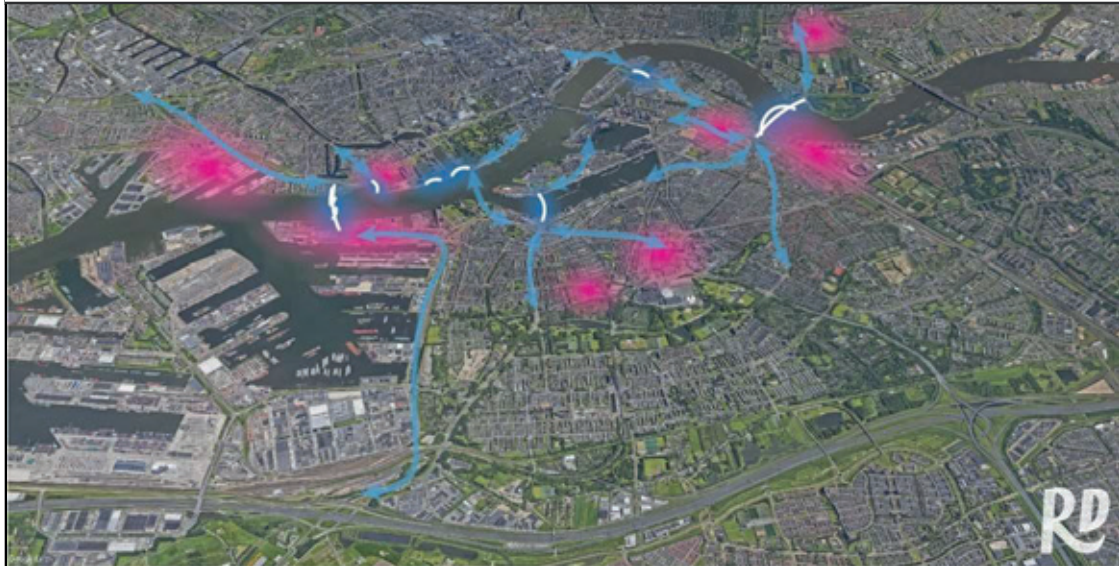


# ROTTERDAMSE DROMERS

[Politiek](#) [Cultuur](#) [Stedenbouw](#) [Opinie](#) [Dromers](#) [Contact](#)



Deel dit stuk

[Facebook](#)

[Twitter](#)

[Pinterest](#)

De brug is misschien wel de belangrijkste uitvinding na het wiel. Voor mensen zonder boot werden voorheen onbekende werelden toegankelijk. Vreemden werden vrienden. De rol van bruggen in onze samenleving is onmiskenbaar. En toch heeft een havenstad als Rotterdam er opvallend weinig. Op de enkele singels en kanalen na die we overbruggen, blijft de Nieuwe Maas achter, en dat terwijl bruggen bouwen in ons DNA zit. Bruggen hebben Rotterdam dan ook heel wat meer te bieden dan alleen het verbinden van Zuid met Noord. We hebben nog niet zo lang geleden zien gebeuren wat de Erasmusbrug betekende: twee steden werden één. Voor de ene Rotterdammer kwam welvaart naar hen toe, de ander kon heel ander soort werk vinden. En dan ook nog in de vorm van spectaculair icoon met een onbetaalbaar beeldmerk. Een brug verbindt letterlijk en figuurlijk, geeft identiteit en kansen, is een beleving om te gebruiken en raakt onze oeremoties. Alleen wij mensen winnen van het water. Waarom hebben we dan zo weinig bruggen over de Nieuwe Maas? Ons advies: bouw die derde stadsbrug, en verbind gelijk deze andere vier stukken stad.

“

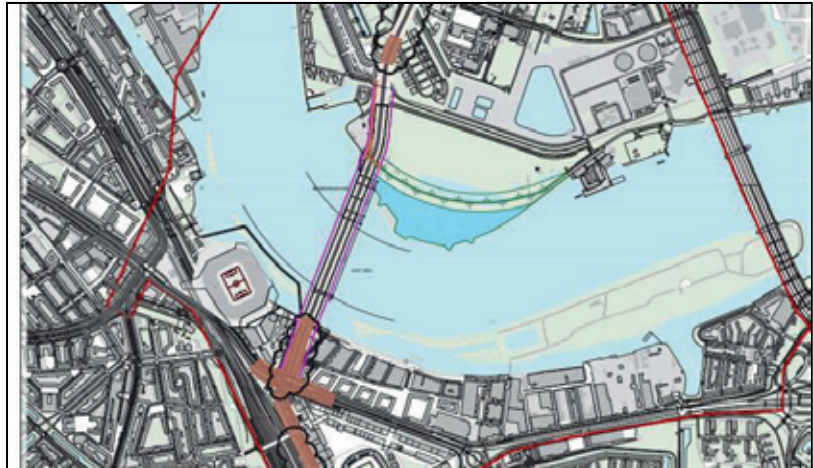
Zaai bruggen en oogst woningen.

”

## De belofte van een derde stadsbrug

Voor wie het nog niet wist: er wordt al enige tijd door de gemeente aangestuurd op een oeververbinding rondom Feyenoord City. Vorige week heeft het college eindelijk de knoop doorgehakt en [de wens uitgesproken om voor een brug te gaan](#). En dat is volgens ons een juiste keuze. Een tunnel is haast onzichtbaar en daardoor ook minder iconisch. Ook zijn bruggen beter in het verleiden van voetgangers en fietsers om de oversteek te wagen. Kijk maar naar de Maastunnel. Veel fietsers maken er gebruik van, maar toch is op beide oevers niks te merken van de verbinding met de overkant. De ingangen

liggen afgelegen en tegelijkertijd hangt er vaak een verlaten sfeer. Terwijl de waarde van een brug nergens beter voelbaar is dan in Rotterdam. De prachtige Erasmusbrug verrijkt de skyline en heeft Noord en Zuid dichterbij elkaar gebracht dan ooit tevoren. Enkel een metroverbinding bleek eerder niet voldoende. Niet verassend dat we in 2018 al [een stukje schreven](#) om voor een brug én metro te gaan. Voor een tunnel als de Maastunnel moet je zeker 20 meter de grond in en aan beide oevers 30.000 vierkante meter vrijmaken, vergelijkbaar met heel Varkenoord. Een brug hoeft maar 12,5 meter omhoog en heeft logischerwijs een stuk minder aanloop. Als moderne stad kom je niet weg met een tunnel of enkel een metro, het is dan letterlijk euro's de Maas in pleuren.



[Het voorstel uit de MIRT-verkenning om polder De Esch kopje onder te laten gaan \(blauw\). Bron](#)

“

Voor een tunnel als de Maastunnel moet je zeker 20 meter de grond in en aan beide oevers 30.000 vierkante meter vrijmaken, vergelijkbaar met heel Varkenoord.

”

Die derde stadsbrug, waar 'mot ie' komen dan? De keuze is gevallen op de meest voor de hand liggende, maar volgens ons ook de slechtste optie. Het college gaat voor een rechte verbinding tussen de wijk De Esch en de kruising Stadionweg/Olympiaweg. Uit de [MIRT-verkenning](#) (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) blijkt dat deze optie een groot deel van Polder de Esch onder water laat verdwijnen zodat grotere schepen genoeg draairuimte hebben om door het [bascule deel](#) te komen. Rotterdam gaat voor een modern Atlantis, een doodzonde als je het ons vraagt. Er kleven meer nadelen aan: bovenstaand kaartje toont dat de verbinding nog steeds buiten het treinspoor landt en je moet hoe dan ook flink omrijden om op het grootste deel van Zuid te komen. Fietsend van Zuidplein naar de Erasmuscampus krijg je gratis 1,5 km extra bij je route in vergelijking met het aansluiten van de brug op de Roseknoop. Kom je net van de brug af, moet je meteen weer het Varkenoordseviaduct of het Stadionviaduct opklimmen. Dit klinkt alleen leuk voor een Tour de France-etappe. Het lijkt alsof de voetganger en fietser niet meegewogen zijn in de beoordeling.



[Eigenlijk zeer logisch als je het zo ziet, dat dacht deze hobbyist in 2017 ook. Bron](#)

Het iets noordelijker plaatsen van de brug heeft meer voordelen. Tussen het nieuwe stadion (ja, dat komt er gewoon) en het Mallegatpark is voldoende ruimte en een directe aansluiting op de [binnenkort vernieuwde Roseknoop](#), met dubbele fietspaden naar Feijenoord en de Kop van Zuid. Je slaat het treinspoor over en Polder de Esch kan zo groen blijven als dat we hem kennen. Twee keer rollen en je staat op het bruisende Katendrecht of je kan lekker stampen in de Maassilo. Met de Roseknoop als hoofdkruising in de wijk Feijenoord en de aansluiting op de Putselaan en de Groene Hilledijk ligt Zuid aan je voeten.

“

Kom je net van de brug af, moet je meteen weer het Varkenoordseviaduct of het Stadionviaduct opklimmen. Dit klinkt alleen leuk voor een Tour de France-etappe.

”

Grote kans dat het college zich laat afschrikken door het spoortraject Rotterdam – Dordrecht dat daar ligt. Om daar overheen te kunnen moet de brug al vroeg beginnen met klimmen om de vrije hoogte van ca. 7,5 meter te halen. Maar dat is te overbruggen (*pun intended*). De Roseknoop wordt flink opgehoogd en een helling met een stijging van 5 cm per meter (vergelijkbaar met de Willemsbrug) zal ruim voldoende zijn. Invloed op de omgeving en naastgelegen bouwprojecten als Imagine is met wat creativiteit te beperken met een mooi groen talud. Voeg een grote trap vol met kwaliteitsgroen toe om een parkachtige setting te creëren in plaats van de nu geplande verkeersader. Als je de twee stadsdelen wil verbinden moet je er voor kiezen om ook over het spoor te springen. De extra overspanning en haakse plaatsing maakt het voor de scheepvaart ook een stuk eenvoudiger. Dus, gemeente Rotterdam, mochten jullie wachten op een signaal om een hatrick te maken: dit is het! Bouw gewoon die brug bij de Roseknoop!

EDIT 11-10-2022: na verschillende gesprekken hebben wij vernomen dat inpassing op de Roseknoop in dit stadium van de gebiedsontwikkeling zeer ingewikkeld is. Tevens levert de zuidelijke variant kansen op om de dubbele hindernis voor fietser en voetgangers van de combinatie brug-Varkenoordseviaduct terug te brengen tot een verwaarloosbare impact, mits deze keuzes meegenomen worden in de realisatie van de brug en planvorming van FeyenoordCity. Hiermee blijft dan enkel het verlies van Polder de Esch over als iets wat wij koste wat het kost zouden willen voorkomen. We hopen dat dit opgelost kan worden door bijvoorbeeld de brug in een bocht te leggen of een bredere studie naar andere opties. Onze voorkeur voor een brug blijft onverminderd en met aantoonbare voordelen. En inmiddels zijn er [ook anderen die zich openlijk uitspreken](#). Durf te dromen voor de beste oplossing, een ‘te moeilijk’ bestaat niet als je daarvoor een park onder water moet laten verdwijnen.



[Haaks op de vaarroute en de belangrijkste kruising in Feijenoord. Behoud polder De Esch.](#)

### 3 Steekhavenbruggen

Met het grote werk achter de rug, kan de stad zich focussen op de volgende projecten. Rotterdam is een echte havenstad met veel insteekhavens. Deze havens waren vroeger het hart van de stad maar vormen nu vooral barrières voor wijken. Naar het puntje van de pier lopen is vaak een flinke wandeling. En je kan alleen via dezelfde richting weer terug. Een goed voorbeeld is de Lloydpier. Deze pier heeft zo lang buiten beeld gelegen dat we ons gedwongen voelden om [een droom op papier te zetten](#). Een enkele bewoner gaf aan juist te genieten van hoe uitgestorven de pier was. Inmiddels zijn daar heel wat mooie blokken bijgekomen en volgen er nog honderden woningen in de omgeving. Maar het grootste minpunt blijft de bereikbaarheid. Een rondje pier is best eentonig en iedereen wordt gedwongen langs *de polsen* te gaan waardoor de drukte zich daar concentreert. Ons voorstel is om de meerdere steekhavens te overbruggen, de pieren te verbinden en de grootste kwaliteit van het gebied te versterken: de recreatieve route langs het water.

#### *Parkhavenbrug*

Drie steekhavens, drie bruggen en een doorlopende recreatieve verbinding tussen Het Park en Oud-Delfshaven. Beginnend bij de Parkhaven, waar een kleinschalig wijkje met veel groen wordt opgetrokken bij de entree van de Maastunnel. Het unheimische gebied met vooral parkeerplaatsen wordt getransformeerd tot een kade met hoge kwaliteit. Vanaf hier kan je met de nieuwe brug evenwijdig aan de Nieuwe Maas over het water om over te stappen op de Mullerpier. Een pier met bewoners die voor hun recreatie zijn aangewezen op Het Park voor hun recreatie, maar dat door de haven te ver weg ligt. Deze brug verkort de route naar de Maastunnel met wel 1 kilometer en brengt de bewoners en het groen samen. Iets dat de Mullerpier goed kan gebruiken.



[Zo dichtbij maar echt knetter ver weg. Kijkend van de Mullerpier naar de Lloydpier. Google Maps](#)

### *Sint Jobsbrug*

Zonde om de route niet door te trekken. Het overbruggen van de St. Jobshaven verbindt de twee pieren die qua karakter en geschiedenis veel op elkaar lijken. De stenige enclaves krijgen met de nieuwe brug een variatie aan recreatieve buitenruimte, zonder in te boeten aan rust op de pieren. Met meer focus op de koppen zijn de pieren niet meer afhankelijk van de polsen en worden deze rustiger en de nieuwe aandacht voor de kades maakt het aantrekkelijk om daar flink te vergroenen. Daarnaast wordt de verbinding met de Maastunnel een stuk korter. Voor bewoners scheelt dat flink fietsen, maar ook voor de studenten van het STC die van Zuid komen wordt hun route zeker 1,5 kilometer verkort. Dat is niet niks.

“

Ons voorstel is om de meerdere steekhovens te overbruggen, de pieren te verbinden en de grootste kwaliteit van het gebied te versterken: de recreatieve route langs het water.

”

### *Schiehavenbrug*

De derde brug is een schot voor open doel: overbrug de Schiehaven tussen het Lloyd Multiplein en de Lloydpier. Dit is het slotstuk dat inspeelt op de nieuwe gebiedsontwikkeling aan de Schiehaven. De voorheen drie stille wateren worden een recreatief gebied waar ieder rondje anders is. Met de zeker duizend nieuwe woningen in het gebied kan het niet beter uitkomen. Ook zal de auto uit de gratie raken in de omgeving. Want waar je eerst nog flinke afstanden moest afleggen om überhaupt bij een hoofdweg te komen, legt de laatste brug (goed uitgelijnd op de kruising Oostkousdijk) een directe route aan tussen de schiereilanden en Historisch Delfshaven. Als middelpunt in de omgeving brengt het ook de Nieuwe Maas dichterbij de stad achter de dijken.

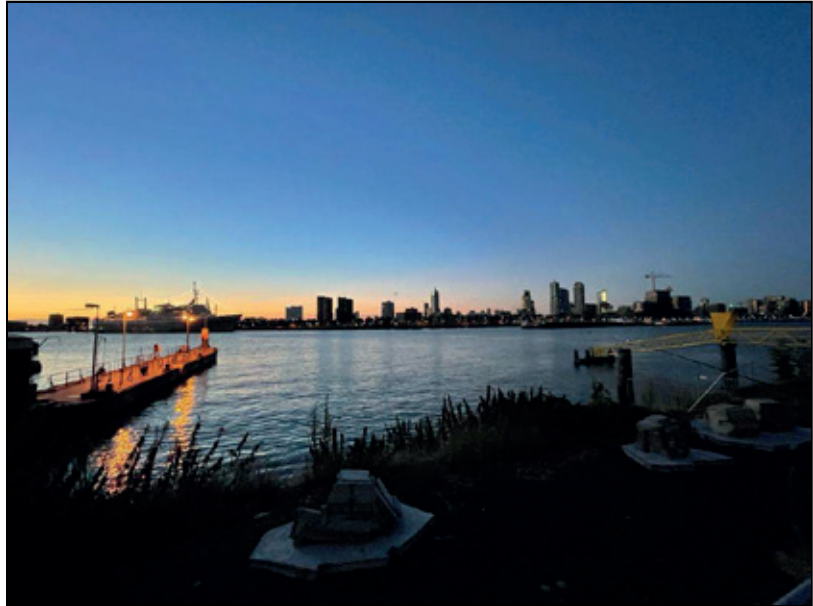


Twee (schier) eilanden worden een wijk, kade wordt recreatie en Het Park ligt eindelijk binnen handbereik.

Eerst zagen wij kansen voor de Lloydpier om een tweede Katendrecht te worden en namen al een voorschot op de bruggen. Maar nu de verdichting anders wordt ingevuld ligt de waarde meer in de rust en het recreatieve van de kade en de Nieuwe Maas. Al moeten de pieren ook daar dan wel eerst hun eigen ‘Hoerenloper’ krijgen.

## 173 nationaliteitenbrug

Katendrecht heeft in de afgelopen 10 jaar een gigantische metamorfose ondergaan en een groot deel daarvan is te danken aan de brug naar de Wilhelminapier. De wisselwerking tussen de Wilhelminapier, waar een miljard geïnvesteerd is in de gebiedsontwikkeling, en Katendrecht, met de meer dorpse schaal, heeft de gentrificatie vanuit het centrum naar Zuid getrokken. Van de originele wijk van havenarbeiders vol bordelen en café's is vandaag de dag helaas niet meer terug te vinden. Eerder [hadden wij een idee](#) om door middel van streetart die nieuwe yuppen te herinneren aan de rijke historie.



[Het lijkt ver en dat is het ook. Des te meer reden om snel die brug te bouwen. Kijkend van paviljoen Aan het Water richting Katendrecht.](#)

Waar het karakter en de geschiedenis langzaam vervagen, zijn de leefkwaliteit, populariteit en de hoeveelheid investeringen toegenomen. Het is eigenlijk jammer dat de voordelen van de nieuwe dynamiek amper voelbaar is voor bewoners van omliggende wijken. De wijken onder de Maashaven leken vroeger qua opbouw en karakter erg op Katendrecht. Nu liggen ze zowel qua afstand als karakter ver uit elkaar, waarmee het als een heel andere wereld voelt. Een tripje vanuit de Wolphaertsbocht naar Katendrecht kan ruim 5x korter worden door een brug over de Maashaven aan te leggen voor fietser en voetganger. Andersom geldt dit voor Kapenaren die graag naar de Maastunnel of de Wolphaertsbocht willen. Je wordt gedwongen om ver om te fietsen en dat terwijl de Pols van Katendrecht langzaamaan een afvoerputje voor verkeer wordt.

“

Het kan niet anders dat deze brug alle 173 nationaliteiten die Rotterdam rijk is, moet aanspreken. De laatste schakel tussen de moderne Wilhelminapier, het hippe Katendrecht en de nieuwe kansen rond Charlois.

”

Onze wens is om Katendrecht dichterbij Zuid te brengen dan ooit en [dit is geen nieuw idee](#). Laat de culturen maar lekker clashen, hier komen vaak hele mooie plekjes uit voort. Zeker nu er rond de zuidkant van de Maashaven gestudeerd wordt op een cultuur- en scholencluster. Dit zou een volgende stap moeten zijn in het vergroten van kansen en verkorten van de afstand tot studies voor bewoners van Rotterdam Zuid. Maar niets kan afstand zo goed verkorten als een brug.



[Je kan zo gek gaan als je wil, maar beginnen met een goedkope drijvende vlonder kan ook.](#)

Laat de brug ook maar een uiting worden van alles wat Rotterdam te brengen heeft. De wijken opgebouwd door havenbaronnen voor volk dat van net zo ver kwam als de schepen die hen brachten, verbonden door een brug. Het kan niet anders dat deze brug alle 173 nationaliteiten die Rotterdam rijk is, moet aanspreken. De laatste schakel tussen de moderne Wilhelminapier, het hippe Katendrecht en de nieuwe kansen rond Charlois. Een directe verbinding tussen Maastunnel en Kop van Zuid, een extra route voor alle Kapenaren en het slotstuk van de Cultuurcampus.

## Koningsbrug

Dit voorstel is zo vanzelfsprekend dat het al vele jaren prijkt op talloze schetsjes van [wensen en visies van de gemeente en wijken](#). Toch lijkt het er maar niet te komen. Voor de niet-Rotterdammer is het moeilijk te beschrijven hoe de Willemsbrug in een schakel aan zig-zag wegen in de stad ligt. Nog moeilijker is het verklaren van dit onzinnige idee. Beginnend bij de Roseknoop op Zuid en eindigend bij de Mariniersweg op Noord is deze zigzaggende slang vol gevaarlijke kruispunten en hard rijdend verkeer vooral een erkenning van hoe dom een op autoverkeer gefocuste binnenstad eigenlijk is. Toch ligt hij er en vormt het vooral een sluiproute voor autoverkeer en een harde barrière in de wijken, in plaats van de gedroomde verbinding voor binnenstedelijk gebruik.



[Drie keer raden wat ontbreekt. Het is alsof een rib uit het lijf is gerukt zo logisch. Google Maps](#)

Voor fietsers maakt dit de route zeker een kilometer langer met meerdere extra onveilige oversteekplaatsen en onduidelijke afslagen. Wij moeten de eerste voetganger nog tegen het lijf lopen die deze route voor de lol heeft afgelegd. Maar de kansen liggen voor het oprapen. Het Noordereiland ligt in het midden van deze serie gekke zigzaggen en biedt de ruimte om het flink te vereenvoudigen. Uiteraard is de Willemsbrug verplaatsen misschien iets te ambitieus, ook al is daar wel op gestudeerd. Maar komend vanaf zuid moet je gewoon direct naar de Willemsbrug kunnen zonder heel het Noordereiland te doorkruisen. Maak rechts van en evenwijdig aan de Hef een brug die vier hectische afslagen omzeilt. Er ontstaat dan ook een fietssnelweg van het Noordereiland naar FeyenoordCity, en wat meer rust op het Noordereiland.

“

Dit voorstel is zo vanzelfsprekend dat het al vele jaren prijkt op talloze schetsjes van wensen en visies van de gemeente en wijken. Toch lijkt het er maar niet te komen.

”

De Koninginnebrug is uiteraard een redelijk historisch ding dat zich niet bijzonder goed leent voor een herinrichting, maar prima kan blijven staan. Zo komt er langs beide kades van de Koningshaven heel wat grond vrij om een mooie park door te trekken aan twee oevers van de Hef. De oude brug kan in oude staat hersteld worden en biedt ruimte aan voetgangers en een paar sportveldjes. Wel oppassen dat je je bal meeneemt wanneer hij open moet!



[Parken aan beide zijde en amper autoverkeer rondom. Alleen al voor een monument als de Hef zouden we dit moeten doen.](#)

## Westelijke oeververbinding

De derde oeververbinding is al zeker 10 jaar in de maak, dat terwijl het nog zeker 5 jaar duurt voor de eerste paal de grond in gaat. Een brug biedt zo veel perspectief voor een groeiende metropool als Rotterdam, dat het zonde zou zijn als we na de derde stadsbrug weer 40 jaar moeten wachten op de volgende verbinder. Er kunnen in Rotterdam nog heel wat woningen bij en we moeten wel als Nederland. Daarnaast moet een stad wel praktisch en gezond blijven, het wondermiddel kunnen we uit die wereldsteden afkijken, de binnenstedelijke verbindingen. Dat betekent bruggen bouwen, het liefst zo snel en zo veel mogelijk.

Om deze redenen zou een ambitieuze stad te allen tijde de volgende verbinding in de steigers moeten hebben. Dat geldt bovenal voor een stad met haar hart in het water zoals Rotterdam. Nu station Hoek van Holland Strand eind dit jaar opgeleverd wordt, is het meest recente metroproject ten einde en heeft Rotterdam weer een gat om te vullen. Het enige verstandige besluit: voor de eerste spade de grond in gaat bij de oostelijke verbinding, moet de visie ‘Vierde oeververbinding: West’ worden opgesteld.



[Op beide oever lijkt hier perfect rekening gehouden met een brug. Kijkend van de Sluisjesdijk naar Schiedam. Google Maps](#)

De koers bepalen voor groei en ontwikkeling van de stad kan lang duren. Voor je de malle molen van bestemmingsplannen en bezwaren in wil stappen moet je al een heel traject van visies en ambities achter de rug hebben. Kijk maar naar de Rijnhaven waar we in 2018 [onze droom](#) voor hebben gemaakt en deze zomer pas het stedenbouwkundige plan is vastgesteld door de raad. Wil je voorkomen dat ergens een lelijke distributiedoos je ontwikkeling de komende 50 jaar in de weg staat, moet je nu aan de slag. Maak nu al die visies en mobiliteitsplannen voor een westelijke verbinding en hou daarmee dan ook rekening in de gebiedsontwikkelingen. Als de brug bij FeyenoordCity er met een beetje geluk binnen 10 jaar ligt, kan de MIRT verkenning bij de Waalhavenbrug al flink op stoom zijn en kan je ook heel wat meer woningen kwijt.

“

Om deze redenen zou een ambitieuze stad te allen tijde de volgende verbinding in de steigers moeten hebben.

Dat geldt bovenal voor een stad met haar hart in het water zoals Rotterdam.

”

Het is al eens gedaan met de Erasmusbrug na de Willemsbrug, toen de ontwikkeling nog een stuk risicovoller was. Daarna lijkt een gevoel te zijn ontstaan dat de stad af is en er enkel nog wat torentjes in te vullen waren op de Wilhelminapier. Twintig jaar later is die keutel gelukkig weer ingetrokken. Met het breed kijken naar de stad en verschillende centra pakt Rotterdam dat nu een stuk sterker aan. De Noordoever begint zich eindelijk te roeren met nieuwe ontwikkelingen bij de [Merwe- Vierhavens \(M4H\)](#), flinke uitbreidingen rond de [Schiehaven](#) en de toenemende populariteit van historisch Delfshaven. In het gehele gebied ontstaat een nieuwe verticale as met ruimte voor zeker 50.000 woningen. Deze as, vergelijkbaar met Hofplein > Zuidplein, staat of valt met een verbinding zoals de Erasmusbrug dat is geweest. Van snelweg tot snelweg, van metrolijn tot metrolijn, tussen Marconiplein en Waalhaven Zuid een unieke nieuwe stadswijk met groen en water, een geheel eigen mobiliteit, met enkel de brug als eerste schakel.



[Zaai bruggen en oogst woningen. Doodzonde als we hier nog 30 jaar op moeten wachten.](#)

## We moeten wel

Nederlandse steden transformeren en groeien snel. Met de toenemende woningdruk en herontdekte waarde van een groen Nederlands landschap kunnen we als Rotterdam niet anders dan ver vooruit te kijken en inzetten op flinke ambities. Dromen van [bruto 16.000 woningen per college](#) is bij lange na niet genoeg. Als Nederland leefbaar wil blijven, moet Rotterdam in 2050 gegroeid zijn tot boven de miljoen inwoners, binnen de huidige stadsgrenzen! Dit behalen we alleen als we durven te dromen, de lobby naar Den Haag verbetert en de ernst van de zaak nu al op ieders netvlies komt te staan. We moeten als stad bruggen slaan, letterlijk en figuurlijk. Weinig tot geen van de huidige ambtenaren zal tegen die tijd nog voor de gemeente werken, dus geef iedere nieuwe ambtenaar mee dat dit de bruggen zijn die we nodig hebben als stad. Dan weten ze tenminste waar we naartoe werken. Heel misschien halen we het dan net.



[Wat ontstaat is een fijn netwerk van mobiliteit, bijna alsof de rivier niet bestaat. Dan kan die auto nog steeds met minder terwijl de stad nog verleidelijker wordt om te fietsen. \(Roze: verdichtingslocaties, Blauw: verbeterde verbindingen\).](#)

[#rotterdam](#), [Brug](#), [Fietser](#), [mobiliteit](#), [Nieuwe Maas](#), [OV](#), [Rivier](#), [Verbinden](#), [Voetganger](#)

## Contact

[info@rotterdamsedromers.nl](mailto:info@rotterdamsedromers.nl)