan de City Safari... Met gerichte ondernemersondersteuning en overtuigingskracht moet deze omslag bereikt worden.

Alerte en daadkrachtige aandacht voor de branchering zal bijdragen aan een ondernemersklimaat met meer kwaliteit en samenhang. Een nadrukkelijk Chinees accent aan de kant van het Kruisplein en een Surinaams aan de kant van het Tiendplein zullen, zonder duidelijke begrenzingen, de unieke smeltkroes van de West Kruiskade versterken.

De inrichting van de kade krijgt veel aandacht. De gevels worden karakterversterkend aangepakt. De *Tram à Grande*

Vitesse wordt zorgvuldig ingepast. Voor het Wijkpark komt een pleintje. Het Tiendplein wordt opnieuw ingericht als dynamisch scharnierpunt naar het westen. De straat zelf krijgt een glad en overzichtelijk profiel. Bijzondere straatverlichting en een toegangspoort zullen het exotische en gastvrije karakter van de straat uitstralen.

De gewenste economische bloei van de straat trekt meer verkeer aan en daarvoor is geen plaats. Meer ruimte voor voetgangers en veiliger fietsen is hard nodig maar nauwelijks mogelijk zolang de ondernemers zowel de tram als de auto nodig hebben om te overleven. Door de introductie van een lokaal goederendistributiesysteem, de aanleg van een parkeer-garage onder het Kruisplein en een gericht beleid om de ondernemers minder afhankelijk te maken van de automobilist zal op termijn de ruimte voor het langzame verkeer geschapen worden.

De West Kruiskade zal ook als uitgaansgebied een sterke reputatie moeten opbouwen. Verbetering van de kwaliteit van de horeca, een verschuiving van snackbar-afhaalrestaurant naar exotisch eethuis en van bar en buurtcafé naar muziek en danscafés vraagt binnen de bestaande omvang een aanpassing van het horecabeleid.

De plint van de West Kruiskade vertoont hiaten. Het hek van het Wijkpark moet achteruitgeplaatst worden om hier ruimte en activiteit te scheppen. Het stuk tussen Maria- en Josephstraat heeft geen publieksfuncties en schrikt daardoor af. Het Tiendplein is slecht ingericht en trekt narigheid aan. En de Kruisboog functioneert niet. Kortom, met stedenbouwkundige ingrepen en aandacht voor branchering moet nog veel aan de plint gebeuren.

