

Geachte Voorzitter, Commissieleden.

Rotterdam, 16 september 2026

Ik ben Stan van den Heerik, Voorzitter van BBV.

Afgelopen week verscheen er opnieuw een artikel in het AD dat veel stof heeft doen opwaaien over de discussie van een brug of tunnel. Ondanks het convenant wat BBV heeft is het standpunt van BBV in deze discussie sinds de eerste inzet van de lobby voor een tunnel ongewijzigd gebleven. Allereerst maakt BBV zich enorme zorgen over het financiële plaatje en blijft erbij dat de business case in voorgaande fase geen eerlijke vergelijking heeft gehad t.o.v. verschillende bouwmethoden van een tunnel waarbij de relatief duurste bouwmethode voor de tunnel zijn afgezet tegen verschillende brug-bouw methodes. Wel is BBV realistisch over de situatie en verwacht tot het einde van deze plan- en studiefase geen koerswijziging.

Ondanks dat BBV de boodschap van de sprekers vandaag ondersteunt, zit ik hier vandaag om aandacht te vragen voor drie onderdelen waarop nog wél kan en moet worden bijgestuurd.

1. De halte op de aanlanding van de brug

In het bestuurlijk overleg is gekozen voor een HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Hart van Zuid met zeven haltes en twee optionele haltes. Eén daarvan ligt op de aanlanding van de brug, tussen De Veranda en de toekomstige wijk Waterkant.

We bouwen straks 3.000 tot 3.500 woningen in Waterkant, grotendeels voor stedelingen zonder auto. Dan is het niet logisch om het hoogwaardige openbaar vervoer op honderden meters afstand achter fysieke barrières te positioneren waar ook nog eens Hillesluis mee wordt ontsloten en niet het wensdenken van OV-ontsluiting voor Waterkant. Daarmee zet je de ambities van een schonere stad met minder autogebruik voor aanvang al op een 1 of 2-0 achterstand. Dit is juist de kans om wonen en openbaar vervoer vanaf dag één goed op elkaar aan te sluiten.

Om deels terug te komen op de vraag van de heer Greve en mevrouw Maassen van gisteravond: De oproep van BBV is simpel: maak deze halte geen optie, maar een harde toezegging!

2. Station Stadionpark

Er zijn schetsen van station Stadionpark en oogt naar mening van de bewoners die wij vertegenwoordigen als té bescheiden voor deze locatie. Rotterdam heeft hier de kans om een volwaardige toegangspoort voor Zuid te realiseren.

Wij vragen zeker niet om een tweede Rotterdam Centraal, maar willen ook absoluut geen Rotterdam Zuid 2.0 hebben, het minst fijne NS-station volgens NS. Gisteren is u tijdens de technische sessie niet verteld dat Station Stadionpark richting 2040 ook aangewezen is als NS-Intercity station. De ruimte voor toekomstige groei naar een Intercitystation is al gereserveerd. Alle andere elementen zijn aanwezig om de ambities van de stad waar te maken! Een hoogwaardige stationshal, goede oversteek en een inrichting die past bij deze ambities is absoluut niet te stroken met de huidige schetsen. Je bouwt een dorps treinstation op de plek waar een toekomstig intercitystation gaat komen.

De oproep van BBV aan de commissie is daarom: kijk verder dan de huidige bestuursperiode. Infrastructuur bouw je voor meerdere tientallen jaren. Laten we voorkomen dat we over 15 jaar moeten constateren dat we te klein hebben gedacht op het moment dat het nog aangepast kon worden.

3. Doorgaande route Feijenoord over de Veranda

Door de ontwikkeling van Waterkant en toezeggingen vanuit wethouder Zeegers in 2024 is in het Masterplan Feyenoord City 2.0 opgenomen dat de korte stadionweg een toegangsweg tot de wijk Feijenoord blijft. Door de aanlanding van de brug is het onmogelijk deze weg aan te sluiten op het huidige kruispunt, dus is ingezet op de enige mogelijkheid, namelijk te ontsluiten via de Veranda. Uit de achterliggende onderzoeken blijkt dat er 5000 auto's per etmaal over de oranjeboomstraat gaan en de situatie onleefbaar is. Volledige afsluiting van de korte stadionweg leidt tot een toename van slechts 500 tot 800 auto's per etmaal over de 2^e Rosestraat om de wijk Feijenoord te bereiken. Als deze route over de Veranda wordt geleid blijft dit tussen de 4000 tot 5000 auto's per etmaal die via de oostelijke kant doorvoert vindt naar de wijk Feijenoord. Dit is een ongelooflijke aantasting van de functie en leefbaarheid op de Veranda. Waarom evident een onleefbare situatie creëren zoals op de oranjeboomstraat op de Veranda en ook nog eens door een autoluwe nieuwbouwwijk! Ik roep u op om voor de minst slechte variant over de veranda te kiezen, namelijk een gebiedsontsluitingsweg/route waar maximaal 30 gereden mag worden parallel aan de doorgaande weg over de Ernst Happelstraat en dan onder de aanlanding van de brug langs. Een andere route door de wijk over bijvoorbeeld het Cor Kieboomplein of Piet Smitkade is onwenselijk, onlogisch en onverantwoord gezien de ambities van Waterkant, het getijdenpark en de herontwikkeling van een deel van de Veranda naar een wijk met woonfunctie.

Dank u wel