

Monitor Grote Projecten Rotterdam

Rapportage april t/m september 2021

Vastgesteld door het college van B&W van Rotterdam op 2 november 2021

Start >



**Gemeente
Rotterdam**

Algemene informatie

De voor u liggende rapportage informeert over de stand van zaken van de grote fysieke projecten. Van deze projecten wordt een beeld gegeven over de periode van april 2021 tot en met september 2021.

Criteria voor opname projecten

De Monitor Grote Projecten (MGP) verschijnt vanaf 2020 twee keer per jaar medio mei (stand per 31 maart) en medio november (stand per 30 september) en omvat fysieke projecten, niet zijnde grondexploitaties, met een looptijd langer dan drie jaar en een omvang groter dan € 20 mln. Verder geldt als richtlijn dat het project niet-routinematig is en een hoge mate van (bestuurlijke) complexiteit kent. Projecten met een omvang groter dan € 70 mln. komen altijd in aanmerking voor de monitor met uitzondering van de projecten Feyenoord City en Renovatie Museum Boijmans Van Beuningen, die hun rapportages aanleveren in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten. Bestuurlijk gevoelige projecten met een omvang kleiner dan € 20 mln. kunnen op verzoek aan de MGP toegevoegd worden. Uiteindelijk bepaalt het college in samenspraak met de raad welke projecten in de MGP worden opgenomen.

Het project Hoekse Lijn maakt onderdeel van deze MGP en zal daarnaast een maandelijks voortgangsbrief blijven sturen aan de commissie MPOF.

Ontwikkelingen

De MGP wordt nog steeds doorontwikkeld, onder meer door de raad proactief nieuwe projecten aan te reiken ter toevoeging aan de monitor wanneer daar aanleiding toe is. Dit keer zijn drie projecten aan de monitor toegevoegd:

- Centrale Bibliotheek Rotterdam
- Hofbogenpark
- Hofplein

Op 10 april 2021 is de Coolsingel formeel in gebruik genomen. De bijdrage van de Coolsingel aan de rapportageperiode april 2021-september 2021 zal dan ook de laatste zijn.

Inhoud

De rapportage bevat per project:

- Een korte projectbeschrijving, de meest relevante ontwikkelingen en een korte vooruitblik
- Inzicht in de indicatoren geld, tijd, kwaliteit en risico's
- Overzicht van relevante bestuurlijke documenten

De groen gekleurde tekst komt voort uit vastgestelde raadsbesluiten, kredietbesluiten, raadsbrieven, moties en voortgangsrapportages.

Zwarte teksten geven de actualiteit weer met de groen gekleurde tekst als onderliggend kader.

De onderstreepte teksten zijn clickable verwijzingen naar het RIS: bij klikken opent RIS (raadsinformatie.nl) zich bij het bewuste document.

Omschrijving indicatoren

-  Bijsturing is niet noodzakelijk, ingezette aanpak handhaven.
-  Actieve bijsturing is noodzakelijk om binnen de gestelde kaders te blijven of bijsturing is op korte termijn aannemelijk.
-  Ingezetten aanpak leidt ondanks bijsturing niet tot uitvoering binnen gestelde kaders. Aanpassing van de oorspronkelijke kaders wordt voorzien.

In de vorige MGP werd gebruik gemaakt van vier kleuren bij de indicatoren. Daaruit bleek niet altijd duidelijk welke actie gewenst werd. Het gebruik van drie kleuren geeft meer inzicht.

Indicatoren vorige MGP

-  Geen afwijking
-  Lichte afwijking
-  Grote afwijking
-  Zeer grote afwijking

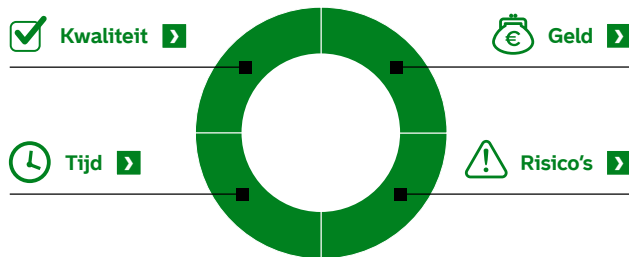
Voor de verwijzing naar de situatie vorige rapportage is de volgende vertaaltabel gemaakt.

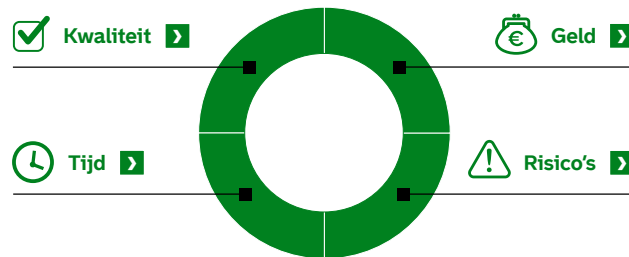
[Bekijk de status in alle projecten in één overzicht ›](#)

Status van de projecten in één oogopslag

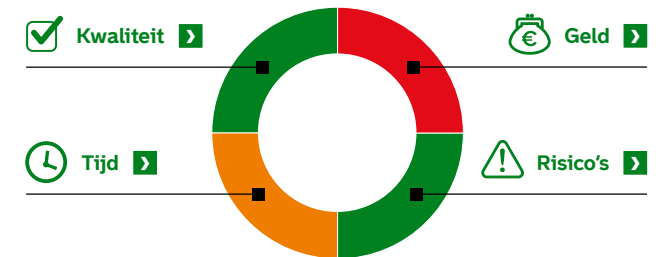
A16 A16 Rotterdam



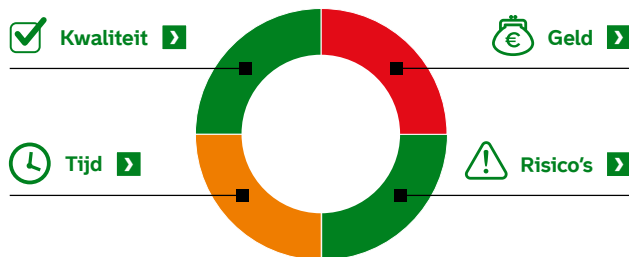
 Centrale Bibliotheek



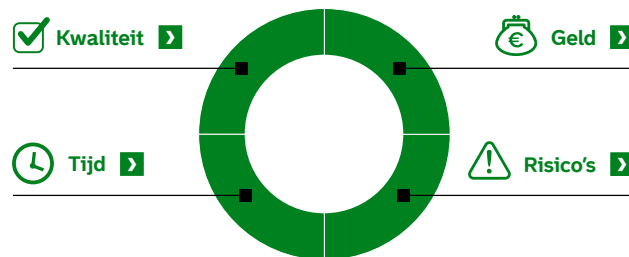
 Hofbogenpark



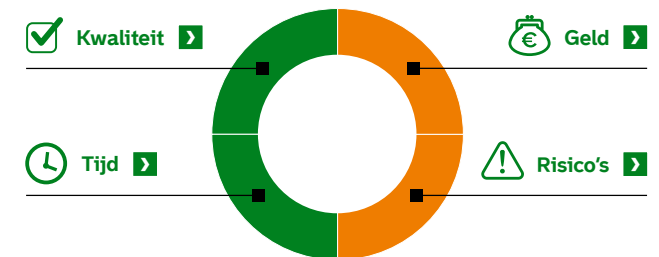
 DMP Hofplein



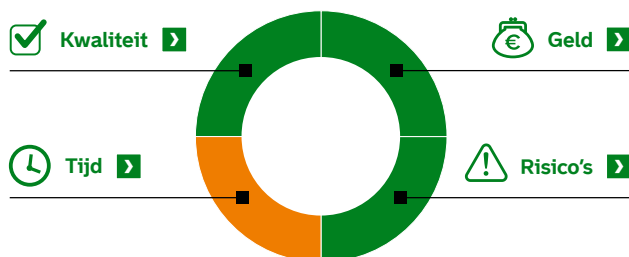
 Herinrichting Coolsingel



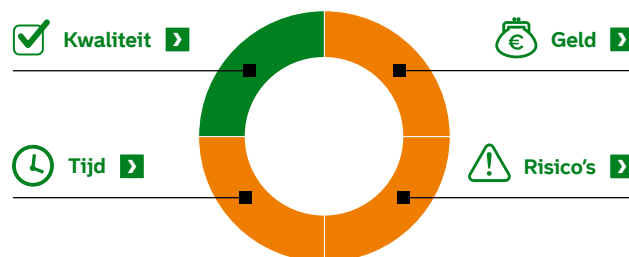
 Hart van Zuid



 Het Open Venster



 Hoekse Lijn



[Bekijk voortgang >](#)

De projecten

[› Leeswijzer](#)

Hieronder ziet u een overzicht van de acht grote projecten. Om de voortgang van de projecten te bekijken kunt u op de projecten klikken of verder scrollen.



A16 Rotterdam

[Klik hier voor de voortgang](#)



Centrale Bibliotheek

[Klik hier voor de voortgang](#)



Hofbogenpark

[Klik hier voor de voortgang](#)



DMP Hofplein

[Klik hier voor de voortgang](#)



Herinrichting Coolsingel

[Klik hier voor de voortgang](#)



Hart van Zuid

[Klik hier voor de voortgang](#)



Open Venster

[Klik hier voor de voortgang](#)



Hoekse Lijn

[Klik hier voor de voortgang](#)

A16

A16 Rotterdam

Om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio Rotterdam te vergroten legt Rijkswaterstaat een nieuwe snelweg aan. De 11 km lange verbindingsweg komt te liggen tussen de A13 bij Rotterdam The Hague Airport en de A16/A20 bij het Terbregseplein. Dit is vastgelegd in de Inpassingsovereenkomst uit 2015, ondertekend door het Ministerie van I&M, gemeente Rotterdam en overige regiopartners. De gemeente levert een financiële bijdrage voor verschillende werkzaamheden, zoals een recreaduct, verhoogde geluidsschermen en een verlaagde tunnel in het Lage Bergse Bos. Rijkswaterstaat heeft het bouwconsortium De Groene Boog gecontracteerd voor het ontwerp, de aanleg en het beheer van de snelweg.

Om ervoor te zorgen dat de snelweg goed wordt ingepast in de omgeving heeft de gemeente verschillende eisen en wensen gesteld aan de snelweg. Deze zijn vastgelegd in een overeenkomst waaraan ook het bouwconsortium De Groene Boog is gehouden. Het doel van de gemeentelijke organisatie is om te waarborgen dat de afgesproken eisen en verplichtingen uit de verschillende (bestuurlijke) overeenkomsten worden nageleefd en indien dit verplichtingen betreft van de gemeente Rotterdam, deze uit te voeren.

De werkzaamheden van de gemeente vallen in twee delen uiteen:

1. ervoor zorgen dat de eisen die de gemeente heeft gesteld aan de snelweg ook daadwerkelijk worden gerealiseerd, door bijvoorbeeld de toetsing van ontwerpen;
2. uitvoeren van bijbehorende landschappelijke inpassingsprojecten, zijnde:
 - a. Schiebroeksepark
 - b. Vlinderstrik West
 - c. Terbregseveld
 - d. Polder Schieveen

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Algemene voortgang van de aanleg van de A16

In deze verslagperiode is De Groene Boog begonnen met het storten van onderwaterbeton voor de landtunnel in het Lage Bergse Bos. Het intrillen van de benodigde damwanden is eind juli 2021 afgerond, waarmee een periode van forse geluidhinder voor omwonenden is afgesloten. Na de realisatie van de landtunnel moeten de meeste damwanden weer verwijderd worden; over de daarbij te hanteren uitvoeringsmethode is de gemeente in gesprek met De Groene Boog en Rijkswaterstaat en wordt contact onderhouden met bewonersorganisatie De Groene Hel.

Voor het terugbrengen van bomen en bosplantsoen die moeten worden gekapt voor de aanleg van de snelweg is een overeenkomst gesloten met Rijkswaterstaat.

De tijdelijke rotonde bij de aansluiting van de N209 op de Ankie Verbeek Ohr-laan (AVO-laan) is eind augustus 2021 in gebruik genomen, waarbij veel aandacht is besteed aan de veiligheid van de fietsoversteek over de AVO-laan bij de Hazelaarweg. De verlegde Schieveensedijk is in gebruik genomen, waarbij de nieuwe brug als eerste 'asset' aan de gemeente Rotterdam is opgeleverd en overgedragen. Bij de A13 zijn de eerste viaducten gerealiseerd voor de toekomstige aansluiting van de A16. Bij de aansluiting op de A20 zal dit najaar het schuiven van de dekken over de A20 starten, waarbij het verkeer daaronder kan doorrijden.

Lees verder ›

Voortgang gemeentelijke werkzaamheden

De gemeentelijke projectorganisatie heeft zich deze periode gericht op het toetsen van de ontwerpen aan de eisen en randvoorwaarden die de gemeente heeft gesteld aan het project. Dit omvat onder andere het accepteren van ontwerpen die gemaakt worden voor de onderdelen die in eigendom en beheer komen bij de gemeente. Zo zijn ontwerpen van bijvoorbeeld kunstwerken en de waterhuishouding getoetst. Daarnaast vinden gesprekken plaats over de planning, fasering, bouwlogistiek, waterhuishouding, hinderbeperking en vergunningaanvragen. Inhoudelijk wordt intensief overlegd met Rijkswaterstaat en De Groene Boog om tot goede, breed gedragen oplossingen te komen.

De gemeente heeft een aantal optimalisaties aangedragen (voortschrijdend inzicht) bij de ontwerpen van De Groene Boog bij de toekomstige aansluitingen van de rijksweg op de Hoofdweg (toerit) en Terbregseweg (afrit) besproken. Daarnaast heeft het Q-team een aantal optimalisaties aangedragen over de landschappelijke inpassing, waarover de Bestuurlijke Afstemgroep een besluit heeft genomen.

Wat betreft de inpassingsprojecten is in Polder Schieveen het grondwerk grotendeels uitgevoerd en zal later dit jaar het groen aangeplant worden. De werkzaamheden in de Vlinderstrik West zijn afgerond. Voor het inrichtingsplan (IP) Schiebroeksepark is een IP-procedure gestart. De omgeving en stakeholders hebben kunnen reageren op het programma van eisen (pve). Deze reacties zijn beantwoord en begin 2022 kan het pve worden vastgesteld. Naar verwachting wordt de IP-procedure voor het Terbregseveld eind 2021 weer opgestart.

Verder naar actuele ontwikkelingen



A16

A16 Rotterdam

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



-  Bijsturing is niet noodzakelijk
-  Bijsturing nog mogelijk
-  Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Situatie vorige rapportage:





A16

A16 Rotterdam | Kwaliteit

Er zijn diverse kaders van toepassing op het product die de kwaliteit waarborgen. We maken daarin onderscheid tussen productkwaliteit en proceskwaliteit.

Productkwaliteit

De gemeente heeft eisen gesteld aan de aanleg van de snelweg en de aanpassingen aan het onderliggend wegennet. Deze zijn vastgelegd in een uitvoeringsovereenkomst die is gesloten met Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft deze eisen als uitgangspunt meegegeven aan het consortium De Groene Boog. De Groene Boog maakt ontwerpen om aan te tonen dat wordt voldaan aan de gestelde eisen. Deze worden door de gemeente getoetst. Hiervoor heeft de gemeente een team ingericht dat bestaat uit verschillende disciplines, zodat een integrale toets kan plaatsvinden.

Daarnaast stelt de gemeente zelf inrichtingsplannen (IP) op voor herinrichting na de aanleg van de rijksweg voor het Schiebroeksepark en Terbregseveld en worden bepaalde groenvoorzieningen gerealiseerd binnen de inpassingsprojecten Vlinderstrik West en Polder Schieveen.

Proceskwaliteit

Om te borgen dat de vastgelegde eisen en belangen van de gemeente op een goede manier worden uitgewerkt in de ontwerpen vindt afstemming plaats op verschillende niveaus met Rijkswaterstaat en De Groene Boog. De gemeentelijke organisatie toont zich een constructieve partner. Zij denkt mee over oplossingen die bijdragen aan goede inpassing van de snelweg in de omgeving. Gemaakte afspraken zoals vastgelegd in de met Rijkswaterstaat gesloten overeenkomsten vormen hiervoor het uitgangspunt.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking kwaliteit:

Omdat bij het ontwerp van de "AVO-knoop" niet aan de eisen voor fietsshellingen kon worden voldaan is eind 2020 bestuurlijk afgesproken om – voor rekening van RWS – verbeteringen in het omliggend fietsnetwerk te realiseren. Hiervoor heeft RWS een bijdrage van € 0,7 mln. beschikbaar gesteld. Op basis hiervan zijn op aangeven van gemeenten Rotterdam en Lansingerland, in afstemming met de MRDH, vijf voorkeursmaatregelen geselecteerd die op 3 juni 2021 door de Bestuurlijke Afstemgroep zijn bekrachtigd.

A16

A16 Rotterdam | Geld

Het initiële budget voor de regionale bijdrage aan het project is vastgesteld op € 100 mln. (exclusief financiering Rijkswaterstaat). Van dit budget wordt € 60 mln. gefinancierd door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en € 40 mln. door de gemeente Rotterdam. Het budget wordt jaarlijks conform afspraak geïndexeerd en bedraagt daardoor op dit moment circa € 110 mln. Van dit bedrag wordt circa € 95 mln. betaald aan Rijkswaterstaat voor de realisatie van een aantal aanvullende inpassingsmaatregelen, zoals een langere tunnel, extra geluidsschermen en het recreaduct. Het resterende bedrag is hoofdzakelijk gereserveerd voor de gemeentelijke inpassingsprojecten en de aanleg van geluidsarm asfalt op provinciale en gemeentelijke wegen.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking geld:

De uitwerking van de inpassing van de rijksweg leidt op sommige plaatsen tot nadere optimalisaties. Voor zover deze niet passen binnen het contract van het bouwconsortium worden – per wijziging – de financiële consequenties in beeld gebracht en besluitvorming doorlopen. Van de wijzigingen die in deze periode in beeld zijn wordt verwacht dat deze binnen het beschikbare projectbudget kunnen worden opgevangen.

In de vorige rapportage is een tekort gemeld van ca. € 0,5 mln. (per jaar) op de dekking voor de gemeentelijke inzet. Hiervoor is bij de voorjaarsretraite extra dekking toegezegd binnen de gemeentelijke begroting.

Het eind 2020 genomen besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) om de ingebruikname van de snelweg met een jaar te verschuiven – naar eind 2025 – veroorzaakt extra kosten voor de gemeentelijke inzet. Voor deze extra kosten is via de voorjaarsretraite de benodigde dekking gevonden.



Bron: fotoarchief De Groene Boog
Fotograaf: Patrick Buijs



A16

A16 Rotterdam | Tijd

De Groene Boog is als uitvoerend bouwconsortium in opdracht van Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het halen van de planning voor de aanleg van de snelweg. Op 7 december 2020 heeft de minister van I&W de Tweede Kamer ingelicht over de voortgang van het project en te kennen gegeven dat de opleverdatum met een jaar verschuift naar eind 2025. De reden voor dit besluit was dat de in een eerdere fase opgelopen vertragingen niet meer konden worden ingehaald.

De gemeente is verantwoordelijk voor de realisatie van de genoemde inpassingsprojecten en Inrichtingsplannen (IP's).

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking tijd:

De verschoven planning is afgestemd met alle betrokken partijen en de plannen en budgetten van de gemeente zijn hierop aangepast. De verwachting is dat de verschoven planning gehaald gaat worden.



A16

A16 Rotterdam | Risico's

Elk project heeft te maken met risico's en onzekerheden. Het managen daarvan is nodig om de projectdoelstellingen te halen. Dit vraagt continue alertheid en een proactieve benadering zowel op de ontwikkeling van bekende, als op de identificatie van nieuwe risico's en op de beheersing van beide. Hiertoe wordt periodiek een actualisatie van het risicodossier opgesteld en is de bewaking van het risico een standaard agendapunt van projectteam en directieoverleg.

Over deze rapportageperiode zijn vier belangrijke risico's te rapporteren:

1. Kwaliteit: de borging van eisen in de ontwerputwerking
2. Communicatie: de omgevingshinder en -communicatie bij de aanleg
3. Uitvoering: verkeershinder door vervanging viaduct over Hoofdweg
4. Financieel: prijsontwikkelingen bouwkosten

Onder 'Beschrijving risico's en actuele ontwikkelingen' worden deze risico's en hun beheersmaatregelen nader beschreven.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Beschrijving risico's en actuele ontwikkelingen:

De belangrijkste risicogebieden en bijbehorende beheersmaatregelen zijn hieronder toegelicht:

1. **Kwaliteit:** de gemeente heeft in de overeenkomst met Rijkswaterstaat verschillende eisen gesteld, die Rijkswaterstaat op zijn beurt heeft meegegeven aan De Groene Boog. In de review van de Definitieve Ontwerpen (DO) van het bouwconsortium zijn meerdere onduidelijkheden of afwijkingen geconstateerd die voor een groot deel verwerkt worden in het Uitvoeringsontwerp (UO). Daarbij is het belangrijk dat De Groene Boog de gemeente vroegtijdig en transparant meeneemt in deze verdere uitwerking, omdat aanpassingen anders niet meer verwerkt kunnen worden richting uitvoering.

Beheersing: de samenwerking met De Groene Boog en Rijkswaterstaat is gedurende het ontwerpproces op meerdere momenten geëvalueerd. Een concreet resultaat daarvan is de herstart van een wekelijks technisch overleg op werkvloerniveau, om tussentijds alle ontwerpissues te bespreken. Daarnaast vindt frequent een vormgevings- en inpassingsoverleg plaats en worden themasessies georganiseerd. Ook is een brede ontwerpessie gehouden om de integraliteit van de ontwerpen te kunnen beoordelen. In enkele gevallen waarbij ook extra kosten voortkomen uit extra wensen van de gemeente, worden deze voor besluitvorming voorbereid incl. de benodigde financiële dekking.

[Lees verder ›](#)



2. **Communicatie:** de omgevingshinder die met name door het intrillen van damwanden is veroorzaakt heeft tot toenemende onrust bij omwonenden en de oprichting van bewonersorganisatie “De Groene Hel” geleid, met verslaggeving in diverse media. Nu de meeste damwanden in de grond zitten, wordt door omwonenden angstvallig uitgekeken naar de fase dat veel damwanden weer de grond uit moeten en de geluidshinder die dat wederom zal opleveren voor de omwonenden.

Beheersing: de omgevingscommunicatie wordt periodiek besproken en gemonitord door o.a. de gemeenten Lansingerland en Rotterdam. Door de gemeentelijke projectleiding wordt goed contact onderhouden met bewonersorganisatie “De Groene Hel”. Met Rijkswaterstaat wordt overleg gevoerd over de uitvoeringsmethode van het verwijderen van damwanden, alsook over de inzet van (mobiele) geluidschermen en aanvullende maatregelen ter beperking van hinder.

3. **Uitvoering:** uit een nadere inspectie door RWS is gebleken dat het bestaande viaduct van de A16 over de Hoofdweg onvoldoende in staat is de toekomstige belasting op te kunnen vangen en in zijn geheel vervangen moet worden. De uitvoering hiervan zal verkeershinder opleveren voor het gebied, zeker in combinatie met reeds geplande werkzaamheden bij de Terbregseweg en de President Rooseveltweg.

Beheersing: met Rijkswaterstaat en De Groene Boog is overleg gestart over de uitvoeringsmethode en de daarbij behorende verkeerbeperkende maatregelen, om de bereikbaarheid op het onderliggend wegennet zoveel mogelijk overeind te houden. Daarbij wordt nadrukkelijk ook gekeken naar de gelijktijdigheid van verkeersbeperkingen elders in het gebied. Hiervoor is bij de gemeente de manager Stedelijke Bereikbaarheid aangehaakt, die meedenkt over maatregelen om de verkeershinder te beperken.

4. **Financieel:** in de afgelopen periode is geconstateerd dat voor diverse grondstoffen en bouwmaterialen de marktprijzen fors zijn toegenomen. Ook levertijden nemen toe als gevolg van schaarste op de markt. Deze ontwikkeling zet extra druk op de uitvoering van het project door De Groene Boog en daarmee ook op de ruimte om optimalisaties en wijzigingen te bespreken en door te voeren. Voor de gemeente kunnen de hogere prijzen ook gevolgen hebben voor de inrichtingsplannen voor het Terbregseveld en Schiebroeksepark.

Beheersing: in de samenwerking met Rijkswaterstaat en De Groene Boog zullen nadrukkelijker de mogelijkheden en de voortgang worden bewaakt bij het verkennen van – en besluiten over – eventuele optimalisaties. Voor de inrichtingsplannen van de gemeente zullen de prijsontwikkelingen worden gevolgd en worden tussentijds toetsmomenten benut om eventuele keuzes te maken in ambitieniveau in relatie tot beschikbare middelen.



A16

A16 Rotterdam | Bestuurlijke documenten

Hier treft u een overzicht aan van de relevante bestuurlijke documenten, aangevuld met de huidige stand van zaken met betrekking tot de afdoening van moties en toezeggingen.

Motie	Document	Afdoening
Tunnel in het Lage Bergse Bos	09bb2955	18bb203
één voor allen, allen voor één A16	12bb1328	18bb203
Bedrijven bereikbaar, nu en in de toekomst	15bb7504	16bb2821
Innovatie staat niet stil	15bb7506	16bb001394
Dubbellaags ZOAB-fijn, wat als dat geen wondermiddel blijkt te zijn	15bb7507	16bb001394
Betrek gebiedscommissies bij aanlegproces	15bb7508	16bb001394
Resultaatsvoordeel gebruiken voor optimaliseren		
inpassing A13/A16	15bb8168	16bb001394
Inpassing Terbregseveld	15bb8169	16bb001394
Toezegging	Document	Afdoening
A13/A16 Wildersekade	15bb2129	15bb3933
A13/A16 Polder Schieveen	15bb2130	15bb3933
A16 Corridor - MIRT rapport	15bb3044	16bb7674
Leren van het gebiedstafelproces	15bb7048	16bb8610
Inpassing A13/A16 gesprek Minister	15bb7049	17bb000513
Inpassing A13/A16 ontsluiting		
bedrijventerrein Schiebroek	15bb7050	18bb5437
Inpassing A13/A16 ontsluiting Wilderskade	15bb7051	15bb7380
Inpassing A13/A16 oprit Hoofdweg	15bb7052	15bb7380
Bereikbaarheid bedrijven Wildersekade		
na realisatie A16 Rotterdam	16bb4929	15bb7380
A13/A16 gebiedstafel	17bb864	15bb7380
Correspondentie	Document	
Advies inzake voorkeursvariant A13/A16	12qr1087	
Toelichting voorbereidingskosten A13/A16	14bb3647	
Planning A13/A16 in 2015	14bb007666	

Planning A13/A16	15bb001420
Planning A13/A16 i.r.t. raadsbehandeling	15bb001823
Aanbieding aanvullende onderzoeksresultaten	
A13/A16 en uitnodiging voor technische sessie	15bb002265
BAG-standpunt over A13/A16	15bb3417
Adviestraject A13/A16	15bb3781
Stand van zaken moties en aangepaste planning	
ter visie legging OTB A13/A16	15bb4333
Standpunt inzake inpassing A13/A16	15bb5266
Uitgangspunten inpassingsovereenkomst A16	15bb6586
Onderhandelingsresultaat minister I&M over	
inpassing A13/A16	15bb7394
Tussenstand verwerking onderhandelings-	
resultaten A13/A16	15bb7441
Inpassingsovereenkomst A13/A16	15bb7460
Stand van zaken A13/A16	15bb7662
Visuals Terbregseveld	15bb7771
Besluit inpassingsovereenkomst A13/A16	15bb8195
Reactie op OTB A13/A16	15bb8554
Tracebesluit A16 Rotterdam ter inzage	16bb6453
Uitspraak Raad van State over tracebesluit	
A16 Rotterdam	17bb6923
Beantwoording schriftelijke vragen 'Bomenkap	
Schiebroekse Park tbv A16'	20bb003900
Beantwoording schriftelijke vragen	
'Kostenindicatie uitstel Rijksweg A16'	21bb000277
Tussenbericht toezegging 'Overlast aanleg	
A16 Rotterdam'	21bb004539
Afdoening toezegging Overlast aanleg	21bb007481
A16 Rotterdam	



Centrale Bibliotheek Rotterdam

[› Bestuurlijke documenten](#)

Het project omvat de vernieuwing van de Centrale Bibliotheek Rotterdam als gebouw en voorziening. De bibliotheek voldoet zowel ruimtelijk, functioneel als technisch niet meer aan de gestelde eisen. De huidige huisvesting van de Centrale Bibliotheek Rotterdam (CBR) is sinds 1983 in gebruik als (drukstbezochte) culturele instelling van de stad (ruim 1,4 mln. bezoekers per jaar). De CBR heeft de ambitie om de transitie te maken van 'collectie naar connectie'. De vernieuwde CBR wordt een uitnodigend platform voor ontmoeting, ontwikkeling, ontspanning, ontdekking, onderzoek en onderneming gericht op inspiratie en beleving. Dit leidt tot meer bezoeken in de vernieuwde bibliotheek; inclusief en laagdrempelig op maat voor alle maatschappelijke doelgroepen.

Naast de ambities van de CBR zelf heeft de gemeente ook ambities uitgesproken ten aanzien van de uitstraling van het gebouw en de inpassing in haar omgeving. De vernieuwing zal worden benut om een aantal gemeentelijke doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, fietsparkeervoorzieningen en een vernieuwde buitenruimte te realiseren.

Het project bestaat uit vijf deelprojecten:

1. **Vastgoed CBR inclusief fietsenstalling:** hoofdbestand is de integrale vernieuwing van het gebouw waarin de CBR is gehuisvest. In het souterrain van het hoofdgebouw wordt een openbare fietsenstalling gerealiseerd.
2. **Inbouw en inrichting CBR:** de inbouw en inrichting van de bibliotheek.
3. **Buitenruimte:** de buitenruimte vormt het sluitstuk van het planproces en uitvoering, het is belangrijk om tijdig de uitgangspunten mee te nemen in het integrale ontwerp.
4. **Tijdelijke huisvesting CBR:** om de vernieuwing van het vastgoed mogelijk te maken zal de CBR gedurende minimaal 3 jaar elders moeten worden gehuisvest.
5. **Stadsmuseale functie:** optionele integratie van een stadsmuseale functie in het vastgoed van de CBR.

Het integrale project wordt in opdracht van de gemeente uitgevoerd, in nauwe samenwerking met de bibliotheek. Voor het deelproject inrichting is de bibliotheek verantwoordelijk.

Tijdslijn

Op 12 december 2017 heeft het college een bestuursopdracht verstrekt aan de directies van de clusters Maatschappelijke Ontwikkeling en Stadsontwikkeling tot het uitvoeren van een haalbaarheids- en scenario onderzoek voor de verbouwing van de CBR. Dit onderzoek is in juni 2020 afgerond en ambtelijk goedgekeurd.

Op 22 september 2020 heeft het college ingestemd met de vernieuwing van de CBR en besloten dit ter besluitvorming voor te leggen aan de gemeenteraad. Op 26 november 2020 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om de CBR integraal te vernieuwen. Dit besluit is het formele startpunt van het project.

Op 8 juni 2021 heeft het college besloten door te gaan met vernieuwing van de CBR en de voorgestelde oplossing voor de geconstateerde onbalans tussen de ambitie uit het haalbaarheidsonderzoek en de afgegeven investeringsruimte en planning. Hierover is de gemeenteraad middels een collegebrief geïnformeerd.

Op 1 oktober 2020 heeft de wethouder Onderwijs, Cultuur en Toerisme (op basis van het mandaat dat de wethouder van het college heeft gekregen) besloten het traject van de stadsmuseale functie en de CBR van elkaar los te koppelen. Hierover heeft de wethouder op die datum de raadscommissie Zorg, Onderwijs, Cultuur en Sport geïnformeerd.

[Verder naar actuele ontwikkelingen](#)





Centrale Bibliotheek Rotterdam

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



Kwaliteit



Geld



Tijd



Risico's



Bron: Bibliotheek Rotterdam
Fotograaf: Stijn Brakke

-  Bijsturing is niet noodzakelijk
-  Bijsturing nog mogelijk
-  Aandacht/maatregelen noodzakelijk



Centrale Bibliotheek Rotterdam | Kwaliteit

De uitgangspunten voor het waarborgen van de kwaliteit worden vastgelegd in diverse deelproducten die gezamenlijk ten grondslag liggen aan de totstandkoming van het Voorlopig Ontwerp (VO). Sinds het raadsbesluit van 26 november 2020 heeft de projectorganisatie in nauwe samenwerking met de bibliotheek voortvarend doorgewerkt aan een breed palet van werkzaamheden.

De belangrijkste resultaten zijn:

- Nota van Uitgangspunten: op 8 juni 2021 heeft het college de Nota van Uitgangspunten voor de vernieuwing van de CBR vastgesteld. Dit document vormt het ruimtelijk kader.
- Programma van Eisen Vastgoed: de Directieraad, bestaande uit de Bibliotheek, MO Cultuur, SO Vastgoed, SB Parkeren heeft op 17 juni 2021 het programma van eisen inclusief de geactualiseerde investeringsraming vastgesteld.
- Selectieleidraad: om de selectieprocedure voor het ontwerpteam te kunnen starten is de benodigde leidraad opgesteld en vastgesteld door de Directieraad waarin de selectiecriteria zijn geformuleerd.
- Samenwerkingsovereenkomst: hierin worden met name de samenwerking en de verplichtingen over en weer vastgelegd tussen de gemeente en de bibliotheek voor de periode tot aan de bestuurlijke besluitvorming, die plaatsvindt na afronden Voorlopig Ontwerp (VO) en voor start Definitief Ontwerp (DO).

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting:

Na de vaststelling van de selectieleidraad is op 24 juni 2021 de eerste fase van de selectieprocedure gestart in aanloop naar het selecteren van een geschikt ontwerpteam die de integrale opgave voor de vernieuwing van de CBR tot een volwaardig VO kan uitwerken. Geïnteresseerde ontwerpteams hadden tot 13 september 2021 de gelegenheid om hun inzending in te dienen.

Met trots kunnen we melden dat de belangstelling hiervoor zeer groot is. Maar liefst 22 inzendingen zijn ingediend door erkende en gerenommeerde ontwerpbureaus uit binnen- en buitenland. Deze ontwerpbureaus hebben de ambitie om een ontwerp te maken voor de vernieuwing van de CBR. Een aangestelde beoordelingscommissie van interne en externe deskundigen heeft de schone taak gekregen om uit deze 22 inzendingen de 5 meest geschikte ontwerpteams te selecteren. Deze 5 ontwerpteams zullen begin november 2021 bekend worden gemaakt waarna vervolgens de gunningsfase kan worden gestart. De 5 geselecteerde ontwerpteams maken o.a. een schetsontwerp.

De CBR wil als huiskamer van de stad de inwoners van Rotterdam actief betrekken bij de keuze van het winnende ontwerpteam dat uiteindelijk de opdracht gegund krijgt om haar schetsontwerp uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp. Een extern communicatiebureau en Architectuur Instituut Rotterdam (AIR) gaan de bibliotheek en de gemeente helpen met het voeren van het enthousiaste gesprek met de Rotterdammers.

[Lees verder ›](#)



De gemeente en de bibliotheek werken gezamenlijk aan een participatietraject dat onder de aandacht wordt gebracht in de bibliotheek zelf; in de directe omgeving en ook in de gehele stad. Niet alleen online maar vooral ook offline en live op verschillende plekken in de stad. Belangrijkste doelgroepen zijn de gebruikers van de bibliotheek en de direct omwonenden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de laag-geletterden in de stad. Centrale vraag hierbij aan de Rotterdammer is: "Wat vind jij belangrijk om mee te geven aan de ontwerper van de nieuwe bibliotheek?" De 5 schetsontwerpen worden op verschillende wijzen begin 2022 openbaar gemaakt en tentoongesteld aan de Rotterdammer als onderdeel van de publieksparticipatie.

Hiermee wordt een krachtige invulling gegeven aan de aangenomen motie 'Iedereen maakt de stad', beter bekend als de 'stadsgesprekken'.

De belangrijkste producten waar de komende periode aan wordt gewerkt:

- Gunningsleidraad: in navolging van de selectieleidraad wordt een gunningsleidraad opgesteld met daarin de gunningscriteria als uitgangspunt om uit de 5 geselecteerde ontwerpteams de opdracht te kunnen gunnen aan het winnende ontwerpteam.
- Programma van Eisen Tijdelijke Huisvesting: voor de tijdelijke huisvesting is een mogelijk geschikt gebouw gevonden. Op dit moment wordt dit gebouw verder onderzocht (nu nog vertrouwelijk) en daarbij het concept programma van eisen specifiek gemaakt. De benodigde aanpassingen aan het beoogde gebouw worden inzichtelijk gemaakt en financieel doorgerekend. Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt medio 2022 een besluit genomen of het pand definitief geschikt is voor de tijdelijke huisvesting van de bibliotheek.
- Programma van Eisen Buitenruimte: voor de inrichting van de buitenruimte wordt een programma van eisen opgesteld, in nauwe samenwerking met de omwonenden. Middels een bewonersbrief is de directe omgeving geïnformeerd en gevraagd actief mee te denken bij de toekomstige inrichting van de buitenruimte.
- Communicatie- en participatieplan: om de stadsgesprekken goed gestalte te geven wordt in nauwe samenwerking met de bibliotheek, gemeente, AIR en een extern communicatiebureau een uitgebreid communicatie- en participatieplan opgesteld. Doel is om actief de Rotterdammers te betrekken bij de keuze van het winnend ontwerpteam en om middels story-telling de stad continu te blijven informeren over de meest actuele stand van zaken rond de vernieuwing van de CBR.



Centrale Bibliotheek Rotterdam | Geld

Binnen dit project wordt bij de rapportage onderscheid gemaakt tussen de verschillende fases, namelijk Voorlopig Ontwerp (VO), Definitief Ontwerp (DO), Technisch Ontwerp (TO), Uitvoering en Nazorg. Door de lange doorlooptijd is het belangrijk om de budgetten per fase te beheersen. Momenteel bevindt het project zich in de VO-fase.

Zoals gemeld in de collegebrief aan de gemeenteraad van 8 juni 2021 heeft de projectorganisatie aanzienlijke verschillen geconstateerd tussen de uitgangspunten bij de besluitvorming eind 2020 en de resultaten die nadien in samenwerking met de bibliotheek zijn uitgewerkt. Het belangrijkste verschil heeft zich voorgedaan in de investeringskosten voor het gebouw zelf. Op basis van het eerder vastgestelde ambitieniveau is het programma van Eisen uitgewerkt en zijn de investeringskosten geraamd die ruim 30% hoger uitvielen dan in het raadsvoorstel van november 2020 is opgenomen. Daarentegen vielen de investeringskosten voor de publieke fietsenstalling ruim de helft lager uit dan opgenomen in het raadsvoorstel van november 2020.

In de exploitatie is gezocht naar optimalisaties om het ontstane knelpunt voor de vernieuwing van de CBR op te lossen. De oplossing is door de gemeente en de bibliotheek gevonden binnen een geactualiseerde exploitatiebegroting waarmee bestuurlijk het vertrouwen is om door te kunnen gaan met de verdere uitwerking van de integrale opgave voor de vernieuwing van de CBR.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting:

De verdere uitwerking laat zien dat aan het eerder overeengekomen ambitieniveau kan worden vastgehouden binnen de eerder overeengekomen financiële kaders zoals vastgelegd in het raadsbesluit van 26 november 2020.

In het raadsbesluit van 26 november 2020 is een voorbereidingskrediet aangevraagd en toegekend van € 3,98 mln. Dit bedrag is ontoereikend om te komen tot een voorlopig ontwerp.

In november 2021 beslist de gemeenteraad over de toekenning van het extra benodigde voorbereidingskrediet. In de 2e herziening van de begroting 2021 is een verruiming aangevraagd van het voorbereidingskrediet voor de vernieuwing van de CBR en de optionele stadsmuseale functie voor totaal € 6 mln. Daarmee komt het voorbereidingskrediet op € 10 mln.

Als de optionele stadsmuseale functie definitief niet doorgaat, dan is het voorbereidingskrediet voor dit onderdeel niet meer nodig, maar moeten de reeds gemaakte kosten t.b.v. dit onderdeel nog dit jaar in de gemeentebegroting worden verwerkt.



Centrale Bibliotheek Rotterdam | Tijd

De projectorganisatie heeft in samenwerking met de bibliotheek een gedetailleerde integrale planning voor het ontwikkeltraject opgesteld. In deze planning zijn naast de verbouwing, ook de inrichting, buitenruimte en de tijdelijke huisvesting in beeld gebracht. Parallel hieraan is een tweede planning opgesteld, waarin rekening wordt gehouden met de optionele toevoeging van de stadsmuseale functie. De parallelle tweede planning is nodig totdat de gemeenteraad een definitief besluit heeft genomen in december 2021.

In de collegebrief aan de raad van 8 juni 2021 is aangegeven dat de planning is geactualiseerd. Dit betekent dat de planning om tot een afgerond VO te komen met ca. 1 jaar is opgeschoven ten opzichte van de eerder met de gemeenteraad gecommuniceerde planning in het raadsbesluit van 26 november 2020. De geactualiseerde planning vormt het uitgangspunt voor de Monitor Grote Projecten.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting:

Een belangrijke stap in de planning is de Europese aanbesteding van het ontwerpteam. De start hiervan was op 24 juni 2021. De inschrijving voor geïnteresseerde ontwerpteam is gesloten op 13 september 2021. Begin november 2021 zal de beoordelingscommissie vijf ontwerpteam selecteren om een schetsontwerp te maken. Uiteindelijk wordt in het tweede kwartaal van 2022 de winnaar aangewezen met behulp van het advies van de Rotterdammers. De winnaar gaat het schetsontwerp verder uitwerken tot het Voorlopig Ontwerp (VO). De voortgang verloopt geheel in lijn met de gecommuniceerde planning van voor de zomer 2021.

Eind september 2021 heeft de kwartiermaker geadviseerd dat de CBR geen mogelijke optie meer is voor de stadsmuseale functie. De bestuurlijk opdrachtgever, wethouder Kasmi, heeft dit advies overgenomen. De wethouder heeft op 1 oktober 2021 besloten om het traject van de stadsmuseale functie en de CBR van elkaar los te koppelen. Uitgangspunt is nu dat de stadsmuseale functie geen onderdeel meer uitmaakt van de integrale opgave voor de CBR. In de ontwikkeling van de CBR blijft de optie echter nog wel opgenomen totdat de gemeenteraad een definitief besluit heeft genomen in december 2021.



		Geactualiseerde planning juni 2021	
Planning Vernieuwing CBR	Planning inraadsvoorstel nov. 2020	Bibliotheek inclusief fietsenstalling	Incl. toevoeging stadsmuseale functie
Start selectie ontwerpteam	Q3 2020	Q2 2021	Q2 2021
Selectie ontwerpteam	Q2 2021	Q1 2022	Q1 2022
Afdoening motie dekking, verhogen voorbereidingskrediet en besluit stadsmuseale functie	n.v.t.	Najaar 2021	Najaar 2021
Selectie gebouw voor de tijdelijke huisvesting CBR	Q2 2021	2022	2022
Besluit raad: VO CBR en tijdelijke huisvesting (VO stadsmuseale functie)	Q2 2022	Q2 2023	Q3 2023
Indiening omgevingsvergunning	Q4 2022	Q1 2024	Q2 2024
Start bouw en opening tijdelijke huisvesting	Q1 2024	2025	2025
Oplevering vernieuwde CBR	Q2 2027	Q4 2028	Q4 2029
Oplevering buitenruimte	Q4 2027	Q3 2029	Q3 2030



Centrale Bibliotheek Rotterdam | Risico's

Voor het project 'Vernieuwing Centrale Bibliotheek Rotterdam (CBR)' is middels een aantal risicosessies (eind 2020, begin 2021 en zomer 2021) een risicoanalyse gedaan. Begin oktober 2021 heeft een update-sessie plaatsgevonden waarin alle risico's nogmaals onder de loep zijn genomen en nieuwe risico's zijn opgenomen. Deze sessies worden uitgevoerd door de voltallige projectorganisatie van de gemeente en de bibliotheek.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting:

Sinds de start van de projectorganisatie is de zorg van meerdere ongewenste (top)gebeurtenissen afgenomen. Het (technisch) programma van eisen is afgerond, de nota van uitgangspunten is vastgesteld, op basis van getoetste ramingen is het investeringsbudget aangepast en de planning is geactualiseerd. Verder is er veel belangstelling uit de markt om het integrale ontwerp te gaan maken.

Zoals gemeld is het risicoprofiel afgenomen. Van belang is dat de projectorganisatie alert blijft op de beheersmaatregelen en deze actief monitort.

De belangrijkste (top)risico's zijn:

- Het uitlopen van de planning: het kritieke pad in de planning is opgebouwd in realistische doorlooptijden maar zonder marges, bijvoorbeeld voor bezwaar- en beroepsprocedures.
- De tijdelijke huisvesting is niet tijdig beschikbaar: de start uitvoering van de vernieuwing CBR is afhankelijk van de beschikbaarheid van de tijdelijk huisvesting.
- De stijging van de bouwkosten: in de investeringsramingen wordt rekening gehouden met de gebruikelijke prognose van de prijsstijgingen. Deze meerjarige prognose is niet in lijn met de huidige mondiale stijgingen.

Het besluit over het al dan niet toevoegen van de stadsmuseale functie is nog niet definitief. Zodra hiervan definitief wordt afgezien, neemt het risicoprofiel voor de vernieuwing van de CBR verder af. Dit geldt ook voor het besluit van de tijdelijk huisvesting in het eerste kwartaal 2022.



Centrale Bibliotheek Rotterdam | Bestuurlijke documenten

Raadsbesluit en informatievoorziening

<u>20bb17738</u>	Besluit gemeenteraad tot het uitwerken van een VO conform de totaalaanpak, inclusief optioneel een museale functie, incl. voorbereidingskrediet.	26-11-2020
<u>21bb6189</u>	Besluit van het college om door te gaan met vernieuwing van de CBR en de voorgestelde oplossing voor de geconstateerde onbalans tussen de ambitie uit het haalbaarheidsonderzoek en de afgegeven investeringsruimte en planning. Hierop is de gemeenteraad middels een collegebrief geïnformeerd.	08-06-2021

Moties

<u>20bb8797</u>	'Iedereen maakt de stad' (D66) inmiddels breed bekend onder de werktitel Stadsgesprekken. In de motie wordt de vernieuwing van de CBR genoemd als ontwikkeling waarop de Stadsgesprekken van toepassing zijn. De aangenomen motie maakt onderdeel uit van het communicatieplan. De uitvoering van dit voorstel zal in samenwerking met een extern communicatiebureau en het AIR gestalte krijgen. De afdoening van de motie zelf wordt gezamenlijk met de renovatie van Museum Boijmans van Beuningen gedaan.	02-07-2020
<u>20bb9604</u>	'Openbare verschoontafels voor beperkten' (Nida) Voor de aangenomen motie wordt al langere tijd gezocht naar een geschikte locatie in de stad. Gezien de maatschappelijke functie is de CBR zeer geschikt. De verschoontafels zijn opgenomen in het programma van eisen van de vernieuwing van de CBR.	18-07-2020
<u>20bb17948</u>	'Verbouwing met een goede onderbouwing' (D66, DENK): De afdoening van de motie zou worden ingebracht in de voorjaarsretraite. In het najaar van 2021 wordt een dekkingsvoorstel wordt gepresenteerd aan de gemeenteraad en wordt de motie afgedaan.	26-11-2020
<u>20bb17952</u>	'Sparen bij doorexploitatie' (PvdD, CDA, 50PLUS, Leefbaar Rotterdam, Nida, D66, PvdA, CU-SGP): De motie 'Sparen bij doorexploitatie' is project overstijgend. De afdoening wordt door SO Vastgoed opgepakt.	26-11-2020
<u>20bb17955</u>	'Op zoek naar een studieplek! Wie helpt er mee?' (DENK): Bij de zoektocht naar de tijdelijke huisvesting zal rekening worden gehouden met de wens om extra studieplekken te realiseren. Middels een uitstelbericht is aangegeven dat uiterlijk in Q2 2022 de tijdelijke huisvesting wordt geselecteerd en daarna de motie kan worden afgedaan.	26-11-2020
<u>21bb4682</u>	'Beperk de bouwoverlast op de Binnenrotte' (D66) In de raadsvergadering van het project RottaNova is deze motie aangenomen. De vernieuwingsopgave van de CBR wordt hierin ook benoemd. Door de projectorganisatie van de RottaNova is de motie inmiddels afgedaan (<u>21bb7149</u>).	08-04-2021



Hofbogenpark

De Hofbogen bevinden zich tussen de binnenstad en de A20. Het voormalige spoorviaduct is tevens rijksmonument en doorkruist verschillende dichtbevolkte stadswijken. Met het Hofbogenpark wordt een nieuw, 2 kilometer lang stadspark gerealiseerd in het noorden van Rotterdam. Binnen het project Hofbogenpark wordt onderscheid gemaakt tussen diverse onderdelen, te weten: het dak en de opgangen, de aanliggende straten en de brug over de A20. Deze onderdelen volgen elk een eigen ontwerptraject waarin onderling de afstemming wordt gezocht. Bij de inrichting van het Hofbogenpark wordt nadrukkelijk ingezet op vergroening, recreatie en verblijf, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Het Hofbogenpark is onderdeel van 7 Stadsprojecten waarover in de voorjaarsretraite 2020 een besluit is genomen om tot realisatie over te gaan. In 2020 hebben De Urbanisten, DS Landschapsarchitecten en De Dakdokters in samenwerking met de Bewonersadviesgroep (BAG) het schetsontwerp voor het dak van de Hofbogen opgesteld en heeft het college deze vrijgegeven voor consultatie. In juli 2021 is het Programma van Eisen vastgesteld door het college.

In het najaar van 2021 zal het Voorlopig Ontwerp gereed zijn en naar alle stakeholders verzonden worden. Verwachting is dat in medio 2022 het Definitieve Ontwerp gereed is en in 2023 de uitvoering kan starten.

Voor de aanliggende straten is een Quick Scan gemaakt. Op basis daarvan zal in het vierde kwartaal 2021 een prioritering gemaakt worden voor de planning van de aanpak.

[Verder naar actuele ontwikkelingen](#)





Hofbogenpark

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



-  Bijsturing is niet noodzakelijk
-  Bijsturing nog mogelijk
-  Aandacht/maatregelen noodzakelijk



Hofbogenpark | Kwaliteit

Productkwaliteit

- **Compacte stad**
Het project Hofbogenpark voegt een 2 kilometer lang park toe in een stenige omgeving. Hiermee ontstaat nieuwe ruimte voor recreatie, spelen en sporten en een nieuwe route om door een groene omgeving naar de binnenstad te lopen.
- **Gezonde stad**
Met de aanleg van een park ontstaat een rustige groene plek in een drukke en stenige omgeving, die met een wandelpad over de volledige lengte van het dakpark uitnodigt tot beweging. Het groen koelt in de zomer en vergroot tegelijk de biodiversiteit in dit stuk van de stad.
- **Circulaire stad**
Het groen zorgt voor meer waterberging en versterkt daarmee de groen-blauwe structuur van de stad. Met de aanleg van extra waterberging en zuivering van regenwater kan het water gebruikt worden voor het groen in het park in plaats van kraanwater.
- **Inclusieve stad**
Op de Hofbogen heeft iedereen de kans om mee te doen. Er is volop ruimte voor verblijven en voor ontmoeting. Het Hofbogenpark brengt mensen op een vrijblijvende manier samen (bijvoorbeeld bij groenonderhoud en activiteiten in het park). Dit bevordert de sociale cohesie in een aantal gemengde wijken. Het Hofbogenpark is rolstoeltoegankelijk en te gebruiken door jong en oud (o.a. dankzij voldoende toegangen). Bovendien dragen de Hofbogen bij aan de identiteit van de omliggende wijk. Zo kan een collectieve trots ontstaan.
- **Productieve stad**
De bedrijvigheid in de Hofbogen draagt nu al in beperkte mate bij aan een concurrerend en innovatief vestigingsklimaat. Bij verdere ontwikkeling wordt dit versterkt. Daarnaast bieden de Hofbogen en het Hofbogenpark in toenemende mate inspirerende plekken voor ontmoeting, uitwisseling van kennis, creativiteit en ondernemerschap. De Hofbogen zullen bijdragen aan de trots van bedrijven op hun vestigingslocatie. Zij zullen dit vervolgens willen tonen aan de rest van de wereld.

Proceskwaliteit

De kwaliteit van de opgave wordt door verschillende (tussen-) producten geborgd: Schetsontwerp, Voorlopig Ontwerp en een vastgesteld Definitief Ontwerp (verwacht in het tweede kwartaal 2022). Bij elk product hoort een uitgebreid participatietraject met betrokkenen in en rond de Hofbogen wat naast de kwaliteit ook voor een beter draagvlak in de buurt zorgt.

Een kwaliteitsteam bestaande uit zowel gemeentelijke als externe experts op o.a. het gebied van landschapsarchitectuur en stedenbouw, civiele techniek en kwaliteit van het monument adviseert en beoordeelt het ontwerp. Daarnaast zijn de Commissie voor Welstand en Monumenten en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed betrokken.



Bijsturing is niet noodzakelijk

[Lees verder ›](#)



Hofbogenpark | Geld

Het totaal geraamde bedrag van de zeven Stadsprojecten bedraagt € 278,8 mln. De doelstelling voor cofinanciering en het putten uit bestaande budgetten is gesteld op € 45,5 mln. Het benodigde investeringskrediet van € 233,3 mln. van 7 Stadsprojecten wordt gedekt uit de reguliere investeringsruimte en wordt in jaarlijkse tranches bij de Voorjaarsretraite toegekend en verdeeld over de projecten. Conform de Beleidsnota Investerings Rotterdam 2020 wordt de reguliere investeringsruimte gedekt uit de groeimiddelen van de stad ([20bb7586](#), [20bb8072](#)).

De raming van Stadsproject Hofbogenpark op basis van het schetsontwerp is € 45,9 mln., waarbij € 10,9 mln. gedekt moet worden via cofinanciering. Van het benodigde investeringskrediet van € 35 mln. is bij de verdeling van het beschikbaar gestelde krediet van 2020 en 2021 € 20,7 mln. toegekend aan Hofbogenpark. Het resterende investeringskrediet van € 14,3 mln. wordt in latere tranches vanuit het Programma 7 Stadsprojecten toegekend.

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Toelichting afwijking geld:

In september 2021 is op basis van het Voorlopig Ontwerp een raming opgesteld van het dakpark. Hieruit blijkt dat op basis van een 80% VO van het parkdeel naar verwachting sprake is van een hogere raming. Deze stijging van de geraamde kosten wordt voor een deel veroorzaakt door de stijging van de geraamde bouwkosten (prijspeil 2020). De verdere stijging is vooral toe te schrijven aan het meenemen van de plankosten en verhoging van de indexering die overwegend wordt veroorzaakt door een stijging van de materiaalprijzen. De komende periode worden de resultaten nog verder geanalyseerd en wordt vanuit het project samen met de ontwerper gekeken naar optimalisaties in het ontwerp. De nieuwe ramingen van alle Stadsprojecten worden in de komende stuurgroep van november besproken en hierbij worden meerdere scenario's uitgewerkt.

De opgave voor cofinanciering is ambitieus. Vanuit het GO-fonds is de bijdrage van € 1,5 mln. toegezegd. Een deel van de cofinanciering moet gerealiseerd worden via reguliere subsidies (zoals het waterschap HHSK en watermanagement Stadsbeheer) voor waterberging en 'werk met werk maken' (project oppakken samen met regulier onderhoud, zoals rioleringsopgave). Een ander deel moet komen uit 'nieuwe' vormen van cofinanciering (nationale en Europese subsidies en bijdragen van derden, zoals de Tijdelijke Impulsregeling Klimaatadaptatie). Zowel binnen het project als het programma van de 7 Stadsprojecten wordt veel aandacht besteed aan het vinden van cofinanciering.



Hofbogenpark | Tijd

De laatste maanden is gewerkt aan het opstellen van het Programma van Eisen en het Voorlopig Ontwerp voor het Hofbogenpark. De planning wordt nog aangescherpt. De mijlpalen voor de komende periode zijn als volgt:

- Het inrichtingsplan Hofbogenpark zal naar verwachting medio 2022 worden vastgesteld.
- Het inrichtingsplan Hofbogenpark zal gefaseerd uitgevoerd worden. Eerder werd ervan uitgegaan dat de uitvoering nog in 2022 kan starten (21bb008648). De planning voor de uitvoering is inmiddels bijgesteld naar 2023, zie toelichting.
- De uitvoering van fase 1 van het dakpark zal eind 2024 gereed zijn.

Aanliggend straten

Voor de aanliggende straten is een Quick Scan gemaakt. Op basis daarvan zal in het laatste kwartaal 2021 een prioritering gemaakt worden voor de planning van de aanpak.

Brug over de A20

De planvorming voor de brug (onder voorbehoud van voldoende financiële middelen) zal starten in 2026.

Bijsturing nog mogelijk

Toelichting afwijking tijd:

De start van de uitvoering van het Hofbogenpark is naar 2023 verplaatst en daarmee vertraagd ten opzichte van de vorige planning. Dit komt met name door de volgende onderdelen.

De op te leveren producten zoals het Programma van Eisen en het ontwerp vragen meer tijd door de (technische) complexiteit van het project. De combinatie van een rijksmonument en de realisatie van park op het dak vraagt om innovatieve oplossingen waar nauwelijks voorbeelden voor zijn te vinden bij andere projecten.

Het onderzoek naar de belasting van het dak duurde langer dan voorzien en vroeg om aanpassingen in het ontwerp.

De totstandkoming van de (contractuele) afspraken tussen de gemeente en de eigenaar van het gebouw duurde langer dan verwacht, dit heeft geleid tot vertraging in het project.



Hofbogenpark | Risico's

Momenteel wordt gewerkt aan een herijking van het bestaande risicoregister. De volgende drie top risico's en beheersmaatregelen zijn wel al te benoemen:

1. Onvoldoende cofinanciering en dekking voor ontwerp

In november 2021 staan de nieuwe ramingen op de agenda van de stuurgroep 7 Stadsprojecten. Dit kan leiden tot een verschuiving van budget tussen projecten, versobering, verhoging van het budget voor het programma of een hogere opgave voor cofinanciering.
Beheersmaatregel: De komende tijd wordt zowel op project- als op programmaniveau inzet gepleegd om de aanzienlijke opgave voor cofinanciering te halen. Tegelijk wordt geanticipeerd op een scenario waarbij het park met beperktere financiële middelen kan worden gerealiseerd.

2. Geen oplossing voor technische problemen

Voor belastbaarheid van het dak of bijvoorbeeld het voorkomen van lekkage van het dak kunnen geen goede technische oplossingen gevonden worden.
Beheersmaatregel: Bij onvoldoende draagkracht moet eventueel het ontwerp van het park aangepast worden en/of de fundering moet worden verstevigd. Ook dient men in gesprek te gaan over benodigde goedkeuring van het ontwerp.

3. Uitloop van het project door complexiteit

Door de complexiteit gaat het project langer duren dan voorzien. Het kost meer tijd om tot een consensus te komen voor de technische en juridische aspecten en het ontwerp van het project.
Beheersmaatregel: Er zal meer inzet gepleegd moeten worden op technische kennis en geïnvesteerd moeten worden in gesprekken tussen partijen.

Bijsturing is niet noodzakelijk



Hofbogenpark | Bestuurlijke documenten

Hier treft u een overzicht aan van de relevante bestuurlijke documenten, aangevuld met de huidige stand van zaken met betrekking tot de afdoening van moties en toezeggingen

Raadsbesluit	Documenten	Afdoening
21bb9453	Ophoging krediet voor 7 Stadsprojecten	
20bb014668	Toekenning krediet voor 7 Stadsprojecten	
Moties en toezeggingen		
18bb8377	Toezegging wethouder Kurvers om na verkoop van de Hofbogen met de nieuwe eigenaar en betrokken partijen over de inrichting van de Hofbogen in gesprek te gaan. Aangegeven is dat op basis hiervan een nader uitgewerkt ontwerp wordt gemaakt, met aandacht voor beheer en veiligheid	
17bb6099	Motie Hofbogen Groen	
16bb1339	Motie Aanpak vervallen Hofboog over Noorderkanaal, Liskwartier	31-01-2018
Tz081216/6	Toezegging wethouder Baljeu om de optie van een goede noordzuid fietsverbinding over de zgn. Hofbogen te bekijken	30-11-2009
18bb1907	Motie Tjoeke tjoek tjoek, zo doet de trein	09-10-2018
14bb6259	Motie Maak dak Hofbogen groen-proef!	01-07-2015
Schriftelijke vragen		
17bb2949	Invulling en vergroening dak van de Hofbogen	
Correspondentie		
21bb008648	Vaststelling Programma van Eisen	19bb17137 Verkoop Hofbogen
20bb007586	Voorjaarsbrief	18bb7029 Toelichting over proces en consequenties verkoop Hofbogen
20bb8072	Collegebrief over 7 Stadsprojecten	14bb003332 Voortgang dossier Hofbogen
20bb016324	Consultatie Schetsontwerp	14bb005143 Over afspraken met ProRail, EFRO-subsidie, verkoop Hofbogen



[› Bestuurlijke documenten](#)

Historie Hofplein

Het Hofplein met fontein is een iconische plek in Rotterdam. Het huidige ontwerp van het Hofplein stamt uit de jaren '50 en is een gevolg van het Basisplan van Van Traa, dat veel ruimte gaf aan de auto.

Het plein bestaat op dit moment uit niet veel meer dan de iconische fontein en wat restruimte aan de rand, sterk gesplitst door bijna on-oversteekbare brede zones van auto- en tramverkeer. De vorm van het plein is bovendien volledig afgestemd op het autoverkeer en heeft weinig te maken met de stedenbouwkundige grondvorm van het plein.

Meer evenwichtig verkeersmodel

In het nieuwe plan voor het plein is, in vervolg op de Coolsingel, ingezet op een meer evenwichtig verkeersmodel met een betere balans tussen ruimte voor de auto, openbaar vervoer, voetganger en fietser. Er is met prettige en veilige loop- en fietsroutes aandacht voor de menselijke maat. Het auto- en fietsverkeer volgt de stedenbouwkundige vorm van de gebouwen, waarmee het middengebied met fontein kan worden getransformeerd naar een groot en groen stedelijk plein, passend bij de dynamiek van de binnenstad. Dankzij comfortabele brede trottoirs langs de gevels worden de loopstromen langs de gevels geïntensiveerd en ontstaat aan alle randen van het plein een logische aansluiting op de omgeving.

Voor fietsers ontstaat veel ruimte en comfort op het nieuwe plein. Voor zowel wandelaars als fietsers verbetert de oversteekbaarheid sterk en vermindert zo de barrière tussen Rotterdam Noord en Centrum. Trams blijven gebruik maken van het plein en zullen door slimme inpassing een goede interactie met voetgangers, fietsers en autoverkeer aangaan.

Tussen 2020 en 2030 neemt het aantal voetgangers op het Hofplein naar verwachting toe met ten minste 20-70% tot mogelijk een verdrievoudiging op etmaalbasis. Het aantal fietsers neemt met 40-70% toe, waardoor de fiets in aantallen de dominante vervoerswijze op het plein wordt. Het autogebruik op het Hofplein kan tot 40% afnemen. De auto speelt daarmee in aantallen straks een meer ondergeschikte rol ten opzichte van voetgangers en fietsers. De daling van het autogebruik op het Hofplein kent verschillende oorzaken: verschuiving naar andere vervoerswijzen (autonome ontwikkelingen), vermindering van (doorgaand) autoverkeer zonder directe herkomst of bestemming en een nieuwe verdeling van ontsluitingsroutes in het Centrum. Het Hofplein krijgt een meer lokale functie met focus op de ontsluiting van de omliggende binnenstadkwartieren en het faciliteren van parkeerroutes van en naar de grote(re) garages in de omgeving.

Spectaculair Park Plein

Een spectaculair groot verblijfsgebied zal in het midden worden vrijgespeeld. Dit wordt ingericht met een combinatie van groene grasvlakken, vaste planten, pleinachtige ruimten en tientallen bomen. De huidige iconische fontein wordt het brandpunt van het nieuwe Hofplein, als prominent hart van het plan.

Op het nieuwe plein wordt de fontein omgeven door goed beloopbare zones. Daarbij worden hoogteverschillen slim ingezet zodat de kruisingen met de tram worden beperkt en overzichtelijk worden gemaakt. Deze hoogteverschillen worden benut voor het maken van zitbanken zodat iedereen dichtbij de fontein kan zitten en de prachtige sculpturen van waterbeesten, die daar onderdeel van maken, in ogenschouw kan nemen.

[Lees verder ›](#)

Het middelste gedeelte van het plein wordt bereikbaar gemaakt door zes brede zebrapaden, die alle hoeken van het plein met elkaar verbinden. De plinten van het plein, die grenzen aan de bebouwing zijn breed genoeg voor een tweerichtingenfietspad, groen en terrassen. Daarmee wordt het Hofplein een prettige en groene verblijfsplek voor Rotterdammer en bezoeker: een plek om te lunchen, uit te rusten, nieuwe energie op te doen en op de foto te gaan met de iconische gebouwen van Rotterdam op de achtergrond. Op het Hofplein ervaar je de reuring van de grote stad in optima forma.

Aanhechting van Rotterdam Noord op de binnenstad

Een belangrijk verworvenheid van de nieuwe indeling is de versterking van de verbinding tussen het centrum (Coolingsingel, Lijnbaan, Pompenburg Zuid etc.) en het noorden van Rotterdam (Oude Noorden, Schieblok, Centraal Station). Sinds de uitvoering van het Basisplan van Van Traa is het Hofplein een grote barrière voor voetgangers.

Door de vergrote verblijfsplek in het midden, een lagere verkeersintensiteit, brede plinten en grote zebra's is het plein straks goed diagonaal oversteekbaar. Zo kunnen de looproutes tussen het Lijnbaankwartier en het oude Noorden en tussen Pompenburg Zuid en het Rotterdam Central District verder worden verbeterd. Het plan versterkt daarmee de ambities van de ontwikkeling van de Hofbogen, ZOHO en van het Schiekadeblok en omgeving.

Bijdragen aan verdere verdichting

Door Hofplein te transformeren in een verblijfsplein met substantieel minder autoverkeer, wordt het aantrekkelijker om meer woningbouw en maatschappelijke voorzieningen rondom het plein te realiseren.

Momenteel wordt gewerkt aan plannen voor het Schiekadeblok, RISE (Hofplein 33/Coolingsingel 6), Pompenburg en het Shell-kantoor aan Weena-Zuid, alle aansluitend op het Hofplein. In de nabije omgeving wordt eveneens gewerkt aan ZOHO, Benthemstraat 30, Treehouse, POST, Coolingsingel 75 en de Lumière-toren.

Als al deze plannen worden gerealiseerd in de huidige vorm, dan zullen binnen een straal van 500 meter van de Hofpleinfontein meer dan 4.500 woningen worden toegevoegd. Een transformatie van het Hofplein zal de woningbouw in het gebied stimuleren en uiteindelijk - om een goed woon- en leefklimaat te creëren - een randvoorwaarde zijn voor deze grootschalige verdichting.

In de verkeersprognoses t.b.v. het gebruikte verkeersmodel zijn deze woningaantallen en ook het bijbehorend parkeerprogramma reeds meegenomen. Bij de projecten wordt (vanwege de centrale ligging) ingezet op het stimuleren van andere vormen van vervoer dan de auto en het minimaliseren van de parkeerbehoefte.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Na de presentatie van het schetsontwerp van Juurlink en Geluk aan de gemeenteraad najaar 2020, is het schetsontwerp breed gedeeld met stakeholders rondom het Hofplein en omwonenden.

Het concept Programma van Eisen (PVE) is in april 2021 besproken in een technische sessie met de commissie en tijdens een inhoudelijke behandeling in de commissie BWB en in de gebiedscommissie Centrum (zie ook 'bestuurlijke documenten').

De brede publieksparticipatie ging tevens in het voorjaar van 2021 van start. De publieksparticipatie startte met een video waarin wethouder Bokhove alle Rotterdammers opriep om dromen over het Hofplein te delen tijdens o.a. de zogenoemde 'Fonteingesprekken'. Het schetsontwerp vormde hiervoor belangrijke input.

In acht weken hebben duizenden Rotterdammers bij online Fonteingesprekken, expertmeetings, in de vragenlijsten op Gemeentepeiler, tijdens geluidswandelingen en een geluidswerkshop aan deze oproep gehoor gegeven. Al deze input vormt mede de basis voor het (voorlopig) ontwerp van het nieuwe Hofplein.

- Via de Gemeentepeiler zijn acht vragenlijsten met elk een eigen thema gedeeld, die uiteindelijk 6.394 keer zijn ingevuld.
- In februari en maart zijn vijf fonteingesprekken georganiseerd met direct omwonenden, belangstellende Rotterdammers en ondernemers.
- Via e-mail en social media werden eveneens dromen gedeeld of werd het proces becommentarieerd.
- Met de Urban Department Store (UDS), de Vereniging Rotterdam Central District (RCD), de Fietzersbond en architect en ontwikkelaar van Rise (Red Company) zijn expertmeetings georganiseerd. Onderwerpen waren verkeerscirculatie, plinten, fietsvoorzieningen, oversteekplaatsen en signaleringssystemen, waterberging, kunst en cultuur in het publieke domein.
- Er werden een geluidswerkshop en een aantal geluidswandelingen georganiseerd.

Uit de feedback blijkt er veel steun te zijn voor het nieuwe Hofplein. De inhoudelijke aandachtspunten worden – waar mogelijk en wenselijk - meegenomen in de verdere planvorming.

December van dit jaar is het voorlopig ontwerp van het inrichtingsplan gereed. Dit zal breed worden uitgezonden voor feedback. In vervolg op het eerdere participatietraject, zal wederom feedback van de Rotterdammers en andere belangrijke stakeholders worden gevraagd. Deze feedback wordt eerste kwartaal 2022 verwerkt tot een definitief ontwerp inrichtingsplan.

Verder naar actuele ontwikkelingen





- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



-  Bijsturing is niet noodzakelijk
-  Bijsturing nog mogelijk
-  Aandacht/maatregelen noodzakelijk



Hofplein | Kwaliteit

Criteria voor de (product- en proces)kwaliteit zijn:

- Het inhoudelijk correct en onderling consistent zijn van producten (ontwerpen, onderzoeken, planningen, tekeningen, ramingen);
- Betrokkenheid van en een goede afstemming in de inbreng van de verschillende disciplines en vakexperts;
- Een duurzaam ontwerp;
- Een gedragen ontwerp.

Consistentie, betrokkenheid en draagvlak worden geborgd in integrale teams en overleggen.

Het gaat leiden tot een integraal inrichtingsplan (IP) voor de herinrichting van Hofplein met:

- Meer ruimte voor het langzaam verkeer;
- Meer groen;
- Voldoende ruimte (en sfeer) om te verblijven;
- Voldoende doorstroming en bereikbaarheid van het autoverkeer en de tram;
- Levendige plinten;
- Prettige verlichting;
- Slimme combinaties van benodigde masten;
- Betere afwatering;
- Mogelijkheden voor een goede aansluiting op gebiedsontwikkelingen rond het plein;
- Mogelijkheden voor een goede aansluiting op de mogelijke herinrichting van Weena Zuid.

Het integrale IP zorgt voor:

- Een parkplein met een sterke, eigen identiteit;
- Een verbetering op het gebied van duurzaamheid en volksgezondheid (luchtkwaliteit, geluidreductie, biodiversiteit, verminderen hittestress);
- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat (bijdrage werkgelegenheid en economie).

Bijsturing is niet noodzakelijk



Toelichting afwijking kwaliteit:

Er is hard gewerkt om de groene kwaliteit van het ontwerp zo hoog mogelijk te houden.

Wellicht kunnen niet alle geplande bomen in het ontwerp gerealiseerd worden, als gevolg van verplantbaarheid, zichtlijnen, maatregelen. Aandachtspunten zijn de nabijheid van bomen bij de bovenleidingen van de tram en zichtlijnen op oversteekplaatsen en bochten. Deze detaillering vindt plaats in de DO fase.

De RET heeft onderzoek gedaan naar de geluidsoverlast van de trams op het Hofplein. Naar aanleiding daarvan volgt een analyse van deze problematiek en worden maatregelen voorgesteld. Ook heeft het ontwerp een afhankelijkheid van project RISE. Het zuidoostelijk kwadrant kan pas worden gerealiseerd na oplevering van de aangrenzende woontorens RISE. Wanneer de oplevering plaatsvindt is nog onduidelijk. Tot die tijd is sprake van een tijdelijke situatie wat het Hofplein-ontwerp betreft. In deze tijdelijke situatie wordt voor een nette aansluiting op het plein gezorgd.



Hofplein | Geld

Het totaal geraamde bedrag van de 7 Stadsprojecten bedraagt € 278,8 mln. De doelstelling voor cofinanciering en het putten uit bestaande budgetten is gesteld op € 45,5 mln. Het benodigde investeringskrediet van € 233,3 mln. van 7 Stadsprojecten wordt gedekt uit de reguliere investeringsruimte. Conform de Beleidsnota Investerings Rotterdam 2020 wordt de reguliere investeringsruimte gedekt uit de groeimiddelen van de stad ([20bb7586](#), [20bb8072](#)).

De raming van Stadsproject Hofplein op basis van het schetsontwerp exclusief plankosten was in 2019 € 20,9 mln., waarvan € 5,6 mln. gedekt moet worden via cofinanciering. Het benodigde gemeentelijke investeringskrediet van € 15,3 mln. is bij de verdeling van het aan het programma 7 Stadsprojecten beschikbaar gestelde krediet van 2020 en 2021 toegekend aan Hofplein.

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Toelichting afwijking geld:

De raming van het Stadsproject is bijgesteld. De geraamde kosten van het concept VO, herrekening van plankosten, indexering en bouwrente leiden tot hogere kosten. Op dit moment zijn er voor circa € 5 mln. aanvragen voor cofinanciering ingediend, dan wel in voorbereiding. De aanvragen zullen zeker nog oplopen tot € 5,6 mln. Van de cofinanciering is ruim 50% min of meer zeker.

Actuele ontwikkelingen en toelichting geld:

De nieuwe raming op basis van het concept Voorlopig Ontwerp wordt nu opgesteld en valt hoger uit. In de komende periode wordt de raming verder geanalyseerd en worden in samenspraak met de programmaleiding van de 7 Stadsprojecten mogelijke oplossingsrichtingen in kaart gebracht.

In de eerstvolgende Stuurgroep Stadsprojecten staan de bijgestelde ramingen van alle stadsprojecten op de agenda. In samenhang met de overige Stadsprojecten wordt naar aanvullende financiering gezocht om de recente kostenstijgingen te kunnen dekken.

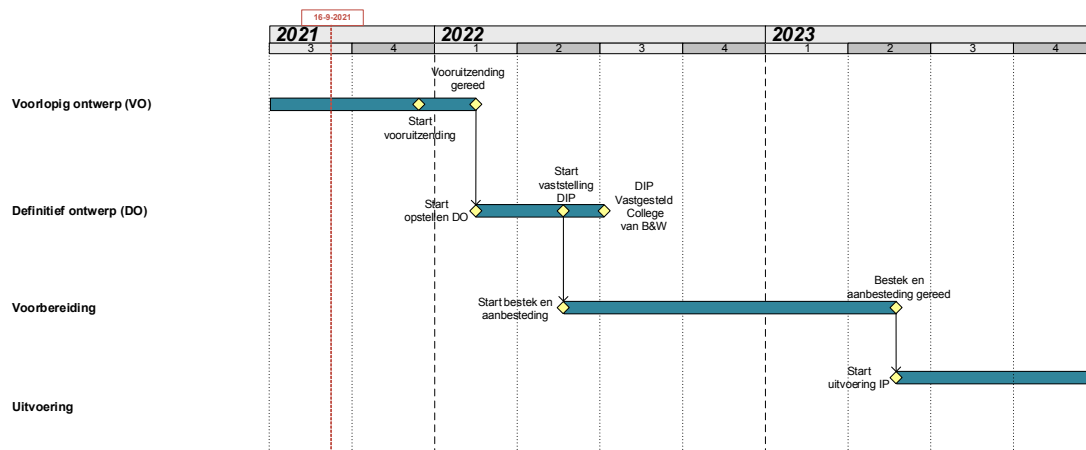
De cofinanciering moet voor een deel gerealiseerd worden via reguliere subsidies (zoals het waterschap HHSK en watermanagement Stadsbeheer) voor waterberging en 'werk met werk maken' (project oppakken samen met regulier onderhoud, zoals rioleringsopgave). Een ander deel moet komen uit 'nieuwe' vormen van cofinanciering (nationale en Europese subsidies en bijdragen van derden, zoals de Tijdelijke Impulsregeling Klimaatadaptatie).

Deze stijging van de geraamde kosten wordt voor een deel veroorzaakt door de stijging van de geraamde bouwkosten (prijsspeil 2020). De verdere stijging is vooral toe te schrijven aan het meenemen van de plankosten en verhoging van de indexering die overwegend wordt veroorzaakt door een stijging van de materiaalprijzen. De komende periode worden de resultaten nog verder geanalyseerd en wordt vanuit het project samen met de ontwerper gekeken naar optimalisaties in het ontwerp. De nieuwe ramingen van alle Stadsprojecten worden in de komende stuurgroep van november besproken en hierbij worden op programmaniveau meerdere scenario's uitgewerkt.



Hoofdpijnenplanning Hofplein

Aan deze planning kunnen geen rechten ontleend worden!



Bijsturing nog mogelijk

Toelichting afwijking tijd:

Het uitwerken van de vele thema's in overleg met het grote aantal stakeholders om tot een VO te komen en het verwerken van het zeer grote aantal reacties op het schetsontwerp, kostte meer tijd dan vooraf ingeschat. Om deze reden heeft een herijking van de planning plaatsgevonden. Het voorlopig ontwerp zou aanvankelijk na de zomer in 2021 gereed zijn, dat is enkele maanden naar achter geschoven en het VO zit nu in de afrondingsfase.

Gezien de complexiteit van de uitvoeringsfasering, levertijden van materialen en de benodigde voorbereidingstijd van de aannemer die het werk gegund krijgt, hebben we de geplande (reguliere) doorlooptijd voor de voorbereiding en aanbesteding gehandhaafd.

De start van de uitvoering valt nu medio 2023 in plaats van begin 2023.

De belangrijkste mijlpalen voor de komende tijd zijn als volgt:

- Het VO wordt momenteel afgerond.
- Het inrichtingsplan Hofplein zal naar verwachting medio 2022 worden vastgesteld.
- De uitvoering van Hofplein zal naar verwachting medio 2023 starten.



Hofplein | Risico's

Het Hofplein moet een grondige metamorfose ondergaan van een verkeersplein naar een groen verkeers- en verblijfsplein. Dit heeft wel voeten in de aarde: de doelstelling voor vergroening i.c.m. tramfunctie op het plein blijft een lastig evenwicht. De grootste risico's zijn op dit moment:

1. Afstemming van de vergroening op de ondergrond (kabels en leidingen) en de masten en bovenleidingen van de tram.
Rekening houden met de technische randvoorwaarden vanuit de nutsbedrijven, gemeente en RET is een hele uitdaging, omdat het streefbeeld van een groen plein met grote bomen het uitgangspunt is. Uiteraard wordt dit in goed overleg met de betreffende partijen uitgewerkt.
2. Onzekerheid (co)financiering:
 - De raming van het concept VO is hoger uitgevallen dan de SO-raming uit 2019. Het VO wordt in december 2021 uitgestuurd. Er zullen zowel van interne maar ook van externe partijen vragen en opmerkingen komen die nog verwerkt moeten worden. Een risico is dat er geen of onvoldoende additionele financiering aangewend kan worden, waardoor er bezuinigd moet worden en het kwaliteitsniveau in gevaar komt.
 - Cofinanciering kan ontbreken of pas na de vaststelling van het IP worden toegekend.
3. Wensen van verschillende stakeholders verenigen op het Hofplein. Sommige stakeholders hebben tegengestelde belangen, die we steeds moeten afwegen en zo goed mogelijk zien te verenigen. Drie belangrijke onderwerpen:
 - De Verkeerspolitie heeft zich destijds kritisch uitgelaten op het PvE o.a. vanwege het weglaten van VRI's in de nieuwe situatie en 30km op het plein in combinatie met hoge verkeersintensiteit en beperkte passeermogelijkheden. Bij het presenteren van het voorlopig inrichtingsplan zal opnieuw aan de hand van simulaties moeten worden aangetoond of dit een acceptabele, verkeersveilige situatie oplevert die voldoende doorstroming op het nieuwe Hofplein toelaat.
 - Het nieuwe Hofplein zal niet geschikt zijn voor evenementen met een podium voor optredens voor meer dan 30.000 mensen (NB: dynamische evenementen zoals de Rotterdam Marathon, Roparun, optocht van Rotterdam Unlimited worden maximaal gefaciliteerd). Er wordt gezocht naar een nieuwe plek voor grootschalige evenementen in samenwerking met Rotterdam Festivals. Deze alternatieve locatie is op dit moment nog niet gevonden.
 - De mogelijke economische impact van de reductie van het autoverkeer als gevolg van de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak wordt op verzoek van Urban Department Store en Rotterdam Central District nader onderzocht.
4. Overlast tijdens de uitvoering (mede door projecten uit de directe omgeving):
Getracht wordt – vanzelfsprekend – om de bouwoverlast zoveel mogelijk te beperken. Maar gezien de functies en locatie van het Hofplein is (redelijk) forse verkeersoverlast, zeker ook voor voetgangers en fietsers, niet te voorkomen. Hierover zijn reeds overleggen met de manager stedelijke bereikbaarheid opgestart om na te denken over een zo prettig en overzichtelijk mogelijke situatie tijdens de werkzaamheden.



Daarnaast zien we twee grote kansen:

1. Spoorvervanging RET: is gezien over twee jaar na oplevering herinrichting 2025. Vanzelfsprekend is het zeer wenselijk als deze werkzaamheden worden meegenomen in de uitvoering van de herinrichting. Onderzocht wordt of het mogelijk is om werk met werk te maken, zodat het plein niet een paar jaar na oplevering weer onder handen moet worden genomen. De consequenties hiervan op tijd, geld en kwaliteit worden in kaart gebracht.
2. Leidingentunnel: biedt als voordelen dat toekomstige voorzieningen zonder graafwerk zouden kunnen worden opgenomen in de leidingentunnel. Echter, deze zit niet in de oorspronkelijke projectscope en is daarom niet meegenomen in de VO-raming. De uitvoering heeft consequenties voor de uitvoeringsfasering (langer) en de mate van overlast (meer).



Bijsturing is niet noodzakelijk

Toelichting afwijking risico's:

Risico's zijn in kaart gebracht en worden gemonitord via periodieke risicosessies.



Hofplein | Bestuurlijke documenten

Hier treft u een overzicht aan van de relevante bestuurlijke documenten, aangevuld met de huidige stand van zaken met betrekking tot de afdoening van moties en toezeggingen.

Programma van Eisen en Voorlopig Ontwerp

Het college van B&W heeft op 16-02-2021 ([21bb002255](#)) besloten om het concept Programma van Eisen voor het Hofplein vrij te geven voor consultatie met de omgeving. Er is breed feedback opgehaald, die deels - waar mogelijk en wenselijk - verwerkt wordt in de uitwerking van het voorlopig ontwerp.

In de raadsvergadering van 29-04-2021 zijn drie moties aangenomen m.b.t. het PVE.

21bb5746	Motie 'Hofplein in goede banen' van Jan-Willem Verheij (VVD), Dieke van Groningen (VVD) en Christine Eskes (CDA)
21bb5753	Motie "Verkeersveiligheid op nummer één op het Hofplein" van Jan-Willem Verheij (VVD), Dieke van Groningen (VVD)
21bb5756	Motie 'Hofplein toegankelijk en verbonden' van Astrid Kockelkoren (Groen Links), Duygu Yildirim (PvdA), Tjalling Vonk (CU-SGP) en Christine Eskes (CDA)

Het college van B&W heeft op 29-06-2021 besloten om het Programma van Eisen voor het Hofplein ([21bb004489](#)), bijbehorend reactiedocument ([21bb007315](#)) en positief advies van de gebiedscommissie centrum ([21bb008296](#)) vast te stellen. Dit vormt de basis waarop het inrichtingsplan voor Hofplein kan worden afgemaakt. Middels de volgende beantwoording is de raad geïnformeerd over de stand van zaken van de afdoening van de moties. De afdoening gebeurt bij het vaststellen van het definitief ontwerp (DO).

1. Motie 'Hofplein in goede banen' van Jan-Willem Verheij (VVD), Dieke van Groningen (VVD) en Christine Eskes (CDA) ([21bb5746](#))

In de uitwerking van het Hofplein van Programma van Eisen (PvE) naar Voorlopig Ontwerp (VO) worden simulaties uitgevoerd, waarbij een beter inzicht ontstaat in veranderende bereikbaarheid van naastgelegen buurten en parkeervoorzieningen en de doorstroming in die buurten. We onderzoeken reeds welke aanpassingen nodig zijn op de straten Weena, Schiekade en Pompenburg om verkeer goed van en naar Hofplein en de omgeving te geleiden. Voor het VO zullen wij dit onderzoek verder afronden. Er kunnen zo nodig aanvullende maatregelen getroffen worden, die de bereikbaarheid van naastgelegen buurten ten goede komt. Wij zullen deze maatregelen - mocht dit aan de orde zijn - met u delen als we u het VO presenteren.

Het Verkeerscirculatieplan Binnenstad geeft inzicht in de effecten op het niveau van de gehele binnenstad en de stad. Het VCP beschouwt meerdere maatregelen in een samenhangend pakket. Er is inzicht in de effecten voor de jaren 2025 en 2030 en er wordt rekening gehouden met een bepaalde bandbreedte. Deze bandbreedte gaat van een behoudende koers tot een meer progressieve insteek waarbij er sneller een reductie van het autoverkeer van en naar de binnenstad plaatsvindt. Een effectenanalyse van alleen het Hofplein zal qua uitkomsten altijd vallen binnen de bandbreedte van het VCP



Binnenstad. Het VCP Binnenstad geeft ten aanzien van het Hofplein geen aanleiding om op binnenstadsniveau aanvullende maatregelen te nemen, anders dan uit de projectuitwerking van Hofplein naar voren kan komen.

2. Motie ‘Verkeersveiligheid op nummer één op het Hofplein’ van Jan-Willem Verheij (VVD), Dieke van Groningen (VVD) ([21bb5753](#))

Binnen de planuitwerking van Hofplein is reeds grote aandacht voor verkeersveiligheid en hulpdiensten. Het nieuwe Hofplein zorgt er met haar carrévorm voor dat snelheden van autoverkeer op natuurlijke wijze lager komen te liggen. Hiermee wordt de interactie tussen de verschillende weggebruikers op het plein beter. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid om formeel 30km/u met passende maatregelen op het plein in te voeren. Hierover voeren we het gesprek met hulpdiensten en RET. Het alternatief is om een adviessnelheid van 30km/u in te stellen, net als op de Coolsingel. Verkeersveiligheid wordt in het nieuwe ontwerp vertaald in veilige oversteken voor fietsers en voetgangers, zichtbaarheid en snelheid van de trams ten opzichte van voetgangers en fietsers en het goed afstemmen en inrichten van alle verkeersstromen die straks op het nieuwe Hofplein aanwezig zijn. Bij de uitwerking maken we onder andere gebruik van 3D-beelden om de veiligheid te toetsen. Ook is in het nieuwe ontwerp nadrukkelijk aandacht voor de passeerbaarheid van de hulpdiensten.

We voeren gesprekken met de Veiligheidsregio en Politie hierover. Verkeersveiligheid en de belangen van de hulpdiensten wordt dus als integraal onderdeel meegenomen in het voorlopig ontwerp voor Hofplein.

Bij de behandeling van het voorlopig ontwerp in de raad zal nadrukkelijk aandacht zijn voor de vertaling van de verkeersveiligheid op het Hofplein in planvorming en uitvoeringsfase.

3. Motie ‘Hofplein toegankelijk en verbonden’ van Astrid Kockelkoren (Groen Links), Duygu Yildirim (PvdA), Tjalling Vonk (CU-SGP) en Christine Eskes (CDA) ([21bb5756](#))

Wij zeggen u toe dat in het ontwerp voor het nieuwe Hofplein zorg zal worden gedragen voor de samenhang met de nieuwe inrichting van de Coolsingel in onder meer materiaalkeuze en aansluitingen, voor een aantrekkelijke binnenstad.

Tevens zal ervoor gezorgd worden dat het nieuwe Hofplein fysiek toegankelijk is voor mensen met een beperking. De geldende richtlijnen (15 mei 2018) worden gevolgd. In het inrichtingsplan zullen mede daarom toegankelijke oversteekplaatsen, brede afritten en noppentegels worden toegepast en zitgelegenheden worden opgenomen. Toegankelijkheid is een standaard eis in dit PvE. 010 Toegankelijk en VGR worden betrokken bij de uitwerking van inrichtingsplan.

Cultuurhistorische Verkenning Hofplein – Weena

Er is een Cultuurhistorische Verkenning (CV) naar het Hofplein en Weena gedaan. Deze is 03-09-2021 besproken in de gebiedscommissievergadering en heeft diezelfde dag het positieve formele advies ontvangen ([21bb011039](#)).

Vervolgens is de CV op 21-09-2021 ([21bb007111](#)) vastgesteld door B&W. Dit traject loopt parallel met de behandeling van RISE ([BS21/00790](#) - [21bb007109](#)). De belangrijkste reden om voor Hofplein een CV op te stellen, is de motie ‘Plintenstrategie koppelen aan groene stadsprojecten’ ([20bb016922](#)). Daarmee wordt de begane grond van de omliggende projecten bij project Hofplein betrokken. Voorheen vielen onderdelen van het Hofplein in verschillende CV's. Met deze verkenning is nu één geheel gemaakt.

› Bestuurlijke documenten



Herinrichting Coolsingel

Reconstructie van de Coolsingel naar een boulevard met allure. De Coolsingel krijgt een nieuw profiel van gevel tot gevel, van het Hofplein tot aan de Schilderstraat/Witte de Withstraat. Het nieuwe profiel zorgt voor goede verbindingen tussen het Lijnbaankwartier en het Laurenskwartier. Daarnaast creëert het nieuwe profiel meer ruimte en comfort voor voetgangers en fietsers. Ook komen er meer bomen en groen en een hoogwaardige bestrating die aansluit op de monumentale gevels. Tenslotte veraangenamen we het verblijf op de Coolsingel met bijzondere verlichting en nieuwe ornamenten.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

De formele ingebruikname heeft plaatsgevonden op 10 april 2021. De Coolsingel is met ingang van april 2021 dan ook geheel functioneel. Tot eind oktober 2021 zullen de rest- en herstelpunten door de aannemer afgewikkeld worden.

Een deel van de natuursteen esplanade is tijdelijk met ander materiaal aangelegd. De gekozen natuursteen voor de voetgangersgebieden wordt geproduceerd in India. De productie is opgestart na de coronapandemie, al is nog niet duidelijk wanneer het laatste natuursteen geleverd wordt. Het vervangen van de betontegels door het natuursteen patroon op de esplanade en voor het Postkantoor zal niet gebeuren tijdens de feestdagen periode, maar wordt naar verwachting vanaf januari 2022 opgepakt en duurt ongeveer zeven maanden. Deze periode is afgestemd met, en heeft ook de voorkeur van, de ondernemers. Het projectteam van de gemeente wordt afgebouwd. Er zal een klein kernteam actief blijven om de bovengenoemde punten en overblijvende restpunten af te handelen.

Verder naar actuele ontwikkelingen





Herinrichting Coolsingel

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



- Bijsturing is niet noodzakelijk
- Bijsturing nog mogelijk
- Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Situatie vorige rapportage:





Herinrichting Coolsingel | Kwaliteit

Het Definitief Ontwerp ([16bb8482](#)) is uitgewerkt in bestekstekeningen. Diverse onderwerpen zijn gedurende de gefaseerde uitvoering nog verder uitgewerkt, zoals Coolsingellantaarn, expeditie paviljoens westzijde en weerbaarheidsmaatregelen. Het bestek is gegund aan Aannemingsmaatschappij Van Gelder BV. De uitvoering is gestart in april 2018 en opgedeeld in 14 deelfasen.

In de voorjaarsretraite 2019 zijn aanvullende middelen beschikbaar gesteld voor de verwerving en sloop van de paviljoens Coolsingel 87. De sloop van het gebouw en inrichting van het maaiveld zijn in de uitvoeringsplanning van het project opgenomen.

In februari 2018 heeft de gemeenteraad de motie aangenomen de gedenksteen van de Bijenkorf van Dudok terug te halen naar de Coolsingel ([18bb1908](#)).

Het omgevingsmanagement is de schakel tussen de omgeving, de aannemer en de gemeente. Voor het vormen van draagvlak onder stakeholders voor de uitvoering en door zichtbaar rekening te houden met de belangen van de stakeholders. De omgevingsmanager is goed bereikbaar en handelt actief en concreet bij klachten en suggesties.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en kwaliteit:

Vanwege de coronapandemie en de lockdown in India kon niet al het geplande natuursteen, dat daar geproduceerd wordt, op tijd geleverd worden. Het vervangen van het tijdelijke materiaal start nadat er voldoende voorraad is voor het in één keer kunnen aanleggen van de gehele esplanade in de definitieve natuursteen. Tot die tijd is de Coolsingel geheel functioneel, maar aan de westzijde voor een groot deel bestraat met grijs betonsteen.

De vervangingsopgave naar natuursteen in cirkelpatronen start in januari 2022. Deze periode is ook afgestemd met en heeft de voorkeur van de ondernemers. De uitvoeringsduur van de vervanging is ongeveer zeven maanden. Ook de buitenruimte voor het Postkantoor en de strook voor de bouwplaats van Coolsingel 75 wordt met natuursteen afgemaakt. Het tijdelijk gebruikte materiaal wordt zoveel mogelijk hergebruikt. Op de plek van de bouwplaats zelf van Coolsingel 75 wordt na oplevering van de vastgoedontwikkeling de uiteindelijke natuursteen gelegd.



Na de officiële ingebruikname op 10 april 2021 zijn verspreid over het projectgebied rest- en herstelwerkzaamheden uitgevoerd, waar de ondernemers en gebruikers relatief weinig overlast van ondervinden. De rest- en herstelwerkzaamheden door de aannemer lopen door tot eind oktober 2021. De oplevering van het geleverde werk door aannemer aan gemeente leidt tot inhoudelijk pittige discussies tussen aannemer en gemeente over de verantwoording en de kwaliteit, waardoor de inhoudelijke en financiële afwikkeling langer doorlopen.

De aanpassing van vijf metro entrees in Coolsingel-stijl is gereed, voor de zesde later toegevoegde entree (direct voor Stadhuis, in de middenberm) is een nieuw ontwerp bijna afgerond en kan aanbesteed worden.

De Coolsingel is één van de locaties in Rotterdam waar weerbaarheidsmaatregelen zijn getroffen ([17bb6896](#)). De maatregelen betreffen het afschermen van vier drukke plekken op de Coolsingel waar niet voldoende objecten (zoals fietsnieten, bomen) aanwezig zijn om deze bescherming te bieden. De gerealiseerde maatregelen zijn onderdeel van het project, de financiering komt van de gemeentelijke directie Veilig.

Expeditie door de ondernemers vindt plaats via de daarvoor aangelegde laad- en loszones aan de oostzijde van de Coolsingel en in de zijstraten Westblaak en Aert van Nesstraat. Onder voorwaarden zijn hier uitzonderingen op mogelijk voor de ondernemers aan de westzijde van de Coolsingel door ontheffing binnen venstertijden. De handhaving van dit expeditie verkeer wordt via een kentekenregistratiesysteem met camera's georganiseerd. Dit systeem moet nog verder vormgegeven worden. Tot die tijd vindt toezicht en handhaving met BOA's plaats.

Rondom de Coolsingel zijn tijdelijke fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 225 met fietsvlonders en fietsnietjes, 50 extra fietsnieten in de Van Gentstraat, inpandige openbare stalling op de Hoogstraat met 190 plaatsen en een inpandige stalling op de Lijnbaan met 300 plaatsen. Daarnaast zijn er concrete plannen om bij de transformatie van het voormalig V&D warenhuis permanente fietsparkeerplaatsen te realiseren.

De huidige sfeerverlichting is aan vervanging toe. Hoewel dit niet binnen de scope van het project valt is dit in de donkere maanden medebepalend voor de kwaliteit van de nieuwe Coolsingel. In 2021 organiseert de Urban Department Store, als vertegenwoordiging van de ondernemers, de sfeerverlichting voor de Coolsingel, gefinancierd uit het project. Over de oplossing voor 2022 en verder worden gesprekken gevoerd met de betreffende stakeholders.

Het informatiecentrum is per december 2020 gesloten en wordt hergebruikt bij project Rijnhaven. Vanuit het project wordt nog steeds gecommuniceerd met de lokale stakeholders over de uitvoering van de restwerkzaamheden.

Het Historisch Genootschap Roterodamum is gestart met de fondsenwerving voor plaatsing en restauratie van de gedenksteen van de Bijenkorf van Dudok ([19bb24457](#)). De planning van de plaatsing is nog niet bekend. Voornemen is om deze plaatsing in combinatie met een expositie van de kunstenaar en maker H.A. van den Eijnde in de Bijenkorf uit te voeren.



Met de op 7 november 2019 aangenomen motie 'Ereronde' ([19bb23207](#)) is afgesproken bij de opening van de nieuwe Coolsingel ook de bouwvakkers te bedanken. Zij hebben in weer en wind geholpen aan de wederopbouw van de stad en zijn degenen die mogelijk hebben gemaakt dat dat in veiligheid en vrijheid kon. Naast de aandacht bij de ingebruikname op 10 april 2021 (speciale Coolsingel bijlage AD en fototentoonstelling), wordt in november 2021 een erelunch georganiseerd ([21bb2357](#)).



Herinrichting Coolsingel | Geld

De financiële dekking van het project Coolsingel bestaat, naast het door de gemeenteraad toegezegde krediet ([16bb8483](#)), uit 'Toekenning P17160-2' (03-12-18) van Stadsbeheer uit het Rioolvervangingsprogramma, de toezegging in de voorjaarsretraite 2019 voor de sloop paviljoens Coolsingel 87, een bijdrage voor de Verkeersregelinstallatie (VRI) door de afdeling Mobiliteit en een bijdrage van de RET.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting geld:

De prognose einde werk geeft aan dat het project uitgevoerd kan worden binnen het beschikbaar gestelde budget en de overige toegezegde bijdragen.

In de prognose wordt rekening gehouden met de kosten om de tijdelijke bestrating van de esplanade in 2022 te vervangen door het geplande natuursteen in het unieke patroon. De meerkosten voor het bestraten met tijdelijk materiaal en later vervangen voor de uiteindelijke natuursteen worden gedekt uit het risico onvoorzien binnen de begroting van het project.

Daarnaast zijn in de huidige prognose de benodigde reserveringen voor het definitief inrichten bij de bouwplaatsen van Postkantoor en Coolsingel 75 apart gelabeld.

De dekking voor de kosten van de uiteindelijke vervanging van tijdelijk materiaal naar natuursteen in cirkelpatroon zal gereserveerd blijven tot de uiteindelijke vervanging mogelijk is.

De oplevering van het geleverde werk door aannemer aan gemeente leidt tot inhoudelijk pittige discussies tussen aannemer en gemeente over de verantwoording en de kwaliteit en over meerwerk, waardoor de financiële afwikkeling langer doorloopt. Het streven is om dit jaar de financieel-administratieve zaken met de aannemer af te handelen.



Herinrichting Coolsingel | Tijd

De voorbereiding en uitvoering van het project worden gefaseerd uitgevoerd. De werkzaamheden aan het tramspoor en de ondergrondse werkzaamheden aan riolering en kabels en leidingen zijn uitgevoerd in 2017. Daarna is het werk aan het hoofdbestek gestart in twee fasen met elk verschillende deelfasen: de oostzijde in april 2018 en de westzijde in oktober 2019. Afgeronde deelfasen worden overgedragen aan Stadsbeheer. Oplevering van een heringerichte Coolsingel heeft plaatsgevonden in april 2021.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkeling en toelichting tijd:

De officiële ingebruikname van de Coolsingel heeft plaatsgevonden op 10 april 2021. Na ingebruikname worden de restpunten afgewikkeld, die eind oktober 2021 zijn opgeleverd.

Een deel van de esplanade is tijdelijk in ander materiaal aangelegd. De tijdelijke bestrating wordt vervangen door de uiteindelijke natuursteen bestrating in het unieke patroon, nadat deze voor het gehele gebied op voorraad is. De vervangingsopgave start na de feestdagen periode in januari 2022.

Deze periode is ook afgestemd met en heeft de voorkeur van de ondernemers.

De uitvoeringsduur van de vervanging is ongeveer zeven maanden. Ook de buitenruimte voor het Postkantoor en de strook voor de bouwplaats van Coolsingel 75 wordt met natuursteen afgemaakt. Op de bouwplaats van Coolsingel 75 wordt na oplevering van deze vastgoedontwikkeling de uiteindelijke natuursteen gelegd.



Herinrichting Coolsingel | Risico's

Het doel van het project was om in april 2021 de Coolsingel op te leveren en dit alles te realiseren binnen de kaders van tijd, geld en kwaliteit. Vanwege de binnenstedelijke locatie was de impact van het project op de omgeving (bereikbaarheid en overlast) groot. Het risicoregister geeft een overzicht van geïdentificeerde risico's inclusief risicoprioritering en beheersmaatregelen.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Beschrijving risico's en actuele ontwikkelingen:

Ongewenste gebeurtenis bereikbaarheid: vanwege de werkzaamheden ontstaat in de straten rond de Coolsingel een situatie waarin de verkeerscirculatie in onacceptabele mate wordt gehinderd, waardoor druk ontstaat op de bevoorradingslogistiek van ondernemers, op de toegankelijkheid van parkeergarages en op de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten.

Maatregelen: in het project zijn diverse maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de binnenstad ook tijdens de werkzaamheden mogelijk te maken. De bereikbaarheid van de directe omgeving van het project wordt over het algemeen niet of nauwelijks meer structureel bedreigd. Monitoring vanuit, en in samenwerking met, Stedelijke bereikbaarheid en Rotterdam Onderweg blijft essentieel.

Actualiteit: de bereikbaarheid van de directe omgeving van het project is gedurende de uitvoering over het algemeen niet of nauwelijks structureel bedreigd. De genomen maatregelen om dit risico te beheersen kunnen als succesvol en toereikend worden aangemerkt. De nog resterende werkzaamheden die momenteel worden uitgevoerd vormen nauwelijks een bedreiging voor de bereikbaarheid.

Ongewenste gebeurtenis planning: vanwege veranderende externe factoren kan de planning van de werkzaamheden aan de Coolsingel worden beïnvloed, met als gevolg dat de voorziene fasering niet kan worden uitgevoerd, de planning onder druk komt te staan en omgevingsbereikbaarheid wordt belemmerd.

Maatregelen: in het bestek is een flexibele fasering opgenomen. De onderlinge afhankelijkheid van de verschillende fases wordt hiermee verkleind en wijzigingen als gevolg van externe invloeden worden zoveel mogelijk opgevangen.

De verwachting is altijd geweest dat het werk gereed is in april 2021, met uitzondering van het natuurstenen patroon. Recent is duidelijk geworden dat er voorlopig geen nieuwe materiaalleveringen uit India komen, het gebrek aan natuursteen voor de esplanade is hierdoor een zekerheid geworden. Een deel van de esplanade is daarom in tijdelijk materiaal aangelegd. De komende periode wordt extra inspanning en inzet gepleegd om restpunten af te handelen.

Actualiteit: de werkzaamheden naderen hun voltooiing, op 10 april 2021 is de Coolsingel weer officieel in gebruik genomen. Vrijwel alle onderdelen die binnen de projectopdracht en het invloed gebied vallen zijn uitgevoerd. De toegepaste fasering heeft bijgedragen aan een beheersbaar verloop van de werkzaamheden en een beheersbare verkeerssituatie.



Door een tijdelijk stop op levering van natuursteen uit India, door de corona pandemie, is noodzakelijk gebleken een deel van de esplanade in tijdelijk materiaal aan te leggen. Vanaf 2022 zal dit tijdelijk materiaal vervangen worden door natuursteen. Afronding van rest- en herstelpunten behorend bij het werk Coolsingel loopt door tot eind oktober 2021.

Ongewenste gebeurtenis klachten uit omgeving:

Maatregelen: het tijdig en juist informeren van de bewoners, gebruikers en middenstanders rond het werkgebied is een speerpunt van het project. Hiervoor zijn een manager communicatie en een omgevingsmanager aangesteld.

Actualiteit: door veel direct contact met ondernemers en het proactief zorgdragen voor tijdige berichtgeving over gewijzigde toegangswegen en/of verkeersomstandigheden is er geen sprake geweest van een structurele klachtenstroom vanuit de omgeving. Na de officiële opening van de Coolsingel op 10 april 2021 kijkt het project terug op een succesvolle en geslaagde communicatie aanpak.

Fietsparkeren: bij oplevering van de Coolsingel wordt voor meer fietsparkeercapaciteit gezorgd. Dit zijn tijdelijke suboptimale oplossingen in de buitenruimte. De duurzame definitieve oplossingen zijn afhankelijk van de planning van de omliggende vastgoedontwikkelingen, aangezien deze in pandig in de nieuwe ontwikkelingen worden opgelost. Hierdoor en doordat de regulering van expeditie verkeer nog niet optimaal is, bestaat de mogelijkheid dat er na oplevering een significante en meer dan voorziene toename ontstaat van inzet van toezicht- en handhaving, met daaruit voortkomende beheerkosten om binnen de gewenste kaders van kwaliteit en veiligheid te kunnen blijven.

Maatregelen: de structurele noodzaak om extra fietsparkeercapaciteit op en rond de Coolsingel te realiseren maakt onderdeel uit van de vastgestelde Fietsparkeerkoers 2025, die als opgave heeft het fietsparkeren voor de gehele binnenstad te organiseren ([19bb17510](#)). De verwachtingen zijn positief over de realisatie van een stalling in Coolsingel 75 en in het Postkantoor ([19bb12754](#)). Deze voorstellen zijn meegenomen in de nog vast te stellen Fietsparkeerstrategie Binnenstad Rotterdam, die o.a. mogelijkheden van in pandige stallingen geeft. Daarnaast zijn tijdelijke fietsparkeervoorzieningen voorzien op en rond de Coolsingel die voor april 2021 gerealiseerd zijn.

Actualiteit: een groot aantal van de tijdelijke fietsparkeervoorzieningen zijn aangebracht. Na afronding rondom deelgebied Lijnbaan later in 2021 zijn alle tijdelijke oplossingen in de buitenruimte die voorzien waren op dit gebied gerealiseerd. Daarnaast zijn er concrete plannen om bij de transformatie van het voormalig V&D warehouse permanente fietsparkeerplaatsen te realiseren.



Herinrichting Coolsingel | Bestuurlijke documenten

De belangrijkste bestuurlijke documenten

<u>21bb2357</u>	Afdoeningsvoorstel motie 'Ereronde' (<u>19bb23207</u>)	16-03-2021
<u>21bb2349</u>	Beantwoording schriftelijke vragen 'Escape fietsnietjes Coolsingel' (<u>21bb1681</u>)	16-03-2021
<u>20bb15251</u>	Wethouderbrief Van Gils plaatsing natuursteen	13-10-2020
<u>19bb24457</u>	Afdoeningsvoorstel Gedenksteen Oude Bijenkorf	18-02-2020
<u>19bb24231</u>	Tussenbericht motie 'Ereronde' (<u>19bb23207</u>)	02-12-2019
<u>19bb24226</u>	Beantwoording schriftelijke vragen 'Ronkende motoren' (<u>19bb23099</u>)	10-12-2019
<u>19bb19934</u>	Beantwoording schriftelijke vragen 'Plat op de Coolsingel' (<u>19bb19004</u>)	10-09-2019
<u>19bb17510</u>	Raadsvoorstel over afdoening Fietskoers 2025	16-07-2019
<u>19bb12754</u>	Wethouderbrief Kurvers over voortgang Herontwikkeling Postkantoor	15-03-2019
<u>18bb03242</u>	Beantwoording schriftelijke vragen 'RIT 010' (<u>18bb2705</u>)	15-03-2018
<u>18bb1908</u>	Motie Gedenksteen oude Bijenkorf	22-02-2018
<u>17bb6896</u>	Collegebrief over verhogen fysieke weerbaarheid buitenruimte	30-08-2017
<u>16bb10305</u>	Besluit Herinrichting Coolsingel	15-12-2016
<u>16bb8483</u>	Het beschikbaar stellen van een krediet voor de Herinrichting Coolsingel	16-11-2016
<u>16bb8482</u>	Definitief ontwerp Coolsingel	16-11-2016

[› Bestuurlijke documenten](#)

Hart van Zuid

Met de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid (HvZ) realiseren we in de periode 2016-2035 een nieuw centrum voor Rotterdam-Zuid. Er zijn vijf doelen gesteld:

1. Vliegwielen voor Zuid
2. Aantrekkelijk Hart van Zuid
3. Hart van Zuid werkt
4. Verbonden stedelijk knooppunt van Zuid
5. Duurzame en gezonde leefomgeving

Dit moet leiden tot economische en sociale verbetering, het verbeteren van het verblijfsklimaat, verblijfsduur en comfort, het verhogen van de werkgelegenheid, het borgen van goede vervoersverbindingen en verbeteren van de veiligheid.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Het in uitvoering zijnde project Hart van Zuid bestaat uit verschillende (deel)projecten. De basisopgaven zijn voor een groot deel afgerond. Het volgende overzicht bevat de actuele ontwikkelingen en een vooruitblik.

De impact van de coronacrisis op Hart van Zuid was merkbaar. Wegens het sociale en recreatieve karakter van de voorzieningen in het gebied werden partijen zoals Ahoy, Theater Zuidplein, RET, winkelcentrum Zuid en Sportbedrijf geraakt. Het bij Hart van Zuid gecontracteerde aannemers-consortium Ballast Nedam – Heijmans (BNH) heeft volgens het protocol van de moederbedrijven in principe 'gewoon' door gewerkt. Met BNH worden gevolgen qua capaciteit frequent gemonitord en waar nodig worden maatregelen genomen.

[Lees verder ›](#)

Basis opgaven (inclusief ambitie)	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Zwembad	Opgeleverd in december 2017.
Hallen Ahoy	Opgeleverd in zomer 2017.
Theater Zuidplein en Bibliotheek	Opgeleverd in mei 2020, geopend in september 2020 door Koningin Maxima. In september werd bekend dat Theater Zuidplein door de Branchevereniging Nederlandse Architectenbureaus (BNA) is benoemd tot Beste Gebouw van het Jaar 2021 in de categorie leefbaarheid en sociale cohesie.
Rotterdam Ahoy Convention Center (RACC)	Het RACC is op 27 november 2020 opgeleverd. De aanpassing van het bestaande deel in de Plaza is op 15 januari 2021 opgeleverd. Op 9 september 2021 is het RACC door Koning Willem Alexander geopend en is het 50-jarig bestaan van Ahoy gevierd. De gesprekken tussen BNH, Ahoy, gemeente en bevoegd gezag (Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond) over de maximale bezoekerscapaciteit van 40.000 bezoekers in de hallen 2-6 (contractuele eis) lopen nog.
OV-knoop/busstation	Verplaatsing van het busstation is in uitvoering. Het station zal op 1 april 2022 in gebruik genomen worden. Door vertraging in de bouw van de uitbreiding van het Winkelcentrum Zuidplein is dit een paar maanden later dan oorspronkelijk gepland. Het busstation is afhankelijk van en verbonden met de uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein (WCZP) en parkeergarage, de oost-west verbinding en de OV-knoop. Elk onderdeel heeft zijn eigen spelregels in het contract met BNH. Momenteel wordt gewerkt aan de voorbereiding van het opknappen van de stationshal, als sluitstuk van de OV-knoop. Dit is geen verplicht onderdeel in het contract met BNH. Gezamenlijk onderzoeken we hoe we een kwaliteitsimpuls haalbaar kunnen maken. We zijn o.a. in gesprek met de MRDH over een subsidiebijdrage voor het opknappen van het metrostation.
Sociaal programma	Het sociaal programma als verplicht onderdeel binnen het contract Hart van Zuid is door BNH eind 2020 afgerond. De Social - Return doelstelling is behaald. Komende periode kijken gemeente en BNH gezamenlijk naar een manier om de resultaten van het sociaal programma ook richting de toekomst te borgen, o.a. in de deelprojecten die nog gaan komen en door samenwerking met andere organisatie in de omgeving van Hart van Zuid.
Openbare ruimte	De toekomstige Gooilandsingel van Zuidplein tot Zuiderparkweg wordt groener. Er komen 25 bomen bij, o.a. op de perrons van het busstation en langs de Gooilandsingel. Ook wordt voorzien in 765 m2 groenvakken voorzien van natuurstenen zitranden en komen er comfortabele, van houten zittingen voorziene zitplekken op de Gooilandsingel. De aanleg van de vernieuwde Gooilandsingel start na oplevering van het busstation en is gereed eind 2023. Op het Annie M.G. Schmidtplein is in Q2 de eerste 'Shape of Rotterdam', The Splash, aangelegd. Dit is een multifunctionele ontmoetingsplek waar kunst, architectuur en podium samensmelten. Het ontwerp is uitgekozen door een vak- en publieksjury met bewoners en ondernemers uit Hart van Zuid. De ontmoetingsplek blijft in elk geval tot medio november liggen en is gecombineerd met uitgebreide 'coronaterassen' van de ondernemers aan het plein. Op basis van een buurtevaluatie wordt bekeken of The Splash langer kan blijven liggen. De gemeente is gestart met een verkenning voor de herinrichting Zuiderparkplein (voorplein Ahoy). Daarnaast is het streven om de Zuiderparkweg te versmallen en te vergroenen. Het voorplein en de Zuiderparkweg vormen de laatste sluitstukken in de buitenruimte van Hart van Zuid, maar maken geen onderdeel uit van de scope en budget van Hart van Zuid en dus ook niet van het contract met BNH. Om de ambities te kunnen uitvoeren, wordt gezocht naar aanvullende middelen. Op 3 september 2021 heeft de Rechtbank een tussenuitspraak gedaan in de beroepszaak over de verkeersbesluiten Sallandweg en Busstation. Gemeente moet aanvullende informatie geven alvorens de rechter tot een uitspraak kan komen. Definitieve uitspraak wordt medio november verwacht, maar de datum van uitspraak kan met zes weken verlengd worden.

› Bestuurlijke documenten

Basis opgaven	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Communicatie en omgeving	In verband met de verscherpte regelgeving als gevolg van het coronavirus was het informatiepunt in de oude bowlingbaan (Sallandweg 101) tijdelijk gesloten. Wel is er wekelijks een digitaal inloopspreekuur gehouden. Via de BouwApp (gratis te downloaden in de App Store/Play Store) worden geïnteresseerden op de hoogte gehouden van actuele bouw- en infrawerkzaamheden die in 'Hart van Zuid, Rotterdam' uitgevoerd worden • In mei is een presentatie gegeven aan de klankbordgroep van bewoners over de uitkomsten parkeerdrukonderzoek, evaluatie medegebruik laad- en losstrook en de verkeersveiligheidsmonitor. • In juni is een fysieke inloopbijeenkomst (voor het eerst na het begin van de pandemie) georganiseerd over de diverse bouwontwikkelingen. Ongeveer 75 bewoners en belangstellenden hebben in kleine groepjes kennis kunnen nemen van de laatste nieuwtjes. • In juli heeft de Stichting Walk of Fame een gesprek gehad met wethouder Kasmi over de aanstaande verhuizing van de Walk of Fame vanwege de werkzaamheden aan de Gooilandsingel.
Vrije en optionele opgaven	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Leisureplot algemeen	Het Voorlopig Ontwerp Inrichtingsplan voor de leisureplot wordt in oktober 2021 afgerond. Rond de zomer is het plan geverifieerd door de stakeholders. Realisatie volgt naar verwachting in 2024. Het IP moet uiteindelijk aansluiten op het IP voor de Zuiderparkweg en het Zuiderparkplein, zodat een aantrekkelijke wandelroute ontstaat van de OV-knoop, over de Gooilandsingel, naar het plein met Ahoy, RACC en bioscoop en eindigend in het Zuiderpark. Om deze ambitie te realiseren zijn aanvullende financiële middelen nodig.
Parkeergarage leisureplot	De contracten voor de parkeergarage zijn op 30 oktober 2020 getekend. Ahoy wordt eigenaar van de parkeergarage.
Hotel leisureplot	Op 18 augustus 2020 is de omgevingsvergunning voor het realiseren van een hotel met 250 kamers verleend. Eind 2020 heeft de ontwikkelaar van het hotel formeel de 'pauzeknop' gebruikt. Hiermee worden de termijnen uit de contracten met zes maanden verruimd. Deze pauzeknop liep tot 1 juli 2021. Inmiddels heeft de ontwikkelaar ook van de 2e pauzeknop gebruik gemaakt, deze loopt tot 31 december 2021. Met name voor Ahoy en het RACC is het belangrijk dat het hotel er binnen afzienbare tijd komt. Gemeente, Ahoy en BNH gaan in gesprek met de ontwikkelaar om te kijken naar de mogelijkheden om een nieuwe huurder-exploitant te contracteren.
Bioscoop leisureplot	Pathé is bezig met het ontwerp. Volgens de huidige planning wordt de omgevingsvergunning in het vierde kwartaal van 2021 aangevraagd.
Horeca leisureplot	Planning loopt parallel met de bioscoop.
Woningen Zuiderparkhof fase 1, 2 en 3	De woningen van fase 1 zijn opgeleverd in juni 2021. De bouw van fase 2 en 3 is gestart. Oplevering eind april / begin mei 2022.
Uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein	Op 4 maart is gestart met de bouw, die tot medio 2022 duurt. 3e Kwartaal 2022 gaan de winkels open.
Uitbreiding parkeergarage Zuidplein	De uitbreiding van de parkeergarage en een nieuwe oost-westverbinding door de bestaande parkeergarage maken onderdeel uit van de verleende omgevingsvergunning voor de uitbreiding van het Winkelcentrum Zuidplein en worden tegelijkertijd met het winkelcentrum gerealiseerd. De start hiervan is in Q4 2021. Het schetsontwerp voor de nieuwe oost-west verbinding door de Q-park garage is in de verslagperiode ter consultatie voorgelegd aan bewoners en aan personeel van het Ikazia ziekenhuis.

› Bestuurlijke documenten

Vrije en optionele opgaven	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Duurzaam	De gemeente heeft gesprekken met Waterschap Hollandse Delta om een wateropslag te creëren in de grondlagen onder het Ahoy-voorplein. De gesprekken gaan met name over de inrichting van de waterpartij in het Zuiderpark naast de parkeerplaatsen van Ahoy. De uitvoering staat gepland voor de tweede helft van 2022. Met Ahoy wordt afgestemd dit water te gebruiken voor onder andere toiletspoeling. Ook de bioscoop wil water afnemen voor toiletspoeling.
Verkenning	De ruimtelijke verkenning om de potentie van de stedelijke ontwikkeling in en rondom Hart van Zuid en het Motorstraatgebied in kaart te brengen is afgerond. De tussenresultaten zijn onder andere gebruikt voor het aanvragen van de (inmiddels toegekende) Woningbouwimpuls-subsidie bij het Ministerie van BZK.
Verkenning (2)	ABN/AMRO is aangekocht door BNH met de intentie om er woningen te realiseren. Intentieovereenkomst is gesloten, planontwikkeling is gestart.
Verkenning (3)	Uitwerking kopgebouw: op dit moment geen nieuwe ontwikkelingen. De belegger-eigenaar kijkt of er een haalbare businesscase is.
Verkenning (4)	Drie leegstaande kantoorgebouwen aan de Twentestraat zijn in handen gekomen van één vennootschap (met meerdere aandeelhouders). Er is overleg met de gemeente voor herontwikkeling (sloop-nieuwbouw) met een toekomst programma van onder andere woningbouw. De ruimtelijke verkenning is nagenoeg afgerond, idem voor wat betreft woningprogramma. Momenteel wordt gezocht naar een belegger om de volgende stap in de ontwikkeling mogelijk te maken.
Woningbouwimpuls	Het Rijk heeft de gevraagde bijdrage van € 25 mln. voor de woningbouwimpuls voor de noordrand Zuiderpark toegekend. De gemeente heeft de cofinanciering geregeld. Het gaat naast Hart van Zuid (max. 1738 woningen) om de locaties Huismanstraat (235 woningen) en Carnisse-eiland (412 woningen). Het realiseren van extra woningen in en om Hart van Zuid is een gewenste ontwikkeling en draagt bij aan de projectdoelstellingen.



Hart van Zuid

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



-  Bijsturing is niet noodzakelijk
-  Bijsturing nog mogelijk
-  Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Situatie vorige rapportage:



Hart van Zuid | Kwaliteit

De kwaliteit van de woningbouw- en buitenruimteopgaven in het gebied is vastgelegd in het Prestatiegericht Programma van Eisen (PPE) en het goedgekeurde ontwerp (lees: definitief ontwerp). Het consortium BNH is verantwoordelijk voor het borgen en aantonen van kwaliteit van de afzonderlijke bouwopgaven. In deze fase betreft dit met name de afronding van de inrichting van de buitenruimte.

De gemeente bewaakt de kwaliteit van de prestaties van BNH risico-gestuurd door middel van testen, toetsen en accepteren van proces en productuitkomsten.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Toelichting afwijking kwaliteit:

Het verder concretiseren van de verhoging van de kwaliteit van het gebied is een continu onderwerp van gesprek met BNH en stakeholders uit de omgeving. Het opgeleverde zwembad met commerciële plint, het kunstenpand met het nieuwe theater en bibliotheek, alsook het congrescentrum zijn zichtbare resultaten. Op deze manier wordt stap voor stap kwaliteit aan het gebied toegevoegd.



foto: Cindy Bakker



Hart van Zuid | Geld

Uitgangspunten geld

De financiële dekking van het project bestaat uit een door de gemeenteraad toegezegd krediet van € 155,3 mln. en een budget van € 98,3 mln. voor zogenoemde out-of-pocket uitgaven (niet activeerbaar op de balans). Zie genoemde raadsbesluiten bij kopje Bestuurlijke documenten. Het merendeel van resterende budget is al belegd in contractuele afspraken.

Krediet		Out-of-pocket uitgaven	
Krediet	€ 155,3 mln	Out-of-pocket uitgaven	€ 98,3 mln
Verbruikt	€ 129,9 mln	Verbruikt	€ 53,1 mln
Resterend	€ 25,4 mln	Resterend	€ 45,2 mln



Bijsturing nog mogelijk

Toelichting afwijking geld:

Budget is een randvoorwaarde voor het project en wordt als zodanig beheerst binnen de contractperiode van 20 jaar. Voor het kunnen realiseren van (extra) ambities probeert het project aanvullende dekking te vinden.

In het project Hart van Zuid is voor een vast bedrag een pakket aan werkzaamheden gecontracteerd met BNH (o.a. aanleg en beheer openbare ruimte). Daarbij is vastgelegd waar de werkzaamheden/producten aan moeten voldoen. De voortgang van de realisatie houdt gelijke tred met de voortgang van betalingen aan BNH en daarmee met de voortgang van het verbruikte deel van het krediet.

Een aantal delen van de buitenruimte, zoals o.a. versmalling Zuiderparkweg, voorplein Ahoy vallen buiten de contractuele scope. Om onze ambities voor de buitenruimte te realiseren, o.a. voor het (deels of geheel) herinrichten van de Zuiderparkweg, wordt aanvullende dekking gezocht.

De gemeentelijke apparaatskosten vormen het grootste risico voor kostenoverschrijding op het out-of-pocket-budget. De benodigde inzet van de gemeentelijke organisatie voor het gehele project is zwaarder dan in het begin is ingeschat. Dit komt onder andere doordat bewust wordt gekeken naar extra potenties van het gebied, die niet in het huidige contract zitten en tijdens het afsluiten van het contract met de markt in 2016 ook nog niet in beeld waren. In principe is de markt aan zet, maar dit vergt wel begeleiding vanuit de gemeentelijke organisatie. Tot op heden zijn de hogere apparaatskosten gedekt vanuit de beschikbare onzekerheidsreserve. We zien ook nog kansen voor het ontstaan van extra dekking (anterieure overeenkomsten) vanuit nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Voor de komende jaren zal strak gemonitord worden op deze kosten en dekkingsmiddelen.



Hart van Zuid | Tijd

Hart van Zuid is een gebiedsontwikkeling met een contractueel vastgelegde tijdshorizon van twintig jaar. Voor de deelprojecten behorend tot de basisopgave is het tijdpad van de oplevering contractueel vastgelegd. Voor de vrije en optionele opgaven heeft BNH de vrijheid om de oplevering te plannen binnen de horizon van twintig jaar.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Toelichting afwijking tijd:

In onderstaande tabel zijn de relevante data van de verschillende projecten te vinden. Bij de basisopgaven lopen de projecten zonder afwijking. Het zwembad, het kunstenpand, de hallen van Ahoy, het Rotterdam Ahoy Convention Center (RACC) zijn gereed.

Bij de vrije en optionele opgaven is bij enkele projecten meer tijd nodig voor de voorbereiding.

Basis opgaven: contractdata		
Locatie	Datum gereed	
OV-knoop/busstation		Het busstation wordt vernieuwd. Op 8 februari is gestart met de bouw van een nieuwe hellingbaan. Deze wordt een stuk verlengd, zodat er meer ruimte is voor de nieuwe instaphaltes van de bussen. Vanaf begin 2022 worden de nieuwe wachtzones en instaphaltes gerealiseerd. 1 April is de oplevering gepland. Als gevolg van bouwvertraging is de oplevering ten opzichte van december 2021 met drie maanden vertraagd. Het paviljoen wordt in de 2e helft 2022 gebouwd. Gezien de planning van de nieuwe busterminal kunnen de werkzaamheden van de stationshal niet eerder dan medio 2022 starten.
Sociaal Programma	Q4 2020	De contractuele verplichting van het SROI-onderdeel liep af op 31 december 2020. Evaluatie Sociaal Programma is gereed. Voor de borging van de lessen uit de evaluatie in de staande organisatie is het programma verlengd in 2021-2022.
Openbare ruimte	Gefaseerd	De werkzaamheden aan de Gooilandsingel worden januari 2023 afgerond.



Vrije en optionele opgaven:		
Locatie	Ambitie data start bouw	Ambitie data gereed
Parkeergarage leisureplot	Q2 2023	Q1 2024
Hotel leisureplot	Q1 2022	Q3 2023
Bioscoop + horeca leisureplot	Q1, 2023	Q3 2024
Woningen Zuiderparkhof fase 1	Gestart	Opgeleverd juni 2021
Woningen Zuiderparkhof fase 2	Gestart	Q2 2022
Woningen Zuiderparkhof fase 3	Gestart	Q2 2022
Uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein	Gestart	Q4 2022 Dit onderdeel is drie maanden vertraagd. Integrale planning is hierop aangepast.
Uitbreiding parkeergarage Winkelcentrum Zuidplein	Gestart	Q4 2022 Dit onderdeel is drie maanden vertraagd. Integrale planning is hierop aangepast.



Hart van Zuid | Risico's

Op programmaniveau neemt het aantal geïdentificeerde risico's af. Dit is een logisch gevolg van het feit dat veel bouwopgaves gereed of in uitvoering zijn. Het RACC is opgeleverd. De buitenruimte en het busstation zijn in uitvoering. De contracten zijn getekend voor de leisureplot, de woningen Zuiderparkhof en de uitbreiding van het winkelcentrum Zuidplein.

Ondanks dat het risicoprofiel steeds verder afneemt, blijft het resterende risicoprofiel nog dusdanig hoog dat de overall afwijking groot is.

Het risicoprofiel wordt gedomineerd door risico's met een financiële impact op het programma. Dit komt doordat de financiële speelruimte afneemt. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt kritisch gekeken naar de financiële haalbaarheid voordat we een besluit nemen over de daadwerkelijke start van een nieuw project. Daarbij sturen we actief op aanvullende middelen, waaronder subsidies van het Rijk.

De belangrijkste risicogebieden en bijbehorende beheersmaatregelen zijn hieronder toegelicht.

1. Hogere apparaatskosten

De benodigde inzet van de gemeentelijke organisatie voor het gehele project is zwaarder dan in het begin is ingeschat. Tot op heden zijn de hogere apparaatskosten gedekt vanuit de beschikbare onzekerheidsreserve. Voor de komende jaren blijft dit een onderwerp waar vanuit het project aandacht voor is. Bij toekomstige ontwikkelingen is het uitgangspunt dat de apparaatskosten kostendekkend doorberekend worden aan de ontwikkelende partij (via zogenoemde anterieure overeenkomsten).

2. Impact van het coronavirus op de gebiedsontwikkeling

Het coronavirus en de daaraan gerelateerde maatregelen vormen nog steeds een (afnemend) risico voor het halen van de doelstellingen voor Hart van Zuid. Inmiddels is duidelijk dat met name een aantal sectoren zoals horeca en evenementen (Ahoy) zeer hard zijn getroffen waarbij de steunpakketten van de rijksoverheid vooralsnog soelaas hebben geboden. De impact op de projectscope is gering geweest, de exploitatie en het gebruik van de winkels, bedrijven en voorzieningen in het gebied hebben vanzelfsprekend wel veel last gehad van Corona.

3. Niet realiseren van de leisureplot

Contracten zijn getekend, waardoor het risicoprofiel is verlaagd. De omgevingsvergunning voor het realiseren van een hotel met 250 kamers is verleend. Eind 2020 heeft de ontwikkelaar van het hotel formeel de 'pauzeknop' gebruikt. Hiermee worden de termijnen uit de contracten met zes maanden verruimd. De eerste pauzeknop liep tot 1 juli 2021. Vervolgens hebben ze van de tweede (laatste) pauzeknop ook gebruik gemaakt en deze loopt tot 31 december 2021. Uiterlijke levering van de grond inclusief beide pauzeknoppen is januari 2022. De beheersing van dit risico ligt primair bij de ontwikkelende partijen. Gezien het belang van Ahoy en RACC bij het realiseren van een hotel hebben de betrokken partijen gezamenlijk afgesproken in gesprek te gaan met de ontwikkelaar om te kijken naar de mogelijkheden om een nieuwe huurder-exploitant te contracteren.



4. Niet realiseren van de stationshal

De businesscase van de realisatie van de stationshal lijkt op orde te komen, mede door het aanvragen van een extra subsidie bij de MRDH om te komen tot een integrale aanpak van de stationshal. Het gaat o.a. om het inrichten van het maaiveld, renovatie en upgrading van het metrostation op plus 1 en plus 2, realisatie van een nog grotere fietsenstalling (1400 plaatsen) en een glaswand als voorgevel van de hal. We zijn met de MRDH in gesprek over een subsidiebijdrage van € 4,4 mln. voor het opknappen van het metrostation. Hiermee wordt het risico voor het niet doorgaan van de stationshal gemitigeerd.

Bijsturing nog mogelijk

Toelichting afwijking risico's:

Het beheersen van de risico's is een continu aandachtspunt. De prioritering van de risico's is gewijzigd ten opzichte van de vorige MGP. De afwijking risico's is ongewijzigd.



Hart van Zuid | Bestuurlijke documenten

Hier treft u een overzicht aan van de relevante bestuurlijke documenten, aangevuld met de huidige stand van zaken met betrekking tot de afdoening van moties en toezeggingen.

<u>18bb1353</u>	Verlagen van het investeringskrediet van Hart van Zuid in verband met de wijziging van het besluit Begroting en Verantwoording BBV	22-02-2018
<u>14bb6039</u>	Kredietactualisatie	06-11-2014
<u>13gr2985</u>	Aanpassen huidige investeringskrediet van Hart van Zuid van € 204 mln. naar € 216 mln.	28-11-2013
<u>13gr769</u>	Van B en W het voorstel inzake de kredietactualisatie Gebiedsontwikkeling Hart van Zuid	18-02-2020
<u>11gr2205</u>	Van B en W het herziene raadsvoorstel Investeringsbesluit Hart van Zuid	08-09-2011

Openstaande moties en toezeggingen:

De Voortgangsrapportage Hart van Zuid 2020 is op 29 juni 2020 door het college aan de raad ter informatie toegezonden. Met de toezending van deze rapportage zijn de moties [19bb24866](#) (participatieproces) en [20bb8440](#) (busbaan) afgehandeld.

Er zijn geen openstaande moties, toezeggingen en/of schriftelijke vragen.



Het Open Venster

[› Bestuurlijke documenten](#)

Het huidige schoolgebouw van basisschool Het Open Venster is verouderd en aan vervanging toe. Derhalve is in 2010 gestart met de planvorming voor nieuwbouw. De nieuwbouw was in uitvoering en zou in 2016 gerealiseerd zijn, echter door diverse problemen in de bouw is het gebouw uiteindelijk weer afgebroken tot de betonconstructie.

In februari 2018 heeft de gemeenteraad besloten een doorstart te maken met de nieuwbouw van Het Open Venster. De locatie voor de nieuwbouw is ongewijzigd. BDG Architecten heeft een nieuw ontwerp gemaakt waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering en kelderbak. De gemeente is bouwheer en na oplevering gaat het eigendom van het gebouw over naar stichting PCBO (Protestants-Christelijk Basis- en Orthopedagogisch Onderwijs). Er is een opdrachtgeverscollectief opgericht waarin de clusters Maatschappelijk Ontwikkeling en Stadsontwikkeling samen met het schoolbestuur PCBO vertegenwoordigd zijn. De voortgang en planning worden in dit collectief besproken en waar nodig vindt bijsturing van het project plaats. In april 2021 is de uitvoeringsfase van Het Open Venster gestart.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Het project is in uitvoering en bevindt zich in de ruwbouwfase. De aanpassingen die nodig waren voor het nieuwe ontwerp aan de bestaande betonnen constructie zijn uitgevoerd. Momenteel worden de staalconstructie en de vloeren geplaatst.

Om een veilige verkeerssituatie voor de kinderen te realiseren wordt een nieuwe toegang naar het schoolplein gerealiseerd. Hiervoor is naastgelegen bedrijfsruimte aangekocht. De gemeente heeft overeenstemming bereikt met de huurders hiervan. Inmiddels zijn de huurders vertrokken en vindt overleg plaats met de aannemer over het slopen van de garageboxen en de bedrijfsruimte. Voor de buitenruimte is een inrichtingsplan opgesteld.

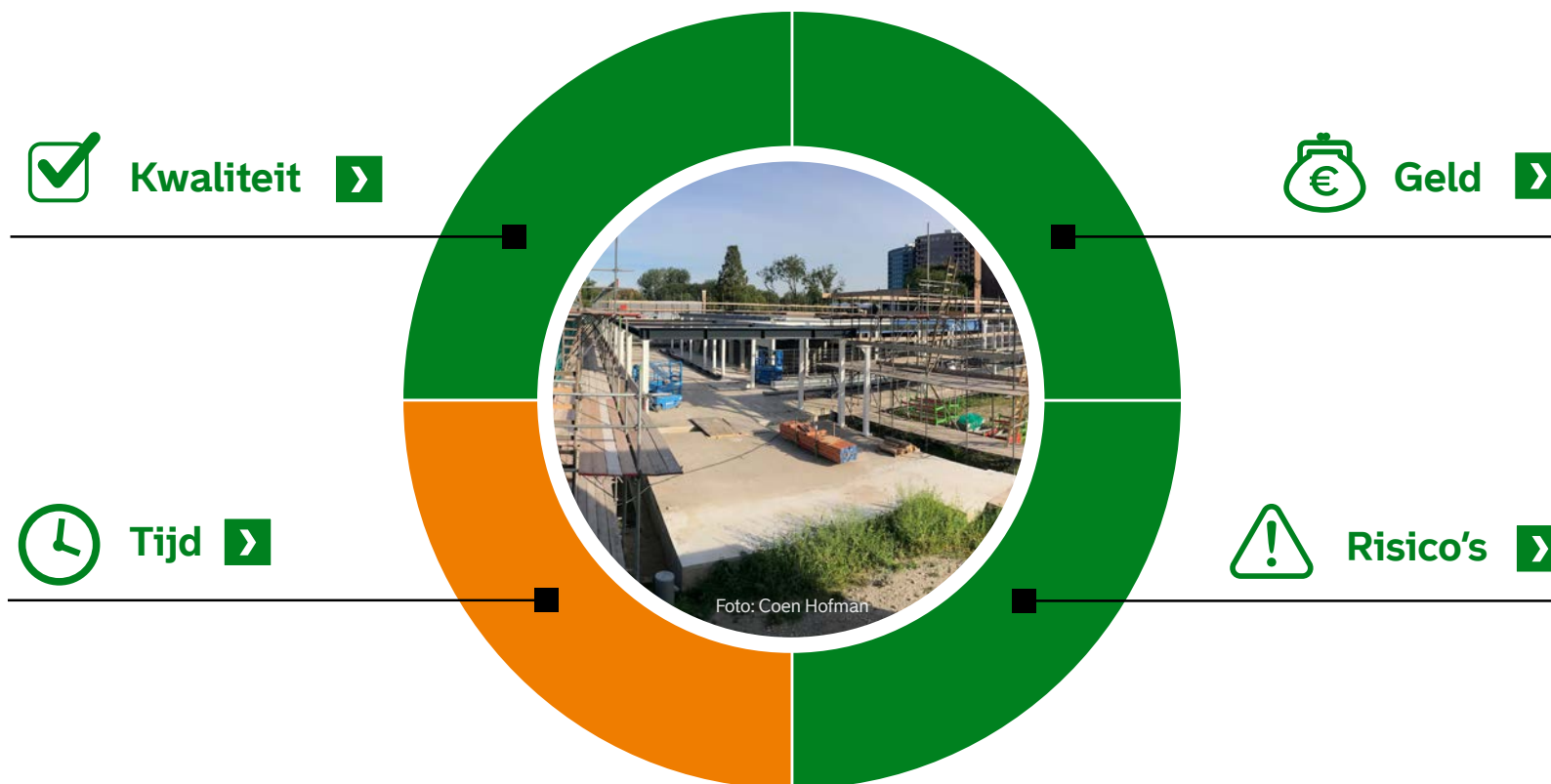
[Verder naar actuele ontwikkelingen](#)





Het Open Venster

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



- Bijsturing is niet noodzakelijk
- Bijsturing nog mogelijk
- Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Situatie vorige rapportage:





Het Open Venster | Kwaliteit

De uitgangspunten voor kwaliteit zijn vastgelegd in het programma van eisen. Onderdeel hiervan is dat het gebouw moet voldoen aan de eisen met betrekking tot 'Frisse scholen' (een laag energieverbruik en een gezond binnenmilieu) en in het kader van duurzaamheid aan de BENG-eisen (Bijna Energie Neutrale Gebouwen). De eisen zijn door het bouwteam vertaald in het bestek dat is vastgesteld in het opdrachtgeverscollectief.

Er wordt een inrichtingsplan opgesteld voor het creëren van een veilige entree naar het schoolplein. Dit inrichtingsplan wordt conform de Rotterdamse Standaard ontworpen en gerealiseerd.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Het project wordt conform het bestek, dat met de school is opgesteld, gerealiseerd. Ook gedurende de uitvoering wordt de school nauw betrokken. Zo schuiven zij aan bij de bouwvergadering. De school is op dit moment bezig met het ontwerp van het schoolplein, de gymzaal en de inrichting van de school, zodat dit tijdig klaar is voor de start van het schooljaar.

Er is uitgebreide directievoering en toezicht aanwezig om de bouw te begeleiden en de uitvoering van het werk te toetsen. Conform de aanbeveling uit het 'Evaluatieonderzoek Het Open Venster' uit mei 2018 zijn er kortere sturings- en escalatielijnen, zodat de informatie uit de bouw sneller en beter doorkomt. De projectmanager sluit om deze reden aan bij de reguliere bouwvergaderingen.

Een naastgelegen flatgebouw wordt gerenoveerd. De aannemer van deze renovatie en de aannemer van Het Open Venster hebben de werkzaamheden op elkaar afgestemd.

Stakeholders hebben het voorlopig inrichtingsplan voor de buitenruimte ontvangen en hebben hierop kunnen reageren. Deze reacties zijn verwerkt in het definitieve inrichtingsplan.



Het Open Venster | Geld

De financiële dekking voor het project bestaat uit een beschikking die is afgegeven voor € 12,6 mln. inclusief btw voor de bouw van Het Open Venster. De gemeenteraad is hierover middels een brief geïnformeerd ([BS18/0001262](#) - [18bb642](#)).

Om een veilige verkeerssituatie voor de kinderen te realiseren is een extra maatregel getroffen door de aanleg van de nieuwe toegang naar het schoolplein. Hiervoor zijn garageboxen aangekocht die vervolgens moeten worden gesloopt. Hiervoor is aparte dekking gevonden binnen de gemeentelijke begroting.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking geld:

De opdracht voor de uitvoering is gegund aan de bouwteampartner BM van Houwelingen. Eventuele prijsstijgingen van bijvoorbeeld materialen zijn daarbij voor het risico van de aannemer. Voor de uitvoeringsfase van het project is een post onvoorzien beschikbaar van ruim 10%, zodat eventuele tegenvallers tijdens de bouw opgevangen kunnen worden. Op basis van de huidige informatie gaan wij ervan uit dat het project binnen de afgegeven beschikking uit 2018 kan worden gerealiseerd.



Het Open Venster | Tijd

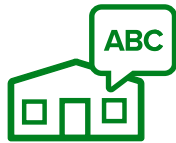
De opleveringdatum van Het Open Venster is in april 2022. Omdat de verhuizing van de school gebonden is aan de schoolvakanties vindt de verhuizing van Het Open Venster in de zomervakantie van 2022 plaats. Er is dus een tijdsbuffer tussen de oplevering en de verhuizing.

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking tijd:

De aannemer heeft gemeld dat er problemen zijn met de levering van staal en hout, wat een mogelijke vertraging van 10 weken oplevert. De aannemer onderzoekt of deze vertraging teruggebracht kan worden, bijvoorbeeld door bepaalde werkzaamheden parallel uit te voeren. Omdat er een tijdsbuffer zit tussen de oplevering en de verhuizing kan deze mogelijke vertraging opgevangen worden.

Na het bouwkundig opleveren van de school zal de aanleg van de omliggende openbare buitenruimte plaatsvinden. Wij streven ernaar de aanleg van de buitenruimte voor de start van het schooljaar 2022 – 2023 op te leveren.



Het Open Venster | Risico's

Elk project heeft te maken met risico's en onzekerheden. Het managen daarvan is nodig om de projectdoelstellingen te halen. Dit vraagt continue alertheid en een proactieve benadering zowel op de ontwikkeling van bekende, als op de identificatie van nieuwe risico's en op de beheersing van beide. Voor dit project is gemeente als bouwheer verantwoordelijk voor de realisatie waarbij risicomanagement veel aandacht krijgt. Er worden regelmatig risicosessies gehouden onder leiding van een adviseur risicomanagement.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking risico's:

De volgende belangrijkste risico's zijn in beeld:

- Leveringsproblemen materialen: er is sprake van tekorten van bepaalde materialen in de bouw. Daar heeft Het Open Venster ook mee te maken. Er wordt daarom vroegtijdig gestart met de inkoop van bepaalde materialen, zoals verlichting.
- Voor het creëren van een veilige verkeerssituatie voor kinderen zijn twee aangrenzende garageboxen en een bedrijfsruimte aangekocht. De huurders die hierin zaten hebben inmiddels een andere locatie gevonden. Op dit moment vinden de sloopvoorbereidingen plaats. De sloop vraagt urgentie, omdat de garageboxen anders in de weg staan voor de bouwwerkzaamheden. De tijdige medewerking van nutsbedrijven is hierbij het grootste risico.



Het Open Venster | Bestuurlijke documenten

Hier treft u een overzicht aan van de relevante bestuurlijke documenten, aangevuld met de huidige stand van zaken met betrekking tot de afdoening van moties en toezeggingen.

Toezegging

De commissie ontvangt elk kwartaal een voortgangsrapportage over de nieuwbouw van de basisschool Open Venster waarvoor een directeur van SO verantwoordelijk wordt gemaakt.

Document

18bb1286

Afdoening

Zie corr.

Bij de volgende rapportage Huisvestingsplan Scholen informeert de wethouder de commissie over de nieuwe manier van aanbesteden.

18bb10433

19bb15470

Correspondentie

Document

Nieuwbouw basisschool Het Open Venster - second opinion

18bb642

Rapport evaluatieonderzoek Het Open Venster

18bb4264

Stand van zaken nieuwbouw Het Open Venster

18bb7672

Afronding pve Het Open Venster

18bb9146

Resultaat architectenselectie Open Venster

19bb18938

Voortgang nieuwbouw Het Open Venster

19bb15470

Voortgang nieuwbouw Het Open Venster

19bb021287

Voortgang nieuwbouw Het Open Venster

20bb2989

Tussenbericht toezegging rapportage Het Open Venster

20bb8344

Tussenbericht toezegging rapportage Het Open Venster

20bb14611

Voortgang nieuwbouw Het Open Venster

20bb018993

Tussenbericht nieuwbouw Het Open Venster

21bb008169



Hoekse Lijn

[› Bestuurlijke documenten](#)

Met de metro vanuit het centrum van Rotterdam via Schiedam, Vlaardingen en Maassluis naar het strand van Hoek van Holland. De Hoekse Lijn heeft als doel een omvangrijke groei van het aantal OV-reizigers van en naar strand en duinen te realiseren. Verder draagt de Hoekse Lijn bij aan de ontwikkeling van Hoek van Holland als vierseizoenenbadplaats.

Het project bestaat uit twee delen:

Ombouw

Dit betreft de reeds gereed zijnde ombouw van de bestaande spoorlijn naar een lightrailverbinding tussen Schiedam Centrum en station Hoek van Holland Haven. Vanaf september 2019 kunnen mensen vanuit het centrum van Rotterdam met de metro naar Hoek van Holland Haven. Er wordt nog gewerkt aan het afhandelen van de laatste restpunten.

Metro aan Zee (MaZ)

Dit betreft de verlenging van de lightrailverbinding tot aan het strand van Hoek van Holland en is momenteel in realisatie.

Het project wordt in opdracht van de MRDH (metropoolregio Rotterdam Den Haag) uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de gemeente Rotterdam en in nauwe samenwerking met de RET.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Ombouw. De (tijdelijke) indienststellingvergunning liep tot 1 maart 2021 en is door de MRDH verlengd tot 1 december 2021. Het proces om te komen tot een definitieve indienststellingsvergunning is gaande. Belangrijkste restpunten die nog afgerond moeten worden zijn een update van de spoorbeveiligingssoftware en de aanpassingen aan het talud in Maassluis en Vlaardingen. Overige restwerkzaamheden, zoals de definitieve inrichting van de koppeling van het Goederenoverdrachtsspoor (GOS) aan de Hoekse Lijn en de aanpassing van het talud in Schiedam zijn afgerond.

Metro aan Zee (MaZ). De realisatie van spoorbaan, stations, bovenleiding en stationssystemen is in volle gang. Station Hoek van Holland Haven wordt afgebouwd inclusief de technische installaties. De ruwbouw van de tunnel is opgeleverd en door het terugbrengen van het zand, verdwenen in het duingebied. Daarnaast is er verder gebouwd aan het blokkenspoor (spoor op pootjes), is de bouw van Station Strand met betonwerk de hoogte ingegaan en is de basis van de vier spoorwegovergangen aangelegd.

Door corona en problemen in de leveranties van bouwmaterialen (onder andere staal, PVC en hout) staat de planning onder druk. Ondanks schuivende tussenmijlpalen lijkt het vooralsnog mogelijk de eindmijlpaal te handhaven.

[Lees verder ›](#)



Bombardier/Alstom en RET hebben de huidige spoorbeveiligingsovereenkomst aangepast, waarbij scopeonderdelen bij de meest logische partij belegd zijn. Bombardier/Alstom blijft verantwoordelijk voor de levering en werking van de software, RET heeft de hardware onderdelen uit de scope naar zich toe getrokken. Tot op heden pakt deze werkwijze goed uit en verloopt de samenwerking met Bombardier/Alstom op een constructieve manier.

Het ontwerp van MaZ is getoetst aan de veiligheidseisen conform de beheervisie van de MRDH. De onderbouwing dat het ontwerp van Metro aan Zee veilig is (ALARP 'As Low As Reasonable Practicable'), is vastgesteld door de bestuurscommissie van de MRDH.

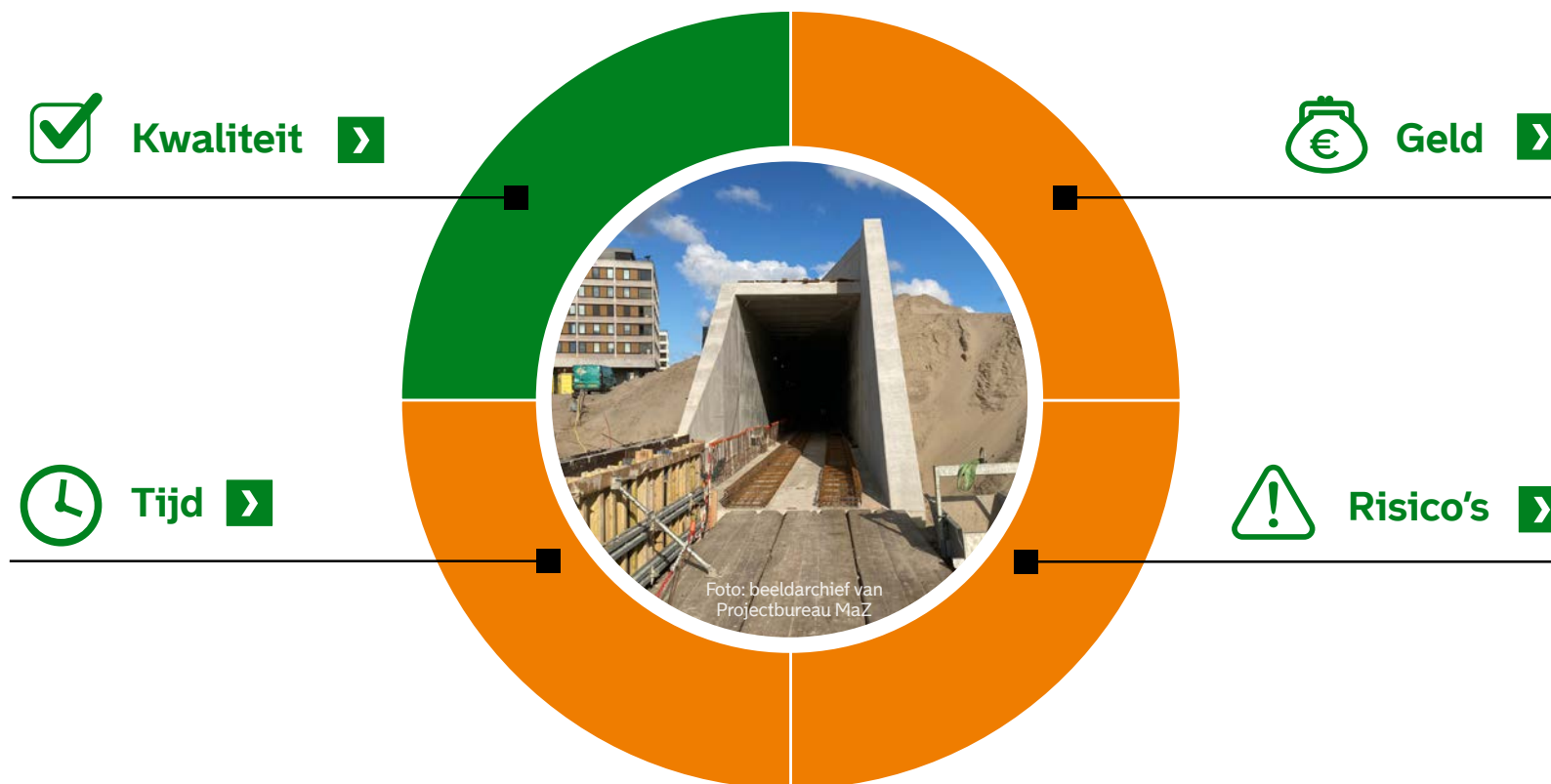
[Verder naar actuele ontwikkelingen](#)





Hoekse Lijn

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



-  Bijsturing is niet noodzakelijk
-  Bijsturing nog mogelijk
-  Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Situatie vorige rapportage:





Hoekse Lijn | Kwaliteit

De MRDH is het bevoegd gezag voor lightrail in de regio Rotterdam/Den Haag volgens de Wet lokaal spoor (Wls) en is de verstrekker van de indienststellingvergunning. In de wet is geregeld dat de beheerder (RET-Asset Management) de indienststellingsvergunning moet aanvragen bij MRDH. Om een indienststellingsvergunning te verkrijgen moet de Hoekse Lijn voldoen aan de Wls, de Beheervisie 2020-2024 en aan het Veiligheidskader OV 2018-2023 van MRDH. Belangrijke eis uit de Beheervisie is dat volledige functionaliteit kan worden aangetoond. Door middel van ontwerpverificaties en tests wordt bepaald of aan alle eisen wordt voldaan. Er worden hoge kwaliteitseisen gesteld aan het ontwerp en de uitvoering, en ook aan de te leveren documentatie, zoals het opstellen van safety cases en een informatiedossier. Het informatiedossier wordt gebruikt bij de aanvraag van de indienststellingsvergunning. Voor de afdelingen Beheer en Exploitatie van de RET wordt een overdrachtdossier opgebouwd.

De MRDH heeft in haar Beheervisie 2020-2024 opgenomen dat bij nieuwbouw het rest-veiligheidsrisico van het ontwerp ALARP (As Low As Reasonable Practicable) moet zijn. Feitelijk betekent dit, dat de investeringen in verhouding moeten zijn met de extra veiligheid die de investeringen opleveren. Het project heeft hiervoor in nauwe samenwerking met de RET en de MRDH een onderbouwing opgesteld om aan te tonen dat het in mei 2018 door het Rotterdamse College van B&W vastgestelde Definitief Ontwerp ALARP is (kenmerk 18bb3852). De Bestuurs-commissie Vervoers Autoriteit (BcVA) van MRDH heeft in juni 2021 vastgesteld dat aan deze eis voldaan wordt.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Ombouw. De tijdelijke indienststellingsvergunning liep tot 1 maart 2021 en is door MRDH als vergunningverlener verlengd tot 1 december 2021. Het proces voor de definitieve indienststellingsvergunning op basis van de nieuwe software, waarbij ILT haar advies moet geven, RET de formele aanvraag bij MRDH doet en MRDH de vergunning verleend, is momenteel gaande.

Met RET en MRDH zijn afspraken gemaakt over het oplossen van de overige restpunten.

Goederenoverdrachtsspoor (GOS): Het GOS is gereed en de vergunningverlening van het emplacement Vulcaanhaven door gemeente Vlaardingen, heeft plaatsgevonden. De eerste goederentreinen gaan in november gebruikmaken van de Hoekse Lijn. Het beheer van het GOS ligt bij RET. Een monitoringsplan is opgesteld, waarna één jaar monitoren na de start van het goederenvervoer, geëvalueerd wordt of deze uitgevoerde variant definitief als oplossing wordt geaccepteerd door de RET en ProRail.



Taludwerkzaamheden: De taludaanpassing in Schiedam heeft in de afgelopen periode plaatsgevonden. De taluds ter plaatse van Maassluis en Vlaardingen (ca. 4 km) moeten nog worden aangepast. De taluds zijn veilig, maar voldoen nog niet aan de huidige norm. De werkzaamheden aan de taluds worden in het vierde kwartaal van 2021 uitgevoerd en de oplevering zal begin 2022 plaatsvinden. Een half jaar later dan verwacht. Uit praktijkervaring - die is opgedaan in een proefvak - blijkt dat meer tijd nodig is voor de uitvoering. Daarnaast heeft het vergunningentraject met Hoog Heemraadschap van Delfland en Staatsbosbeheer langer geduurd.

Spoorbeveiliging: De spoorbeveiliging voldoet nog niet aan alle gebruikerseisen. Leverancier Bombardier/Alstom werkt aan een update van de spoorbeveiligingssoftware waarin onvolkomenheden worden opgelost. Deze update wordt volgens afspraak in het derde kwartaal van 2021 opgeleverd en wordt eind november geïmplementeerd. RET en Bombardier/Alstom voeren daarnaast nog overleg over toekomstige softwareversies waarin oplossingen voor nog openstaande onvolkomenheden en wensen van RET geïmplementeerd worden.

Beschikbaarheidseis: PBHL heeft aangegeven niet te kunnen voldoen aan de theoretische beschikbaarheidseis van MRDH (vergelijkbaar met bestaande metronetwerk) door de aanwezigheid van bruggen, overwegen, bovenleiding, het gebruik van de Hoekse lijn door goederenvervoerders en deels enkel spoor (MaZ). Dit ligt momenteel ter beoordeling bij MRDH en RET.

Metro aan Zee (MaZ). *Vorbereiding:* De bestuurscommissie Vervoers Autoriteit (BcVA) heeft op 9 juni 2021 de ALARP-onderbouwing, voor het ontwerp van Metro aan Zee, vastgesteld. Dit betekent dat de BcVA bevestigt dat het ontwerp Metro aan Zee veilig is.

Eén van de bewoners heeft beroep aangetekend tegen de omgevingsvergunning van de tunnel. Inmiddels heeft de rechtbank uitgesproken dat dit beroep ongegrond is. Daarmee is ook de laatste vergunning definitief en onherroepelijk.

Spoorbeveiliging: De onderdelen van spoorbeveiliging zijn gesplitst en uitgezet bij de partij die hiervoor het meest logisch is. Bombardier/Alstom blijft verantwoordelijk voor de oplevering en werking van spoorbeveiligingssoftware. De RET heeft de hardware op zich genomen. Om uitloop op de planning te voorkomen zijn daarnaast onderdelen bij Boskalis Swietelsky (ABS aan Zee) belegd. Ter waarborging van de kwaliteit op het plan van aanpak spoorbeveiliging, is de werkwijze aan een second opinion onderworpen door Arcadis. De aanbevelingen die hieruit volgden, worden opgevolgd. Daarnaast voert het programmateam van RET en MaZ wekelijks overleg over de voortgang en eventuele knelpunten rondom spoorbeveiliging.

Realisatie: Over het gehele tracé is zichtbaar dat de buitenwerkzaamheden vorderen. De ruwbouw van de tunnel is opgeleverd en door het terugbrengen van het zand, is de tunnel verdwenen in het duingebied. Momenteel wordt de binnenzijde van de tunnel aangepakt. Daarnaast is er doorgewerkt aan de realisatie van Station Strand, de open bak en het blokkenspoor (spoor op pootjes). Op de spoorbaan tussen Strandweg en Station Hoek van Holland Haven (oud NS-spoor) zijn masten voor de bovenleiding geplaatst, kabels getrokken en is de rails gerealiseerd. Ook de



basis van de vier overwegen (Strandweg, Strandboulevard, Harwichweg en Stationsweg) is gerealiseerd. Daarmee is ook de ergste hinder voor de omwonenden en bezoekers van Hoek van Holland voorbij. De afbouw van Station Hoek van Holland Haven is in ver gevorderd stadium en in de plint heeft het VVV-kantoor haar intrek genomen.

De bestaande strandopgang – het slag - is verbreed zodat fietsers en voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen tussen het Strandplein en het strand. De werkzaamheden aan het project MaZ zijn en worden tot in detail afgestemd op de overige bouwwerkzaamheden in de omgeving en op het strandverkeer. In de zomerperiode hebben de werkzaamheden aan MaZ tot weinig verkeershinder geleidt voor het strandverkeer.

Omgeving: In de omgeving zijn twee grotere projecten aanbesteed, dit zijn de herinrichting van het Strandplein en de Ovonde. Het Strandplein wordt uitgevoerd door Boskalis en de Ovonde door aannemersbedrijf Van der Werff. De werkzaamheden starten in oktober. Voor deze projecten geldt dat er blijvend afgestemd wordt over de impact op de omgeving. Het team dat toezicht houdt op de bouw van MaZ zal ook het toezicht uitvoeren op de uitvoering van deze twee projecten.

Testen en keuren: Nu de realisatiefase loopt wordt er, naast verificatie, ook steeds meer getest en gekeurd. Op basis van de testprotocollen stellen de verschillende leveranciers test- en keuringsplannen op. Als er volgens deze plannen gewerkt wordt, leidt dat tot een oplever- en overdrachtsdossier waarmee de aanvraag indienststellingsvergunning gedaan kan worden, én de overdracht aan de beheerder (RET) kan plaatsvinden. De kwaliteit van zowel het proces als het invulling geven aan het proces, vergt continue aandacht en bijsturing.

Indienststellingsvergunning: Een informatiedossier is een vereiste voor de aanvraag van de indienststellingsvergunning. Het project heeft een eerste versie van het informatiedossier geleverd met als doel dat de beoogd beheerder (RET) en de MRDH verkennende gesprekken kunnen voeren met de vergunningverlenende en adviserende partijen. Dit is een eerste stap op de weg naar de indienststellingsvergunning voor Metro aan Zee.

Op het gebied van Veiligheid en Gezondheid (V&G) kan gemeld worden dat het project tot op heden geen incidenten kent. Voor de testfase wordt een aanbesteding voorbereid voor de werkplekbeveiliging, onder andere verkeersregelaars bij de overwegen.

ABS aan Zee geeft tot op heden voldoende invulling aan de social return verplichting zoals opgenomen in het contract.



Hoekse Lijn | Geld

De financiële dekking van het project de Hoekse Lijn is overeengekomen in de Vaststellingsovereenkomst tussen MRDH en Gemeente Rotterdam van 19 december 2018 (raadsbrief Voortgangsrapportage Hoekse Lijn maart 2019 – kenmerk [19bb13189](#)). Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland een meerjarige begrotingssubsidie voor het project verleend (raadsbrief Voortgangsrapportage Hoekse Lijn augustus 2019 – kenmerk [19bb019800](#)).

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking geld:

Met de in de vaststellingsovereenkomst overeengekomen bedragen vermeerderd met de door de provincie Zuid-Holland verstrekte subsidie is het budget voor de Hoekse Lijn vastgesteld op €462,4 mln. In de loop van de afgelopen twee jaar is dit bedrag verhoogd met een aanvullende subsidie van de MRDH van €7,6 mln. voor indexatie conform de afspraken in de Vaststellingsovereenkomst. Het totale budget voor Hoekse Lijn komt daarmee op €470 mln.

In de laatste prognose voor de kosten blijft het project weliswaar binnen budget zoals tot op heden gerapporteerd, maar is de post onvoorzien sterk teruggelopen. Het risico dat de post onvoorzien niet toereikend zal zijn is aanzienlijk. Er is namelijk sprake van een opeenstapeling van (onvoorziene) omstandigheden zoals het moeten inpassen van delen van de spoorbeveiliging in de planning van de aannemer, de sterke stijging van staalprijzen (het risico van prijsstijgingen van materialen en lonen ligt bij de gemeente), de levering problematiek van bouwmaterialen en knelpunten in de uitvoering, met een mogelijke uitloop in de planning als gevolg. Daarom wordt een extra reservering in de begroting opgenomen om de post onvoorzien vooralsnog met € 3 mln. te verhogen in 2022. Hiervoor is een begrotingswijziging ingediend bij de 2e herziening van de begroting 2021. Het budget voor de Hoekse Lijn loopt hiermee op naar €473 mln.

De financiële stand van zaken per 30 september 2021 is als volgt:

Beschikbaar budget	€ 470 mln.
Besteed	€ 405 mln.
Resterend	€ 65 mln.

Voor de resterende bedragen in bovenstaande tabel zijn voor een groot deel al verplichtingen aangegaan.



Hoekse Lijn | Tijd

Ombouw. Het traject Schiedam – station Hoek van Holland Haven-tijdelijk is in september 2019 in dienst gesteld. De metro is in exploitatie bij RET. Het project is, op enkele restwerkzaamheden na, gereed.

Metro aan Zee (MaZ). Het doel van het project MaZ is dat reizigers in de zomer van 2022 met de metro naar het strand van Hoek van Holland kunnen. In hoofdlijnen is de oplevering van de verschillende onderdelen baan en spoor, energievoorziening en spoorbeveiliging gepland eind 2021/begin 2022. Vervolgens is een half jaar uitgetrokken voor het koppelen van de MaZ aan de bestaande Hoekse Lijn en het uitvoeren van integratietesten, testbedrijf en proefbedrijf. Parallel daaraan worden het informatiedossier en het overdrachtdossier opgesteld. Het informatie-dossier is een vereiste voor de aanvraag van de indienststellingsvergunning bij MRDH.

Bijsturing nog mogelijk

Toelichting afwijking tijd:

Ombouw. Geen opmerkingen.

Metro aan Zee (MaZ). Realisatie: In september 2020 is ABS aan Zee gestart met de aanleg van spoorbaan, stations, bovenleiding en stationssystemen. ABS aan Zee heeft te maken met thuiswerk-omstandigheden die invloed hebben gehad op de integraliteit van de voorbereiding van het werk. Dit werkt door in de voortgang van het werk en daarmee op de planning. Daarnaast heeft ook ABS aan Zee last van de wereldwijde schaarste aan bouwmaterialen. Dit drijft de prijs op en geeft problemen met de leveranties van bouwmaterialen. Door het doorwerken in de bouwvakperiode en de uiteindelijke levering van wapeningsstaal, is een eerder gesignaleerd knelpunt in de uitvoering deels opgelost. ABS aan Zee heeft aangegeven om op de kritische onderdelen verhoogde inzet te plegen. In de komende periode moet dit leiden tot meer inzicht in de haalbaarheid van de overeengekomen mijlpalen. Mocht er uitloop ontstaan dan wordt de focus gelegd op de realisatie van de mijlpaal 'koppeling'. Het realiseren van de koppeling tussen de bestaande Hoekse Lijn (ombouw) en het deel Metro aan Zee (verlenging) is één van de belangrijkste mijlpalen in het project. De start van de koppeling staat gepland vanaf het 1e kwartaal van 2022. De focus van alle contractpartijen ligt op het halen van deze mijlpaal, met acceptabele restpunten. Hiermee blijft de focus op de eindmijlpaal zomer 2022, ook als tussenmijlpalen overschrijden.

Spoorbeveiliging: Voor spoorbeveiliging zijn aangepaste contractafspraken gemaakt: de scope is verdeeld en belegd bij de meest logische partij. De inkooponderdelen voor de hardware, die bij RET zijn belegd, lopen volgens planning. Bombardier heeft een tussenmijlpaal gemist maar heeft inmiddels een ontwerp opgeleverd waar de ontwerpverificatie nog op volgt. De oplevermomenten voor de BVI- ruimte (ruimte spoorbeveiligingsinstallatie), baanelementen, bekabeling en testen worden haalbaar geacht. Continue aandacht en bijsturing op Bombardier/Alstom blijft noodzakelijk, en daarmee blijft het risico op uitloop in tijd bestaan. Pas bij de uiteindelijke integratietesten wordt duidelijk of het spoorbeveiligingssysteem naar behoren functioneert en of de planning gehaald wordt.



Hoekse Lijn | Risico's

Ombouw. De risico's van de Ombouw beperken zich tot risico's in de afhandeling van de restpunten. Het grootste risico vormt de nog op te leveren versie 6.1 van de software van de spoorbeveiliging. Deze versie is nodig omdat hierin een aantal oplossingen zijn voorzien voor het volledig correct werken en volledig functioneel zijn van het systeem, wat ook nodig is voor de definitieve indienststellingsvergunning.

Metro aan Zee (MaZ). De drie toprisico's zijn:

1. Inefficiëntie in de samenwerking tussen Gemeente Rotterdam, RET en aannemerscombinatie ABS aan Zee, wat kan leiden tot problemen in de voortgang, besluitvorming en communicatie, dubbel werk, blinde vlekken en vertraging op de overall planning.
2. Om de indienststellingsvergunning te verkrijgen moet het integraal werkend systeem aangetoond worden (verificatie en validatie, ofwel V&V). Het project kent een hoge mate van complexiteit vanwege het aantal stakeholders, systemen en contracten en vormt daarmee een uitdagende opgave om met verschillende disciplines vanuit diverse partijen tot een integraal werkend systeem te komen. Het succes van de integrale borging uit zich met name in de testfasen, omdat hier blijkt of het aantonen van werkende systemen afdoende is geborgd in de afzonderlijke en overkoepelende keuringen en testen.
3. Het spoorbeveiligingssysteem wordt niet binnen de kaders van tijd en geld geleverd door Bombardier/Alstom, waardoor de metro niet conform planning in gebruik genomen kan worden.

Bijsturing nog mogelijk

Ombouw.

Spoorbeveiliging: De update van de software is naar verwachting in het 3e kwartaal van 2021 opgeleverd en in november geïmplementeerd. Met de leverancier wordt nu overleg gevoerd over eventuele opvolgende softwareversies waar alle onvolkomenheden zijn opgelost en wensen van RET kunnen worden meegenomen.

Metro aan Zee (MaZ).

Samenwerking: De samenwerking tussen de Gemeente Rotterdam, RET en ABS aan Zee behoeft aandacht. De hoge werkdruk in combinatie met de thuiswerk-omstandigheden zetten de projectorganisatie onder druk.

Aantoonbaarheid integraal werkend systeem: Het vormt een uitdagende opgave om met verschillende disciplines vanuit diverse partijen tot een integraal werkend systeem te komen. De systemen van integrale borging moeten door alle partijen consequent gebruikt worden om te komen tot een aantoonbaar integraal werkend metrosysteem. Dit is een voorwaarde voor het verkrijgen van de indienststellingsvergunning en vergt extra aandacht, tijd en inspanning vanuit alle betrokkenen.

Door de wijziging in de scope spoorbeveiliging, kan bij het (fysiek en systematisch) koppelen van MaZ aan de Ombouw in 2022 en het bijbehorende testproces,



onduidelijkheid ontstaan in de rolverdeling, de planning en de randvoorwaarden van het testbeleid. Onvolkomenheden in de testfase uiteten zich met name in vertraging. Ook het achterblijven van het integrale documentatieproces, dat benodigd is om het V&V-proces aan te tonen gedurende de testfase, kan leiden tot vertraging

Spoorbeveiliging:

Voor het leveren van het spoorbeveiligingssysteem zijn RET en Bombardier een wijziging overeengekomen in het huidige contract met een aangepaste scope tot gevolg. Nu verschillende onderdelen zijn belegd bij RET, is de verwachting dat spoorbeveiliging minder risicovol geworden is. Om de voortgang op spoorbeveiliging te monitoren, is een programmteam opgericht waarin wekelijks overleg plaatsvindt omtrent de voortgang en eventuele knelpunten rondom spoorbeveiliging. Het risico van een niet integraal werkend systeem is hiermee ook kleiner geworden maar nog steeds actueel.



Hoekse Lijn | Bestuurlijke documenten

Hier treft u een overzicht aan van de relevante bestuurlijke documenten, aangevuld met de huidige stand van zaken met betrekking tot de afdoening van moties en toezeggingen.

Wat	Wanneer	Kenmerk
Voortgangsbrief juli en augustus 2021	10 september 2021	21bb11343
Voortgangsbrief juni 2021	15 juli 2021	21bb010064
Voortgangsbrief mei 2021	17 juni 2021	21bb008142
Voortgangsbrief april 2021	20 mei 2021	21bb6556
Motie 'op gelijke hoogte' afgedaan	6 mei 2021	21bb5894
Voortgangsbrief maart 2021	15 april 2021	21bb005084
Voortgangsbrief februari 2021	15 maart 2021	21bb003390
Voortgangsbrief januari 2021	16 februari 2021	21bb002282
Voortgangsbrief november en december 2020	18 december 2020	20bb019214
Voortgangsbrief oktober 2020	12 november 2020	20bb016858
Voortgangsbrief september 2020	8 oktober 2020	20bb15325
Voortgangsbrief juli en augustus 2020	17 september 2020	20bb11456
Voortgangsbrief juni 2020	9 juli 2020	20bb009087
Voortgangsbrief mei 2020	19 juni 2020	20bb007897
Voortgangsbrief april 2020	26 mei 2020	20bb006515
Voortgangsbrief maart 2020	16 april 2020	20bb004793
Aanvullende schriftelijke vragen van DENK	29 maart 2020	20bb004776
Kopie van de beantwoording brief van de heer	20 maart 2020	20bb002392
Duijvestijn over de kruising met de strandweg		
Voorstel afdoening motie 'Op gelijke hoogte'	3 maart 2020	20bb002380
Antwoorden op schriftelijke vragen VVD 'Met de vloer ongelijk maken'	3 maart 2020	20bb002381
Voortgangsrapportage Hoekse Lijn augustus 2019	27 augustus 2019	19bb019800
Voortgangsbrief maart 2019	19 maart 2019	19bb13189
Motie 'tot aan het strand' afgedaan	25 juni 2018	17bb10878
Definitief Ontwerp verlenging Hoekse Lijn		
en afdoeningsvoorstel motie 'Tot aan het strand'	22 mei 2018	18bb3852
Motie 'Op gelijke hoogte' aangenomen	23 februari 2017	17bb1865
Motie 'Hoekse Lijn tot aan het strand' aangenomen	14 december 2017	17bb10879