



Monitor Grote Projecten Rotterdam

Rapportage oktober 2022 t/m maart 2023

Vastgesteld door het college van B&W van Rotterdam op 16 mei 2023



**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 oktober 2022 tot en met maart 2023.

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 miljoen kunnen op verzoek aan de MGP toegevoegd worden. Uiteindelijk bepaalt het college in samenspraak met de raad welke projecten in de MGP worden opgenomen.

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.

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.

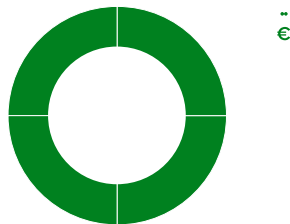
De onderstreepte teksten zijn clickable verwijzingen naar het RIS: bij klikken opent RIS (raadsinformatie.nl) zich bij het bewuste document.

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.

Status van de projecten in één oogopslag

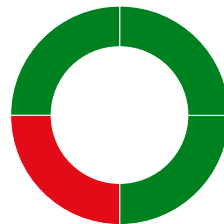
A16 A16 Rotterdam



100%
€



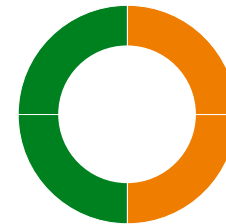
Hoekse Lijn



75%
€



Hart van Zuid



75%
€



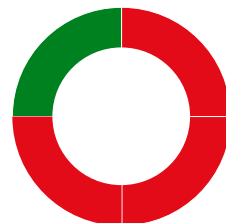
Hofbogenpark



50%
€



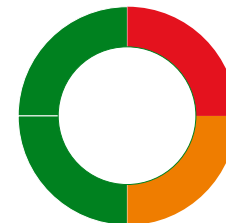
DMP Hofplein



50%
€



Centrale Bibliotheek



50%
€



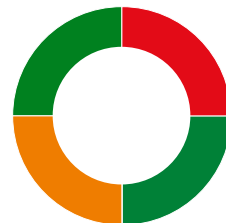
OnderwijsLokatie Laan op Zuid



50%
€



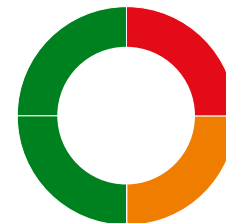
Rijnhavenpark



50%
€



Roseknoop



50%
€

De projecten

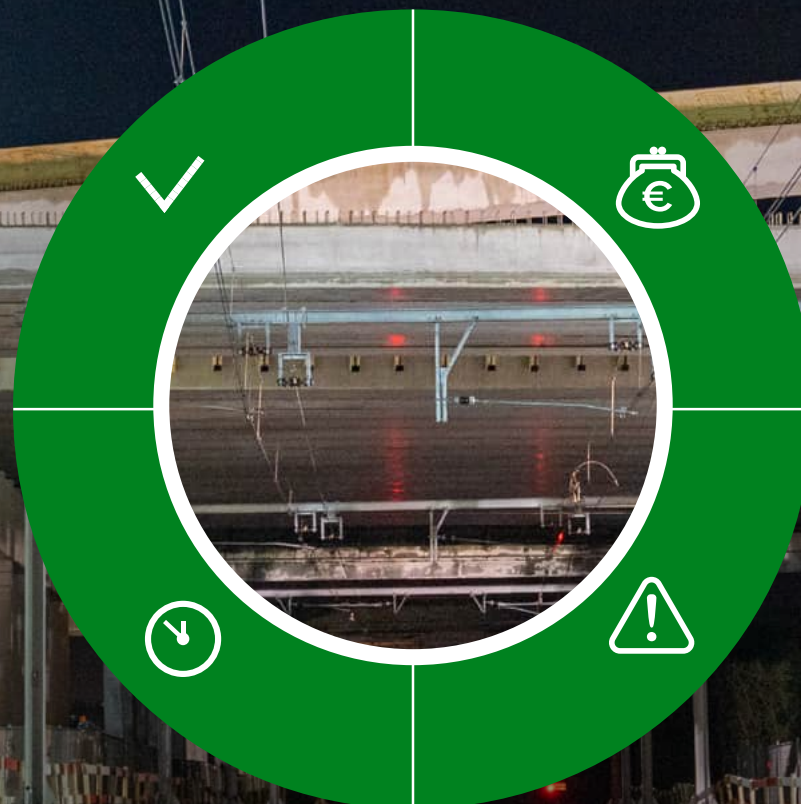
› Leeswijzer

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

A16

A16 Rotterdam

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



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

Situatie vorige
rapportage:





A16 Rotterdam

› Bestuurlijke documenten

Om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio Rotterdam te vergroten legt Rijkswaterstaat (RWS) 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 Infrastructuur en Milieu (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
 - e. Fietspaden

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik

Algemene voortgang van de aanleg van de A16

De tunnel in het Lage Bergse Bos is met het gereedkomen van de laatste tunneldakelementen in ruwbouw nagenoeg gereed. In deze fase worden de brandwerende beplating en de tunneltechnische installaties aangebracht. In mei wordt aan de noordzijde de Grindweg / Bergweg-Zuid weer terug gelegd in de oorspronkelijke ligging. Aan de zuidzijde wordt bij de Rotte de laatste tunnelmoot aangelegd, waartoe de vaarweg ter plaatse tijdelijk wordt versmald.

Begin mei 2023 zal langs het vliegveld een deel van de nieuwe snelweg al gebruikt gaan worden door weg- en fietsverkeer dat nu nog over de Doenkade rijdt.

De eerste helft van het viaduct over de N471 is gereedgekomen. Ook over de sporen van RandstadRail en de HSL zijn de viaducten in aanleg; om de spoorligging niet negatief te beïnvloeden wordt licht ophoogmateriaal gebruikt ("piepschuim"). Ook de viaducten over de nieuwe snelweg in de Ankie Verbeek-Ohrlaan zijn in aanbouw; de tijdelijke kruising voor fietsers is vervangen door de definitieve rotonde.

Het beton van het "recreaduct" – dat een nieuwe verbinding zal vormen voor langzaam verkeer en klein gedierte tussen het Schiebroekse Park en de Noordrand – is in maart gestort.

Van de door RWS voorgestelde varianten voor de noodzakelijke vervanging van het bestaande A16-viaduct over de Hoofdweg (K58) is door de bestuurlijk betrokken stakeholders – incl. wethouder Karremans – op 17 november 2022 een voorkeur uitgesproken voor de "hybride-variant", waarbij aan alleen de westzijde een tijdelijke by-pass nodig is voor het omleiden van het snelwegverkeer. Voor deze by-pass dienen aan de westzijde bomen gekapt te worden; aan de oostzijde is door deze keuze een forse bomenkap voorkomen. Vlak voor de Kerst heeft de minister deze voorkeur overgenomen. Met een wethoudersbrief dd. 23 december 2022 is de Commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat geïnformeerd over het besluit van de minister met betrekking tot de vervanging van het viaduct over de Hoofdweg. Momenteel vinden nadere onderzoeken plaats naar de effecten op Flora en Fauna en worden de noodzakelijke stikstofberekeningen uitgevoerd. In de planning wordt voorzien dat in het HemelvaartswEEKEND 2024 de bypass in gebruik kan worden genomen en het eerste dek van het huidige viaduct kan worden gesloopt. De effecten van de uitvoering op het (lokale) verkeer worden in afstemming met de gemeente door RWS in beeld gebracht, waarbij alle mogelijke maatregelen om de bereikbaarheid te borgen worden beschouwd.

Naar aanleiding van een vergunningstraject hebben veel bewoners langs de Rotte zich uitgesproken tegen de plaatsing van transparante geluidschermen op de tunnelmond met direct zicht op de snelweg, waardoor – met name in de avond en nacht – lichthinder wordt verwacht. Om het effect van de toekomstige wegverlichting en de koplampen van het wegverkeer richting de Rotte te analyseren

is door RWS een Virtual Reality (VR) simulatie gemaakt. Bewoners konden tijdens informatieavonden op 7 december 2022 en 31 januari 2023 in de Expo door die VR-bril kijken 'vanuit hun huis' en toonden zich allerm minst gerustgesteld. RWS heeft daarop een onderzoek gestart om te bezien of eventuele bestickering van de schermen tot een betere oplossing kan leiden. Ook is vanuit de gemeente aangegeven dat in het nog op te stellen ontwerp voor de herinrichting van het Terbregseveld – nadat de tunnelmond gereed is gekomen – geprobeerd zal worden met beplanting en bomen de nadelige lichteffecten te beperken.

Bij de A20 zijn alle dekken van het nieuwe, westelijke viaduct langzaam over de snelweg geschoven, waarbij het verkeer eronder gewoon kon blijven rijden. Hierna zal het oostelijke viaduct op dezelfde manier worden aangelegd.

Voortgang gemeentelijke werkzaamheden

De gemeentelijke projectorganisatie richt zich 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 van 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. Voor het InrichtingsPlan Noordrand Schiebroekse Park is het Programma van Eisen (PvE) gereedgekomen en zal in april 2023 kunnen worden vastgesteld. De ambities zijn vertaald in een gedragen schetsontwerp met een kostenraming die past binnen het beschikbare budget. Na vaststelling van het PvE zal gestart worden met de uitwerking naar een voorlopig ontwerp dat na de zomer gereedkomt. Met de Stichting Gedenkbos Schiebroekse Park worden afspraken gemaakt over het eventueel versneld uitvoeren van de beoogde uitbreiding van het gedenkbos.

Voor de herinrichting van het Terbregseveld – nadat de tunnelmond gereed is gekomen – wordt een actualisatie van het eerder opgestelde Programma van Eisen uitgevoerd. Als input hiervoor worden enkele ontwerp sessies georganiseerd om de inpassing van een fietsroute en de afscherming en bereikbaarheid van de tunnelmond voor hulpdiensten in kaart te brengen. In een klankbordgroep wordt met bewoners en belanghebbende partijen op inhoud en voortgang afgestemd.

Als onderdeel van de te realiseren "fietspadenstructuur" is een Programma van Eisen opgesteld voor het fietspad langs wielervereniging Ahoy, gebaseerd op de route die gebruik maakt van de Landscheiding. Het voorlopige ontwerp zal rond de zomer 2023 kunnen worden vastgesteld. De realisatie start zodra de werkzaamheden aan de nieuwe snelweg dat ter plaatse toelaten.

Wat betreft de inpassingsprojecten is in Polder Schieveen het grondwerk uitgevoerd en het groen grotendeels aangeplant. De werkzaamheden in de Vlinderstrik West zijn uitgevoerd.

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, verbeteringen aan de fietsinfrastructuur 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:

Als vervolg op de eerder gemaakte afspraken met RWS over verbetering van de lokale fietsinfrastructuur is de verbreding van het fietspad langs de Doenkade door de aannemer verder uitgewerkt, zodat dit tracé later kan functioneren als onderdeel van de metropolitane fietsroute Delft-Alexander.

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 € 119 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. Deze bijdrage geschiedt op basis van vaste prijs en wordt niet beïnvloed door prijsstijgingen op de markt. 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 actueel zijn wordt verwacht dat deze binnen het beschikbare projectbudget kunnen worden opgevangen.

Voor de inrichtingsplannen Terbregseveld, de noordrand van het Schiebroekse Park en Fietspadenstructuur worden op basis van de geactualiseerde programma's van eisen en schetsontwerpen nieuwe kostenramingen opgesteld. De kostenramingen worden getoetst aan de beschikbare budgetten die als taakstellend worden gehanteerd.



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). De realisatie van deze IP's vindt plaats nadat de aannemer voor de snelweg klaar is en het betreffende gebied heeft verlaten.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking tijd:

De verwachting van RWS is dat de ingebruikname van de snelweg eind 2025 nog steeds gehaald gaat worden en dat de vervanging van het viaduct over de Hoofdweg (K58) binnen dit tijdschema past.



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 3 belangrijke risico's te rapporteren:

1. Vervanging viaduct over Hoofdweg
2. Inpassing tunnelmond in Terbregseveld
3. 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:

1. **Viaduct Hoofdweg:** Een belangrijk risico bij de noodzakelijke vervanging van het A16-viaduct over de Hoofdweg is de verkeershinder op zowel lokale als regionale schaal. Tevens zijn de uitkomsten van ecologisch onderzoek en stikstofberekeningen van invloed op de uitvoering en de planning. De vervanging moet gereed zijn om de nieuwe snelweg in 2025 in gebruik te kunnen nemen.

Beheersing: met Rijkswaterstaat en De Groene Boog wordt regelmatig overleg gevoerd over de uitvoeringsmethode, faseringen en de gevolgen voor het verkeer. Vanuit de gemeente is de manager Stedelijke Bereikbaarheid aangehaakt om mee te denken over maatregelen die de bereikbaarheid zoveel mogelijk kunnen borgen. Daarbij wordt ook de relatie met andere (geplande) uitvoerwerken in de omgeving beschouwd, om gelijktijdigheid in het optreden van verkeershinder te voorkomen. Ook in het kader van de vergunningverlening worden de inzichten rond de uitvoering en de uitkomsten van onderzoeken intensief afgestemd met de gemeente, zodat geen ongewenste vertragingen ontstaan.

2. Inpassing tunnelmond Terbregseveld:

- a) Bewoners zijn fel gekant tegen de toepassing van transparante geluidschermen op de tunnelmond vanwege de verwachte licht-hinder in de avond en nacht en tonen zich strijdbaar. Mogelijkheden om de schermen minder transparant uit te voeren lijken beperkt.
- b) Voor de toekomstige aanleg van een voet-/fietspad aan de westzijde van de tunnelmond biedt het huidige ontwerp van de aannemer heel weinig ruimte; het gemis van zo'n fietspad zou de recreatieve gebruiksmogelijkheden van het Terbregseveld aanzienlijk beperken.

Beheersing:

- a) RWS onderzoekt de mogelijkheden en effect van het bestickeren van de transparante schermen, in afstemming met de architect. Vanuit de gemeente worden de zorgen van bewoners via de Klankbordgroep meegenomen in de uitwerking van het Inrichtingsplan (IP) voor het Terbregseveld, waarbij met beplanting en bomen de lichthinder voor de omgeving kan worden beperkt.
- b) Voor de inpassing van het fietspad worden enkele ontwerp sessies gehouden, waarbij gekeken wordt naar gedeeltelijk samen gebruik van de calamiteitenweg langs de tunnelmond die nodig is voor nood- en hulpdiensten.

3. Financieel: de stijging van marktprijzen voor o.a. energie, grondstoffen en bouwmaterialen is nog steeds hoog ten opzichte van de indexering die wordt toegepast op de gemeentelijke budgetten voor herinrichting van de buitenruimte (IBOI-index). Dat kan betekenen dat bijstellingen nodig zijn in de uitwerking van de ontwerpen voor het Terbregseveld en de noordrand van het Schiebroekse Park.

Beheersing: voor de grote gemeentelijke projecten is op verzoek van de wethouder Financiën, Organisatie, Dienstverlening en Grote Projecten geïnventariseerd welke discrepantie wordt verwacht tussen de indexering van beschikbaar budget en de actuele prognoses van de kostenontwikkeling. Voor de inrichtingsplannen van het Terbregseveld en de noordrand van het Schiebroekse Park zullen de prijsontwikkelingen goed worden gevolgd en worden tussentijds toetsmomenten benut om eventuele keuzes te maken in ambitieniveau in relatie tot beschikbare middelen.

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
Eén 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	<u>12gr1087</u>
Toelichting voorbereidingskosten A13/A16	<u>14bb3647</u>
Planning A13/A16 in 2015	<u>14bb007666</u>
Planning A13/A16	<u>15bb001420</u>
Planning A13/A16 i.r.t. raadsbehandeling	<u>15bb001823</u>
Aanbieding aanvullende onderzoeksresultaten A13/A16 en uitnodiging voor technische sessie	<u>15bb002265</u>
BAG-standpunt over A13/A16	<u>15bb3417</u>
Adviestraject A13/A16	<u>15bb3781</u>
Stand van zaken moties en aangepaste planning ter visie legging OTB A13/A16	<u>15bb4333</u>
Standpunt inzake inpassing A13/A16	<u>15bb5266</u>
Uitgangspunten inpassingsovereenkomst A16	<u>15bb6586</u>
Onderhandelingsresultaat minister I&M over inpassing A13/A16	<u>15bb7394</u>
Tussenstand verwerking onderhandelingsresultaten A13/A16	<u>15bb7441</u>
Inpassingsovereenkomst A13/A16	<u>15bb7460</u>
Stand van zaken A13/A16	<u>15bb7662</u>
Visuals Terbregseveld	<u>15bb7771</u>
Besluit inpassingsovereenkomst A13/A16	<u>15bb8195</u>
Reactie op OTB A13/A16	<u>15bb8554</u>
Tracebesluit A16 Rotterdam ter inzage	<u>16bb6453</u>
Uitspraak Raad van State over tracebesluit A16 Rotterdam	<u>17bb6923</u>
Beantwoording schriftelijke vragen 'Bomenkap Schiebroekse Park tbv A16'	<u>20bb003900</u>
Beantwoording schriftelijke vragen 'Kostenindicatie uitstel Rijksweg A16'	<u>21bb000277</u>
Tussenbericht toezegging 'Overlast aanleg A16 Rotterdam'	<u>21bb004539</u>
Afdoening toezegging Overlast aanleg A16 Rotterdam	<u>21bb007481</u>



Hoekse Lijn

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



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

Situatie vorige rapportage:





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. In de periode oktober tot en met maart is het project van realisatie naar afronding gegaan. De metro rijdt sinds 31 maart met passagiers.

Het project is 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 loopt tot 1 december 2023. Om te komen tot een definitieve indienststellingsvergunning dienen restpunten te zijn afgerond. Hieronder vallen onder andere de updates in de spoorbeveiligingssoftware. De eerstvolgende software update voor de gehele Hoekse Lijn wordt eind 2023 uitgevoerd en de tweede eind 2024.

De aanpassingen aan het talud in Maassluis en Vlaardingen zijn nog niet afgerond. Lokaal hebben zich verschuivingen voorgedaan. Momenteel heeft dit geen invloed op de veiligheid en exploitatie. In samenwerking met experts wordt aan een bestendige oplossing gewerkt. Het taluddeel, dat aansluiting heeft met de Blankenburgverbinding, wordt in 2024 afgerond.

De definitieve inrichting van het goederenoverdrachtsspoor (GOS) is in samenwerking met ProRail afgerond en in gebruik. De monitoring hiervan is goed verlopen. Het GOS is veilig en robuust genoeg.

Metro aan Zee (MaZ)

De Plint, stations Strand en Haven, baan en spoor zijn gereed. In de afgelopen periode lag de focus op het afronden van de laatste werkzaamheden die de exploitatie nog in de weg staan én het verkrijgen van de indienststellingsvergunning.

Na het zomerreces werd duidelijk dat de verificatie van het gebouwde metrosysteem nog niet voldeed aan de eisen die RET en MRDH hieraan stellen. Nog niet alle documenten waren door de aannemer en leveranciers geleverd en de aantoning van de integrale werking was nog onvoldoende. Op dat moment is besloten om capaciteit bij te schakelen door het aanstellen van een procesbeleider. Op bestuurlijk niveau is wekelijks de voortgang besproken. De raad, maar ook de omgeving is meegenomen in de ontwikkelingen rondom het project. Toen de metro nog niet in exploitatie was, kon de bezoeker van het Hoekse strand gebruik maken van bus 611 die in vier minuten van het tijdelijke station Haven richting strand reed.

De overdracht aan de RET heeft inmiddels formeel plaatsgevonden en de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) heeft het informatiedossier beoordeeld en een verklaring voor veiligheid afgegeven. Daarmee kon de RET de vergunningaanvraag, voor start proefbedrijf, indienen bij de MRDH. Ook de MRDH was positief en overhandigde een tijdelijke indienststellingsvergunning.

Het proefbedrijf is de laatste 'horde' die genomen moest worden om in exploitatie te gaan. Tijdens het proefbedrijf is er een volledige dienstregeling gereden zonder passagiers. Het proefbedrijf is ook gebruikt voor het opleiden van bestuurders. Dit is succesvol verlopen waarna de resultaten zijn gedeeld met de ILT en MRDH. De MRDH overhandigde vervolgens de definitieve indienststellingsvergunning. De dienstregeling mét passagiers startte op 31 maart. Dit moment is feestelijk gevierd.

De metro rijdt en de openbare ruimte is aangepakt waardoor het gebied een aantrekkelijke uitstraling heeft.

De laatste fase in het project is aangebroken. Restpunten, zoals bijvoorbeeld de ontmanteling van het Tijdelijk Station Hoek van Holland Haven, worden nog uitgevoerd. Dit zijn werkzaamheden die geen impact hebben op de exploitatie.

Op Youtube-kanaal '[Hoekse Lijn](#)' zijn verschillende interessante vlogs te zien over de Hoekselijn.



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. Een 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 Reasonably 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

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking kwaliteit:

Ombouw

De tijdelijke indienststellingvergunning loopt tot 1 december 2023. Een definitieve indienststellingsvergunning wordt verleend zodra alle spoorbeveiligingsrestpunten zijn opgelost. Op 1 december is het aan de MRDH om te beslissen of de tijdelijke indienststellingsvergunning met een jaar wordt verlengd in afwachting van de tweede software update. MRDH kan ook de keuze maken om op dat moment een definitieve vergunning af te geven.

Goederenoverdrachtsspoor (GOS)

Het GOS is gereed en in gebruik door goederentreinen. Het beheer van het GOS ligt bij RET. Na het opstellen van het monitoringsplan, is na de start van het goederenvervoer, een jaar lang gemonitord om na te gaan of deze uitgevoerde variant een definitieve oplossing is voor RET en ProRail. De monitoring is goed verlopen en de definitieve inrichting van het GOS is in samenwerking met ProRail en RET afgerond en in gebruik.

Het GOS dient door het ministerie I&W als lokaal spoor te worden erkend waarbij er een relatie ligt met de nieuwe Spoorwegwet die naar verwachting in 2025 in zal gaan. Daarnaast loopt er een rechtszaak aangespannen door DB Cargo (goederenvervoer) over dat de Hoekse Lijn niet als lokaal spoor had mogen worden bestemd, omdat daarmee beperkingen gelden voor het goederenvervoer. ProRail en MRDH voeren hierover overleg met het ministerie van I&W.

Taludwerkzaamheden

In Maassluis en Vlaardingse zijn werkzaamheden uitgevoerd om het talud (circa 4 km) van de spoordijk flauwer te maken. Dit versterkt het talud zodat er minder kans is op afschuiving. Helaas hebben zich vooralsnog verschuivingen voorgedaan. Samen met een geo-technisch expert en de aannemer wordt gekeken naar een bestendige oplossing. Dit heeft op de korte termijn geen impact op de veiligheid en exploitatie, maar dient wel te worden opgelost.

De werkzaamheden zijn vrijwel gereed. Doordat een gronddepot van de aannemer van de Blankenburgtunnel in de weg ligt, wordt een klein deel van de werkzaamheden pas in 2024 afgerond. Deze werkzaamheden worden met het bijbehorende budgetten en risico's overgedragen aan RET Beheer.

Metro aan Zee (MaZ)

Spoorbeveiliging

De spoorbeveiliging werkt naar behoren. Updates om onvolkomenheden uit de software voor de gehele Hoekse Lijn te halen, worden in 2023 en 2024 uitgevoerd.

Van realisatie naar afronding

Restpunten, die deels het gevolg zijn van lange leveringstermijnen, zijn in samenwerking met de RET beoordeeld op veiligheidsimpact en vanuit die prioriteit afgehandeld. Focus lag op de aantoning en onderbouwing van het verrichtte werk in de vorm van documentatie. Dit was nodig voor de aanvraag van de indienststellingsvergunning en de overdracht naar de afdeling Beheer van de RET.

Proefbedrijf

Na het succesvol afronden van het testbedrijf en de verklaring van de ILT kon eind februari het proefbedrijf van start gaan. Hiervoor heeft de MRDH een zogenaamde indienststellingsvergunning met beperkingen afgegeven. Dit was de laatste 'horde' die genomen moest worden om in exploitatie te kunnen treden. Tijdens het proefbedrijf heeft de RET de dienstregeling zonder passagiers getest en bestuurders opgeleid op dit tracédeel. Het proefbedrijf is succesvol verlopen waarna de RET het testresultaat heeft gedeeld met de MRDH en ILT. MRDH is op 29 maart jl. overgegaan tot het verlenen van de definitieve indienststellingsvergunning voor Metro aan Zee. Sinds 31 maart jl. rijdt de metro naar het strand.

Omgeving

De omgeving heeft ook een opknapbeurt ondergaan. Er ligt er een nieuw fietspad langs de metrobaan waarbij de Atlantikwall goed zichtbaar is. De looproutes naar het strand zijn verbeterd. Voor een betere doorstroming van het verkeer is bij de Strandboulevard een ovonde gerealiseerd. Bij het nieuwe station Hoek van Holland Strand is het Strandplein opgeknapt. Het Slag (toegang tot het Strandplein) en het Strandplein rond Station Strand zijn opengesteld voor publiek. De Badweg is opnieuw geasfalteerd.

Beschikbaarheidseis

De Hoekse Lijn voldoet niet aan de theoretische beschikbaarheidseis uit de Beheervisie van de MRDH vanwege de aanwezigheid van bruggen, overwegen, bovenleiding, het gebruik van de Hoekse lijn door goederenvervoerders en deels enkel spoor (MaZ). MRDH en RET hebben hier mee ingestemd.

Veiligheid en Gezondheid

Op het gebied van Veiligheid en Gezondheid (V&G) kan gemeld worden dat het project tot op heden geen incidenten kent.



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 is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting status geld:

In de begin 2022 opgestelde prognose voor de kosten blijft het project binnen dit budget, maar is de post onvoorzien sterk teruggelopen. De prijsstijging van bouwmaterialen heeft zich nog verder doorgezet in 2022. Hier zijn extreem hoge brandstofkosten bij gekomen. De post onvoorzien is niet toereikend om deze extra kosten op te vangen. De begroting voor de Hoekse Lijn is daarom in 2022 met € 4 mln. bijgesteld.

Het beschikbare budget is daarmee op € 478 mln. gekomen. Naar verwachting blijven de kosten, ondanks de uitloop, binnen dit budget.

De financiële stand van zaken per 1 april 2023 is als volgt:

Beschikbaar budget	€ 478 mln.
Besteed	€ 457 mln.
Resterend	€ 21 mln.

Voor het resterende bedrag is voor een groot deel al verplichtingen aangegaan (€ 10 mln.).



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 streven was dat de reizigers in de zomer van 2022 met de metro naar het strand van Hoek van Holland konden reizen. Dat is niet gehaald. Na het zomerreces is daarom extra capaciteit bijgeschakeld met het aanstellen van een procesbegeleider. Op bestuurlijk niveau is wekelijks de voortgang besproken.



Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting status tijd:

Ombouw

Een deel van de definitieve overdracht heeft plaatsgevonden. Benodigde documenten inclusief de overdracht over de systemen voor de overwegen, kabels en leidingen zijn afgerond. De documenten voor de energievoorziening en spoorbeveiliging nog niet. Dit heeft o.a. te maken met de nieuwe versies van de spoorbeveiligingssoftware die nog volgen en gesprekken over optimalisatie van het energiesysteem. Gemeente Rotterdam en RET voeren overleg over het overdragen van de nog uit te voeren werkzaamheden incl. bijbehorende kosten. De volledige afwikkeling van werkzaamheden ligt dan bij één partij, de RET.

Het streven is om de volledige overdracht medio 2023 te hebben afgerond.

Voor het verkrijgen van de definitieve indienststellingsvergunning, dienen spoorbeveiligingsrestpunten te zijn opgelost. Software updates vinden plaats in 2023 en 2024. De tijdelijke vergunning loopt tot 1 december 2023.

Goederenoverdrachtsspoor (GOS)

Het GOS is gereed en in gebruik door goederentreinen. Het beheer van het GOS ligt bij RET. Er is een jaar lang gemonitord om na te gaan of deze uitgevoerde variant een definitieve oplossing is voor RET en ProRail. De monitoring is goed verlopen en de definitieve inrichting van het GOS is in samenwerking met ProRail en RET afgerond en in gebruik.

Het GOS dient door het ministerie I&W als lokaal spoor te worden erkend waarbij er een relatie ligt met de nieuwe Spoorwegwet die naar verwachting in 2025 in zal gaan. Daarnaast loopt er een rechtszaak aangespannen door DBCargo (goederenvervoerder) over dat de Hoekse Lijn niet als lokaal spoor had mogen worden bestemd, omdat daarmee beperkingen gelden voor goederenvervoer. ProRail en MRDH voeren overleg over deze onderwerpen met het ministerie van I&W

Taludwerkzaamheden

In Maassluis en Vlaardingse zijn werkzaamheden uitgevoerd om het talud (circa 4 km) van de spoordijk flauwer te maken. Dit versterkt het talud zodat er minder kans is op afschuiving. Helaas hebben zich vooralsnog verschuivingen voorgedaan. Samen met een geotechnisch expert en de aannemer wordt gekeken naar een bestendige oplossing. Dit heeft op korte termijn geen impact op de veiligheid en exploitatie, maar dient wel te worden opgelost.

De werkzaamheden zijn vrijwel gereed. Doordat een gronddepot van de aannemer van de Blankenburgtunnel in de weg ligt, wordt een klein deel van de werkzaamheden pas in 2024 afgerond. Deze werkzaamheden worden met het bijbehorende budget overgedragen aan RET Beheer.

Metro aan Zee (MaZ)

De dossiers ten behoeve van de vergunningaanvraag aan de beheerder zijn aangeleverd. Een compleet informatiedossier is nodig om een indienststellingsvergunning aan te vragen. Na het beoordelen van het aangeleverde informatiedossier, heeft de ILT op 20 januari jl. een positieve verklaring afgegeven over de veiligheid. Vervolgens heeft RET de vergunningaanvraag op 8 februari jl. officieel ingediend bij de MRDH. De MRDH heeft op 28 februari jl. een indienststellingsvergunning met beperking afgegeven om te kunnen starten met het proefbedrijf.

De formele overdracht van het metrosysteem aan de afdeling Beheer van de RET heeft op 10 maart 2023 plaatsgevonden. Vervolgens is op 12 maart het proefbedrijf gestart. Het proefbedrijf is succesvol doorlopen. Op 31 maart 2023 is de exploitatie van start gegaan.

De komende maanden wordt het tijdelijke station bij Hoek van Holland Haven verwijderd en worden de laatste restpunten afgehandeld.





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 versies van de software van de spoorbeveiliging. Deze versies zijn 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.

Daarnaast is een nieuw risico opgetreden. Door een aangepaste dienstregeling van de RET ten opzichte van de dienstregeling in 2014, worden geluidsplafonds overschreden. De beheerder dient jaarlijks een nalevingsrapportage in te leveren bij het ministerie van I&W. Met MRDH en RET zijn procesafspraken gemaakt over hoe hiermee wordt omgegaan.

Metro aan Zee (MaZ)

De exploitatie is op 31 maart gestart. Er zijn geen noemenswaardige risico's bij de nog af te handelen restpunten. Ook bij de financiële afhandeling met de aannemer zijn geen risico's voorzien.



Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's

Ombouw

Spoorbeveiliging

Met Alstom zijn afspraken gemaakt over de afronding van de spoorbeveiligingssoftware en daarmee is dit risico gemitigeerd.

Geluidsproductieplafonds

Het PVE van het ontwerp is gebaseerd op de dienstregeling van 2014. Momenteel loopt er een discussie over het geluidsproductieplafond. Omdat de dienstregeling intensiever is dan beoogd in 2014, worden de geluidsproductieplafonds overschreden.



Metro aan Zee (MaZ)

Samenwerking en indienststellingsvergunning

De samenwerking tussen de Gemeente Rotterdam, RET en MRDH heeft, ondanks de blijvende aandacht, niet geleid tot een tijdige acceptatie van het beheer met daaropvolgend een vlot proces van de indienststellingsvergunning. Desondanks heeft de acceptatie intussen wel plaatsgevonden en is een definitieve vergunning door MRDH verleend. Hiermee samenhangende risico's zijn vervallen.



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.

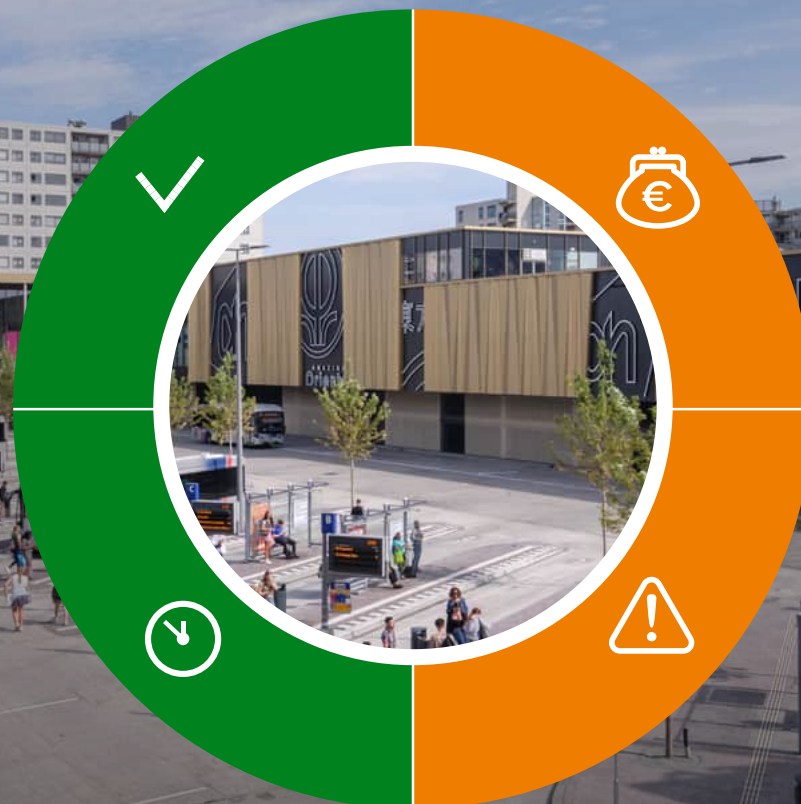
Wat	Wanneer	Kenmerk
Voortgangsbrief Procesupdate Metro aan Zee	17 maart 2023	<u>23bo003938</u>
Voortgangsbrief Procesupdate Metro aan Zee	1 maart 2023	<u>23bo003639</u>
Voortgangsbrief Procesupdate Metro aan Zee	13 februari 2023	<u>23bo003291</u>
Voortgangsbrief Procesupdate Metro aan Zee	17 januari 2023	<u>23bo002754</u>
Voortgangsbrief Metro aan Zee	11 november 2022	<u>22bo006568</u>
Voortgangsbrief mei/ juni 2022	12 juli 2022	<u>22bo004752</u>
Voortgangsbrief maart/ april 2022	30 mei 2022	<u>22bo003662</u>
Voortgangsbrief februari 2022	17/18 maart 2022	<u>22bb002722</u>
Voortgangsbrief januari 2022	10 februari 2022	<u>22bb1587</u>
Voortgangsbrief december 2021	14 januari 2021	<u>22bb00358</u>
Voortgangsbrief november 2021	15 december 2021	<u>21bb016172</u>
Voortgangsbrief oktober 2021	12 november 2021	<u>21bb014298</u>
Voortgangsbrief september 2021	15 oktober 2021	<u>21bb013102</u>
Voortgangsbrief juli en augustus 2021	10 september 2021	<u>21bb11343</u>
Voortgangsbrief juni 2021	15 juli 2021	<u>21bb010064</u>
Voortgangsbrief mei 2021	17 juni 2021	<u>21bb008142</u>
Voortgangsbrief april 2021	20 mei 2021	<u>21bb6556</u>
Motie 'op gelijke hoogte' afgedaan	6 mei 2021	<u>21bb5894</u>
Voortgangsbrief maart 2021	15 april 2021	<u>21bb005084</u>
Voortgangsbrief februari 2021	15 maart 2021	<u>21bb003390</u>
Voortgangsbrief januari 2021	16 februari 2021	<u>21bb002282</u>

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



Hart van Zuid

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



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

Situatie vorige
rapportage:





Hart van Zuid

› Bestuurlijke documenten

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 het grootste deel afgerond. Onderstaand overzicht bevat de actuele ontwikkelingen en een vooruitblik.

De impact van de coronacrisis op Hart van Zuid was nog tot begin 2022 merkbaar in het gebied. Wegens het sociale en recreatieve karakter van de voorzieningen in het gebied werden partijen zoals Ahoy, Theater Zuidplein, RET, winkelcentrum Zuid en Sportbedrijf geraakt.

Basis opgaven (inclusief ambitie) Gerealiseerde en actuele ontwikkelingen en vooruitblik

Zwembad	Opgeleverd in december 2017.
Hallen Ahoy	Opgeleverd in zomer 2017. De gesprekken tussen BNH, Ahoy, gemeente en bevoegd gezag (Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond) over de maximale bezoekers-capaciteit van 40.000 bezoekers in de hallen 2-6 (contractuele eis) zijn afgerond. Er ligt een akkoord, dit akkoord wordt nu getoetst met een "second opinion".
Theater Zuidplein en Bibliotheek	Opgeleverd in mei 2020.
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.
OV-knoop/busstation	Op 13 juni 2022 is het nieuwe busstation in gebruik genomen. Hiermee is de eerste fase van de OV-knoop afgerond. De voorbereiding voor het opknappen/upgraden van de stationshal en het vergroten van de fietsenstalling, als sluitstuk van de openbaar vervoerknoop is in volle gang. Het plan is in Q2, 2022 geüpdatet. Dit is geen verplicht onderdeel in het contract met BNH. Gezamenlijk met de ontwikkelaar, de architect en kostendeskundige onderzoeken we hoe we een kwaliteitsimpuls haalbaar kunnen maken. Het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt afgerond en Businesscase geactualiseerd.
Sociaal programma	De gemeente en BNH hebben in de Stuurgroep Hart van Zuid van februari 2022 de uitgangspunten voor het Sociaal Programma 2022-2027 vastgesteld. Kern is, dat voor nieuwe ontwikkelingen zoals o.a. ABN-plot en het hotel op basis van co-creatie social contribution afspraken worden gemaakt. Vanuit de gemeente speelt het Werkgevers ServicePunt Rijnmond (WSPR) een actieve rol. Dit is een doorlopend actiepunt tot eind 2027.

Basis opgaven (inclusief ambitie) Gerealiseerde en actuele ontwikkelingen en vooruitblik

Openbare ruimte

De uitvoering van de Gooilandsingel is bijna gereed. De toekomstige Gooilandsingel van Zuidplein tot Zuiderparkweg wordt groener. In februari zijn 25 bomen geplant, o.a. op de perrons van het busstation en langs de Gooilandsingel. Ook wordt er 765 m² aan groenvakken gerealiseerd, voorzien van natuurstenen zitranden en komen er comfortabele, van houten zittingen voorziene, zitplekken op de Gooilandsingel. Ten zuiden van de Zuiderterrasflat is eind 2021 al een nieuw Zuiderterrasplantsoen aangelegd. Op 6 februari is hier een grote boom met kluit verplaatst.

Tegelijkertijd worden, met financiële steun van o.a. Programma Weerwoord en het Havenomgevingsfonds (subsidie-regeling van het Havenbedrijf), op het Annie M.G. Schmidtplein waterspuitertjes als waterspeelelement aangelegd. Daarmee wordt alsnog een oorspronkelijke ambitie uit het schetsontwerp van 2019 gerealiseerd. Het waterspeelelement vervangt de kunstzinnige ontmoetingsplek The Splash.

Voor de versmalling en vergroening van de Zuiderparkweg, en het zo realiseren van een aantrekkelijke voetgangers-verbinding van en naar Ahoy en het Zuiderpark, is een programma van eisen opgesteld. De Zuiderparkweg vormt samen met het voorplein van Ahoy het sluitstuk van het werken aan de buitenruimte van Hart van Zuid. Deze ingrepen maken geen onderdeel uit van de scope en budget van Hart van Zuid en dus ook niet van het contract met BNH. Hiervoor worden nog aanvullende middelen gezocht.

Het projectteam heeft een verkennend ontwerpend onderzoek gedaan naar tijdelijk gebruik en inrichting van de buitenruimte rond het toekomstig Kopgebouw. De komst van dat gebouw is nog onzeker. Gezien de centrale ligging van de locatie is wel behoefte aan een prettige en veilige buitenruimte. We onderzoeken op welke manier we de aanbevelingen kunnen omzetten in een daadwerkelijk tijdelijk inrichtings- en programmeringsplan voor dit deel van de buitenruimte.

Communicatie en omgeving

Via de BouwApp (gratis te downloaden in de App Store/Play Store) worden geïnteresseerden op de hoogte gehouden van actuele bouw- en inwerkzaamheden die in 'Hart van Zuid, Rotterdam' uitgevoerd worden.

- Op 25 januari 2023 verrichtte burgemeester Aboutaleb de officiële heropening van het gerenoveerde Winkelcentrum Zuidplein. Dit feest markeerde ook de 50ste verjaardag van het winkelcentrum.
- Op 16 februari 2023 plaatste wethouder Zeegers een plaquette bij het bereiken van het hoogste punt van het nieuwe hotel Ibis Rotterdam Ahoy.

Vrije en optionele opgaven	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Leisureplot algemeen	Naast Ahoy wordt een Leisureplot ontwikkeld, bestaande uit een hotel, een bioscoop en een parkeergarage. Het Definitief Ontwerp Inrichtingsplan voor de leisureplot wordt binnenkort afgerond; hier wordt nu de laatste hand aan gelegd. Realisatie volgt naar verwachting in 2024. Het Inrichtingsplan (IP) moet uiteindelijk aansluiten op het IP voor de Zuiderparkweg en het Zuiderparkplein, zodat een aantrekkelijke wandelroute ontstaat van de openbaar vervoerknoop, over de Gooilandsingel, naar het plein met Ahoy, RACC en bioscoop en eindigend in het Zuiderpark (zie ook openbare ruimte). Verder is BNH begonnen met de aanleg van het nieuwe kruispunt voor Ahoy en de toegang tot P1/P2 en straks de parkeergarage van de Leisureplot.
Parkeergarage leisureplot	De contracten voor de parkeergarage zijn op 30 oktober 2020 getekend. Ahoy wordt eigenaar van de parkeergarage. Betrokken partijen Ahoy, BNH en gemeente hebben besloten om de parkeergarage vooruitlopend op de bioscoop te realiseren. Hiervoor moeten de contracten worden aangepast; dit is nagenoeg afgerond. Inmiddels zijn de partijen gestart met uitwerking van het Definitief Ontwerp met het doel om nog dit jaar te starten met de bouw van de garage.
Hotel leisureplot	De bouw van het hotel verloopt voorspoedig. Op 16 februari jl. heeft de feestelijke viering van het hoogste punt plaatsgevonden in aanwezigheid van wethouder Zeegers. Het hotel is al goed zichtbaar voor de omgeving. Het hotel wordt naar verwachting eind augustus 2023 in gebruik genomen.
Bioscoop leisureplot	De omgevingsvergunning is verleend, maar nog niet onherroepelijk. De bioscoop heeft nog geen definitief investeringsbesluit genomen. Dit besluit is uitgesteld. De verwachting is dat in de loop van 2024 een besluit wordt genomen.
Woningen Zuiderparkhof Fases 1, 2 en 3	De woningen van fase 1,2 en 3 zijn opgeleverd. Er lopen nog gesprekken met de VvE's en bewoners over een aantal afrondende zaken, zoals o.a. parkeren, speelruimte kinderen en sociale veiligheid.

Vrije en optionele opgaven	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein	De uitbreiding van het winkelcentrum is in augustus 2022 opgeleverd.
Uitbreiding parkeergarage Zuidplein	De uitbreiding van de parkeergarage en een nieuwe oost-westverbinding door de bestaande parkeergarage maken onderdeel uit van de uitbreiding van het Winkelcentrum Zuidplein en zijn tegelijkertijd met het winkelcentrum gerealiseerd.
Duurzaam	Het water van het dak van het winkelcentrum Zuidplein, de Gooilandsingel en het parkeerterrein van Ahoy wordt opgevangen, vervolgens verpompt naar het Zuiderpark en na zuivering opgeslagen in de ondergrond. Dit project wordt samen met Ahoy, Waterschap, Pathé en schoonmaakbedrijf Hako en de Gemeente gerealiseerd. Hiermee wordt ingespeeld op de klimaatverandering waarbij sprake is van periodes van grotere droogte en hevigerere regenbuien. De start uitvoering staat gepland voor medio 2023. Met Ahoy wordt afgestemd dit water te gebruiken voor onder andere glasbewassing. Ook de bioscoop wil water afnemen voor toiletspoeling.
Ontwikkelprojecten	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Woningbouwimpuls	Het Rijk heeft de gevraagde bijdrage van € 25 miljoen voor de WoningBouwImpuls (WBI) voor de Noordrand Zuiderpark toegekend. De gemeente heeft de cofinanciering geregeld. Het gaat naast Hart van Zuid en Motorstraatgebied om de locaties Huismanstraat en Carnisse-eiland. Het realiseren van extra woningen in en om Hart van Zuid is een gewenste ontwikkeling en draagt bij aan de projectdoelstellingen. Op dit moment zijn de ontwikkelingen ABN Amro, Twentestraat en Parnassia in voorbereiding.
Plot voormalig ABN AMRO-kantoor	De voormalige ABN Amro-locatie is aangekocht door BNH met de intentie om er woningen te realiseren. De ontwikkelovereenkomst is in 2020 gesloten en planontwikkeling is gestart. Deze overeenkomst is als gevolg van marktontwikkelingen niet meer actueel en wordt de komende periode herzien via een voorovereenkomst. De Nota van Uitgangspunten moet worden aangepast op nieuwe inzichten over de ontsluiting. Vervolgens wordt het Schetsontwerp uitgewerkt tot Definitief Ontwerp.

Ontwikkelpromecten	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Ontwikkeling Twentestraat	Eind december 2022 heeft de belegger zich teruggetrokken. De ontwikkelaar is het plan nu aan het optimaliseren. De wens vanuit hun kant is om nog dit jaar de bestemmingsplanprocedure op te starten. De concept Nota van Uitgangspunten is gereed, maar nog niet vastgesteld. Bestuurlijke besluitvorming is uitgesteld totdat er een haalbaar financieel plan is.
Parnassia	Voor een gedeelte van het pand van de Parnassia Groep (een geestelijke gezondheidszorg aanbieder) loopt een stedenbouwkundige en financiële verkenning om te kijken of (gedeeltelijke) sloop en verdichting-optopping mogelijk is, waarbij vervolgens woningbouw gerealiseerd kan worden aan de Van Swietenlaan-Gooilandssingel. Hiermee wordt de woonfunctie in het gebied verder verstrekt. Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van een voorovereenkomst tussen gemeente en BNH.



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

Actuele ontwikkelingen en toelichting status 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 zwemcentrum 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.



Hart van Zuid | 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 het resterende budget is al belegd in contractuele afspraken.

Stand per 31-3-2023

Krediet		Out-of-pocket uitgaven	
Krediet	€ 155.300.000	Out-of-pocket uitgaven	€ 98.283.528
Verbruikt	€ 137.964.858	Verbruikt	€ 60.666.521
Resterend	€ 17.335.142	Resterend	€ 37.617.007

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld

Het beschikbare budget is toegekend voor de basisopgave van het project en wordt over de gehele contractperiode van 20 jaar uitgegeven. 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 (de zgn. basisopgave) 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 deze ambities voor de buitenruimte te realiseren wordt aanvullende dekking gezocht.

De benodigde inzet van de gemeentelijke organisatie voor het gehele project is zwaarder dan in het begin is ingeschat. In principe is de markt aan zet, maar dit vergt wel begeleiding vanuit de gemeentelijke organisatie, met name als het gaat om specifiek publieke taken als planologische RO-procedures of verkeersbesluiten. Daarnaast kiezen we ervoor om actief te zoeken naar extra kansen en mogelijkheden om de doelstellingen van Hart van Zuid invulling te geven, ook als die niet in het huidige contract zitten en tijdens het afsluiten van het contract met de markt in 2016 nog niet in beeld waren.

Tot op heden zijn de hogere apparaatskosten gedekt vanuit de beschikbare onzekerheidsreserve. We zien nog kansen voor het ontstaan van extra dekking (anterieure overeenkomsten) vanuit nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Dit wordt, zoals bij nagenoeg alle projecten en opgaven, onder andere negatief beïnvloed door wijzigingen op de (huur)markt als gevolg van wet- en regelgeving. Voor de komende jaren zal strak gemonitord worden op deze kosten en dekkingsmiddelen.

Een ander risico zijn de hogere indexaties, veroorzaakt door stijgende bouwkosten en energiekosten wereldwijd als gevolg van de oorlog in Oekraïne. In de onzekerheidsreserve is een reservering opgenomen voor de indexatiekosten waarvoor de gemeente op basis van het contract verantwoordelijk is.

Daarnaast zien we dat de stijgende bouwkosten en wijzigingen op de huurmarkt als gevolg van wet- en regelgeving ertoe leiden tot nieuwe ontwikkelingen mogelijk niet, beperkter of trager tot stand komen.



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. Deze opgaven zijn inmiddels vrijwel allemaal afgerond. 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

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.

Basisopgaven: contractdata

Locatie	Datum gereed	Omschrijving
OV-knoop/ busstation	Gefaseerd	De bushaltes zijn verplaatst en 13 juni in bedrijf genomen. Na vaststelling van haalbaarheid van de renovatie van de stationshal en de bouw van een nieuwe fietsenstalling zal verdere voorbereiding hiervan ter hand worden genomen. De start van deze werkzaamheden is gepland eind 2023.
Sociaal Programma	Q4 2020	De contractuele verplichting van het SROI-onderdeel liep af op 31 december 2020. Voor de borging van de lessen uit de evaluatie in de staande organisatie is het programma verlengd naar 2022-2027.
Openbare ruimte	Gefaseerd	De werkzaamheden aan de Gooilandsingel zijn in juni 2022 gestart en worden Q2 2023 afgerond. De feestelijke opening van de Gooilandsingel vindt plaats op 23 juni.

Vrije en optionele opgaven

Locatie	Ambitie data start bouw	Ambitie data gereed
Parkeergarage leisureplot	Q2 2023	Q1 2024
Hotel leisureplot	Q2 2022	Q3 2023
Bioscoop + horeca leisureplot	Q2, 2024	Q4 2025
Woningen Zuiderparkhof fase 1		Gereed
Woningen Zuiderparkhof fase 2		Gereed
Woningen Zuiderparkhof fase 3		Gereed
Uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein		Gereed
Uitbreiding parkeergarage Winkelcentrum Zuidplein		Gereed

Ontwikkelopgaven

Ontwikkeling ABN-AMRO plot	Vorbereiding	Momenteel wordt gewerkt aan het Schetsontwerp. Medio 2023 wordt gestart met het Voorlopig Ontwerp.
Ontwikkeling Twentestraat	Vorbereiding	De concept Nota van Uitgangspunten (NvU) is gereed. De bestuurlijke vaststelling van de NvU is uitgesteld. Het Voorlopig Ontwerp is in de afrondende fase. Contractvorming is on hold gezet.
Parnassia	Vorbereiding	Bezig met stedenbouwkundige en financiële verkenning t.b.v. het sluiten van een voorovereenkomst.



Hart van Zuid | Risico's

Op programmaniveau neemt het aantal geïdentificeerde risico's af. Dit is een logisch gevolg van het feit dat veel lopende bouwopgaves gereed of in uitvoering zijn.

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.



Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's

De belangrijkste risicogebieden en bijbehorende beheersmaatregelen zijn hieronder toegelicht:

1. Extra ruimtelijke kwaliteit buiten scope van basisopgave kan niet worden gerealiseerd

Geld is een belangrijke sturingsfactor om de (extra) ambities van het project te realiseren. Deze extra's zijn wel belangrijk om het gewenste kwaliteitsniveau te bereiken dat hoort bij een hoogwaardig centrum voor Zuid. In de oorspronkelijke opzet voor Hart van Zuid was de intentie om opbrengsten uit nieuwe ontwikkelingen via de zogenaamde Administratieve Rekening in te zetten voor extra kwaliteit. Tot op heden functioneert de Administratieve Rekening nog niet zoals oorspronkelijk beoogd. Noodgedwongen hebben we dit budget moeten inzetten voor onvoorziene zaken en risico's (o.a. eerdere tegenvallers bij het realiseren van het congrescentrum, asbestvergoeding) of door o.a. het optreden van risico's die contractueel gedekt moeten worden, zoals indexering. De vulling van de Administratieve Rekening vanuit nieuwe ontwikkelingen is continu een aandachtspunt en voor het realiseren van de (extra) ambities wordt geprobeerd zoveel mogelijk aanvullende dekking te vinden.

Toelichting Administratieve Rekening

De Administratieve Rekening is ontstaan om als dekking te fungeren voor aanvullende kwalitatieve ingrepen met een onrendabele top. Een deel van deze ingrepen is randvoorwaardelijk voor het realiseren van de projectdoelstellingen, maar paste eerder niet binnen het beschikbare projectbudget. Om een deel van de ingrepen zeker te stellen is er in de uitwerkingsfase een aanvullend

budget van € 4,33 mln. voor het project beschikbaar gesteld. Gedurende de Realisatiefase zal de Administratieve Rekening verder gevuld moeten worden. Deze vulling is grotendeels afhankelijk van het succes van de (aanvullende) commerciële ontwikkelingen in het gebied.

In het beslisdocument van 22 december 2017 zijn aanvullende afspraken gemaakt over inzet van geld vanuit de Administratieve Rekening, waarmee ook een deel van de eerdere tegenvallers bij het realiseren van het congrescentrum vanuit de Administratieve rekening wordt gedekt. Dit betekent enerzijds een financieel risico, want bij onvoldoende vulling van de Administratieve Rekening komen toch de gemeente en Contractpartij weer aan de lat te staan om het gat te dichten (de gemeentelijke resultaatsverplichting zit opgenomen in de risicoanalyse). Anderzijds betekent het dat het budget voor aanvullende kwalitatieve ingrepen kleiner is geworden.

2. Hogere apparaatskosten

De gemeentelijke benodigde inzet voor het project is zwaarder dan in het begin is ingeschat. In principe is de markt aan zet, maar dit vergt wel intensieve begeleiding vanuit de gemeentelijke organisatie, met name als het gaat om normaliter publieke taken zoals ruimtelijke procedures en verkeersbesluiten. De hogere inzet komt ook doordat bewust wordt gekeken naar extra potenties van het gebied, die niet in het huidige contract zitten en tijdens het sluiten van het contract in 2016 ook nog niet in beeld waren, zoals extra woningbouwopgave. 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 anterieur doorberekend worden aan de ontwikkelende partij.

3. Bouwkostenstijging en marktontwikkelingen

De oorlog in Oekraïne zorgt voor een stijging van de economische onzekerheden door tekorten in materialen en prijsstijgingen wereldwijd. De gestegen energieprijzen werken ook in de bouw door en zetten de haalbaarheid onder druk. Vastgoedbeleggers worden voorzichtiger door op stapel staande ingegrepen van de Rijksoverheid op de woninghuurmarkt. De gestegen hypotheekrente maakt dat kopers voorzichtiger worden en minder kunnen lenen. De snelheid van verkoop loopt terug. Het risico is, dat mogelijke kansen voor verdere ontwikkeling van het gebied niet, beperkt of trager tot stand komen.

4. Vertraging in volledig realiseren van de leisureplot

De contracten voor het hotel, de bioscoop en parkeergarage zijn getekend. Met enige vertraging is in 2022 de bouw van het hotel begonnen. De bioscoopexploitant heeft toestemming voor uitstel van start bouw gevraagd aan de gemeente. Omdat het

bioscoopbezoek nog niet terug is op het niveau van voor corona, kan de exploitant op dit moment geen positieve investeringsbeslissing nemen. We hebben ingestemd met het verzoek tot uitstel, omdat er (op korte termijn) geen (beter) alternatief voor handen is voor de betreffende plot. Onderdeel van de nieuwe afspraken zijn wel aanvullende financiële bepalingen met de exploitant om het risico van gemeente en BNH te minimaliseren. Er is daarnaast met BNH en Ahoy (als afnemer) afgesproken te starten met de bouw van de parkeergarage, losgekoppeld van de bouw van de bioscoop. Dit heeft voordelen (de bouwer kan nu nog de eerder afgegeven bouwkosten garanderen), maar brengt ook (exploitatie)risico's met zich mee.

Vanuit risicobeheersing en het risicobudget wordt continu bekeken of het risicobudget nog voldoende dekking geeft voor de voorziene risico's.

Het risicobudget dat bij de start van de Realisatiefase beschikbaar was binnen de projectbegroting, is op basis van de huidige inschattingen van de risico's niet meer toereikend tot einde looptijd van het project (2034). We zien op dit moment een toenemende druk op de resterende risicobuffer door de hierboven genoemde risico's.

Wel zien we kansen om in de resterende looptijd van het project extra opbrengsten te genereren via nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen of het projectbudget aan te vullen en de risico's op te vangen. De extra opbrengsten worden wel, zoals bij nagenoeg alle projecten en opgaven, negatief beïnvloed door stijgende bouwkosten en wijziging op de huurmarkt als gevolg van wet- en regelgeving.

Naast continue inzet en sturing op het faciliteren en optimaliseren van deze nieuwe ontwikkelingen vindt er ook continu monitoring plaats op de apparaatskosten om deze zo efficiënt mogelijk in te zetten.



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.

Raadsbesluiten met betrekking tot de financiële dekking:

<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>16bb645</u>	Financiële toets gebiedsontwikkeling Hart van Zuid	18-02-2016
<u>14bb6039</u>	Kredietactualisatie	06-11-2014
<u>13gr2985</u>	Aanpassen investeringskrediet van Hart van Zuid van € 204 miljoen naar € 216 miljoen	28-11-2013
<u>13gr769</u>	Kredietactualisatie Gebiedsontwikkeling Hart van Zuid	04-04-2013
<u>11gr2205</u>	Herzien raadsvoorstel investeringsbesluit Hart van Zuid	08-09-2011

Afgehandelde moties, schriftelijke vragen en toezeggingen

Raadsbesluit	Omschrijving	Afdoening
<u>21bb16508</u>	Koester Chileense kunst	<u>22bb235</u>

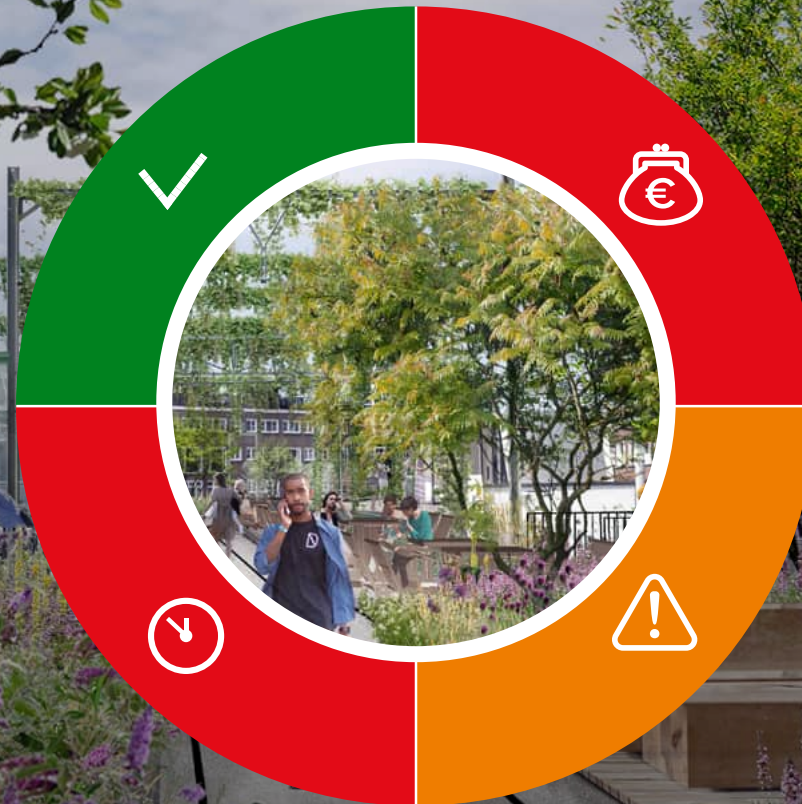
Openstaande moties en toezeggingen

<u>22bb002550</u>	Voortgangsrapportage Hart van Zuid 2021 is op 8 maart jl. door het college vastgesteld en aan de raad ter informatie toegezonden. Dit wordt jaarlijks gedaan. Er zijn geen andere openstaande moties, toezeggingen en/of schriftelijke vragen.
-----------------------------------	---



Hofbogen park

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



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

Situatie vorige
rapportage:





Hofbogen park

› Bestuurlijke documenten

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:

We zijn op dit moment nog in gesprek met de eigenaar van de Hofbogen over een aantal kwesties. Het moment dat we hier met elkaar uit komen bepaalt wanneer we het definitief ontwerp richting de raad kunnen sturen. In het definitief ontwerp wordt het plan toegelicht en is ook een kostenraming opgenomen.





Hofbogen park | 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-blaauwe 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, Programma van Eisen, Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp. Bij diverse producten 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 experts op o.a. het gebied van landschapsarchitectuur, stedenbouw 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

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:

Om de kwaliteit van het product beter te borgen wordt een second opinion op de technische uitwerking van de dakbedekking opgesteld. Daarnaast is de technische uitwerking van de mock-up afgestemd met de eigenaar van de Hofbogen.



Hofbogen park | Geld

Het project Hofbogenpark is onderdeel van het programma Stadsprojecten. Het totaal geraamde bedrag van de Stadsprojecten bedraagt € 371,9 mln. (23bb001256). De doelstelling voor cofinanciering is gesteld op € 50,5 mln. Het benodigde investeringskrediet van € 321,4 mln. voor de Stadsprojecten wordt gedekt uit de reguliere investeringsruimte en wordt in jaarlijkse tranches bij de Voorjaarsnota 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 Voorlopig Ontwerp (21bb13946) is € 54,7 mln., waarbij € 10,9 mln. gedekt moet worden via cofinanciering (22bb00183).

Van het benodigde investeringskrediet van € 43,8 mln. is bij de verdeling van het beschikbaar gestelde krediet van 2020 en 2021 € 20,7 mln. toegekend aan Hofbogenpark. Het resterende investeringskrediet van € 23,1 mln. wordt in latere tranches vanuit het Programma Stadsprojecten toegekend.



Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld

In het najaar van 2022 komt het Definitief Ontwerp gereed, op basis waarvan de raming wordt herrekend. Daarbij zal ook het effect van de huidige prijsstijgingen in de indexering zo goed mogelijk worden meegewogen.

Het Stadsproject Hofbogenpark bestaat uit drie delen:

- De DO raming voor het Park op het dak van de Hofbogen is € 53,7 mln. Hiervoor is € 3,5 mln. als cofinanciering toegezegd. De reguliere investeringsmiddelen (RIM) dekken € 50,2 mln., waarvan € 20,7 mln. al is toegekend en de resterende € 29,5 nog moet worden toegekend vanuit het programma Stadsprojecten. Een deel van die 29,5 mln. zal worden toegekend uit de middelen die aan de Stadsprojecten zijn toegekend in de begroting van 2022 maar nog niet aan projecten is toegekend, en een deel uit de middelen die in de Voorjaarsnota zullen worden gevraagd.

- Voor de omliggende straten is grotendeels nog geen dekking in de begroting opgenomen. De prognose voor dit deel van het Stadsproject bedraagt € 9,6 mln. Het maaiveld in Agniesebuurt-Oost betreft de eerste fase van de aanpak omliggende straten. Dit project is gekoppeld aan de onderhoudsplanning van de riolering, het warmtenet en de bijdrage van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) voor de wateropgave. Het DO is in augustus 2022 vastgesteld. De kosten voor dit project worden gedekt door Riolering en het GO-fonds (bijdrage van € 514.000). Uitgangspunt is dat de benodigde dekking voor het overige deel van de Straten van € 9,1 mln. wordt gedekt via het investeringsvoorstel dat als onderdeel van de begroting 2023 aan de raad ter besluitvorming wordt voorgelegd.
- Voor de brug over de A20 is nog geen dekking in de begroting opgenomen. De brug is sterk afhankelijk van cofinanciering en is onderdeel van het droomscenario.

De opgave voor cofinanciering is ambitieus. Vanuit het GO-fonds is een bijdrage van € 1,5 mln. toegezegd en vanuit het Groenoffensief € 0,5 mln. Een deel van de cofinanciering (€ 1,5 mln.) wordt gerealiseerd via reguliere subsidies voor waterberging (zoals waterschap HHSK en watermanagement) 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, Erfgoeddeal en New Urban Initiative). Zowel binnen het project als ook het programma van Stadsprojecten wordt veel aandacht besteed aan het vinden van cofinanciering. De afspraak is dat een project volledig is gedekt bij het vaststellen van het DO. In het investeringsvoorstel is zekerheidshalve extra dekking gereserveerd voor Hofbogenpark. Dit ontslaat het projectteam niet van het behalen van de doelstellingen, maar het geeft meer ruimte om dit te realiseren. Het project Hofbogen heeft een totale cofinancieringsopgave van € 10,9 mln. waar van op dit moment is €3,5 mln. zeker is. Er wordt gestreefd deze opgave grotendeels te realiseren met bijdragen aan de brug over de A20.

De jaarlijkse structurele kosten voor beheer en onderhoud van het Hofbogenpark worden na het Definitief Ontwerp verder uitgewerkt en conform motie Sies (15bb9224) ingepast in de begroting. De concept beheerparagraaf wordt toegevoegd aan het Definitief Ontwerp.

Omdat de raad nog niet heeft ingestemd met het investeringsvoorstel dat als onderdeel van de begroting 2023 aan de raad ter besluitvorming wordt voorgelegd, staat het aspect geld op rood.



Hofbogen park | Tijd

De belangrijkste mijlpalen voor Hofbogenpark zijn als volgt:

Hofbogenpark

- De uitvoering van fase 1 van het dakpark zal naar verwachting eind 2024 gereed zijn.

Aanliggende straten

- Voor de aanliggende straten is een Quick Scan gemaakt. Gestart wordt met het traject voor het deelproject Inrichtingsplan Agniesebuurt Oost.

Brug over de A20

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

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:

De afgelopen periode is gewerkt aan het afronden van het DO en het voorbereiden van de vaststelling hiervan. Het DO is momenteel gereed en ligt klaar voor vaststelling. We zijn op dit moment nog in gesprek met de eigenaar van de Hofbogen over een aantal kwesties. De mate of en wanneer we hier met elkaar uit kunnen komen zal bepalen of en wanneer we het definitief ontwerp richting de raad kunnen sturen en wanneer het verdere traject kan starten. Momenteel is er een prognose voor de planning gemaakt, de volgende mijlpalen komen daaruit voort:

- De vergunning zal worden aangevraagd nadat het DO is vastgesteld. De huidige prognose is dat in het derde kwartaal van 2023 de vergunningsaanvraag zal starten.
- Het inrichtingsplan zal gefaseerd uitgevoerd worden. De prognose voor start uitvoering van de eerste fase is eind 2024.



Hofbogen park | Risico's

UITGANGSPUNTEN RISICO'S

Op basis van het risicoregister zijn verschillende thema's benoemd. Dit zijn de elementen waarop de ongewenste topgebeurtenissen (OTG) kunnen worden beheerst. OTG's zijn over het algemeen afbreukrisico's voor een project, waar meerdere risico's toe zouden kunnen leiden. De drie belangrijkste sleutelementen zijn:

- onvoldoende cofinanciering en dekking voor het ontwerp;
- uitloop van het project door complexiteit;
- technische complicaties.

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's

In juni – augustus 2022 heeft een herijking van het risicoregister plaatsgevonden. De thema's zijn ongewijzigd en de toprisico's blijven hetzelfde.

Onvoldoende cofinanciering en dekking voor het ontwerp Wereldwijd is een significante stijging van materiaalkosten. Dit heeft reeds effect gehad op de kostenramingen van het Hofbogenpark. De meest recente stijgingen zijn in de kostenraming verwerkt. Het is echter niet uit te sluiten dat zich ook in de toekomst nog prijsstijgingen zullen voordoen. Zo goed als mogelijk wordt op de stijgingen in de materiaalkosten geanticipeerd, wel blijft het project afhankelijk van de schommelingen in de mondiale markt.

Daarnaast wordt voor het project gebruik gemaakt van cofinanciering. Deze financiering is zoals in de financiële paragraaf staat nog onzeker. 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 meer beperkte financiële middelen kan worden gerealiseerd.

Uitloop van het project door complexiteit Het Hofbogenpark is een groot project waarbij verschillende partijen met diverse belangen betrokken zijn. Door al in een vroeg stadium met partijen om tafel te gaan is zo veel mogelijk getracht deze risico's te verminderen. Belangen van partijen lijken op onderdelen soms lastig te rijmen. Zo heeft de eigenaar van het monumentale vastgoed van de Hofbogen naast de met de gemeente gedeelde ambitie om een dakpark te realiseren ook commerciële belangen en probeert zij haar eigen risico's te beperken. Het komen tot (juridische) afspraken met partijen kost tijd en kan een significante impact hebben op de voortgang van het

gehele project. Dit risico is onveranderd gebleven. Daarnaast zorgt de complexiteit van het project voor extra uitdagingen wat betreft de marktuitvraag.

Technische complicaties Er zijn hoge eisen gesteld aan het lekvrij maken van het dak, ook wordt het park demontabel, bereikbaar en in compartimenten te ontworpen. Hierdoor wordt getracht een lekkage tijdens het gebruik van het dak van het park zo veel mogelijk te voorkomen en wanneer het zich toch voordoet, het relatief eenvoudig te kunnen repareren. In het beheerplan wordt een protocol toegevoegd indien een lekkage alsnog optreedt. Ook wordt in samenwerking met betrokken partijen voorafgaand aan de aanleg van het park een nulmeting van de waterdichtheid van het dak gedaan en wordt veel aandacht besteed aan het voorkomen van lekkages gedurende de uitvoering. Technische complexiteit kan bovendien zorgen voor uitdagingen rondom de aanbesteding. Door een reëel ontwerp te maken, de risico's voor de aannemer aanvaardbaar te houden en het beheer tijdig mee te nemen wordt geprobeerd een zo geschikt mogelijke bouwteampartner te selecteren.



Hofbogen park | 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	21bb13946
17bb6099	Motie Hofbogen Groen	
16bb1339	Motie Aanpak vervallen Hofboog over Noorderkanaal, Liskwartier	17bb11088
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 tjoeke tjoeke, zo doet de trein	18bb7925
14bb6259	Motie Maak dak Hofbogen groen-proef!	15bb5133

Schriftelijke vragen

17bb2949	Invulling en vergroening dak van de Hofbogen
--------------------------	--

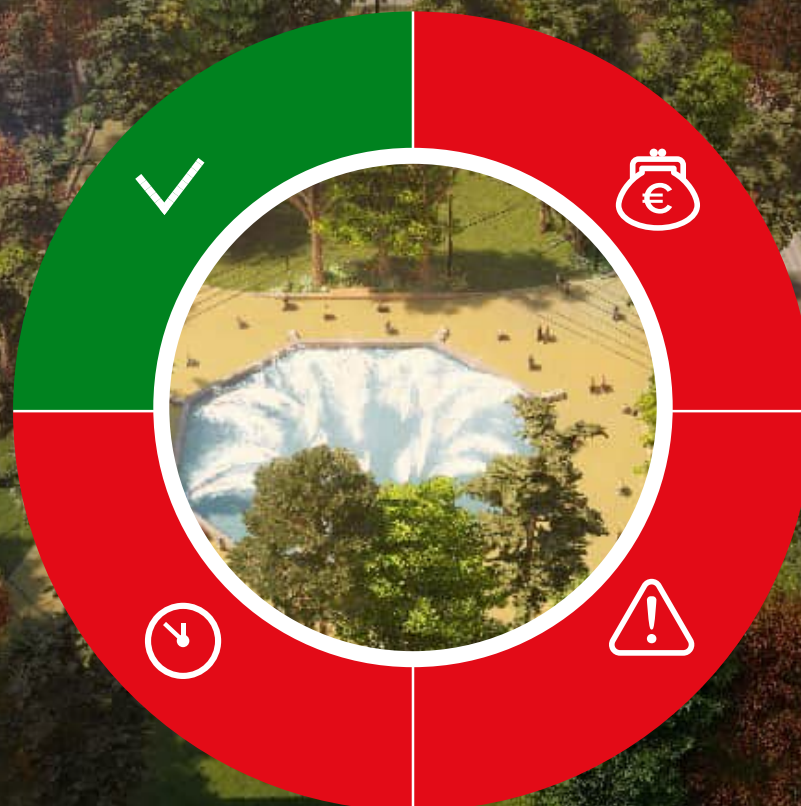
Correspondentie

2bb000183	Herijking ramingen Stadsprojecten
21bb013946	Uitzending Voorlopig Ontwerp
21bb008648	Vaststelling Programma van Eisen
20bb007586	Voorjaarsbrief
20bb8072	Collegebrief over 7 Stadsprojecten
20bb016324	Consultatie Schetsontwerp
19bb17137	Verkoop Hofbogen
18bb7029	Toelichting over proces en consequenties verkoop Hofbogen
14bb003332	Voortgang dossier Hofbogen
14bb005143	Over afspraken met ProRail, EFRO-subsidie, verkoop Hofbogen
23bb001256	Raadsbrief voortgang stadsprojecten



DMP Hofplein

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



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

Situatie vorige
rapportage:





DMP Hofplein

› Bestuurlijke documenten

Historie Hofplein

Het Hofplein 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.

Meer evenwichtig verkeersmodel

In het nieuwe plan voor het plein is ingezet op een meer evenwichtig verkeersmodel met een betere balans tussen ruimte voor de auto, openbaar vervoer, voetganger en fietser. Er komen prettige en veilige loop- en fietsroutes. Trams blijven gebruik maken van het plein en zullen door slimme inpassing een goede interactie met voetgangers, fietsers en autoverkeer aangaan. De auto speelt in aantallen straks een meer ondergeschikte rol ten opzichte van voetgangers en fietsers: doorgaand autoverkeer, dat geen bestemming heeft in de binnenstad, wordt in de nieuwe situatie niet meer gefaciliteerd en bestemmingsverkeer voor de binnenstad krijgt prioriteit (waaronder de bereikbaarheid van de parkeergarages).

Groen, dynamisch stadsplein

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 en met een prettig verblijfs-karakter. Er komt een combinatie van groene grasvlakken, vaste planten, pleinachtige ruimten en tientallen bomen. De iconische fontein wordt het brandpunt van het nieuwe Hofplein, als prominent hart van het plan.

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).

Bijdragen aan verdere verdichting

Door het Hofplein te transformeren in een stadsplein met verblijfskarakter en met substantieel minder autoverkeer, wordt het aantrekkelijker om meer woningbouw en maatschappelijke voorzieningen rondom het plein te realiseren. Een transformatie van het Hofplein stimuleert de woningbouw in het gebied en zal – voor een goed woon- en leefklimaat – een randvoorwaarde zijn voor deze grootschalige verdichting.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Het Definitief Ontwerp (DO) wordt gereed gemaakt voor de bestuurlijke behandeling in het college van B en W. Daarbij wordt ook de samenhang met andere projecten met impact op het stedelijk verkeersnetwerk inzichtelijk gemaakt.

Samenwerkingsovereenkomst met RET

Op het Hofplein worden de tramsporen vervangen, waardoor minder tramsporen dan in de huidige situatie nodig zijn. Ook wordt een nieuwe bocht van Weena naar Schiekade in het werk geïntegreerd en worden de bovenleiding en bijbehorende bovenleidingmasten vervangen. De projectorganisatie is in gesprek met de RET om te komen tot een samenwerkingsovereenkomst hiervoor. In het nog op te stellen bestek zal de aannemer gevraagd worden om de kosten van de RET separaat en direct bij RET in rekening te brengen, zonder tussenkomst van de gemeente. Door de te sluiten samenwerkingsovereenkomst met de RET komen de risico's van overschrijdingen op het RET-deel van het bestek dankzij deze overeenkomst bij henzelf te liggen.

Verkenning economische impact i.s.m ondernemersvereniging Rotterdam Centrum (RC) en vereniging Rotterdam Central District (RCD)

Rebel Group heeft in 2022 i.s.m. TNO en Springco op verzoek van de gemeente, RC en RCD een verkenning gedaan naar de economische impact van het nieuwe Hofplein. Hieruit blijkt dat de verwachte effecten van het heringerichte Hofplein op de economie van de binnenstad positief zullen zijn. RC en RCD hebben aangegeven zorgen te houden over de overlast voor kantoren en winkels en bereikbaarheid van de binnenstad tijdens de uitvoering. Ook hebben zij aangegeven dat er vanuit de gemeente, synchroon aan de uitvoering van het Hofplein, voldoende maatregelen getroffen moeten worden om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de transferia aan de randen van de stad te vergroten en op de ring voldoende maatregelen te treffen, zodat er minder doorgaand autoverkeer naar de binnenstad komt. Deze door RC en RCD gevraagde maatregelen t.a.v. het OV, de transferia en op de ring zijn reeds in uitvoering of in voorbereiding. De werkzaamheden van het Hofplein worden gefaseerd uitgevoerd en afgestemd met de bouwprojecten in de omgeving. De ontwikkeling van het verkeer zal regelmatig worden gemonitord. Met RC en RCD worden terugkoppelingsmomenten georganiseerd.

Bereikbaarheidsplan

In de volgende projectfase wordt een bereikbaarheidsplan voor de uitvoering uitgewerkt, waarin de afstemming van werkzaamheden op stedelijke schaal, de bereikbaarheid van parkeergarages en bouwplaatsen in de binnenstad en flankerende maatregelen de aandacht krijgen. Tijdens de werkzaamheden zal er een 'calamiteitenoverleg' zijn en vanaf de oplevering zal gestart worden met monitoring.

Brancheringsonderzoek/plintenplan

Medio juli 2022 is opdracht gegeven aan WYNE Strategy & Innovation voor het uitvoeren van een brancheringsonderzoek voor het Hofplein (en het Prins Alexanderplein). De uitwerking van de brancheringsvisies en bijbehorende uitvoeringsplannen voor het Hofplein (en Prins Alexanderplein) wordt gebaseerd op het systeem van duurzame waardecreatie in mixed-use gebieden.

Hiervoor zijn de volgende pijlers gehanteerd die, vanaf visievorming tot en met uiteindelijke realisatie, als concrete en meetbare doelstellingen zijn meegenomen in het project:

- Onderscheidend vermogen en een unieke identiteit (image builders) als smaakmaker en publiekstrekker;
- Een aantrekkelijke mix aan voorzieningen en bijbehorende branchering die de juiste kwaliteit biedt en naadloos aansluit op de behoeften van bewoners, bezoekers en gebruikers;
- Bedrijfsmatige condities die een duurzame én eerlijke economische exploitatie mogelijk maken voor zowel ondernemers als vastgoedeigenaren.

Inmiddels is dit brancheringsonderzoek bijna afgerond.

Onderdeel van het onderzoek voor het Hofplein waren een sessie en gesprekken met de eigenaren van de panden rondom het Hofplein, het Weena en de Delftsestraat. Sinds kort is er ook een bedrijveninvesteringszone (BIZ) actief voor het RCD-gebied. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met stakeholders als de Organisatie Rotterdam Centrum, District East en de vereniging RCD. De resultaten van dit onderzoek worden in juni verwacht en zullen vervolgens ter informatie worden gedeeld met uw raad (20bb16922).

Op basis van de uitkomsten van de Cultuurhistorische Verkenning en het brancheringsonderzoek in combinatie met de ruimtelijke plintenvisie, kan door de BIZ RCD uitvoering worden gegeven aan de aanpak, invulling en uitstraling van de plinten op het Hofplein en Weena Oost.



DMP Hofplein | Kwaliteit

Uitgangspunten kwaliteit:

- De kwaliteit van de herinrichting is ten eerste vastgelegd in het Programma van Eisen (PvE) voor het Hofplein en vervolgens geborgd in het VO en het DO. Daarnaast wordt de kwaliteit bewaakt door het kwaliteitsteam Hofplein dat bestaat uit de experts van de betrokken vakgebieden van de gemeente en het Stedenbouw- en landschapsarchitectuurbureau Juurlink + Geluk (ontwerper en supervisor van het plein).
- In de voorgaande fasen (PvE en VO) zijn diverse manieren en momenten voor participatie georganiseerd om de Rotterdammer blijvend te betrekken bij het project en zijn/haar input mee te kunnen nemen.

Het integraal inrichtingsplan (IP) voor de herinrichting van Hofplein omvat:

- Meer ruimte voor lopen en fietsen;
- Meer groen;
- Voldoende ruimte (en sfeer) om te verblijven;
- Een verkeersveilige pleininrichting;
- Een goede doorstroming van 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

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:

Afhankelijkheid RISE

Het ontwerp heeft een afhankelijkheid van project RISE. Het zuidoostelijk kwadrant kan pas worden gerealiseerd na oplevering van deze aangrenzende woontoren. Volgens de huidige planning starten de werkzaamheden in 2025 en de bouw zal minimaal vier jaar duren. Tot de oplevering van RISE is sprake van een tijdelijke situatie wat het Hofplein-ontwerp betreft. In deze tijdelijke situatie is voor een goed functionerende aansluiting op het plein gezorgd.

Windklimaat

Zowel voor RISE als voor Weena 70 dient onderzoek gedaan te worden naar de invloed van de gebouwen op de verblijfskwaliteit op het plein en naar mogelijke beheersmaatregelen. Voor RISE heeft de projectontwikkelaar een windonderzoek laten uitvoeren. De resultaten worden momenteel beoordeeld door de gemeente.

In de windstudie voor de Lumière-ontwikkeling is (o.a.) het Hofplein meegenomen.

Voor de uitvoering van deze windstudies zijn de ontwikkelaars verantwoordelijk. Uitgangspunt hierbij is dat de beoogde verblijfskwaliteit op het plein niet (significant) verslechtert en dat het ontwerp van het Hofplein niet aangepast wordt.



DMP Hofplein | Geld

Het project Hofplein is onderdeel van het programma Stadsprojecten. Het totaal geraamde bedrag van de Stadsprojecten bedraagt € 371,9 mln (23bb001256). De doelstelling voor cofinanciering is gesteld op € 50,5 mln. Het benodigde investeringskrediet van € 321,4 mln. voor de Stadsprojecten wordt gedekt uit de reguliere investeringsruimte en wordt in jaarlijkse tranches bij de Voorjaarsnota 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 Hofplein op basis van het DO is € 41,2, waarbij € 6,5 mln. gedekt moet worden via cofinanciering. Hiervan is € 5,1 mln. reeds binnengehaald.

Het benodigd investeringskrediet bedraagt (€ 41,2 mln. - € 6,5 mln.=) € 34,7 mln.

In 2020 en 2021 is vanuit het programma Stadsprojecten € 15 mln. toegekend aan het Hofplein. De resterende € 19,7 mln. moet nog worden toegekend plus een bedrag van € 1,4 mln. dat nu nog ontbreekt aan cofinanciering (tezamen € 21,1 mln.). Een deel van die € 21,1 mln., zijnde € 15 mln., zal worden toegekend uit de middelen, die aan het programma Stadsprojecten zijn toegekend in de begroting van 2022, maar nog niet aan de projecten zijn toegewezen. Het resterende deel (€ 6,1 mln.) is opgenomen in het investeringsvoorstel 2023.



Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:

De raming van Stadsproject Hofplein is in juni 2022 opgesteld en bedroeg € 38,6 mln. In deze raming is op advies van de kostendeskundige een indexpercentage van 2,5% gehanteerd voor de periode 1 januari tot einde project, onder de assumptie dat de prijsontwikkelingen in de markt zich vanaf deze datum zouden normaliseren. Echter, recent vrijgegeven inschattingen van de kostendeskundige komen hoger uit dan het toegepaste percentage van 2,5%. De financiële impact hiervan is bepaald op € 2,6 mln. De DO-raming van € 38,6 mln. moet hierdoor bijgesteld worden naar € 41,2 mln. Op basis van deze raming van € 41,2 mln. zijn in het investeringsvoorstel 2023 de resterende benodigde middelen ad € 6,1 mln. opgenomen.

In de oorspronkelijke planning was voorzien, dat het DO in Q4 2022 vastgesteld zou zijn. Dit is niet gehaald. Er is meer tijd nodig om het DO gereed te maken voor besluitvorming dan aanvankelijk was voorzien. Het afmaken van het DO leidt tot vertraging van ten minste zes maanden.

De opgave voor cofinanciering van € 6,5 mln. is nog niet volledig ingevuld. Op dit moment is een bedrag van ca. € 5,1 mln. zeker (ruim 78%).

Vanuit het programma Stadsprojecten is gekozen om het gat van € 1,4 mln. op de cofinanciering op te nemen in het investeringsvoorstel 2023. Het benodigde aanvullende investeringskrediet voor Hofplein komt daarmee uit op (€ 4,7 mln. + € 1,4 mln. =) € 6,1 mln. De cofinancieringsopgave van € 6,5 mln. blijft echter staan. De projectorganisatie Hofplein onderzoekt diverse mogelijkheden om het resterende gat van € 1,4 mln. in te vullen met bijdragen van externe financiers. De verwachting is dat er dit jaar aanvullende cofinanciering binnen komt. Indien succesvol, zal binnen het programma Stadsprojecten met het investeringskrediet geschoven worden om toekomstige stadsprojecten van dekking te voorzien.

Bij 'Tijd' wordt benoemd dat de uitvoering wordt uitgebreid met extra leidingen van ENECO stadsverwarming en grootschalig onderhoud aan het collecteurriool. ENECO betaalt hiervan de eigen kosten voor de stadsverwarming en het gemeentelijk collecteurriool wordt (extra) gefinancierd uit programma Riolering.

Dit aspect staat op rood, omdat de benodigde resterende dekking op dit moment nog niet beschikbaar is gesteld door de gemeenteraad. Daarnaast, omdat er een vertraging is van minimaal zes maanden, die zich één op één vertaalt in geld, wordt de dekkingsopgave groter.



DMP Hofplein | Tijd

Door de huidige ontwikkelingen is het op het moment van rapporteren nog niet mogelijk om de mijlpalen voor de komende periode weer te geven. De laatst gecommuniceerde start uitvoering was eind eerste kwartaal 2024. De start van de uitvoering is momenteel onzeker, wel is het duidelijk dat er een vertraging van ten minste zes maanden is ten opzichte van de vorige planning. De eerste stap is nu om het DO ter vaststelling aan te bieden aan het college van B en W, vervolgens wordt het bestek opgesteld en de aanbesteding voorbereid. Daarna kan de uitvoering van start gaan.

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:

In de vorige planning (en MGP) werd uitgegaan van een vastgesteld DO in Q4 2022. Zoals al aangegeven is in de 'Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik', is er meer tijd nodig dan aanvankelijk ingeschat om het DO af te ronden en gereed te maken voor besluitvorming door het college van B en W. Zo is de samenhang met andere projecten met impact op het stedelijk verkeersnetwerk inzichtelijk gemaakt. Ook worden de effecten op het groen hierin meegenomen, zowel bovengronds (veranderde zichtlijnen, bovenleidingen) en ondergronds (beschikbare doorwortelbare ruimte voor bomen i.v.m. wegfunderingen en K&L, omdat levensvatbaarheid en beheerbaarheid van essentieel belang zijn).

De RET gaat, naast vervanging van de bovenleiding en masten, ook de beoogde spoorvervanging gelijktijdig uitvoeren met de uitvoering van het Hofplein. Als dit niet direct wordt meegenomen, zou het betekenen dat het Hofplein na oplevering opnieuw voor langere open komt te liggen vanwege deze spoorvervangingswerkzaamheden. Nu wordt er werk met werk gemaakt.

Aanvullend hierop is gezamenlijk gekozen om ook het aantal sporen te verminderen op het Hofplein. Deze keuzes hebben gevolgen gehad voor de doorlooptijd van het ontwerpproces, omdat dit verwerkt moest worden in het DO. Ook heeft dit - vanzelfsprekend - gevolgen voor de doorlooptijd van de bestekvoorbereiding, die na vaststelling van het DO start. Bovendien is door deze werkzaamheden de complexiteit van de uitvoeringsfasering toegenomen.

Verder wordt de uitvoering uitgebreid met extra leidingen van ENECO stadsverwarming en grootschalig onderhoud aan het collecteurriool. Om deze redenen hebben we de geplande (reguliere) doorlooptijd voor de voorbereiding en aanbesteding moeten uitbreiden.

Zodra het DO gereed is voor besluitvorming, zal de planning worden herijkt en kan inzichtelijk worden gemaakt wanneer de uitvoering start. Zodra deze nieuwe planning er is, wordt ook gezorgd voor afstemming met andere buitenruimteprojecten en de stedelijke bereikbaarheidsafstemming.

Het aspect tijd blijft daarom op rood staan. Naast deze uitloop in tijd en alle werkzaamheden (stadsverwarming, collecteurriool, vervanging tramsporen, bovenleidingen en masten) die ook gelijk worden meegenomen in de krappe planning van de uitvoering, zijn in de nabije omgeving diverse (grote) bouwplannen voorzien, die de uitvoeringsplanning extra ingewikkeld maken. De planning kan hierdoor nog wijzigen.





DMP Hofplein | Risico's

Het Hofplein zal een grondige metamorfose ondergaan van een verkeersplein naar een groen verkeers- en verblijfsplein. De doelstelling voor vergroening i.c.m. de tramfunctie op het plein blijft een lastig evenwicht. De tramveiligheid wordt op dit moment verder uitgewerkt samen met de RET, de MRDH en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT, het landelijke adviesorgaan op het gebied van spoorveiligheid). De belangrijkste risico's liggen op het gebied van de financiën, de relatie met andere projecten en de planning.



Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's.

De grootste risico's zijn op dit moment:

- Kostenstijgingen, die verband houden met vertraging in vormen Definitief Ontwerp.
- Mogelijke planaanpassingen i.v.m. de exploitatievergunning van de tram (met de adviserende instantie Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) i.v.m. tramveiligheid).
- Een lastige uitvoeringsplanning en -fasering vanwege het grote aantal raakvlakken met bouwactiviteiten in de directe omgeving. De afstemming die dit met zich meebrengt kan gevolgen hebben voor de planning.
- Onvoldoende financiering, omdat niet aan subsidievoorwaarden kan worden voldaan.
- Onvoldoende financiering vanwege stijgende bouwkosten.
- Bereikbaarheid van de directe omgeving en de binnenstad. De bouwwerkzaamheden veroorzaken hinder voor verkeersgebruikers en veroorzaken stof, bouwlawaai etc.
- Vergunningverlening voor in dienst stellen van de tram.

Voor deze risico's zet het project beheersmaatregelen in om kans en/ of gevolg te verkleinen.

Het risicoprofiel blijft op rood staan, omdat de effecten van planoptimalisaties momenteel nog in beeld gebracht worden en de planning hierdoor onzeker is, evenals de hiermee gepaarde financiële consequenties.



DMP 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.

Besluitvorming

<u>21bb004487</u>	29-06-2021	Raadsinformatiebrief over vaststelling van het Programma van Eisen voor het Hofplein door het college van B en W en svz openstaande moties. Met de volgende bijlagen: ▪ PvE (<u>21bb004489</u>); ▪ en bijbehorend reactiedocument (<u>21bb007315</u>)
<u>21bb011039</u>	21-09-2021	Raadsinformatiebrief over vaststelling Cultuurhistorische Verkenning Hofplein – Weena door het college van B en W
<u>21bb014444</u>	18-01-2022	Raadsinformatiebrief over het vrijgeven van het Voorlopig Ontwerp (VO) voor consultatie met de omgeving door het college van B en W met de volgende bijlagen: ▪ Voorlopig Ontwerp Hofplein 2023 – tijdelijke situatie (<u>21bb014445</u>) ▪ Voorlopig Ontwerp Hofplein 2030 – situatie na oplevering RISE (<u>21bb014446</u>) ▪ VO-boek (<u>21bb014447</u>) ▪ Bijlage bij VO-boek Notitie Urban Water Buffer Hofplein (<u>21bb014468</u>) ▪ 3D artistic impression Hofplein VO Aerial View (<u>21bb014469</u>) ▪ 3D artistic impression Hofplein VO Crossing View (<u>21bb014470</u>) ▪ 3D artistic impression Hofplein VO Internal View (<u>21bb014471</u>)

Toezegging

<u>21bb5449</u>	21-04-2021	Toezegging bomenplan, waarin o.a. wordt ingegaan op de mogelijkheid tot het behoud van bestaande bomen en aanplant van de zwarte den. ▪ Op 13-04-2022 afgedaan (<u>22bb002161</u>) met een verwijzing naar het VO-boek en in aanvulling hierop informatie over de na te streven hoeveelheid bomen die wordt aangeplant, behouden, geroid en verplaatst.
---------------------------------	------------	--

Openstaande moties

<u>20bb016922</u>	10-11-2020	Motie 'Plintenstrategie koppelen aan groene stadsprojecten'
<u>21bb5746</u>	29-04-2021	Motie 'Hofplein in goede banen' van Jan-Willem Verheij (VVD), Dieke van Groningen (VVD) en Christine Eskes (CDA)
<u>21bb5753</u>	29-04-2021	Motie "Verkeersveiligheid op nummer één op het Hofplein" van Jan-Willem Verheij (VVD), Dieke van Groningen (VVD)
<u>21bb5756</u>	29-04-2021	Motie 'Hofplein toegankelijk en verbonden' van Astrid Kockelkoren (Groen Links), Duygu Yildirim (PvdA), Tjalling Vonk (CU-SGP) en Christinet Eskes (CDA)

Programma 7 Stadsprojecten

<u>21bb9453</u>	10-11-2020	Raadsbesluit ophoging krediet voor 7 Stadsprojecten
<u>20bb014668</u>	29-04-2021	Raadsbesluit toekenning krediet voor 7 Stadsprojecten
<u>22bb000183</u>	29-04-2021	Brief college B en W aan gemeenteraad over herijking van de ramingen van de 7 Stadsprojecten



Centrale Bibliotheek

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



■ Bijsturing is niet noodzakelijk

■ Bijsturing nog mogelijk

■ Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Situatie vorige
rapportage:





Centrale Bibliotheek

› 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 miljoen 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 vier deelprojecten:

- **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.
- **Inbouw en inrichting CBR:** de inbouw en inrichting van de bibliotheek.
- **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.
- **Tijdelijke huisvesting CBR:** om de vernieuwing van het vastgoed mogelijk te maken zal de CBR gedurende minimaal 3 jaar elders moeten worden gehuisvest.

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

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik

De belangrijkste actuele ontwikkelingen van de afgelopen periode zijn:

- Formele overdracht bestuurlijk opdrachtgeverschap naar wethouder Struijvenberg.
- Het geselecteerde ontwerpteam voor het vastgoed en inrichting van de Vernieuwing CBR, heeft het Voorlopig Ontwerp (VO) opgeleverd.
- Het VO voor het vastgoed en inrichting voor de Vernieuwing CBR is ambtelijk vastgesteld door de Directieraad op 22 maart 2023.
- Voor de Tijdelijke Huisvesting CBR in het pand aan de Librijesteeg is een ontwerpteam geselecteerd voor de benodigde bouwkundige aanpassingen.
- Het geselecteerde ontwerpteam voor de Tijdelijk Huisvesting CBR heeft het VO voor het pand aan de Librijesteeg opgeleverd. Het VO is in de Directieraad van 22 maart 2023 ambtelijk vastgesteld.
- De Buitenruimte CBR volgt een separaat proces conform de standaard IP-procedure.
- In de voorjaarsnota (VJN) is een voorwaardelijke aanvullende dekking aangevraagd om de mondiale ontwikkelingen op de bouwkostenstijgingen en explosieve inflatie op te kunnen vangen.
- Continuering van de stadsgesprekken met de Rotterdammer.
- De omgeving is geïnformeerd over de Tijdelijke Huisvesting CBR middels een inloopbijeenkomst

Sinds het najaar van 2022 is het college weer voltallig en heeft een verschuiving in de verdeling van de portefeuilles plaatsgevonden. De Vernieuwing CBR is onderdeel van de 'Grote Projecten', die is ondergebracht binnen de portefeuille van wethouder Struijvenberg. Wethouder Struijvenberg heeft op 25 november 2022 een werkbezoek gebracht aan de bibliotheek en op 14 december 2022 is de bestuurlijk opdrachtgever uitgebreid geïnformeerd over de financiële kant van het project op het stadhuis. Waarbij namens de projectorganisatie het overdrachtdossier is overhandigd aan wethouder Struijvenberg.

Het geselecteerde Noors-Rotterdamse ontwerpteam onder leiding van Powerhouse Company heeft begin februari 2023 het volwaardig VO v.w.b. het vastgoed incl. fietsenstalling en de inrichting van de Vernieuwing CBR opgeleverd. Het VO is uitvoerig getoetst en door de projectorganisatie (aangevuld met adviseurs van de gemeentelijke vakdisciplines en externe adviesbureaus) akkoord bevonden. Ook voor de Buitenruimte CBR is een VO gemaakt door het ontwerpteam. Dit onderdeel volgt een separaat proces conform de standaard IP-procedure.

Parallel is in de afgelopen periode het ontwerpteam voor de Tijdelijke Huisvesting CBR geselecteerd. Dit ontwerpteam heeft een VO gemaakt voor de benodigde bouwkundige aanpassingen aan het geselecteerde pand aan de Librijesteeg. Het VO voor de Tijdelijke Huisvesting CBR is in februari 2023 afgerond. Zowel het volwaardig VO voor de Vernieuwing CBR als het VO voor de Tijdelijke Huisvesting CBR in het pand aan de Librijesteeg zijn gezamenlijk voor ambtelijke besluitvorming aangeboden aan de Directieraad. Op 22 maart 2023 heeft de Directieraad beide VO's ambtelijk vastgesteld waarmee de projectorganisatie de routing voor bestuurlijk besluitvorming richting de gemeenteraad vorm kan gaan geven.

Met de gemeenteraad is, reeds sinds het raadsbesluit van 26 november 2020, gecommuniceerd om de totale investering van de Vernieuwing CBR bij afronding van het VO, in tegenstelling tot het Definitief Ontwerp (DO), aan de gemeenteraad voor te leggen. De reden hiervoor vloeit voort uit het causale verband tussen de benodigde tijdelijke huisvesting en de vernieuwing van de CBR. De benodigde investering voor de tijdelijke huisvesting kan pas worden aangevraagd als er voldoende comfort is bij een haalbaar plan voor de vernieuwing van de CBR en andersom is de vernieuwing van de CBR pas haalbaar op het moment dat de tijdelijk huisvesting is geregeld. Daarom wordt het volwaardig VO voor de Vernieuwing CBR en het VO voor de Tijdelijke Huisvesting CBR aan de gemeenteraad voorgelegd en wordt gevraagd de benodigde investering beschikbaar te stellen conform het, door de gemeenteraad, vastgestelde dekking voorstel.

De hedendaagse effecten van de mondiale macro-economische omstandigheden zijn in steeds belangrijkere mate van invloed gebleken op de benodigde investering. In de investeringsramingen is rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van 2,5%. Dit indexcijfer is ontoereikend gebleken als gevolg van prijsstijgingen van bouwmaterialen en de sterk toegenomen inflatie. Het ontwerpteam van de Vernieuwing CBR heeft op basis van het opgeleverde VO een raming opgesteld, waaruit de financiële gevolgen inzichtelijk zijn gemaakt. Om het ambitieniveau voor de vernieuwing van de CBR, conform het raadsbesluit van 26 november 2020, te kunnen handhaven en de gestegen investeringskosten op te vangen is een aanvullende dekking aangevraagd in de voorjaarsnota (VJN). Het jaarlijkse indexcijfer van 2,5% blijft hierna uitgangspunt tot en met oplevering werk.

In aanloop naar de bestuurlijke besluitvorming door de gemeenteraad op het VO worden ook de Stadsgesprekken gecontinueerd. De projectorganisatie heeft in samenwerking met AIR Rotterdam en een nog te selecteren extern communicatiebureau een plan van aanpak voor de aankomende periode uitgewerkt zodat de Rotterdammer ook actief betrokken wordt bij de voortgang en actuele ontwikkelingen. Voor de Tijdelijke Huisvesting CBR in het pand aan de Librijesteeg is op 21 februari 2023 een inloopbijeenkomst georganiseerd om omwonenden mee te laten denken over het fietsparkeren rond de Librijesteeg en de nieuwe entree van de Librijesteeg.



Centrale Bibliotheek | 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's van Eisen Vernieuwing CBR en Tijdelijk Huisvesting:** de Directieraad, bestaande uit de Bibliotheek, MO Cultuur, SO Vastgoed en SB Parkeren heeft op 17 juni 2021 het programma van eisen inclusief de geactualiseerde investeringsraming vastgesteld voor de vernieuwing van de CBR.
- **Selectie- en Gunningsleidraad:** voorafgaand aan de selectieprocedure van het ontwerpteam zijn de benodigde leidraden opgesteld en vastgesteld door de Directieraad waarin de selectie- en gunningscriteria zijn geformuleerd.
- **Samenwerkingsovereenkomst en Procesplan:** in de overeenkomst zijn 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). De praktische uitwerking hiervan is vastgelegd in een aanvullend procesplan.
- **Dekking op de investering:** de gemeenteraad heeft op 3 februari 2022 het dekkingsvoorstel vastgesteld voor de financiering van de vernieuwing CBR inclusief de tijdelijke huisvesting waarmee uitvoering kan worden gegeven aan het door de raad vastgestelde ambitie scenario.
- **Selectie pand voor Tijdelijke Huisvesting CBR:** Op 23 maart 2022 heeft de Directieraad van de CBR het besluit genomen, op basis van de onderzoeksresultaten naar de investering- en exploitatiekosten, om het pand aan de Librijesteeg aan te wijzen voor de tijdelijke huisvesting van de CBR conform de financiële kaders in het vastgestelde dekkingsvoorstel.
- **Overeenkomst met het ontwerpteam Vernieuwing CBR:** Op 27 juni 2022 is het winnend schetsontwerp bekendgemaakt waarmee de Europese aanbesteding van een integraal ontwerpteam is afgerond. Het winnend ontwerpteam is een Noors-Rotterdams architectencombinatie onder leiding van Powerhouse Company. Uitgangspunt is dat het winnend ontwerpteam betrokken blijft bij de vernieuwing van de CBR tot en met de oplevering in 2028. Hiervoor heeft de projectorganisatie een overeenkomst met het ontwerpteam opgesteld.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:

In de afgelopen periode heeft de focus van de projectorganisatie hoofdzakelijk gelegen op de volgende onderdelen:

- **VO Vernieuwing CBR:** Het geselecteerde ontwerpteam voor de Vernieuwing CBR heeft, conform planning, begin februari 2023 het VO v.w.b. het vastgoed incl. fietsenstalling en de inrichting opgeleverd. Het VO is uitvoerig getoetst en door de projectorganisatie (aangevuld met adviseurs van de gemeentelijke vakdisciplines en externe adviesbureaus) akkoord bevonden. Een grote en belangrijke mijlpaal in het proces van het integrale project. Het VO voor de Vernieuwing CBR is voor ambtelijke besluitvorming aangeboden aan de Directieraad. Op 22 maart 2023 heeft de Directieraad het VO ambtelijk vastgesteld waarna de routing richting bestuurlijke besluitvorming is opgestart. Het VO Vernieuwing CBR wordt samen met het VO voor de Tijdelijke Huisvesting CBR voor het zomerreces aan de gemeenteraad aangeboden.
- **Ontwerpteam Tijdelijke Huisvesting CBR geselecteerd:** Met het besluit om de tijdelijke huisvesting van de CBR in het pand aan de Librijesteege te realiseren, heeft de projectorganisatie in het najaar van 2022 een ontwerpteam geselecteerd voor de benodigde bouwkundige aanpassingen. Deze aanpassingen zijn nodig om het pand geschikt te maken als bibliotheek en de grote hoeveelheid bezoekers te kunnen accommoderen. Het ontwerpteam bestaat uit een combinatie van de oorspronkelijke architect van het pand aangevuld met een interieurarchitect en adviseurs.
- **VO Tijdelijke Huisvesting CBR:** Begin februari 2023 heeft het geselecteerde ontwerpteam het VO voor de Tijdelijke Huisvesting CBR opgeleverd en aan de Directieraad voorgelegd voor ambtelijke besluitvorming. De Directieraad heeft op 22 maart 2023 het VO ambtelijk vastgesteld waarna de routing voor bestuurlijk besluitvorming is opgestart. Het ontwerp voor de Tijdelijke Huisvesting CBR wordt gelijktijdig met het VO voor de Vernieuwing CBR voor het zomerreces 2023 ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden.
- **Ontwerp Buitenruimte CBR:** Het ontwerpteam voor de Vernieuwing CBR maakt met het integrale VO ook een ontwerp voor de buitenruimte grenzend aan de Vernieuwde CBR en een herinrichting van de Rijstuin. Het voorlopig ontwerp bevindt zich in de afrondende fase en wordt dan overgedragen aan de gemeente waarna een separaat proces conform de standaard IP-procedure van de gemeente wordt opgestart.
- **Stadsgesprekken continueren:** De gemeente en bibliotheek hebben de Rotterdammers actief betrokken bij de keuze van het winnend schetsontwerp en de bekendmaking van het winnende ontwerpteam op 27 juni 2022, conform de motie 'Iedereen maakt de stad' (22bb8797) beter bekend als de stadsgesprekken. In de afgelopen periode heeft de focus gelegen op het afronden van het integrale VO voor de Vernieuwing CBR en de Tijdelijke Huisvesting CBR waarmee de stadsgesprekken tijdelijk waren opgeschort.

Nu de VO's zijn opgeleverd en de bestuurlijke besluitvorming in routing is gebracht naar de gemeenteraad worden ook de stads-gesprekken met de Rotterdammer weer opgestart

In de aankomende periode wordt de stad over de voortgang van de Vernieuwing CBR en de Tijdelijke Huisvesting CBR geïnformeerd in samenwerking met AIR (Architectuur Instituut Rotterdam). De stadsgesprekken worden gecontinueerd gedurende het gehele proces tot en met de oplevering van de vernieuwde Centrale Bibliotheek.



Centrale Bibliotheek | 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.

Gedurende het najaar van 2021 heeft de projectorganisatie de geoptimaliseerde dekkingsopgave uitgewerkt, inclusief het benodigde voorbereidingskrediet om te komen tot een volwaardig VO. Dit heeft geresulteerd in een dekkingsvoorstel voor de integrale opgave voor de Vernieuwing CBR inclusief de Tijdelijke Huisvesting CBR. Het dekkingsvoorstel is op 3 februari 2022 door de gemeenteraad vastgesteld.



Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:

Met het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet en het raadsbesluit van 3 februari 2022 op de dekkingsopgave heeft de projectorganisatie met het geselecteerde ontwerpteam voor de Vernieuwing CBR en de Tijdelijke Huisvesting CBR de integrale VO's opgeleverd. De totale investering van de Vernieuwing CBR inclusief de Tijdelijke Huisvesting CBR worden met het opleveren van het VO gezamenlijk aan de gemeenteraad voorgelegd. Daarbij wordt gevraagd het definitief benodigde investeringskrediet ter beschikking te stellen conform het vastgestelde dekkingsvoorstel van 3 februari 2022 en de voorwaardelijk aanvullende dekking zoals opgenomen in de voorjaarsnota 2023.

De basis voor het genomen besluit op het dekkingsvoorstel is een investeringsraming waarin rekening is gehouden met een jaarlijkse indexering van 2,5%. Door de onvoorziene mondiale prijsstijgingen van bouwmaterialen, energiekosten en daaropvolgend de explosief toegenomen inflatiecijfers zijn de investeringsramingen niet langer in lijn met de meerjarige prognose. De projectorganisatie heeft op de stijgende prijzen geanticipeerd door het prijspeil waarmee het ontwerpteam werkt, aan te passen naar februari 2022. Hiermee is in een vroegtijdig stadium voorkomen dat grote tekorten zouden ontstaan en zijn de prijsstijgingen tussen december 2020 en februari 2022 reeds verdisconteerd in het taakstellende budget dat is meegegeven aan het ontwerpteam.

Het ontwerpteam heeft met het afronden van het VO Vernieuwing CBR in februari 2023 de geactualiseerde investeringsramingen doorgerekend. Daarbij zijn optimalisaties doorgevoerd om de gevolgen van de mondiale prijsstijgingen enigszins te dempen zonder het ambitieniveau bij te moeten stellen. Om het ambitieniveau, zoals vastgesteld met het raadsbesluit van 26 november 2020, te kunnen

handhaven en de gestegen investeringskosten op te vangen is een aanvullende dekking op de exploitatie nodig vanuit MO Cultuur. Deze meerkosten worden naar verwachting meegenomen in het IHP voor maatschappelijk vastgoed en worden als voorwaardelijk aanvullende benodigde dekking meegenomen in de voorjaarsnota 2023.

Conform het besluit op het dekkingsvoorstel van 3 februari 2022 is de benodigde dekking voor de Inrichting CBR als taakstellend budget meegegeven aan het ontwerpteam en daarmee onveranderd gebleven binnen de dekking van de CBR.

Voor de Tijdelijke Huisvesting CBR is conform het dekkingsvoorstel van 3 februari 2022 een aanvullende dekking toegezegd vanuit MO Cultuur gedurende de verbouwing en het inhuizen in de tijdelijke locatie waarmee de exploitatie van de CBR passend is binnen de beschikbare dekking. Ook deze dekking is als taakstellend meegegeven aan het ontwerpteam voor de Tijdelijke Huisvesting CBR.



Centrale Bibliotheek | Tijd

De projectorganisatie heeft in samenwerking met de bibliotheek een gedetailleerde integrale planning voor het ontwikkeltraject opgesteld. In deze planning zijn naast de verbouwing van het vastgoed, ook de inrichting, de buitenruimte en de tijdelijke huisvesting in beeld gebracht.

Een belangrijke stap in de planning was de Europese aanbesteding van het ontwerpteam. De start van de aanbesteding was op 24 juni 2021. Op 4 november 2021 zijn vijf ontwerpteams bekendgemaakt die een schetsontwerp mochten maken van de vernieuwing van de CBR. In het kader van de stadsgesprekken zijn van 23 maart 2022 tot en met 13 april 2022 de schetsontwerpen tentoongesteld in de hal van de Centrale Bibliotheek en online via de website. Hierbij is aan de Rotterdammers gevraagd om mee te denken over wat zij goed en minder goed bij de schetsontwerpen vinden passen. De reacties van de Rotterdammers zijn meegegeven aan de beoordelingscommissie in haar oordeel bij het bepalen van het winnende schetsontwerp. Op 27 juni 2022 is het winnende schetsontwerp geselecteerd door een beoordelingscommissie. Het winnend ontwerpteam heeft de opdracht gekregen haar schetsontwerp verder uit te werken tot een volwaardig VO.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:

Het Noors-Rotterdamse ontwerpteam o.l.v. Powerhouse Company heeft begin februari 2023 het volwaardig VO voor wat betreft het vastgoed incl. fietsenstalling en de inrichting van de Vernieuwing CBR opgeleverd. Separaat heeft het ontwerpteam voor de tijdelijke huisvesting haar VO voor het pand aan de Librijesteeg opgeleverd.

De voortgang van de generieke overall-planning verloopt daarmee in lijn met de aan de gemeenteraad gecommuniceerde planning en is ongewijzigd is gebleven.

Mijlpalenplanning Vernieuwing CBR	Planning sep 2022	Status
Start selectie ontwerpteam Vernieuwing CBR	Q2 2021	Gereed
Selectie ontwerpteam Vernieuwing CBR	Q2 2022	Gereed
Selectie gebouw voor de Tijdelijke Huisvesting CBR	2022	Gereed
Afronding schetsontwerp (SO) Vernieuwing CBR	Q3 2022	Gereed
Afronding voorlopig ontwerp (VO) Vernieuwing CBR en Tijdelijke Huisvesting CBR	Q1 2023	Gereed
Besluit Raad: VO Vernieuwing CBR en Tijdelijke Huisvesting CBR	Medio 2023	In voorbereiding
Afronding definitief ontwerp (DO) Tijdelijke Huisvesting CBR	Q4 2023	-
Afrond definitief ontwerp (DO) Vernieuwing CBR	2024	-
Contracteren bouwcombinatie Tijdelijke Huisvesting CBR	2024	-
Contracteren bouwcombinatie Vernieuwing CBR	2025	-
Start bouw Vernieuwing CBR en opening Tijdelijke Huisvesting	2025	-
Oplevering vernieuwing CBR	2028	-
Oplevering buitenruimte	2029	



Centrale Bibliotheek | Risico's

Voor het project 'Vernieuwing Centrale Bibliotheek Rotterdam (CBR)' is, aan de hand van meerdere risicosessies in de jaren 2020 t/m 2023, een risicoanalyse opgesteld. In het derde kwartaal van 2022 heeft de laatste update-sessie plaatsgevonden door de voltallige projectorganisatie van de gemeente en de bibliotheek. Gedurende de sessies worden alle risico's onder de loep genomen en actuele risico's toegevoegd, tussentijds worden de risico's gemonitord. Aanvullend is in het eerste kwartaal van 2023 risicosessie georganiseerd door het ontwerpteam o.l.v. Powerhouse Company om de aanvullende risico's m.b.t. het VO inzichtelijk te maken.

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's:

De belangrijkste (top)risico's zijn:

- De stijging van de bouw- en rentekosten met de bijkomende inflatie waarmee de dekking van de vernieuwing van de CBR onder druk komt te staan. Dit is een macro- economisch risico waarvan de impact op het project in de toekomst onzeker is. In de investeringsramingen is rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van 2,5%. Deze meerjarige prognose is zoals in onderdeel geld staat beschreven echter niet langer toereikend gebleken door de huidige mondiale prijsstijgingen van bouwmaterialen en de exponentieel toegenomen inflatie. Het blijft in de verdere toekomst lastig te voorspellen of en in welke mate mondiale conjunctuurgolven kunnen optreden en wat het effect daarvan zal zijn op het project.
- Het uitlopen van de planning: het kritieke pad in de planning heeft weinig marges om bijvoorbeeld bezwaar- en beroepsprocedures op te kunnen vangen. De bezwaar- en beroepsprocedures kunnen voortkomen uit o.a. het lopende ontwerptraject en de benodigde omgevingsvergunning voor de tijdelijke huisvesting en de vernieuwing van de CBR. De deelprojecten zijn nauw met elkaar verbonden, een verschuiving van het ene deelproject heeft impact op de startdatum van een ander deelproject. Daarnaast wordt het opgeleverde VO vóór het zomerreces 2023 voor besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden. Indien agendering van het VO in de gemeenteraad over het zomerreces wordt getild heeft dit gevolgen voor de planning.
- De bibliotheek is een groot project waarbij verschillende partijen betrokken zijn. Door met alle partijen regulier aan tafel te blijven zitten, zorgen we ervoor dat het gezamenlijke doel centraal blijft staan. De verschillende betrokken actoren hebben gezamenlijk belang zich optimaal in te spannen om het succes van de nauwe samenwerking te kunnen blijven continueren.



Centrale Bibliotheek | 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 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
<u>21bb12753</u>	Instemming door raadscommissie ZOCS met het advies van de aangestelde kwartiermaker en daaropvolgend het advies van de wethouder OCT (<u>21bb12753</u>) dat de stadsmuseale functie definitief geen onderdeel meer uitmaakt van de integrale opgave voor de vernieuwing van de CBR.	08-12-2021
<u>22bb1091</u>	Besluit gemeenteraad (<u>22bb1091</u>) op het dekkingsvoorstel voor vernieuwing van de CBR inclusief de tijdelijke huisvesting.	03-02-2022
<u>22bb003024</u>	Bekendmaking (<u>22bb003024</u>) dat de locatie voor de tijdelijke huisvesting van de CBR is gevonden. Binnen de portefeuille van de gemeentelijke concernhuisvesting wordt het pand aan de Librijesteeg afgestoten. Met enkele bouwkundige aanpassingen kan dit pand geschikt worden gemaakt voor de tijdelijke huisvesting van de CBR.	14-04-2022
<u>22bb004619</u>	Bekendmaking (<u>22bb004619</u>) dat het winnend ontwerpteam voor de vernieuwing van de CBR is geselecteerd. Het winnende ontwerpteam is een Noors-Rotterdams architectencombinatie onder leiding van Powerhouse Company. Zij mogen hun schetsontwerp uitwerken tot een volwaardig VO.	27-06-2022

Moties

<u>20bb8797</u>	'Tedereen maakt de stad' (D66) beter bekend als de Stadsgesprekken. Waarin wordt verzocht het publieke stads-gesprek mogelijk te maken bij de vernieuwing van de CBR. Gezamenlijk met de projectorganisatie van de renovatie van Museum Boijmans van Beuningen is een afdoeningsvoorstel (<u>21bb4322</u>) gemaakt met een plan van aanpak voor de Stadsgesprekken. Dit voorstel is door de commissie MPOF op 17 feb '22 overgenomen en adviseert de raad de motie af te doen.	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. In het afdoenings-voorstel (<u>22bb004987</u>) is aangegeven dat de verschoontafels zijn opgenomen in het programma van eisen van de vernieuwing van de CBR waarmee de motie is afgedaan.	18-07-2020
<u>20bb17948</u>	'Verbouwing met een goede onderbouwing' (D66, DENK) beter bekend als het Dekkingsvoorstel. Waarin wordt verzocht om met een voorstel te komen op de financiering voor de vernieuwing van de CBR. Het dekkingsvoorstel (<u>21bb16198</u>) is op 3 februari 2022 door de gemeenteraad vastgesteld waarmee de motie is 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 is door SO Vastgoed opgenomen in het raadsvoorstel (<u>21bb6795</u>) en daarmee afgedaan.	26-11-2020
<u>20bb17955</u>	'Op zoek naar een studieplek! Wie helpt er mee?' (DENK): Bij de zoektocht naar de tijdelijke huisvesting wordt rekening gehouden met de wens om extra studieplekken te realiseren. Middels het voortgangsbericht (<u>22bb004146</u>) is aangegeven dat de motie pas kan worden afgedaan wanneer de definitieve besluitvorming over de tijdelijke huisvesting in het pand aan de Librijesteeg medio 2023 aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.	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



OnderWijsLokatie Laan op Zuid

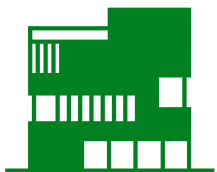
- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



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

Situatie vorige
rapportage:





OnderWijsLokatie Laan op Zuid

› Bestuurlijke documenten

Dit nieuwbouwproject met de werktitel Onderwijslocatie Laan op Zuid is onderdeel van het IHP-onderwijs 2015-2019. De Gemeente Rotterdam heeft als bouwheer namens Stichting BOOR samen met Hogeschool Rotterdam het voornemen om gezamenlijk een onderwijsgebouw te realiseren aan de Laan op Zuid. Deze locatie is al lange tijd bestemd voor onderwijs en tevens de laatste nog te bebouwen locatie aan de Laan op Zuid/Parkstad. We beogen met de realisatie van dit onderwijsgebouw het onderwijsaanbod in Rotterdam Zuid te verbeteren en een belangrijke en structurele bijdrage te leveren aan het aantrekkelijker maken van de leefomgeving. Hiermee geven we invulling aan het 'Convenant Voortgezet Onderwijs Rotterdam Zuid' dat de gemeente Rotterdam met de grote schoolbesturen van Rotterdam heeft gesloten.

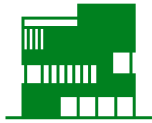
In september 2019 is de samenwerking gezocht met de Hogeschool Rotterdam (hierna HR) enerzijds vanwege het feit dat het bestemmingsplan voor deze locatie een minimaal volume van 15.000 m2 vraagt en anderzijds omdat we een unieke mogelijkheid tot samenwerking zagen. Leerlingen van het voortgezet onderwijs krijgen door de aanwezigheid van de Hogeschool Rotterdam, afdeling CMI (Communicatie, Media en Informatietechnologie) de kans om in aanraking te komen met innovatieve en technologische mogelijkheden en te experimenteren met programmeren, virtual reality, robots, drones en game technologieën. Het streven is om hiermee leerlingen uit Zuid al op jonge leeftijd kennis te laten maken met of interesse op te wekken voor digital/technologie.

De nieuwbouw heeft een totale omvang van ca 22.000 m2 BVO (bruto-vloeroppervlakte) en zal huisvesting bieden aan ca 800 Voortgezet Onderwijs (HAVO en VWO) leerlingen van de Hugo de Groot School van Stichting BOOR en ca 3.200 studenten van de afdeling Communicatie, Media en Informatietechnologie van de Hogeschool Rotterdam. Daarnaast worden ten behoeve van bewegingsonderwijs twee gymzalen geïntegreerd in het ontwerp en wordt auto- en fietsparkeren inpandig opgelost.

De gemeente is hierbij vanuit haar wettelijke taak verantwoordelijk voor huisvesting van het Voortgezet Onderwijs deel en de Hogeschool Rotterdam voor haar eigen deel. Voor dit project is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de drie partijen. Hierin zijn de verantwoordelijkheden over en weer vastgelegd. Stichting BOOR heeft vanwege de complexiteit van het project het bouwheerschap overgedragen aan het Uitvoeringsteam Onderwijshuisvesting van de gemeente Rotterdam.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Op 12 Augustus 2022 is de selectiefase voor een ontwerpteam afgerond. Vijftien architectenbureaus hadden zich voor de selectie ingeschreven. Uiteindelijk heeft het Ontwerpteam van Cepezed het winnende schetsontwerp gemaakt. Cepezed is nu gereed met de Voorlopig Ontwerp fase. De uitwerking vindt uiteraard plaats in nauwe samenwerking met de gebruikers en het kwaliteitsteam Parkstad van de gemeente Rotterdam. Op dit ogenblik is de selectiefase gestart voor het vinden van een bouwteam aannemer. De gekozen aannemer zal in september aan het einde van het Definitief Ontwerp aansluiten.



OnderWijsLokatie Laan op Zuid | Kwaliteit

Dit nieuwbouwtraject kent een stedenbouwkundig kwaliteitskader en een onderwijskundig kwaliteitskader.

Stedenbouwkundig is de grootste opgave om op deze compacte locatie één gebouw te ontwerpen voor twee verschillende onderwijsinstellingen, elk met een eigen programma van eisen. Hoewel het plot zelf een vrij simpele opzet heeft is de bestaande situatie, waar het gebouw op moet gaan aansluiten, vrij complex. Het ontwerp voor het gebouw moet passen binnen de ambities van de gemeente voor Kop van Zuid: compacte gebouwen, stevige stedenbouwkundige massa, meervoudig gebruik van het dakoppervlak, levendige toegankelijke plinten en een zorgvuldige aansluiting met de omliggende gebouwen. De scholen bevinden zich in het bestemmingsplan 'Parkstad', onherroepelijk per 7 december 2011 vastgesteld. De kaders voor dit bestemmingsplan komen uit het Stedenbouwkundig plan Parkstad uit 2009. De voorliggende ontwikkeling past geheel binnen de bestemming.

Voor het onderwijskundige deel is een gezamenlijk ambitiedocument opgesteld, waarin onder andere de volgende kwalitatieve doelstellingen zijn geformuleerd.

1. Context

Op Rotterdam Zuid is momenteel onvoldoende aantrekkelijk voorgezet onderwijsaanbod voor jongeren en jongvolwassenen, waardoor te weinig hoger opgeleide ouders en jongeren kiezen voor een school in deze wijk. De onderwijslocatie Laan op Zuid wordt ontwikkeld om het onderwijs op Rotterdam Zuid op de kaart te zetten en innovatief onderwijs te geven zodat ook leerlingen van Zuid volop hun talenten, op verschillende niveaus, kunnen ontplooien. We creëren een context waarin leerlingen een stevige brede basis krijgen waarin doorstuderen naar een volgend niveau mogelijk en zichtbaar is.

2. Opgaven en ambities

De ambitie is een plek voor grenzeloze ontwikkeling te creëren. De verbinding van de twee onderwijsinstellingen, op een plek in Rotterdam die vol in ontwikkeling is en die de verbinding legt met haar omgeving, biedt een unieke kans om een nieuwe doorlopende leerlijn te creëren. Leerlingen van het voortgezet onderwijs krijgen door de aanwezigheid van CMI de kans om in aanraking te komen met innovatieve en technologische mogelijkheden en te experimenteren met programmeren, virtual reality, robots, drones en game technologieën. Het streven is om hiermee leerlingen uit Zuid al op jonge leeftijd kennis te laten maken met of interesse op te wekken voor digital/technologie. De mate waarin en waar de verschillende onderwijsstromen samen kunnen komen en waar dat juist niet kan, vormt een groot aandachtspunt in deze opgave.

3. Breder potenties

De onderwijslocatie Laan op Zuid komt op het grensvlak van de buurten Kop van Zuid en Afrikaanderwijk te liggen, precies tussen de grootschalige gebiedsontwikkelingen Rijnhaven en Parkstad. Door een integrale benadering kan de ontwikkeling zowel ruimtelijk als programmatisch een schakelpunt vormen tussen de nieuwe en bestaande gebieden op Zuid. Door een relatie met nabije onderwijsinstellingen (Albeda, Hogeschool InHolland) en digital-/internetbedrijven te ontwikkelen en samenwerkingen aan te gaan, komt het onderwijs in verbinding te staan met de praktijk. Zo kan op termijn een 'digital campus' rond de Laan op Zuid ontstaan.

De ontwikkeling draagt bij aan de verduurzaming van de stad en aan de veerkracht van de leerlingen, medewerkers en bezoekers. Duurzaamheid en Frisse Scholen vormen daarom een integraal onderdeel van het gebouwontwerp.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:

Het onderwijskundig concept is naar tevredenheid van gebruikers in het schetsontwerp verwerkt door Cepezed en is nu uitgewerkt in het Voorlopige ontwerp. Het Voorlopig ontwerp is eind februari 2023 gereedgekomen en beoordeeld. Per 1 maart is het ontwerpteam gestart met het Definitief Ontwerp (DO). Hierin worden diverse voorgestelde optimalisaties verwerkt. Het kwaliteitsteam (Q-team) Parkstad heeft een positief advies gegeven op het ontwerp en het ontwerpteam verzocht de welstandscommissie hierover te informeren. De procedure om de bouwteamaannemer te selecteren is inmiddels gestart. Voor de invulling en herontwikkeling van de openbare buitenruimte vindt afstemming plaats tussen het ontwerpteam en het cluster Stadsontwikkeling.





OnderWijsLokatie Laan op Zuid | Geld

Gemeenten hebben wettelijk de zorgplicht voor de huisvesting van scholen. In 2014 stelde de Gemeenteraad het Integraal Huisvestingsplan (IHP) 2015-2019 vast, waarin is aangegeven met welke projecten (nieuwbouw, renovatie of uitbreiding van scholen) in deze periode aangevangen is.

Op jaarrekeningniveau zijn alle kredieten voor onderwijshuisvesting samengevoegd. Voor de raad is dus alleen één krediet zichtbaar. Dit project is onderdeel van het IHP 2015-2019 en het convenant herontwerp op zuid, maar het budget is onderdeel van het investeringskrediet onderwijshuisvesting (OHV)

Over de financiële voortgang van het IHP wordt uw raad twee keer per jaar geïnformeerd via de 'voortgangsrapportage projecten integrale huisvestingsplannen'. De uitvoering van dit project, inclusief de eventuele aanpassing in budget op projectniveau valt binnen het mandaat van de afdeling onderwijs voor uitvoering van het IHP. Daarnaast wordt de raad jaarlijks geïnformeerd over de uitputting van het krediet onderwijshuisvesting d.m.v. de Voortschrijdende indicatieve meerjarige investeringsplanning (VIMIP) en de reguliere jaarstukken.

De Hogeschool Rotterdam is zelf verantwoordelijk voor de financiering van haar eigen huisvesting, de gemeente bekostigt slechts het Voortgezet Onderwijs deel ten behoeve van stichting BOOR. Voor de gezamenlijke ruimten worden de investeringskosten naar rato verdeeld. Voor het gedeelde eigendom wordt verder een VVE opgericht, waarin ook financiële afspraken omtrent beheer, onderhoud en exploitatie worden vastgelegd.



Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:

Omdat dit project onderdeel is van het investeringskrediet Onderwijshuisvesting wordt in deze monitor niet stilgestaan bij het individuele investeringsbudget voor dit project. Uw raad wordt over de uitputting van dit krediet zoals hierboven aangegeven, twee keer per jaar geïnformeerd via de 'voortgangsrapportage projecten integrale huisvestingsplannen'. Hoewel het project financieel past binnen het investeringskrediet wil dit uiteraard niet zeggen dat realisatie tegen iedere prijs zal plaatsvinden. Het zal niemand zijn ontgaan: er is sprake van een overspannen bouwmarkt. Er zijn forse stijgingen van bouwkosten en er is krapte op de arbeidsmarkt wat we ook terugzien in hoge inflatiecijfers. De eerder berekende budgetten zijn daardoor soms niet meer toereikend voor de opgave die we beoogd hadden. De gemeente heeft op dit moment 90 projecten onderhanden uit het IHP. Op basis van een referentietoetsing van onder andere deze projecten wordt het VO nu geoptimaliseerd zodat de investeringskosten aansluiten bij de vergelijkbare projecten.



OnderWijsLokatie Laan op Zuid | Tijd

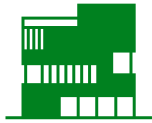
De (aangepaste) planning voor het project in hoofdlijnen is als volgt:

Hoofdlijnen planning	Tijd
Ontwerpteamselectie	Augustus 2022
Afronden VO	Februari 2023
Aannemer selecteren gereed	September 2023
Afronden DO	Augustus 2023
Afronden TO	Februari 2024
Start uitvoering bouw	Juni 2024
Uitvoering gereed/inhuizen	September 2026

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:

Het project heeft een vertraging van 3 maanden opgelopen. Het ontwerpteam heeft eind februari 2023 het Voorlopig Ontwerp ingediend. De Definitief Ontwerp fase is per 1 maart begonnen. Op basis van de risicoanalyse is overleg met deskundigen gevoerd met betrekking tot de benodigde bouwtijd. Hierbij is vastgesteld dat de oorspronkelijke bouwtijd van 23 maanden niet realistisch is voor dit project gezien de complexiteit van de bouwkuip en bouwplaats en dat een bouwtijd van 27 maanden realistischer is. Hierdoor blijkt de geplande opleveringsdatum en ingebruikname van het gebouw op mei 2026 niet haalbaar te zijn. De bouwtijd/planning wordt in de Technische Ontwerp-fase (TO) met de aannemer verder geoptimaliseerd. Tijd is genoemd als een van de grote risico's voor het project en wordt nauwlettend bewaakt.



OnderWijsLokatie Laan op Zuid | Risico's

Gezien de complexiteit van het project en de onvoorspelbare markt, zijn er risico's in alle fasen in het project. Het risicodossier wordt conform de RSPW op basis van prioriteit van risico's vastgesteld en wordt maandelijks bijgewerkt. Voor alle risico's zijn beheersmaatregelen opgesteld en eigenaren toegewezen. De grootste risico's die in deze fase zijn geïdentificeerd hebben betrekking op het bouwbudget en de planning. De beheersmaatregelen worden conform het risicoregister uitgevoerd.



Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's:

De belangrijkste (top 5) risico's zijn:

- Het ontwerp past niet binnen het taakstellend budget.
- De beoogde opleverdatum van 1 september 2026 wordt niet gehaald.
- Discussie met aannemer bij afronding Definitief Ontwerp fase over het ontwerp en budget
- Geen overeenstemming met bouwteam aannemer over vervolg na bouwteamfase
- Explosieve stijgingen uurlonen en materiaal prijzen.



OnderwijsLokatie Laan op 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.

Raadsbesluit en informatievoorziening

<u>M2206-4243 - 22bo005676</u>	Voortgangsrapportage integrale huisvestingsplannen	04-10-2022
<u>D2111-63291 21bb14822</u>	Voortgangsrapportage integrale huisvestingsplannen	30-11-2021
<u>18bb1671</u>	Convenant voortgezet onderwijs Rotterdam Zuid	19-02-2018



Rijnhavenpark

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten



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



Rijnhavenpark

› Bestuurlijke documenten

In, op en langs de 'oude' Rijnhaven met zijn historische kades, industriële monumenten en fraaie vergezichten, komt een nieuw stuk centrum. Hoogbouw grenst straks aan een stadspark dat een groot deel van het huidige havenbekken inneemt. Een park dat deels drijft in de haven met een permanent stadsstrand. Waar het water op veel verschillende manieren kan worden ervaren. Een stuk stad langs de belangrijke route van Zuidplein naar Hofplein. Goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de fiets en met prettige voorzieningen om te werken, ondernemen en recreëren. Maar ook met diverse woonmogelijkheden en -vormen. Kortom: een uitbreiding van het Rotterdamse stadscentrum op de zuidoever. Aan het water en voor iedereen. Waar je geniet van een park, strand en de rivier tegen de achtergrond van de Rotterdamse skyline. De Rijnhaven vormt hiermee het slotstuk van de Kop-van-Zuidontwikkeling, waarmee de Wilhelminapier verbonden wordt aan Katendrecht en de Afrikaanderwijk.

In juni 2018 werd het Ambitiedocument Rijnhaven gepresenteerd dat uitging van twee principes voor de gebiedsontwikkeling: bouwen én een substantieel park voor Zuid. De participatie- en marktconsultatieronde die hierop volgde, leverde een groot draagvlak op. De naar boven bijgestelde ambitie is vervolgens uitgewerkt tot het Masterplan Rijnhaven.

Binnen de gebiedsontwikkeling Rijnhaven wordt het voormalige havenbekken deels gedempt. Op deze plek worden vervolgens een drietal ambitieuze bouwblokken aan de Rotterdamse skyline toegevoegd. Er wordt een gemengd programma voorzien waarbinnen maximaal 3.000 woningen kunnen worden gerealiseerd, waarvan de helft in het betaalbare segment (sociale huurwoningen, middenhuur en middenkoop). Verder bestaat het programma voor een kwart uit andere stedelijke functies: ruimte voor werken, zorg en recreatie.

Naast de nieuwe bebouwing, wordt een geheel nieuw parkgebied gerealiseerd: het Rijnhavenpark. De ontwikkeling van het Rijnhavenpark bestaat uit drie verschillende parkdelen met ieder een eigen karakter en gebruik:

- een stadspark met strand aan de oostzijde van het bekken;
- drijvende parkdelen aan zowel de noord- als zuidzijde van het bekken;
- het wateroppervlak met recreatiemogelijkheden.

Het Rijnhavenpark en de bouwontwikkeling(en) beïnvloeden elkaar inhoudelijk, maar zijn financieel van elkaar gescheiden. Er is een grondexploitatie voor de bouwontwikkeling en de inrichting van het Rijnhavenpark is één van de Stadsprojecten. In deze rapportage wordt (financieel) gerapporteerd over het onderdeel Rijnhavenpark, maar wordt tevens een doorkijk gegeven naar de andere onderdelen van de gebiedsontwikkeling.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Sinds de besluitvorming in de gemeenteraad over de middelen voor de Stadsprojecten en de grondexploitatie Rijnhaven wordt in hoog tempo aan de realisatie van de gebiedsontwikkeling Rijnhaven gewerkt.

Uitvoering

Het dempen van de Rijnhaven gebeurt in twee fasen. De eerste fase van het dempen kan op basis van het vigerende bestemmingsplan worden uitgevoerd. Daarmee kan een groot deel van het landmaken worden gedaan.

Wanneer het nieuwe bestemmingsplan voor de Rijnhaven is vastgesteld, kan ook de tweede fase van de demping worden uitgevoerd. Naar verwachting wordt het bestemmingsplan Rijnhaven in mei 2023 in de gemeenteraad behandeld.

De tweede fase van de demping wordt deels gerealiseerd met zand uit de "overhoogte" van de eerste fase. Na de demping dient het zand nog circa 1,5 jaar in te klinken voordat er gebouwd kan worden. Vervolgens wordt nog een kleinere lading zand aangevoerd om de parkranden af te maken.

Park

In de tussentijd worden de ontwerp-kaders voor het Rijnhavenpark verder uitgewerkt. Het schetsontwerp, dat op 1 februari 2022 is vastgesteld door het vorige college en is gedeeld met de gemeenteraad, vormt hiervoor de basis. In het schetsontwerp is een concrete visie uitgewerkt op de ruimtelijke- en programmatische kaders voor het nieuwe park. Het schetsontwerp is de basis voor het Programma van Eisen, Voorlopig Ontwerp en uiteindelijk het Definitief Ontwerp waarin het parkontwerp verder wordt uitgewerkt. Deze uitwerking vindt gefaseerd en per projectonderdeel plaats. De focus ligt hierbij allereerst op de uitwerking van het landdeel en het drijvend park aan de Wilhelminakade.

Voor het landdeel van het Rijnhavenpark wordt op dit moment gewerkt aan het Voorlopig Ontwerp. Het eerste resultaat hiervan is afgelopen maart getoond aan het publiek (bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden en belangstellenden) tijdens de inloopweek in de Rijnhavenkeet. Bewoners uit de omgeving en andere geïnteresseerden konden hier de plannen bekijken en hierop reageren. De reacties worden meegenomen in de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp en waar mogelijk overgenomen. Tijdens de inloopweek zijn de plannen ook gepresenteerd aan de wijkraad en de klankbordgroep.

Naar verwachting besluit het college eind 2023 over het Voorlopig Ontwerp en het onderliggende Programma van Eisen. Daarna wordt toegewerkt naar een Definitief Ontwerp. De aanleg van het landdeel vindt gefaseerd plaats nadat beide fasen van de demping gereed zijn.

Van het drijvende parkdeel aan de Wilhelminakade is in de zomer van 2022 het eerste deel feestelijk geopend voor publiek. Voor het overige deel wordt een Voorlopig Ontwerp uitgewerkt. Hierbij wordt gezocht naar de uitvoering die op het gebied van ontwerp, techniek en kosten optimaal is. Naar verwachting wordt het Voorlopig Ontwerp later dit jaar gepresenteerd aan de omgeving. Op die manier kunnen ook voor dit onderdeel de reacties worden opgehaald en verwerkt, voordat het college hierover een besluit neemt.

Bouwblokken

Parallel aan de parkontwikkeling, wordt druk gewerkt aan de Nota van Uitgangspunten van het eerste bouwblok dat in de gebiedsontwikkeling wordt gebouwd. Samen met diverse andere documenten, zoals een selectieleidraad, levert dit de kaders op voor de aanbestedingsprocedure waarin de ontwikkeling van het bouwblok wordt gegund aan een ontwikkelcombinatie.





Rijnhavenpark | Kwaliteit

In april 2020 heeft de raad het **Masterplan Rijnhaven** vastgesteld. Hierin is de ambitie uitgewerkt om tot een inclusieve combinatie van verstedelijking en vergroening te komen. In het Masterplan zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Rijnhaven vastgelegd en vormt daarmee een belangrijk kwaliteitskader.

Na de vaststelling van het Masterplan zijn twee trajecten gestart: de juridisch planologische procedure (voorbereiding en opstellen van het bestemmingsplan) en het inhoudelijke ontwerptraject. Alle kwaliteitskaders voor de Rijnhaven worden in samenhang, in volgorde en aanvullend op elkaar ontwikkeld. Gezamenlijk bepalen ze de kwaliteit van de totale gebiedsontwikkeling.

Met betrekking tot de **parkdelen** zijn de volgende kwaliteitskaders vastgesteld:

- **Schetsontwerp:** in het schetsontwerp voor het Rijnhavenpark is een concrete visie uitgewerkt op de ruimtelijke- en programmatische kaders voor het nieuwe park. Ook geeft het schetsontwerp uitgangspunten voor de contouren van de demping en het bestemmingsplan. Het schetsontwerp is in 2022 vastgesteld door het college en wordt per projectonderdeel verder uitgewerkt in een Programma van Eisen, Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp.

Met betrekking tot de **bouwblokken** zijn de volgende kwaliteitskaders vastgesteld:

- **Stedenbouwkundig plan:** het stedenbouwkundig plan voor de Rijnhaven is een 'technisch' document als basis voor de verdere uitwerking van de drie bouwblokken die in de gebiedsontwikkeling Rijnhaven worden voorzien. Het bevat geen nieuwe keuzes maar betreft een verdieping en verdere uitwerking van de gestelde kaders die door de gemeenteraad zijn vastgelegd in het Masterplan.

De gemeente wil en kan de Rijnhaven niet ontwikkelen zonder de verschillende groepen goed te betrekken bij de plannen voor het gebied. Denk hierbij aan de Rotterdammers, met in het bijzonder de bewoners uit de omliggende wijken, maar ook aan zakelijke partijen, zoals ondernemers, ontwikkelaars en diverse instellingen. Om die reden wordt actief **omgevingsmanagement** toegepast. In het afdoeningsvoorstel van de motie 'Een thuishaven voor iedereen' is de gemeenteraad geïnformeerd over de aanpak van de communicatie en participatie voor de gebiedsontwikkeling:

- **Rijnhavenkeet:** in 2021 is de Rijnhavenkeet in gebruik genomen, gelegen naast het Nieuwe Luxor Theater. Dit is de centrale plek in het gebied waar bezoekers op gezette tijden terecht kunnen voor informatie over de Rijnhaven.
- **Publieksbijeenkomsten:** binnen het project wordt per (uitvoerings-)fase en deelontwerp bekeken welke onderwerpen zich lenen voor publieksbijeenkomsten, bedoeld voor het brede publiek uit de directe omgeving (de wijken Afrikaanderwijk, Katendrecht en Wilhelminapier).

- **Klankbordgroep:** er is een klankbordgroep samengesteld, bestaande uit diverse stakeholders uit de omgeving. Deelnemers van de klankbordgroep vertegenwoordigen een belangengroepering uit de omgeving van de Rijnhaven, waaronder Afrikaanderwijk, Katendrecht en de Kop van Zuid.
- **Ontwikkende partijen en initiatiefnemers:** ook met de ontwikkelende partijen uit de omgeving van de Rijnhaven wordt contact onderhouden om de plannen goed op elkaar af te stemmen.
- **Communicatie:** we maken gebruik van diverse communicatiemiddelen, zoals de gemeentelijke website, filmpjes, podcasts, evenementen, het vieren van mijlpalen samen met de omgeving en het delen van nieuws via e-mail.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:

Publiekrechtelijk (toetsings-) kader	Park(delen)	Bouwblokken
Bestemmingsplan	Schetsontwerp	Stedenbouwkundig plan
Warmteplan	Programma van Eisen	Nota's van Uitgangspunten
Welstandsparagraaf	Voorlopig Ontwerp	
	Definitief Ontwerp	

Publiekrechtelijk (toetsings-)kader

- **Bestemmingsplan:** om de ontwikkeling van de Rijnhaven (volledig) mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan nodig. Sinds de terinzagelegging van het bestemmingsplan Rijnhaven in het voorjaar van 2022, zijn de zienswijzen in behandeling genomen. Het bestemmingsplan is op 21 februari 2023 door het college aangeboden aan de gemeenteraad ter besluitvorming.
- **Warmteplan:** de energievoorziening wordt op gebiedsniveau georganiseerd. Hiervoor zal een warmteplan worden opgesteld. In september 2022 heeft een marktconsultatie plaatsgevonden waarin de gemeente een warmte-oplossing voor het gebied heeft voorgelegd aan een aantal marktpartijen. Deze warmte-oplossing is daarna verder uitgewerkt tot het warmteplan. Het warmteplan wordt in de loop van 2023 ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.
- **Welstandsparagraaf:** de welstandsparagraaf is een toetsingskader om te sturen op de architectonische kwaliteit. Het document beschrijft en verbeeldt de nadere definitie van het begrip beeldkwaliteit voor de gebiedsontwikkeling Rijnhaven. Op basis van dit document beoordeelt de Welstandscommissie ontwerpvoorstellen. De welstandsparagraaf wordt vastgesteld door de gemeenteraad, nadat het college dit document ter inzage heeft gelegd. Naar verwachting wordt de Welstandsparagraaf in het tweede kwartaal van dit jaar aan het college aangeboden.

Park

- De komende maanden worden het **Programma van Eisen** en het **Voorlopig Ontwerp** voor het landdeel van het Rijnhavenpark verder uitgewerkt. Hierbij worden de reacties die zijn opgehaald tijdens de inloopweek waar mogelijk verwerkt. De twee documenten worden in samenhang vastgesteld door het college. Hierbij wordt tevens een beheerparagraaf opgesteld.
- Ook de ontwerpuitgangspunten voor het drijvend park Wilhelminakade (tweede deel) worden momenteel verder uitgewerkt tot een **Programma van Eisen** en een **Voorlopig Ontwerp** (inclusief beheerparagraaf). Na vaststelling van deze documenten zal de aanbesteding spoedig volgen.

Bouwblokken

- **Nota van Uitgangspunten:** de Nota van Uitgangspunten vormt een belangrijk kwaliteitskader voor de aanbestedingsprocedure van het eerste bouwblok. De Nota van Uitgangspunten wordt ontwikkeld in navolging op het stedenbouwkundig plan en in samenhang met o.a. de publiekrechtelijke kaders. Tijdens de procedure wordt er een dialoogronde ingebouwd met de deelnemende partijen om dit kwaliteitskader mogelijk verder te verfijnen, voordat deze bestuurlijk wordt vastgesteld. Voor de andere twee bouwblokken worden op een later moment ook afzonderlijke Nota's van Uitgangspunten opgesteld.

Participatie

- **Publieksbijeenkomsten:** In maart 2023 is een inloopweek georganiseerd in de Rijnhavenkeet waar diverse kwaliteitskaders voor de Rijnhaven zijn getoond aan een breed publiek. Zo is er uitleg gegeven over het nieuwe bestemmingsplan, werd reactie gevraagd op het Voorlopig Ontwerp voor het landdeel van het Rijnhavenpark en konden de Nota van Uitgangspunten voor het eerste bouwblok en de Welstandsparagraaf worden bekeken.
- Van de reacties die zijn achtergelaten bij de inloopweek wordt een **reactiedocument** gemaakt. Via reactiedocumenten wordt de inbreng inzichtelijk gemaakt van de Rotterdammers die de publieksbijeenkomsten van de Rijnhaven bezoeken. Eerder zijn er al reactiedocumenten opgesteld bij het ambitiedocument, het masterplan en het schetsontwerp voor het park.
- **Klankbordgroep en wijkraden:** in april 2022 is de klankbordgroep Rijnhaven voor het eerst bij elkaar gekomen. Bij de start van het Voorlopig Ontwerp zijn de ontwerpers van het ontwerp bureau Michael van Valkenburgh Associates (MVVA) in gesprek gegaan met de wijkraden uit de omgeving en de klankbordgroep. Vervolgens is het concept van het Voorlopig Ontwerp tijdens de inloopweek in maart 2023 met hen besproken.





Rijnhavenpark | Geld

De Rijnhaven is een integrale gebiedsontwikkeling bestaande uit een verstedelijkingsprogramma (grondexploitatie) en de aanleg van het Rijnhavenpark (Stadsproject). In deze rapportage wordt gerapporteerd over het onderdeel Rijnhavenpark.

Het Rijnhavenpark (fase 2 en 3 van het Masterplan Rijnhaven) is onderdeel van het programma Stadsprojecten. Het totaal geraamde bedrag van de Stadsprojecten bedraagt € 371,9 mln. (23bb001256). De doelstelling voor cofinanciering is gesteld op € 50,5 mln. Het benodigde investeringskrediet van € 321,4 mln. voor de Stadsprojecten wordt gedekt uit de reguliere investeringsruimte en wordt in jaarlijkse tranches bij de Voorjaarsnota 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 het Stadsproject Rijnhavenpark bedraagt € 69,5 mln. per januari 2022. Deze raming is opgesteld op basis van het schetsontwerp. Hierbij moet € 0,5 mln. gedekt worden via cofinanciering (22bb00183). Van het benodigde investeringskrediet is bij de verdeling van de eerste drie tranches van 2020, 2021 en 2022 in totaal € 24,7 mln. toebedeeld aan het Rijnhavenpark. Daarnaast was € 1,2 mln. al beschikbaar gesteld voor planvoorbereidingskosten.



Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:

Begin 2022 heeft het college de nieuwe ramingen voor de Stadsprojecten vastgesteld en is bepaald dat de besluitvorming over de (nieuwe) budgetbehoefte via de jaarlijkse investeringsvoorstellen verloopt. Het budget voor het Rijnhavenpark wordt gefaseerd (jaarlijks per onderdeel) toegekend. De huidige ramingen voor het Rijnhavenpark zijn gebaseerd op het schetsontwerp, dat in januari 2022 is opgeleverd.

Het investeringsbudget voor het drijvend park Wilhelminakade is in tranches toegekend aan de Stadsprojecten in 2021 en 2022. Het deel van het budget voor de Stadsprojecten dat via de begroting van 2022 is toegekend, is nog niet onder de projecten verdeeld. Met de gestarte dempingswerkzaamheden (die financieel worden gedekt vanuit de grondexploitatie) is er feitelijk al gestart met het landpark, terwijl de middelen voor de inrichting (Stadsproject) nog niet zijn toegekend. Echter, de toekenning van het investeringsbudget voor de verschillende parkonderdelen verloopt vooralsnog wel volgens de afgesproken tranches. In het investeringsvoorstel van 2023 is wederom een tranche voor de Stadsprojecten opgenomen, inclusief een budget voor het landdeel van het Rijnhavenpark. Het resterende investeringskrediet voor de overige parkonderdelen wordt in latere tranches vanuit de Stadsprojecten toegekend. Dit is dus een aandachtspunt, maar op zichzelf nog geen directe aanleiding voor bijsturing.

De huidige ramingen voor het Rijnhavenpark zijn gebaseerd op het schetsontwerp. In de ramingen zijn de onderdelen zorgvuldig opgenomen, alleen zorgen de huidige economische ontwikkelingen (stijgende bouwkosten) ervoor dat de indexatie van de ramingen hoger uitvalt dan tot nu toe werd voorspeld. Dit zorgt ervoor dat de verwachte kosten oplopen, terwijl er geen aanpassingen zijn gedaan aan de (ontwerp)uitgangspunten van de projectonderdelen. Dit is in lijn met het signaal dat aan de gemeenteraad is afgegeven in het voorgangsbericht van februari 2023 over de Stadsprojecten (23bb001256). Omdat de hogere indexering vooralsnog niet is voorzien in de financiële dekking van de projectonderdelen, is de status van het aspect geld in deze rapportage op rood gezet.

Ondanks dat de economische ontwikkelingen buiten de invloed van het project liggen, wordt er wel doorlopend gezocht naar optimalisaties. Dit om zo efficiënt mogelijk om te gaan met het beschikbare budget, zonder af te doen aan de hoogwaardige kwaliteit die we voor ogen hebben. In 2021 is, bij het opstellen van de ramingen voor het schetsontwerp, het budget voor de drijvende parkdelen als taakstellend gehouden (met uitzondering van indexatie) en heeft een versobering plaatsgevonden op het onderdeel havenpier (de brug die wordt voorzien als ontsluiting voor het Maritiem Centrum).

Door de oplopende kosten voor bouwmaterialen, wordt het ontwerp voor het tweede deel van drijvend park aan de Wilhelminakade momenteel herzien. In deze uitwerking wordt onderzocht hoe het ontwerp dusdanig kan worden aangepast dat dit onderdeel kan worden gerealiseerd binnen het taakstellend budget, zonder hierbij in te leveren op de kwaliteit. Dit zal resulteren in een Voorlopig Ontwerp met een geactualiseerde raming.

Wanneer het Voorlopig Ontwerp voor het landdeel van het Rijnhavenpark gereed is, wordt ook voor dit onderdeel een nieuwe raming opgesteld. Naar verwachting zal het college in het najaar van 2023 een besluit nemen over het Voorlopig Ontwerp en de geactualiseerde raming voor dit projectonderdeel.

De jaarlijkse structurele kosten voor beheer en onderhoud van het Rijnhavenpark worden na het Definitief Ontwerp verder uitgewerkt en conform motie Sies (15bb9224) ingepast in de begroting. De beheerparagraaf wordt toegevoegd aan het Definitief Ontwerp.



Rijnhavenpark | Tijd

In de gebiedsontwikkeling Rijnhaven gaan planvorming en de civieltechnische voorbereidingen hand in hand. Het huidige bestemmingsplan biedt mogelijkheden om met de landaanwinning te starten terwijl de voorbereidende stappen voor de bouwontwikkeling en de parkrealisatie hieraan parallel lopen. Het landaanwinningsproces is een tijdrovende fase dus op deze manier wordt tijd gewonnen. In 2021 zijn de voorbereidende baggerwerkzaamheden uitgevoerd, alvorens in begin 2022 de eerste fase van het dempen is gestart.

Voor het Rijnhavenpark zijn in hoofdlijnen drie fasen te onderscheiden:

- Voor het drijvende park aan de zijde van de Wilhelminapier is het deel voor het Floating Office al aangelegd. Er wordt nu toegewerkt naar de aanleg van het overige deel. Bij de oplevering van het schetsontwerp werd aan de gemeenteraad gecommuniceerd dat de voorbereiding en aanbesteding van dit onderdeel in 2022 kon starten.
- Het drijvende park aan de zijde van Katendrecht kan pas in zijn geheel gerealiseerd worden als Codrico is verhuisd en de bouwactiviteiten het toelaten om aldaar in het water te bouwen. Bij oplevering van het schetsontwerp werd aan de gemeenteraad gecommuniceerd dat het eerste deel van dit drijvende park (ter hoogte van Fenix1) wel al vanaf 2024 kan worden gebouwd, maar dat realisatie van het oostelijke deel (ter hoogte van Codrico) niet eerder dan vanaf 2026 mogelijk is.
- Het landdeel kan gerealiseerd worden vanaf het moment dat de eerste en tweede fase van de demping gereed zijn. De exacte fasering is echter sterk afhankelijk van factoren zoals het benodigde ruimtebeslag voor de bouw en bouwlogistiek van de bouwblokken in de Rijnhaven en het moment dat het Maritiem Centrum in aanbouw komt.

De inzet is om het park zo snel mogelijk in gebruik te geven aan de Rotterdammers, waarbij de aanleg stapsgewijs wordt uitgevoerd. Ook wordt de komende tijd onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor tijdelijk gebruik.

Naast de aanleg van het Rijnhavenpark, vindt ook de ontwikkeling van de bouwblokken stapsgewijs plaats. Bij de oplevering van het stedenbouwkundig plan werd aangegeven dat het ontwerp- en aanbestedingstraject voor het eerste bouwblok zich richt op een start van de bouw in 2025.



Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd

In maart 2023 is de integrale projectplanning voor de gebiedsontwikkeling geactualiseerd. Omdat planvorming en civieltechnische voorbereidingen hand in hand gaan, zien we dat onderdelen ten opzichte van elkaar verschuiven en elkaar beïnvloeden. Om die reden wordt de planning goed gemonitord en regelmatig geactualiseerd.

Uitvoering

De eerste fase van de demping wordt op dit moment uitgevoerd. Rond de jaarwisseling hebben de werkzaamheden enkele weken stilgelegen. Na het vervallen van de bouwvrijstelling op 2 november 2022 moest het materieel worden verduurzaamd om de stikstofuitstoot te verminderen en verder te kunnen gaan met de beoogde werkzaamheden.

Park

Het Voorlopig Ontwerp voor het landdeel van het Rijnhavenpark verloopt volgens planning. Naar verwachting besluit het college voor het einde van 2023 over het vrijgeven van het Voorlopig Ontwerp. Daarna wordt doorgewerkt aan het Definitief Ontwerp en wordt de uitvoering voorbereid. Aangezien de bouw van de bouwblokken gelijktijdig zal plaatsvinden met de aanleg van het landdeel van het park, zal de aanleg van dit parkdeel gefaseerd worden uitgevoerd. Hiermee wordt voorkomen dat het nieuw aangelegde park weer deels wordt afgesloten voor de benodigde bouwplaatsen, -wegen en aanrijroutes voor bijvoorbeeld de bouwblokken in de Rijnhaven, Codrico en het Maritiem Centrum. De start van de aanleg van het landdeel is naar verwachting gefaseerd mogelijk in het najaar van 2026, als beide fasen van de demping gereed zijn. In de periode tot de definitieve aanleg, zal het park al zo veel mogelijk tijdelijk worden ingericht.

In de zomer van 2022 is het eerste deel van het drijvend park aan de Wilhelminakade officieel en feestelijk geopend. Ook is in 2022 gestart met het uitwerken van het tweede deel van dit drijvend park. Op het moment dat het drijvend park in gebruik is genomen, is ook gestart met een pilotfase. Gedurende een periode van een jaar wordt gemonitord hoe de ontwerpkeuzes tot uiting komen in het dagelijks gebruik. De inzichten die dit oplevert, worden meegenomen in de tweede fase.

Een drijvend park is technisch ingewikkeld en vraagt om een zorgvuldige uitwerking. Daarbij zorgt de huidige stijging van de bouwkosten ervoor dat het ingewikkelder is om de beoogde kwaliteit te realiseren binnen het taakstellend budget. Deze factoren hebben ertoe geleid dat de ontwerpuitwerking meer tijd zal kosten dan vooraf werd voorspeld. De huidige prognose is dat in de tweede helft van 2024 gestart kan worden met de aanleg van dit onderdeel.

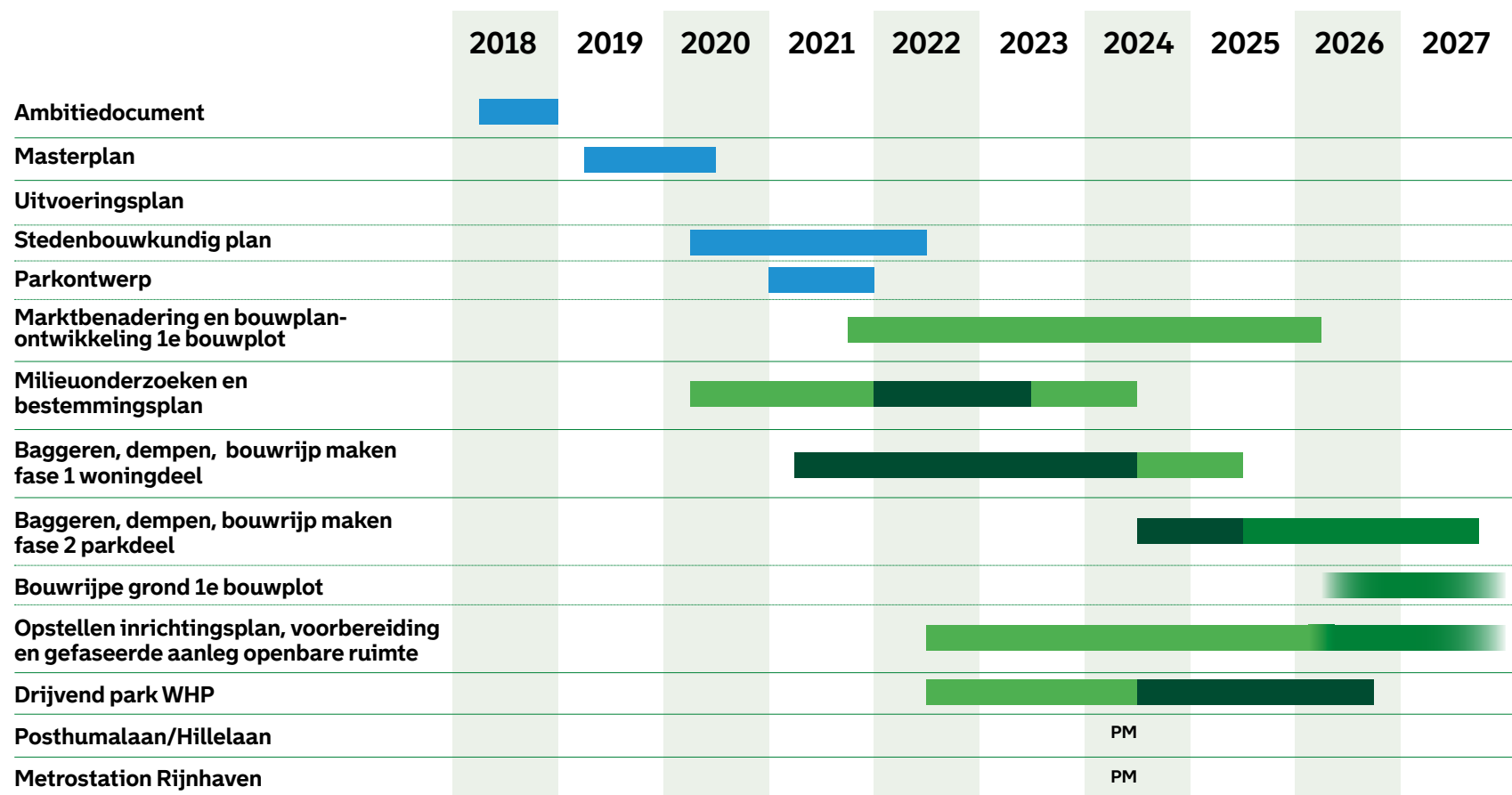
De realisatie van het drijvend park aan de zijde van Katendrecht is, net als de fasering van het landdeel, afhankelijk van de particuliere ontwikkelingen Codrico en het Maritiem Centrum. Om deze reden wordt ervoor gekozen om eerst de parkonderdelen te realiseren die niet afhankelijk zijn van particuliere ontwikkelingen.

Bouwblokken

Naast de uitwerking van het Rijnhavenpark, wordt op dit moment toegewerkt naar de aanbestedingsprocedure van het eerste bouwblok binnen de gebiedsontwikkeling Rijnhaven. Dit vraagt in de huidige economische situatie om een zorgvuldige voorbereiding. Er moet een samenhang aan kwaliteits- en toetsingskaders gereed zijn voordat de aanbesteding start en daarnaast wordt de huidige marktsituatie goed in de gaten gehouden.

Begin 2026 is de grond naar verwachting bouwrijp, dat betekent dat de grond vanaf dat moment klaarligt om bebouwd te worden. Het doel is dat er daarna zo snel als mogelijk met de bouw van het eerste bouwblok kan worden gestart. Na de start van de bouw, duurt het nog zo'n 4 tot 4,5 jaar voordat de eerste woningen opgeleverd worden.

Planning van de nieuwe Rijnhaven.





Rijnhavenpark | Risico's

De Rijnhaven is een integrale gebiedsontwikkeling waar de verschillende onderdelen met elkaar samenhangen. Om die reden wordt één compleet risicodossier gehanteerd.

In het risicodossier van de Rijnhaven zijn een aantal sleutelementen te onderscheiden:

- Behouden publiek en politiek draagvlak;
- Voorspelbaar proces (sturen op planning);
- Binnen de financiële afspraken blijven;
- Goede toegeruste organisatie.



Bijsturing niet nodig

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's

Het Rijnhavenpark is een onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling. Voor dit onderdeel wordt een aantal primaire risico's onderscheiden:

- Het Rijnhavenpark wekt de belangstelling van een breed publiek. Door het actief betrekken van verschillende groepen, door middel van omgevingsmanagement, creëren en behouden we draagvlak. Dit proces blijven we actief monitoren.
- Het Rijnhavenpark heeft een sterke samenhang met en afhankelijkheid van alle bouwinitiatieven in de omgeving. Dit betreft niet alleen de uitwerking en ontwikkeling van de bouwblokken in de Rijnhaven (afstemming van ontwerp en fasering van de uitvoering is noodzakelijk), maar ook de nieuwbouwprojecten in de omgeving van Katendrecht en de Wilhelminapier. De onderlinge afhankelijkheden zorgen ervoor dat de planning en fasering van het project op onderdelen minder voorspelbaar worden. Door het zo spoedig mogelijk realiseren van de verschillende parkdelen, ongeacht de voortgang van de bouwontwikkelingen, proberen we het Rijnhavenpark op een zo kort mogelijke termijn toegankelijk te maken voor publiek.
- Het vraagt om veel technische oplossingen om de haven te transformeren in een intensief te gebruiken stadspark en deze ook te kunnen beheren. Door ontwerp, techniek en beheer in alle fasen van het proces hand in hand te laten gaan en scherp risicomanagement toe te passen, proberen we te voorkomen dat er verrassingen ontstaan in de kosten voor aanleg en beheer.

Daarnaast is er een aantal factoren die buiten de invloed van het project liggen, maar die mogelijk wel invloed hebben op de aspecten tijd, geld en kwaliteit:

- De huidige economische ontwikkelingen oefenen druk uit op de begroting van het project.
- Mogelijkheden tot bezwaar en beroep zijn belangrijk, maar zijn niet altijd voorspelbaar qua doorlooptijd. Ze kunnen daarmee van invloed zijn op de planning.
- Ontwikkelingen en participatieprocessen in naastgelegen gebieden zijn van invloed op de Rijnhaven, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit. Dergelijke onderwerpen vragen een aanpak op gebiedsniveau.
- Het proces wordt minder voorspelbaar door wijzigingen in wet- en regelgeving op landelijke thema's als stikstof, collectieve warmtevoorziening en middenhuur.



Rijnhavenpark | Bestuurlijke documenten

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

Nummer	Omschrijving
<u>16bb1344</u>	Collegebrief evaluatie aanbesteding Rijnhaven Bijlage: <u>16bb1343</u> Evaluatie aanbesteding Rijnhaven
<u>18bb4761</u>	Collegebrief over gebiedsontwikkeling Rijnhaven Bijlage: <u>18bb4762</u> Ambitiedocument Rijnhaven
<u>20bb4396</u>	Reactiedocument inloopavonden Masterplan Rijnhaven Bijlage: <u>20bb4398</u> Reactiedocument inloopavonden Masterplan Rijnhaven
<u>20bb4971</u>	Herzien raadsvoorstel vaststelling Masterplan Rijnhaven Bijlage: <u>20bb2129</u> Masterplan Rijnhaven Bijlage: <u>20bb2130</u> Eindrapportage participatie- en marktconsultatie ambitiedocument Rijnhaven Raadsbesluit: <u>20bb4973</u>
<u>20bb17765</u>	Collegebrief over herontwikkeling Codrico terrein en ontwikkeling Maritiem Centrum Bijlage: <u>20bb17769</u> Red Company – Het Codrico terrein Bijlage: <u>20bb17770</u> Nota van Uitgangspunten Codrico Bijlage: <u>20bb17772</u> Nota van Uitgangspunten Maritiem Centrum
<u>21bb1744</u>	Herziend raadsvoorstel Codrico Raadsbesluit: <u>21bb2207</u>
<u>21bb16654</u>	Collegebrief over voortgangsbericht stadsproject Rijnhavenpark Bijlage: <u>21bb16655</u> Schetsontwerp Rijnhavenpark Bijlage: <u>21bb16656</u> Reactiedocument inloopdagen schetsontwerp Rijnhavenpark
<u>22bb5156</u>	Collegebrief over het stedenbouwkundig plan voor de Rijnhaven en afdoeningsvoorstel toezegging 20bb4901 Bijlage: <u>22bb5155</u> Stedenbouwkundig plan Rijnhaven

Moties en toezeggingen

Op 23 april 2020 zijn er in de gemeenteraad een zestal moties aangenomen met betrekking tot het Masterplan Rijnhaven. In dezelfde raadsvergadering is er tevens een toezegging gedaan.

Nummer	Omschrijving
<u>20bb4901</u>	Toezegging: de wethouder stuurt het Uitvoeringsplan Rijnhaven ter kennisname aan de raad Afdoening: <u>21bb16654</u> , <u>22bb5156</u>
<u>20bb5183</u>	Motie: Betaalbare middenhuur Rijnhaven Tussenbericht: <u>21bb7091</u> Afdoening gepland: april 2023
<u>20bb5186</u>	Motie: Studentenwoningen aan de Rijnhaven Afdoening: <u>23bb1000</u>
<u>20bb5190</u>	Motie: Zelfbewoningsplicht middensegment Tussenbericht: <u>21bb7091</u> Afdoening gepland: april 2023
<u>20bb5193</u>	Motie: Een thuishaven voor iedereen Afdoening: <u>22bb2949</u>
<u>20bb5195</u>	Motie: Verbind met Laan op Zuid Tussenbericht: <u>21bb7091</u> Afdoening gepland: oktober 2023
<u>20bb5197</u>	Motie: Duurzame Rijnhaven Tussenbericht: <u>21bb7091</u> Afdoening gepland: december 2023

Programma Stadsprojecten

Het Rijnhavenpark is onderdeel van het programma Stadsprojecten. De bestuurlijke documenten omtrent dit programma zijn onderstaand weergegeven:

Nummer	Omschrijving
<u>20bb8072</u>	Collegebrief over 7 stadsprojecten Bijlage: <u>20bb8073</u> De 7 Stadsprojecten
<u>21bb7225</u>	Voortgangsbericht 7 Stadsprojecten
<u>22bb183</u>	Collegebrief over herijking ramingen Stadsprojecten
<u>23bb1256</u>	Collegebrief over voortgang Stadsprojecten



■ Bijsturing is niet noodzakelijk

■ Bijsturing nog mogelijk

■ Aandacht/maatregelen noodzakelijk



Roseknoop

› Bestuurlijke documenten

Project Roseknoop omvat de grootschalige herinrichting van het kruispunt waar de Laan op Zuid, het Varkenoordseviaduct, de 2e Rosestraat, Putselaan, Beijerlandse laan en Colosseumweg samenkomen. De werkzaamheden van de Roseknoop betreffen als onderdeel van de integrale herinrichting de aanleg van de tramhalte Laan op Zuid (ter vervanging van halte Varkenoordseviaduct), de realisatie van evenementen-tramhalte Putselaan en vervanging van het tramspoor van de RET. Ook wordt het gebied opgehoogd. De ophoging is noodzakelijk om aan te sluiten bij de eisen van het waterschap en om aan te sluiten bij de omliggende uitgiftepeilen voor woningbouw. Vanwege de leeftijd en door wijziging van de gronddruk als gevolg van die ophoging worden daarnaast alle nutsleidingen vervangen. Tot slot wordt in het kader van de Roseknoop het noodzakelijke onderhoud aan het Varkenoordseviaduct uitgevoerd.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Start werkzaamheden

De werkzaamheden van de Roseknoop zijn op 9 januari 2023 officieel gestart met de volledige afsluiting van de Rosestraat en 2de Rosestraat. Algemeen beeld is dat, op een aantal momenten na, er vooralsnog geen grote verkeershinder heeft plaatsgevonden.

De afsluiting van de Laan op Zuid is de eerstvolgende afsluiting met grote impact op de omgeving. De Laan op Zuid is van 1 mei 2023 tot eind oktober 2023 afgesloten voor autoverkeer, tram en bus. Andere afsluitingen zijn:

- De 2e Rosestraat is van 9 januari 2023 tot eind september 2024 afgesloten voor autoverkeer, tram en bus. Het deel tussen de Laan op Zuid en het Albada College gaat eind december 2023 weer open.
- De ingang Beijerlandse laan (bij de 2e Rosestraat) is van 9 januari 2023 tot eind september 2024 afgesloten.
- De Hilledijk is van 9 januari 2023 tot eind oktober 2023 deels afgesloten voor al het verkeer. De afsluiting is vanaf de Martinus Steijnstraat tot de Putselaan.

Vervangend deelvervoer

In de wijken rondom de Roseknoop en bij OV-knooppunten (o.a. metrostations en P+R garages) zijn hubs met deelfietsen en -scooters gerealiseerd. Daarnaast zijn sociale media en online advertenties ingezet om reizigers te herinneren aan de afsluitingen van de Roseknoop en hen te wijzen op de omleidingsroutes en alternatieve vervoersmogelijkheden.

Participatie - Roadshow Roseknoop

Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden genaamd de Roadshow Roseknoop. Dit betrof informatiebijeenkomsten in de periode van 26 september tot 20 oktober 2022. Tijdens deze bijeenkomsten informeerde de projectorganisatie ondernemers, bewoners en andere betrokkenen over de aankomende werkzaamheden. In de periode daarna hebben diverse bijeenkomsten met de wijkraden plaatsgevonden. Naar aanleiding daarvan is een klankbordgroep samengesteld. De klankbordgroep is van groot belang aangezien het project serieuze mobiliteitsbeperkingen als gevolg heeft. Bewoners, wijkraadsleden en ondernemers doen mee en vertellen hoe zij de werkzaamheden ervaren zodat de projectorganisatie en de RET snel in actie kan komen daar waar nodig. Voor winkeliers, ondernemers en bedrijven is een toolkit samengesteld bestaande uit onder andere posters, flyers, filmpjes en brieven. De toolkit is online gezet en beschikbaar voor iedereen die daar behoefte aan heeft: [Toolkit Renovatie Roseknoop](#).



Roseknoop | Kwaliteit

Productkwaliteit

De eisen en het ontwerp van de Roseknoop zijn door de gemeente vastgesteld in het Programma van Eisen op 9 december 2020 en in het definitief ontwerp Inrichtingsplan op 25 mei 2021. Het bestek is in februari 2022 afgerond en voor publicatie op kwaliteit getoetst.

Proceskwaliteit

Het is van belang dat de vastgelegde eisen en belangen van de gemeente op een goede manier worden uitgewerkt in de ontwerpen. Op verschillende niveaus heeft afstemming plaatsgevonden met onder andere het waterschap, ProRail, de RET, gebiedsontwikkelingen Parkstad, Tweebosbuurt en Feyenoord City (intern en extern betrokkenen zoals projectontwikkelaars en aannemers), de afdeling Stadsbeheer en de nutsbedrijven.



Bijsturing niet nodig

Er wordt gewerkt volgens de kwaliteitseisen die zijn gesteld in het Programma van Eisen en het inrichtingsplan. Er zijn geen bijzonderheden te vermelden.



Roseknoop | Geld

De verwachting is dat € 50,2 mln. euro aan kosten gemaakt moeten worden om project Roseknoop uit te voeren. Een deel van de kosten wordt gedekt via de Rotterdamse Investeringsmotor, het mobiliteitsprogramma van Feyenoord City, de grondexploitatie Parkstad, de afdeling Water van de gemeente Rotterdam (budget vervangingsopgave riolen), en vergoedingen van Stadsbeheer (budget Beheer Bruggen en Tunnels) en de Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas (Stigam).

De reeds vastgestelde dekkingsbronnen sluiten op een totaal van € 41,1 mln. Daarnaast is de verwachting dat er vanuit de grondexploitatie Tweebosbuurt een bijdrage volgt van ongeveer € 1,6 mln. De verwachting voor de subsidie vanuit MRDH is neerwaarts bijgesteld naar € 3 – 4 mln.

Dekkingsbronnen Roseknoop	Status	Bedrag sept 2022	Bedrag mrt 2023
Bijdrage uit de Rotterdamse Investerings Motor (RIM)	vastgesteld	€ 17,5 mln	€ 17,5 mln
Extra bijdrage vanuit het RIM toegezegd sept 2022	vastgesteld	€ 14 mln	€ 14 mln
Mobiliteitsprogramma Feyenoord City	vastgesteld	€ 7,1 mln	€ 7,1 mln
Bijdrage grondexploitatie Parkstad	vastgesteld	€ 1,1 mln	€ 1,1 mln
Afdeling Water bijdrage riolering	vastgesteld	€ 0,8 mln	€ 0,8 mln
Vergoeding Stigam en Stadsbeheer	vastgesteld	€ 0,6 mln	€ 0,6 mln
Bijdrage uit grondexploitatie Tweebosbuurt	verwachting	€ 1,6 mln	€ 1,6 mln
Verwachte subsidiebijdrage MRDH	verwachting	€ 4 - 6 mln	€ 3 - 4 mln
		€ 46,7 - 48,7 mln	€ 45,7 - 46,7 mln

De kosten van project Roseknoop zijn weergegeven in de tabel hieronder. Door de gestegen indexatie is in de afgelopen periode gebleken dat er een risico is dat ongeveer 870k meer kosten gemaakt moeten worden dan in de raming van € 50,2 mln. is opgenomen. Er is voor gekozen om dit als risico te benoemen en nog niet op te nemen in de begroting.

Omschrijving kosten	Euro
Bouwsom Roseknoop	€ 15,0 mln
Vervangen en ophogen RET-spoor	€ 15,4 mln
Nadeelcompensatie RET	€ 11,7 mln
Rioolvervanging	€ 2,6 mln
Bereikbaarheidsplan en participatie, NBd bewegwijzering	€ 2,0 mln
Communicatiekosten	€ 0,8 mln
Apparaatskosten	€ 0,8 mln
Faseringskosten, nadeelcompensaties, diverse kleine verrekeningen	€ 1,9 mln
	€ 50,2 mln

Een dekkingstekort van € 3,5 mln. is in de begrotingsbehandeling van de gemeenteraad geconstateerd. Onder Actuele ontwikkelingen wordt verder ingegaan op het dekkingstekort en de huidige status van de mogelijke dekkingsbronnen. Er wordt gestreefd naar een sluitende financiële opzet voor het project, maar op dit moment is er geen zekerheid dat het resterende tekort volledig kan worden gedekt. Als de eerdergenoemde mogelijke dekkingsbronnen en mogelijke optimalisaties binnen de kosten geen uitkomst bieden, zal een aanvullende claim onvermijdelijk zijn. De projectorganisatie van de Roseknoop verwacht deze beargumenteerd in te dienen ter voorbereiding voor de najaarsbehandeling van de begroting 2024.

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:

Bijdrage grex Tweebosbuurt en MRDH

De kosten die samenhangen met de ophoging van de dijk onder de Roseknoop moeten mede gedragen worden door andere betrokken partijen die baat hebben bij de ingreep zoals de MRDH als het gaat om veiligheid en het openbaar vervoer. De MRDH heeft bestuurlijk aangegeven beperkte subsidieruimte te zien op haar begroting. Desondanks is een bedrag van € 3,0 mln. toegezegd. Deze subsidie-aanvraag is ambtelijk gestart. Met de bijstelling van de verwachting van de MRDH-subsidie valt het verwachte dekkingstekort in de range van € 3,5 - € 4,5 mln. Dat geeft dus een grotere opgave voor het project. Diverse mogelijkheden om dit tekort te verkleinen worden nog uitgewerkt of verder onderzocht. Voor de bijdrage vanuit de grondexploitatie Tweebosbuurt is het streven rond de zomer van 2023 een voorstel voor te leggen aan gemeenteraad

Nadeelcompensatie RET

Tijdens de werkzaamheden van de Roseknoop kan de RET een half jaar lang geen gebruik maken van de remise Beverwaard, zijn er tijdelijke verleggingen en hebben zij verminderde inkomsten omdat minder mensen gebruikmaken van de tram. De RET heeft daarom bij de gemeente een nadeelcompensatie claim ingediend. Over het verlagen van de hoogte van de claim, door verkorting van de periode van volledige afsluiting, of het vinden van andere oplossingen voor de inkomstenderving van de RET, wordt regelmatig overlegd tussen de projectorganisatie en de RET.



Roseknoop | Tijd

De Roseknoop als integraal project is volgens planning gestart op 9 januari 2023. Daarmee wordt een samenloop van werkzaamheden aan de Roseknoop en het geplande onderhoud aan de Van Brienenoordbrug voorkomen. Daarnaast is het streven om zoveel mogelijk werk met werk te maken en daarmee de hinder in de omgeving te minimaliseren.



Bijsturing niet nodig

Actuele ontwikkelingen en toelichtingen op status tijd

De werkzaamheden liggen op schema. De aanbesteding heeft in de zomer van 2022 plaatsgevonden met een tijdige gunning in november 2022. In oktober 2022 zijn voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd zoals het aanbrengen van keerlussen, rooien van bomen en het doorvoeren van tijdelijke verkeersmaatregelen. De werkzaamheden zijn officieel gestart op 9 januari 2023 met het inrichten van de bouwplaats en het verwijderen van stedelijk meubilair en verhardingen. Inmiddels zijn aan zowel oost- als westzijde van de Laan op Zuid een belangrijk deel van de leidingwerkzaamheden reeds uitgevoerd. De bodemverontreinigingen zijn iets groter uitgevallen dan vooraf verwacht, maar leiden niet tot problemen voor planning of kosten. Er is een aantal onbekende obstakels aangetroffen die allen binnen tijdsplanning konden opgelost.



Roseknoop | Risico's

De meest actuele risico's van project Roseknoop betreffen:

1. Afsluiting Laan op Zuid
2. Inkomstenderving RET
3. Indienstellingsvergunning tram Laan op Zuid



Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting status op risico's

1. Afsluiting Laan op Zuid

Van 1 mei 2023 tot 31 oktober 2023 is het verkeer op de Laan op Zuid afgesloten voor autoverkeer, tram en bus. Dit zal voor overlast zorgen in de omgeving. De exacte omvang van de verkeersproblematiek als gevolg van de afsluiting zal moeten blijken in mei, omdat het menselijk gedrag niet volledig voorspelbaar is.

Beheersing: de projectorganisatie van de Roseknoop, Zuid-Holland Bereikbaar, veiligheidsdiensten, politie en de RET zijn hierop voorbereid. Een bereikbaarheidsplan met tijdelijke maatregelen is samengesteld en inzet van tijdelijke buslijnen en deelvervoer is gereed. Een uitgebreide informatiecampagne wordt medio april gestart. Deze is vergelijkbaar met de campagne voor de start van de werkzaamheden in januari 2023. De Verkeersregiekamer is voorbereid en het gemeentelijke actieteam staat klaar op 1 mei en na de meivakantie op maandag 8 mei om onmiddellijk in te grijpen als de situatie daar om vraagt.

2. Inkomstenderving RET

Als gevolg van de werkzaamheden van de Roseknoop zal de RET, voor een periode van 21 maanden, verhoogde kosten en verminderde inkomsten hebben. De RET heeft daarom bij de gemeente een verzoek ingediend om nadeelcompensatie. Dit is nadelig voor de begroting van de Roseknoop.

Beheersing: door de projectorganisatie wordt met de RET gezocht naar oplossingen om de inkomstenderving en andere kosten die RET in die periode moet maken te verlagen.

3. Indiensttellingsvergunning

Zoals bij punt 1 vermeld, is de Laan op Zuid vanaf 1 mei 2023 afgesloten voor autoverkeer, tram en bus. Om ervoor te zorgen dat de tram op 1 november 2023 weer mag rijden moet een indienststellingvergunning worden aangevraagd bij de MRDH. Voor de aanvraag moet eerst een informatiedossier worden samengesteld en goedgekeurd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Als het dossier wordt afgekeurd, kan de aanvraag niet worden ingediend en mag de tram niet rijden. Als gevolg daarvan kan de inkomstenderving van de RET stijgen en daarmee ook hun claim op nadeelcompensatie.

Beheersing: voor afstemming en tijdige aanlevering van de gevraagde informatie voor het informatiedossier vindt regelmatig afstemming plaats tussen de MRDH, de RET, de ILT en de projectorganisatie van de Roseknoop. Indien benodigd zal hiervoor bestuurlijke inzet geleverd worden.



Roseknoop | Bestuurlijke documenten

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

Raadsbesluiten	Document	
Raadsvoorstel over vaststelling Voorjaarsnota 2021	21bb7429	
Raadsvoorstel over Investeringsvoorstel 2022	22bb006151	
Besluit over vaststelling herziening grondexploitatie Parkstad	23bb000470	
Motie	Document	Tussenbericht
Laat de lange adem van frisse lucht zijn	22bb008688	23bb001636
Het loopt storm op de Roseknoop	22bb008689	23bb001636
Toezegging	Document	Afdoening
Renovatie Roseknoop – bereikbaarheidsplan	22bb004314	22bb008505
Renovatie Roseknoop – raming ophoging	22bb004315	22bb008505
Verzoekt college om behandeling burgerbrief	22bb005867	22bb007243
Begroting 2023 over Kredietaanvraag Renovatie Roseknoop	22bb007166	22bb007326
Rozenknoop uit investeringsvoorstel	22bb007235	22bb007326
Roseknoop - bereikbaarheid hulpdiensten	22bb008161	23bb001636

Toezegging	Document	Afdoening
Roseknoop - onderbouwing bouwkosten	<u>22bb008157</u>	<u>22bb008505</u>
Roseknoop - omleidingen werkzaamheden	<u>22bb008160</u>	<u>22bb008505</u>
Roseknoop – Fietsenbank	<u>22bb008162</u>	<u>22bb008505</u>
Roseknoop – Trevvel	<u>22bb008164</u>	<u>22bb008505</u>
Roseknoop - Bezettingsgraad parkeergarage Colosseumweg	<u>22bb008165</u>	<u>22bb008505</u>
Roseknoop - Capaciteit Maashaven	<u>22bb008166</u>	<u>22bb008505</u>
Roseknoop - capaciteit RET	<u>22bb008167</u>	<u>22bb008505</u>

Overige correspondentie

Omschrijving RIS	Document
Collegebrief over Roseknoop: richting uitvoering	<u>22bb003403</u>
Collegebrief over aanbesteding Roseknoop	<u>22bb006508</u>
Collegebrief over voortgangsrapportage Feyenoord City 9	<u>22bb008373</u>

Colofon

Foto credits:

Joan van der Veen (voorpagina)
Sjaak Boot Photography (pagina 5)
Topvieuw Luchtfotografie (pagina 10 en 11)
Rick Keus (pagina 16, 24 en 26)
Ossip van Duivenbode (pagina 29)
De Urbanisten (pagina 45 en 46)
Juurlink(+)Geluk (pagina 55 en 64)
Powerhouse Company (pagina 68)
Cepezed (pagina 82 en 86)
Barcode Architects (pagina 92,95 en 99)
Walter Herfst (pagina 111)



Gemeente
Rotterdam