

Monitor Grote Projecten Rotterdam

Rapportage oktober 2021 t/m maart 2022

Vastgesteld door het college van B&W van Rotterdam op 10 mei 2022



**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 2021 tot en met maart 2022.

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

Ontwikkelingen

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

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.

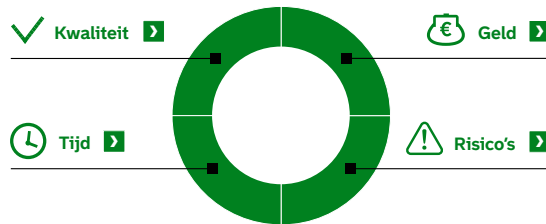
De onderstreepte teksten zijn clickable verwijzingen naar het RIS: bij klikken opent RIS (raadsinformatie.nl) zich bij het bewuste document.

Omschrijving indicatoren

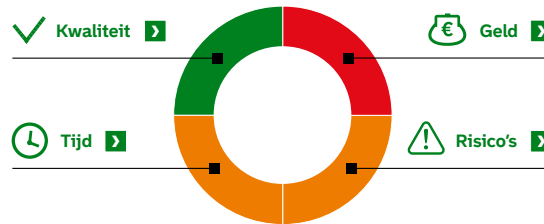
- Bijsturing is niet noodzakelijk, ingezette aanpak handhaven
- Actieve bijsturing is noodzakelijk om binnen de gestelde kaders te blijven of bijsturing is op korte termijn aannemelijk
- Ingezetten aanpak leidt ondanks bijsturing niet tot uitvoering binnen gestelde kaders. Aanpassing van de oorspronkelijke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

Status van de projecten in één oogopslag

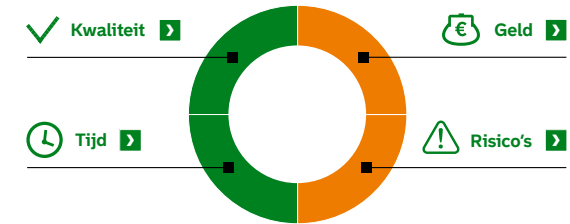
A16 A16 Rotterdam



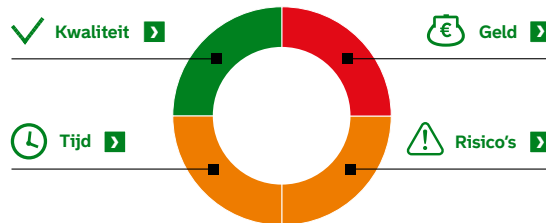
Hoekse Lijn



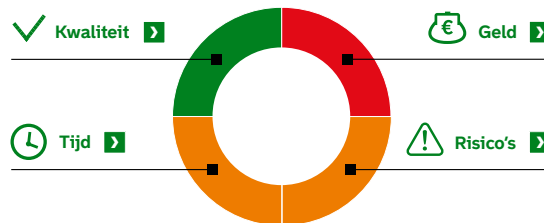
Hart van Zuid



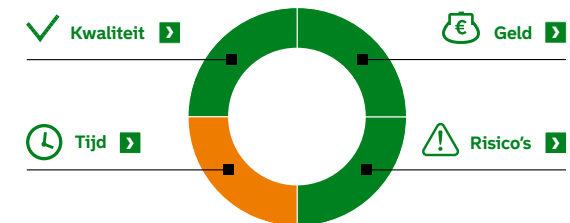
Hofbogenpark



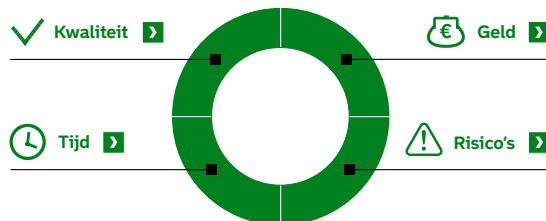
DMP Hofplein



Het Open Venster



Centrale Bibliotheek



De projecten

› Leeswijzer

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



A16 Rotterdam

[Klik hier voor de voortgang](#)



Hoekse Lijn

[Klik hier voor de voortgang](#)



Hart van Zuid

[Klik hier voor de voortgang](#)



Hofbogenpark

[Klik hier voor de voortgang](#)



DMP Hofplein

[Klik hier voor de voortgang](#)



Open Venster

[Klik hier voor de voortgang](#)



Centrale Bibliotheek

[Klik hier voor de voortgang](#)

A16

A16 Rotterdam

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten

› Kwaliteit

Geld

› Tijd

Risico's

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

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

De werkzaamheden van de gemeente vallen in twee delen uiteen:

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

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik

Algemene voortgang van de aanleg van de A16

In deze verslagperiode heeft De Groene Boog de werktijden uitgebreid naar de avonden voor het realiseren van de landtunnel in het Lage Bergse Bos. De omwonenden aan de Rotte hebben aangegeven hinder te ondervinden van het geluid van aggregaten en bouwlampen die in woningen schijnen. Uit onvrede over de afhandeling van hun klachten zijn de bewoners uit het overleg met de aannemer gestapt, wat in diverse media aandacht heeft gekregen en ook tot raadsvragen heeft geleid. Op maandag 21 februari heeft wethouder Bokhove een bezoek gebracht aan de bewoners aan de Rotte, waarbij ook bewonersorganisatie 'De Groene Hel' vertegenwoordigd was. Door de bewoners werden meerdere kwesties toegelicht die door de wethouder onder de aandacht zullen worden gebracht bij Rijkswaterstaat, met als doel om overlast voor bewoners zoveel mogelijk te reduceren. De bewoners hebben dit bezoek als belangrijke steun ervaren.

[Lees verder ›](#)

Eind januari is – mede op aandringen vanuit de gemeenten Rotterdam en Lansingerland – een praktijktest uitgevoerd om haalbaarheid en effect van stille(re) methoden voor het verwijderen van damwanden te onderzoeken. In deze test zijn zowel damwanden uitgetrild als ook met een speciale machine geprobeerd uit de grond te trekken, hoewel dit laatste niet is gelukt. Naast de analyse van de testresultaten is de inzet van een zwaardere trekmaschine op kansrijkheid en beschikbaarheid onderzocht. Mede op basis van bestuurlijk overleg over de te kiezen methoden eind maart zal Rijkswaterstaat hierover een besluit nemen.

In maart is de A13 in twee weekenden ‘opgeschoven’ ter voorbereiding op het maken van de aansluitingen van de nieuwe snelweg; richting Den Haag wordt nu onder de nieuw gebouwde viaducten door gereden. Voor de passage van de N471 en de spoorlijnen van RandstadRail en HSL zijn de funderingen en kolommen in wording. Bij de aansluiting op de A20 is aan de noordzijde gestart met het (heel langzaam) schuiven van de eerste dekken over de kolommen. Dit betreft een relatief innovatieve methode van uitvoering, waarbij het verkeer op de A20 daaronder kan blijven doorrijden. Het ontwerp voor de inpassing van de nieuwe toerit naar de A16 vanaf de Hoofdweg is op onderdelen geoptimaliseerd en heeft instemming van de gebiedscommissie Prins Alexander gekregen.

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 bij de gemeente. Zo zijn ontwerpen van bijvoorbeeld kunstwerken en de waterhuishouding getoetst. Daarnaast vinden gesprekken plaats over de planning, fasering, bouwlogistiek, waterhuishouding, hinderbeperking en vergunningaanvragen. Inhoudelijk wordt intensief overlegd met Rijkswaterstaat en De Groene Boog om tot goede, breed gedragen oplossingen te komen.

Voor het Inrichtingsplan Noordrand Schiebroeksepark is gewerkt aan de actualisatie van het Programma van Eisen (PvE). Voornaamste werkzaamheden waren een ruimtelijke verkenning en enkele ecologische onderzoeken. De verschillende keuzes die voor de herinrichting in beeld kwamen zijn met de ‘klankbordgroep’ – waarin bewoners en andere stakeholders samenkomen – besproken en hebben tot overeenstemming geleid. Hierna wordt het PvE vertaald in een schetsontwerp met kostenraming, zodat aansluitend het PvE kan worden vastgesteld.

Voor de herinrichting van het Terbregseveld – nadat de tunnelmond gereed is gekomen – is een procesplan opgesteld. Ook hier is een ruimtelijke verkenning afgerond, zodat begonnen kan worden met actualisatie van het PvE. Als onderdeel van de te realiseren “fietspadenstructuur” is een verkenning gestart naar het tracé voor het fietspad langs wielervereniging Ahoy. Op basis van het gekozen tracé zullen onderzoeken worden uitgevoerd (o.a. bodem en ecologie) waarvan de resultaten verwerkt worden in een PvE. Wat betreft de inpassingsprojecten is in Polder Schieveen het grondwerk uitgevoerd en het groen grotendeels aangeplant. De werkzaamheden in de Vlinderstrik West zijn gereed.

A16

A16 Rotterdam | Kwaliteit

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

Productkwaliteit

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

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

Proceskwaliteit

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking kwaliteit:

Van de overeengekomen aanvullende verbeteringen in het fietsnetwerk is de verbreding van het fietspad langs de Doenkade nader afgestemd met o.a. de MRDH om in de toekomst als onderdeel van de toekomstige "metropolitane" fietsroute Delft – Alexander te kunnen functioneren.

A16

A16 Rotterdam | Geld

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking geld:

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





A16

A16 Rotterdam | Tijd

De Groene Boog is als uitvoerend bouwconsortium in opdracht van Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het halen van de planning voor de aanleg van de snelweg. Op 7 december 2020 heeft de minister van I&W de Tweede Kamer ingelicht over de voortgang van het project en te kennen gegeven dat de opleverdatum met een jaar verschuift naar eind 2025.

De reden voor dit besluit was dat de in een eerdere fase opgelopen vertragingen niet meer konden worden ingehaald. De gemeente is verantwoordelijk voor de realisatie van de genoemde inpassingsprojecten en InrichtingsPlannen (IP's). 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 is dat de eind 2020 vastgestelde planning gehaald gaat worden en de snelweg in 2025 in gebruik kan worden genomen.

A16

A16 Rotterdam | Risico's

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

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

1. Communicatie: de omgevingshinder en -communicatie bij de aanleg
2. Uitvoering: verkeershinder door vervanging viaduct over Hoofdweg
3. Financieel: prijsontwikkelingen bouwkosten

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Beschrijving risico's en actuele ontwikkelingen:

De belangrijkste risicogebieden en bijbehorende beheersmaatregelen zijn hieronder toegelicht:

1. **Communicatie:** bewoners aan de Rotte hebben in de eerste maanden van dit jaar vooral in de avonden meer hinder van geluid en licht ondervonden, maar ervoeren tegelijkertijd dat hun klachten onvoldoende tot resultaat leidden en hebben zich teruggetrokken uit het overleg met het project. Ook zijn de bewoners onverminderd ongerust dat het verwijderen van damwanden later dit jaar weer via 'trillen' zal plaatsvinden met forse geluidhinder en mogelijk nadelige effecten op de funderingen van hun woningen.

Beheersing: naar aanleiding van de recente hinder en het terugtrekken van de bewoners uit het overleg met het project heeft wethouder Bokhove op 21 februari 2022 een bezoek gebracht aan de bewoners aan de Rotte, waarbij ook bewonersorganisatie "De Groene Hel" vertegenwoordigd was. Door de bewoners werden meerdere kwesties toegelicht die door de wethouder onder de aandacht zijn gebracht bij Rijkswaterstaat, met als doel om overlast voor bewoners zoveel mogelijk te reduceren.

De bewoners hebben dit bezoek als belangrijke steun ervaren. Op ambtelijk niveau wordt regelmatig contact onderhouden met de voorzitter van De Groene Hel om goed op de hoogte te blijven van wat de omwonenden ervaren. Met Rijkswaterstaat en de aannemer wordt overleg gevoerd over de uitvoeringsmethode van het verwijderen van damwanden, als ook over de inzet van (mobiele) geluidschermen en aanvullende maatregelen ter beperking van hinder. Over de uiteindelijke te maken keuze wordt een bestuurlijk projectoverleg georganiseerd.

1. **Uitvoering:** de noodzakelijke vervanging van het bestaande viaduct van de A16 over de Hoofdweg wordt door de aannemer voorbereid, maar verwacht wordt dat de uitvoering aanzienlijke verkeershinder zal opleveren voor het gebied, zeker in combinatie met reeds geplande werkzaamheden bij de Terbregseweg en de President Rooseveltweg.

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

2. **Financieel:** in de afgelopen periode is gebleken dat de marktprijzen voor energie, grondstoffen en bouwmaterialen verder zijn toegenomen. Ook levertijden nemen toe als gevolg van schaarste op de markt. Deze ontwikkeling zet extra druk op de uitvoering van het project door De Groene Boog en daarmee ook op de ruimte om optimalisaties en wijzigingen te bespreken en door te voeren. Voor de gemeente kunnen de hogere prijzen te zijner tijd ook gevolgen hebben voor de IP's voor het Terbregseveld en Schiebroekse-park.

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



A16 Rotterdam | Bestuurlijke documenten

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

Motie	Document	Afdoening
Tunnel in het Lage Bergse Bos	09bb2955	18bb203
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
Toezeegging	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	12gr1087
Toelichting voorbereidingskosten A13/A16	14bb3647
Planning A13/A16 in 2015	14bb007666
Planning A13/A16	15bb001420
Planning A13/A16 i.r.t. raadsbehandeling	15bb001823
Aanbieding aanvullende onderzoeksresultaten A13/A16 en uitnodiging voor technische sessie	15bb002265
BAG-standpunt over A13/A16	15bb3417
Adviestraject A13/A16	15bb3781
Stand van zaken moties en aangepaste planning ter visie legging OTB A13/A16	15bb4333
Standpunt inzake inpassing A13/A16	15bb5266
Uitgangspunten inpassingsovereenkomst A16	15bb6586
Onderhandelingsresultaat minister I&M over inpassing A13/A16	15bb7394
Tussenstand verwerking onderhandelingsresultaten A13/A16	15bb7441
Inpassingsovereenkomst A13/A16	15bb7460
Stand van zaken A13/A16	15bb7662
Visuals Terbregseveld	15bb7771
Besluit inpassingsovereenkomst A13/A16	15bb8195
Reactie op OTB A13/A16	15bb8554
Tracebesluit A16 Rotterdam ter inzage	16bb6453
Uitspraak Raad van State over tracebesluit A16 Rotterdam	17bb6923
Beantwoording schriftelijke vragen 'Bomenkap Schiebroekse Park tbv A16'	20bb003900
Beantwoording schriftelijke vragen 'Kostenindicatie uitstel Rijksweg A16'	21bb000277
Tussenbericht toezegging 'Overlast aanleg A16 Rotterdam'	21bb004539
Afdoening toezegging Overlast aanleg A16 Rotterdam	21bb007481



Hoekse Lijn

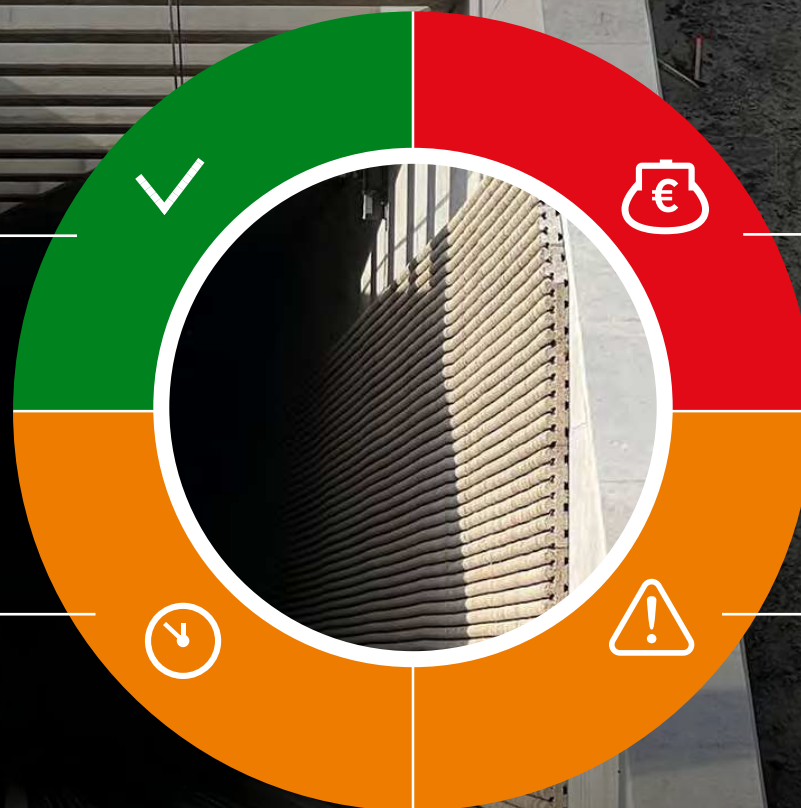
- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten

› Kwaliteit

Geld ›

› Tijd

Risico's ›



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

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Ombouw

De (tijdelijke) indienststellingvergunning liep tot 1 december 2021 en is door MRDH verlengd 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 die een doorlooptijd hebben van circa twee jaar en de aanpassingen aan het talud in Maassluis en Vlaardingen. Bij het Parkwegviaduct in Schiedam zijn verzakkingen aan het schouwpad ontstaan. De oorzaak is dat zand wegspoelde onder het geluidscherm, wat als gebrek aangemerkt kan worden. Dit wordt aangepakt door het project.

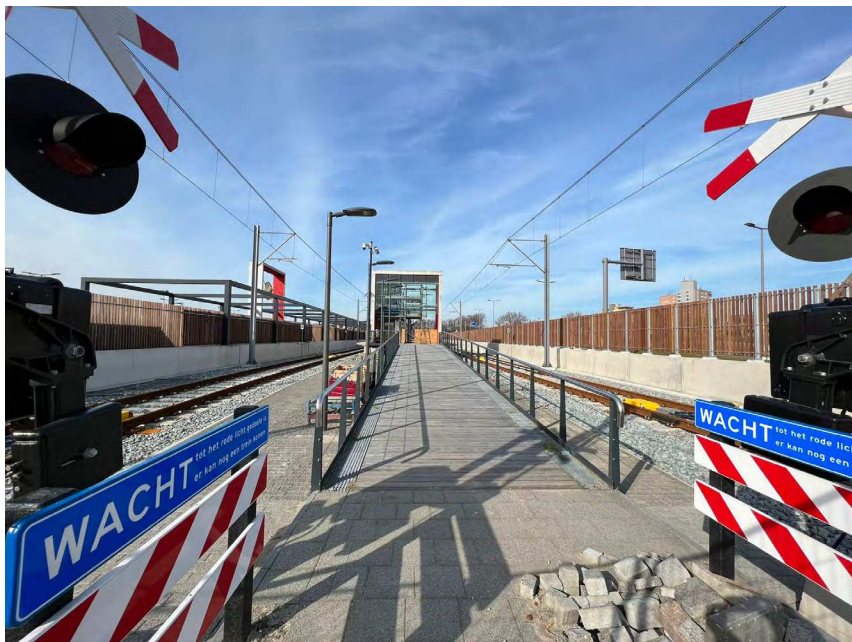
De definitieve inrichting van het goederenoverdrachtsspoor (GOS) is in samenwerking met ProRail afgerond en in gebruik. Een unieke situatie omdat wereldwijd goederentreinen nooit eerder gebruik hebben gemaakt van een metrotraject. Met ProRail en RET is afgesproken dat deze situatie tot circa oktober 2022 gemonitord wordt, omdat de gebouwde situatie in overleg is gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke plan. Er is om praktische en financiële redenen voor gekozen om het beheer bij RET neer te leggen. Om de situatie op de overweg Haakweg-StenaLine overzichtelijker en daarmee veiliger te maken, is de Slachthuisweg omgelegd en het Stedinhuisje (een transformatorhuisje) verplaatst.

Lees verder ›

Metro aan Zee (MaZ)

De realisatie van spoorbaan, stations, bovenleiding en stationssystemen is in afronding. Op het gebied van spoorbeveiliging en de energievoorziening geldt ook dat het werk buiten vordert. Oplevering van deze onderdelen aan de gemeente vindt plaats zodra het werk is getest en gekeurd. Door onderdelen te testen en te keuren wordt duidelijk of de betreffende onderdelen zijn gebouwd volgens de eisen. Vervolgens wordt met integratietesten inzichtelijk of de verschillende onderdelen samen één integraal systeem vormen. Dat is de volgende fase van het project. De resultaten van het (integrale) keur- en testwerk zijn belangrijk voor de aanvraag van de indienststellingsvergunning en de overdracht van het beheer naar RET.

Het betonwerk van station Strand is kwalitatief niet in orde. In overleg met ABS aan Zee (aannemerscombinatie Boskalis Swietelsky) is een herstelplan voorbereid en uitgevoerd. Rondom de baan wordt de openbare ruimte hersteld, nadat het bouwterrein wordt opgeruimd; vruchtbare grond en gewassen zijn teruggebracht. Een deel van de beplanting wordt later geplant vanwege de gebondenheid aan het seizoen. Station Hoek van Holland Haven en de Plint (van het station Strand) zijn in afronding.





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 Reasonable Practicable) moet zijn. Feitelijk betekent dit, dat de investeringen in verhouding moeten zijn met de extra veiligheid die de investeringen opleveren. Het project heeft hiervoor in nauwe samenwerking met de RET en de MRDH een onderbouwing opgesteld om aan te tonen dat het in mei 2018 door het Rotterdamse College van B&W vastgestelde Definitief Ontwerp ALARP is (kenmerk 18bb3852). De Bestuurscommissie 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 liep tot 1 december 2021 en is door MRDH als vergunningverlener verlengd tot 1 december 2023. Een definitieve indienststellingsvergunning wordt verleend zodra alle spoorbeveiligingsrestpunten zijn opgelost.

GoederenOverdrachtsSpoor (GOS)

Het GOS is gereed en in gebruik door goederentreinen. Het beheer van het GOS ligt bij RET. Een monitoringsplan is opgesteld, waarna een jaar monitoren na de start van het goederenvervoer, geëvalueerd wordt of deze uitgevoerde variant definitief als oplossing wordt geaccepteerd door de RET en ProRail.

Taludwerkzaamheden

In Maassluis en Vlaardingen 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. Deze werkzaamheden zijn naar verwachting gereed in het tweede kwartaal van 2022. Dit zijn de laatste taludaanpassingen van de Ombouw.

Metro aan Zee (MaZ)

Spoorbeveiliging

RET en ABS aan Zee hebben de hardware onderdelen geïnstalleerd. Oplevering van deze onderdelen aan de gemeente vindt plaats zodra het werk is getest en gekeurd. Door onderdelen te testen en te keuren wordt duidelijk of de betreffende onderdelen zijn gebouwd volgens de eisen. In maart is de indienststellingsvergunning voor spoorbeveiligingssoftwareversie 6.2, waarin het tracé van MaZ is opgenomen, verleend door MRDH. De spoorbeveiligingssoftware is in het weekend van 12 maart in de baan geladen. Met deze software kunnen de testfasen voor MaZ aanvangen. Uit de testen zijn een aantal kleine bevindingen naar boven gekomen. In de maand mei staat een vervolgversie van de verbeterde software ingepland.

Realisatie, testen en keuren

Over het gehele tracé is goed zichtbaar dat de buitenwerkzaamheden (spoor, baan, stations, tunnel open bak, kabels en leidingen) in afronding zijn. Oplevering van deze onderdelen aan de gemeente vindt plaats zodra het werk integraal is getest en gekeurd. De kwaliteit van zowel het proces van testen en keuren alsmede het vastleggen van de resultaten in documentatie en toetsing hiervan, vergt continue aandacht en bijsturing. Dat is de volgende fase van het project. De resultaten van het (integrale) keur- en testwerk zijn belangrijk voor de aanvraag van de indienststellingsvergunning en de overdracht van het beheer naar RET.

Aan de binnenzijde van de tunnel zijn geluidbeperkende voorzieningen aangebracht en het blokkenspoor (spoor op pootjes), de open bak en de bovenleiding zijn gerealiseerd. Op het dak van de tunnel is het duinzand teruggebracht en beplanting aangebracht om zandverstuiving te voorkomen en de natuurlijke omgeving terug te brengen. De vier overwegen (Strandweg, Strandboulevard, Harwichweg en Stationsweg) zijn voltooid en voorzien van spoorbeveiligingshardware (slagboominstallaties met hekwerken en antilooptrails). Het fietspad langs het metrotracé vanaf de Strandboulevard richting het bestaande fietspad in het duingebied, is in aanleg. De afbouw van Station Hoek van Holland Haven is in ver gevorderd stadium en in de Plint is de stationsklok geplaatst en een overdekte fietsenstalling gerealiseerd.

Een viertal buitenwanden van Station Strand zijn slecht uit de bekisting gekomen, waardoor er twijfels zijn over de constructieve veiligheid. In overleg met ABS aan Zee (aanneemcombinatie Boskalis Swietelsky) is een herstelplan voorbereid en uitgevoerd. De herstelwerkzaamheden worden parallel uitgevoerd met de werkzaamheden van derden. De planning is hierdoor in elkaar geschoven waardoor er geen bufferruimte meer is maar de eindmijlpaal tot op heden haalbaar lijkt.

De definitieve strandopgang – het slag – is in aanleg en halverwege april gereed. Voetgangers en fietsers maken tijdelijk gebruik van het verbreed duinpad richting het strand. Alle looproutes naar het strand zijn ruim voor het badseizoen af. De werkzaamheden aan het project Metro aan Zee zijn en worden tot in detail afgestemd op de overige bouwwerkzaamheden in de omgeving en op het strandverkeer.

Metro aan Zee (verlenging) is fysiek gekoppeld aan de bestaande Hoekse Lijn (metrolijn B). Het oude station is uit dienst genomen en onderdeel geworden van het bouwterrein van ABS aan Zee. De oude sporen zijn ontkoppeld en hergebruikt voor de aanleg van nieuwe sporen. Tijdens het koppelen van de verlenging, was het niet mogelijk om het bestaande station Hoek van Holland Haven te gebruiken. Een nieuw tijdelijk station (Hoek van Holland Haven opstelspoor) is daarom aangelegd en in dienst gesteld op basis van een door MRDH verleende indienststellingsvergunning. Reizigers maken gebruik van dit station tot het moment dat Station Hoek van Holland Strand in exploitatie gaat. Het koppelen van systemen (energievoorziening, 10 kV-kabel en spoorbeveiliging) vindt plaats zodra deze onderdelen aantoonbaar veilig zijn. Het koppelen van de systemen betekent dat Metro aan Zee onlosmakelijk verbonden is met de bestaande Hoekse Lijn. Deze fase wordt ingepland aan de hand van de voortgang van de verschillende leveranciers. Focus hierbij is de indienststellingsvergunning. Eén van de belangrijkste stappen hierin is het 'dynamisch testen'. In deze fase wordt met metro's getest hoe de metro en het nieuwe tracédeel met elkaar samenwerkt en welke bevindingen opgelost moeten worden.

Omgeving

In de omgeving zijn twee grotere projecten in uitvoering, dit zijn de herinrichting van het Strandplein en de Ovonde. Het Strandplein heeft een tegelpalet dat eb en vloed nabootst, daarnaast zijn de betonnen trappartijen gereed en krijgen de betonnen zitelementen houten zittingen. Op de kruising Badweg, Strandboulevard, Koning Emmaboulevard is de Ovonde gerealiseerd en toegankelijk voor verkeer. Ook de beplanting van de groenvoorziening is aangebracht. Een deel van de beplanting wordt in het najaar geplant vanwege de gebondenheid aan het seizoen.

Beschikbaarheidseis

Gemeente Rotterdam heeft aangegeven niet te kunnen voldoen aan de theoretische beschikbaarheidseis van MRDH (vergelijkbaar met bestaande metronetwerk) vanwege de aanwezigheid van bruggen, overwegen, bovenleiding, het gebruik van de Hoekse lijn door goederenvervoerders en deels enkel spoor (MaZ). Dit ligt momenteel ter beoordeling bij MRDH en RET. MRDH en RET zijn hierover in gesprek omdat dit ook direct invloed heeft op de exploitatie van RET.

Op het gebied van Veiligheid en Gezondheid (V&G) kan gemeld worden dat het project tot op heden geen incidenten kent. ABS aan Zee geeft tot op heden voldoende invulling aan de social return verplichting zoals opgenomen in het contract.



Hoekse Lijn | Geld

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

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting status geld:

Met de in de vaststellingsovereenkomst overeengekomen bedragen vermeerderd met de door de provincie Zuid-Holland verstrekte subsidie is het budget voor de Hoekse Lijn vastgesteld op €462,4 mln. In de loop van de afgelopen twee jaar is dit bedrag verhoogd met een aanvullende subsidie van de MRDH van €7,6 mln. voor indexatie conform de afspraken in de Vaststellingsovereenkomst. Het totale budget voor Hoekse Lijn komt daarmee op €470 mln. In 2021 is een extra reservering in de begroting opgenomen om de post onvoorzien vooralsnog met € 3 mln. te verhogen. Aanleiding hiervoor waren de hogere kosten voor de spoorbeveiliging, leveringsproblematiek van materialen en de gestegen kosten van bouwmaterialen. Hiervoor is een begrotingswijziging ingediend bij de 2e herziening van de begroting 2021. Het budget voor de Hoekse Lijn loopt hiermee op naar €473 mln. In de laatste prognose voor de kosten blijft het project binnen dit budget, maar is de post onvoorzien sterk teruggelopen. De prijsstijgingen van bouwmaterialen heeft zich nog verder doorgezet in 2022. Hier zijn de extreem hoge brandstofkosten bij gekomen. De post onvoorzien is niet toereikend om deze extra kosten op te vangen. Naar verwachting zal het project het budget met enkele miljoenen overschrijden.

De financiële stand van zaken per eind maart 2022 is als volgt:

Beschikbaar budget	€ 473 mln.
Besteed	€ 433 mln.
Resterend	€ 40 mln.

Voor het resterende bedrag is voor een groot deel al verplichtingen aangegaan.



Hoekse Lijn | Tijd

Ombouw

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

Metro aan Zee (MaZ)

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



Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting status tijd:

Ombouw

De definitieve overdracht heeft nog niet kunnen plaatsvinden. De benodigde documenten over de systemen (overwegen, energievoorziening, kabels en leidingen en spoorbeveiliging) zijn nog niet op orde en compleet. Hierin is het project afhankelijk van het ingenieursbureau van RET. De afspraak is gemaakt dat RET begin april een planning afgeeft om openstaande punten af te ronden.

Metro aan Zee (MaZ) Realisatie

In de vigerende planning wordt uitgegaan van start exploitatie zomer 2022. De realisatie buiten ligt op koers en past binnen de planning. Het realiseren van de koppeling tussen de bestaande Hoekse Lijn (Ombouw) en het deel Metro aan Zee (Verlenging) in maart was één van de belangrijkste mijlpalen in het project. Na deze fysieke aanleg van de koppeling (doortrekken van het spoor/baan/bovenleiding/kabels & leidingen), wordt er functioneel gekoppeld. Dat betekent dat er spanning op de bovenleiding komt. Deze faseovergang wordt uitgevoerd op het moment dat het veilig kan en dat de systemen aantoonbaar geen gebreken meer hebben. Dit moment is voorzien in de loop van mei. Zodra er functioneel is gekoppeld, start het dynamisch testen, het moment waarop metro's testritten maken op het nieuwe stuk metrotracé. In maart 2022 is ook de softwareversie 6.2 in de baan geladen.

Bij testen hiervan zijn nog enkele kleine gebreken geconstateerd. Het streven is om de verbeterde softwareversie, waarin deze zogenaamde bevindingen zijn opgelost, in mei 2022 in de baan te laden.

De focus van het werk ligt verder op het aantonen van de veiligheid en juistheid van datgene dat gebouwd is. De daarvoor benodigde documentatie wordt momenteel vanuit alle leveranciers aangeleverd en door het project verwerkt voor het informatiedossier. Dit informatiedossier is nodig om een indienststellingsvergunning aan te vragen. De kwaliteit en volledigheid van de aangeleverde documenten in combinatie met de testresultaten is bepalend of de aangeven planning gehaald gaat worden.





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.

Metro aan Zee (MaZ)

De drie toprisico's zijn:

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



Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's

Ombouw

Spoorbeveiliging: Met Alstom wordt overleg gevoerd over eventuele opvolgende softwareversies waarin onvolkomenheden zijn opgelost.

Metro aan Zee (MaZ)

Samenwerking: De samenwerking tussen de Gemeente Rotterdam, RET en ABS aan Zee behoeft blijvend aandacht. Voor het houden van de juiste focus op indienststelling in de zomer van 2022 is het nodig dat alle partijen hetzelfde beeld hebben over de benodigde informatie en is eenduidige sturing en besluitvorming noodzakelijk. Het risico bestaat dat op basis van verschillende beelden verschil ontstaat in aansturing. Paralleltrajecten kunnen zorgen voor vertraging. Daarbij is de werkdruk aanhoudend (te) hoog.

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

In een late fase van het project heeft de MRDH een indienststellingsvergunning voor het tijdelijk opstelspoor in Hoek van Holland Haven verplicht, in plaats van een ingebruikname. Zowel de RET als de gemeente Rotterdam hebben hier op moeten anticiperen wat extra inspanning heeft gekost en tot vertraging op de planning heeft geleid. Het expliciet blijven vasthouden aan de integrale werkwijze en het bijschakelen van personeel blijft nodig om aan de eisen van MRDH te kunnen voldoen. Het achterblijven van bewijsvoering van succesvol uitgevoerde testen en keuringen, dat benodigd is om te voldoen aan de vergunningsvoorwaarden van de MRDH (Beheervisie 2020-2024), kan leiden tot vertraging.

Spoorbeveiliging: Voor het leveren van het spoorbeveiligingssysteem zijn RET en Bombardier (nu Alstom) een wijziging overeengekomen in het huidige contract met een aangepaste scope tot gevolg. Daarnaast wordt Metro aan Zee voor de indienststellingsvergunning onderdeel van de tijdelijke vergunning van de Hoekse Lijn. Dit betekent dat de software voor de hele Hoekse Lijn dient te worden geïmplementeerd, wat onder andere tussenversies van de software voor Metro aan Zee met zich meebrengt. Hier bestaat het risico dat de restpunten van de Ombouw invloed kunnen hebben op de spoorbeveiliging en de testfasen van Metro aan Zee.



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 februari 2022	17/18 maart 2022	22bb002722
Voortgangsbrief januari 2022	10 februari 2022	22bb1587
Voortgangsbrief december 2021	14 januari 2021	22bb00358
Voortgangsbrief november 2021	15 december 2021	21bb016172
Voortgangsbrief oktober 2021	12 november 2021	21bb014298
Voortgangsbrief september 2021	15 oktober 2021	21bb11343
Voortgangsbrief juli en augustus 2021	10 september 2021	21bb11343
Voortgangsbrief juni 2021	15 juli 2021	21bb010064
Voortgangsbrief mei 2021	17 juni 2021	21bb008142
Voortgangsbrief april 2021	20 mei 2021	21bb6556
Motie 'op gelijke hoogte' afgedaan	6 mei 2021	21bb5894
Voortgangsbrief maart 2021	15 april 2021	21bb005084
Voortgangsbrief februari 2021	15 maart 2021	21bb003390
Voortgangsbrief januari 2021	16 februari 2021	21bb002282
Voortgangsbrief november en december 2020	18 december 2020	20bb019214
Voortgangsbrief oktober 2020	12 november 2020	20bb016858
Voortgangsbrief september 2020	8 oktober 2020	20bb15325
Voortgangsbrief juli en augustus 2020	17 september 2020	20bb11456
Voortgangsbrief juni 2020	9 juli 2020	20bb009087

Wat	Wanneer	Kenmerk
Voortgangsbrief mei 2020	19 juni 2020	20bb007897
Voortgangsbrief april 2020	26 mei 2020	20bb006515
Voortgangsbrief maart 2020	16 april 2020	20bb004793
Aanvullende schriftelijke vragen van DENK	29 maart 2020	20bb004776
Kopie van de beantwoording brief van de heer Duijvestijn over de kruising met de strandweg	20 maart 2020	20bb002392
Voorstel afdoening motie 'Op gelijke hoogte' 3	3 maart 2020	20bb002380
Antwoorden op schriftelijke vragen VVD 'Met de vloer ongelijk maken'	3 maart 2020	20bb002381
Voortgangsrapportage Hoekse Lijn augustus 2019	27 augustus 2019	19bb019800
Voortgangsbrief maart 2019	19 maart 2019	19bb13189
Motie 'tot aan het strand' afgedaan	25 juni 2018	17bb10878
Definitief Ontwerp verlenging Hoekse Lijn en afdoeningsvoorstel motie 'Tot aan het strand'	22 mei 2018	18bb3852
Motie 'Op gelijke hoogte' aangenomen	23 februari 2017	17bb1865
Motie 'Hoekse Lijn tot aan het strand' aangenomen	14 december 2017	17bb108779



Hart van Zuid

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten

› Kwaliteit

Geld ›

› Tijd

Risico's ›

- 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 een groot deel afgerond. Onderstaand overzicht bevat de actuele ontwikkelingen en een vooruitblik.

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

Basis opgaven (inclusief ambitie)	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Zwembad	Opgeleverd in december 2017.
Hallen Ahoy	Opgeleverd in zomer 2017.
Theater Zuidplein en Bibliotheek	Opgeleverd in mei 2020, geopend in september 2020 door Koningin Maxima. In september werd bekend dat Theater Zuidplein door de Branchevereniging Nederlandse Architectenbureaus (BNA) is benoemd tot Beste Gebouw van het Jaar 2021 in de categorie leefbaarheid en sociale cohesie.
Rotterdam Ahoy Convention Center (RACC)	Het RACC is op 27 november 2020 opgeleverd. De aanpassing van het bestaande deel in de Plaza is op 15 januari 2021 opgeleverd. Op 9 september 2021 is het RACC door Koning Willem Alexander geopend en is het 50-jarig bestaan van Ahoy gevierd. De gesprekken tussen BNH, Ahoy, gemeente en bevoegd gezag (Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond) over de maximale bezoekers-capaciteit van 40.000 bezoekers in de hallen 2-6 (contractuele eis) lopen nog. Begin maart 2022 zijn de definitieve stukken ter goedkeuring ingediend bij het bevoegd gezag. Na akkoord wordt een formele aanvraag ingediend.
OV-knoop/busstation	De toekomstige Gooilandsingel wordt uiteindelijk verkeersvrij. Hiervoor is het nodig het busstation te verplaatsen. De realisatie van het nieuwe busstation is afhankelijk van en verbonden met de uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein (WCZP) en de parkeergarage, de Oost-west verbinding. De verplaatsing van het busstation is in uitvoering. De busroute via de hellingbaan voor de uitstappende reizigers zal op 1 april 2022 in gebruik worden genomen. De oplevering van de rest van het busstation voor de instappers van de bussen is uitgesteld door vertraging in de levering van de gevelplaten voor de uitbreiding van het Winkelcentrum Zuidplein. Dit gedeelte van het nieuwe busstation wordt juni 2022 in gebruik genomen. Momenteel wordt gewerkt aan de voorbereiding van het opknappen/upgraden van de stationshal, als sluitstuk van de openbaar vervoerknoop. Dit is geen verplicht onderdeel in het contract met BNH. Gezamenlijk onderzoeken we hoe we een kwaliteitsimpuls haalbaar kunnen maken in samenspraak met de ontwikkelaar BNH, de architect en kostendeskundige.
Sociaal programma	In de afgelopen periode hebben gemeente en Ballast-Nedam-Heijmans het Sociaal Programma 2016-2021 geëvalueerd. Op basis hiervan hebben gemeente en BNH de uitgangspunten voor het Sociaal Programma 2022-2027 vastgesteld. Kern is dat voor ontwikkelingen zoals o.a. ABN-plot en hotel op basis van co-creatie social return afspraken worden gemaakt. Vanuit de gemeente speelt het WerkgeversServicePuntRijnmond een actieve rol.

Basis opgaven (inclusief ambitie)

Actuele ontwikkelingen en vooruitblik

Openbare ruimte

De toekomstige Gooilandsingel van Zuidplein tot Zuiderparkweg wordt groener. Er komen 25 bomen bij, o.a. op de perrons van het busstation en langs de Gooilandsingel. Ook wordt voorzien in 765 m2 groenvakken voorzien van natuurstenen zitranden en komen er comfortabele, van houten zittingen voorziene zitplekken op de Gooilandsingel. Ten zuiden van de Zuiderterrasflat is eind 2021 al een nieuw Zuiderterrasplantsoen aangelegd. De aanleg van de vernieuwde Gooilandsingel start juni 2022, na oplevering van het busstation en is gereed begin 2023.

Op het Annie M.G. Schmidtplein is in 2021 de eerste 'Shape of Rotterdam', The Splash, aangelegd. Dit is een multifunctionele ontmoetingsplek waar kunst, architectuur en podium samensmelten. De ontmoetingsplek zorgt voor een vrolijke noot in het gebied en wordt goed gebruikt als ontmoetingsplek en als plek voor de tijdelijke 'corona-terrassen' van het theater en horeca rond het plein. Op basis van een positieve buurtevaluatie is besloten The Splash tot in elk geval april 2022 te laten liggen. Tevens wordt gewerkt aan plannen voor een waterspeelelement op het Annie M.G. Schmidtplein. Na de zomer 2022 worden, met financiële steun van o.a. Programma Weerwoord en het Havenomgevingsfonds (subsidieregeling van het Havenbedrijf), op het pleintje waterspuitertjes als speelaanleiding aangelegd. Daarmee wordt alsnog een oorspronkelijke ambitie uit het schetsontwerp uit 2019 gerealiseerd.

Voor de versmalling en vergroening van Zuiderparkweg en het zo realiseren van een aantrekkelijke voetgangersverbinding van en naar Ahoy en het Zuiderpark wordt een programma van eisen opgesteld. Ook wordt gestart met een verkenning voor de herinrichting van het Zuiderparkplein (voorplein Ahoy). Het voorplein en de Zuiderparkweg vormen de sluitstukken in de buitenruimte van Hart van Zuid, maar maken geen onderdeel uit van de scope en budget van Hart van Zuid en dus ook niet van het contract met BNH. Om de ambities te kunnen uitvoeren, wordt gezocht naar aanvullende middelen.

Op 3 september 2021 heeft de Rechtbank een tussenuitspraak gedaan in de beroepszaak over de verkeersbesluiten Sallandweg en Busstation. Ten aanzien van het verkeersbesluit Busstation is de aanvullende motivering door de gemeente als voldoende beoordeeld, waardoor dit besluit nu onherroepelijk is. Voor het besluit Sallandweg bleven nog twee punten over, waarop het besluit op bezwaar is vernietigd. Deze punten worden nu hersteld in een nieuw verkeersbesluit, waarin wordt besloten een fietsverbod op de rijbaan in te stellen en de rijbaan in de onderdoorgang richting de Zuiderparkweg te versmallen naar één rijbaan. Hiertegen kan opnieuw bezwaar gemaakt worden.

Basis opgaven (inclusief ambitie)	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Openbare ruimte	Er is een bezwaar ontvangen tegen het verkeersbesluit Gooilandsingel (autoluw maken gebied) en de eventuele consequenties hiervan voor de hellingbaan Sallandweg (westzijde). De juristen zijn bezig met het voorbereiden van het verweerschrift voor behandeling in de bezwarencommissie. De zitting is gepland voor 25 april 2022. Het is nu ook al verboden om van deze hellingbaan gebruik te maken.
Communicatie en omgeving	In verband met de verscherpte regelgeving als gevolg van het coronavirus was het informatiepunt in de oude bowlingbaan (Sallandweg 101) tijdelijk gesloten. In maart 2022 kon dankzij de versoepelingen weer een fysieke bewonersbijeenkomst met bewoners worden georganiseerd waarbij de wethouder aanwezig was. Via de BouwApp (gratis te downloaden in de App Store/Play Store) worden geïnteresseerden op de hoogte gehouden van actuele bouw- en infrawerkzaamheden die in 'Hart van Zuid, Rotterdam' uitgevoerd worden. • Op 1 december 2021 heeft een algemene informatiebijeenkomst plaatsgevonden voor bewoners en belangstellenden. Ook dit keer was het vanwege de covid-19 maatregelen een onlinebijeenkomst. Lopende werkzaamheden en plannen voor nieuwe ontwikkelingen passeerden de revue. • Op 15 december publiceerde het NRC een artikel over de twee beschilderde pilaren onder het metrostation Zuidplein en werden hierna schriftelijke vragen gesteld door de raad. De wethouder cultuur heeft aangegeven, dat Hart van Zuid zorgvuldig omgaat met de "Chileense pilaren" bij het maken van de plannen voor de nieuwe stationshal. • Op 18 januari werd het bereiken van het hoogste punt van de uitbreiding van het winkelcentrum gevierd in aanwezigheid van enkele geïnteresseerde bewoners. • Op 7 februari maakten Forum Invest en Ahoy bekend dat de bouw van het nieuwe hotel dit voorjaar gaat starten en dat Ibis Styles (een mooie formule voor de zakelijke- en consumenten/leisure markt) de exploitant van het hotel gaat worden. • Op 15 februari is een overleg georganiseerd voor bewoners en leden van de gebiedscommissie ter voorbereiding van de advisering over het aankomende IP voor de Zuiderparkweg. • Op 22 maart vond een Klankbordgroep bewoners plaats in aanwezigheid van wethouder Kurvers.

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 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. Om deze ambitie te realiseren zijn aanvullende financiële middelen nodig. Verder is de Infracombinatie Hart van Zuid begonnen met de aanleg van het nieuwe kruispunt voor Ahoy en de toegang tot P1/P2 en straks de parkeergarage van de Leisureplot. Hierdoor en door de bouw van het hotel vervallen op P3 een aantal parkeerplekken. Deze plekken moeten gedurende de periode dat hierover niet beschikt kan worden, worden gecompenseerd in de nabije omgeving van Ahoy. Contractueel heeft Ahoy recht op 2.000 plekken. Er wordt onderzocht op welke locaties, in de nabije omgeving, we deze tijdelijke parkeerplekken kunnen realiseren.
Parkeergarage leisureplot	De contracten voor de parkeergarage zijn op 30 oktober 2020 getekend. Ahoy wordt eigenaar van de parkeergarage. De parkeergarage moet in ieder geval gereed zijn wanneer de bioscoop wordt opgeleverd.
Hotel leisureplot	Op 18 augustus 2020 is de omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van een hotel met 250 kamers. De ontwikkelaar heeft inmiddels een akkoord met de belegger en exploitant van het hotel. De grond is afgelopen februari geleverd aan Riederwaard en het bouwrijpmaken van deze locatie is gestart. Na de omgevingsvergunning uit 2020, is dit de nieuwe mijlpaal voor de hotelontwikkeling, maar ook voor de leisureplot als geheel. Begin april zal de levering van de plot aan Forum volgen. De bouw start naar verwachting medio mei 2022. Tijdens het bouwrijp maken van de plot is asbest aangetroffen. Nader onderzoek moet uitwijzen of de planning van het bouwrijp maken in gevaar komt.
Bioscoop leisureplot	De omgevingsvergunning is aangevraagd. Aanpassingen op het ontwerp zijn wederom gepresenteerd bij Welstand. Terugkoppeling vanuit Welstand volgt nog. Het bouwrijp maken van de plot moet eind van dit jaar plaatsvinden, waarna in Q1-2023 gestart kan worden met de bouw.
Horeca leisureplot	Planning loopt parallel met bioscoop.

Vrije en optionele opgaven	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Woningen Zuiderparkhof Fases 1, 2 en 3	De woningen van fase 1 zijn opgeleverd in juni 2021. De bouw van fase 2 en 3 is gestart. Oplevering volgt eind april/begin mei 2022.
Uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein	Op 4 maart is gestart met de bouw, die tot medio 2022 duurt. Het hoogste punt bouw is op 21 januari bereikt en het staalplaten dak is inmiddels gelegd. De levering van de gevelplaten is vertraagd. De winkels gaan in het 3e kwartaal 2022 open.
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 worden tegelijkertijd met het winkelcentrum gerealiseerd. De werkzaamheden in de parkeergarage zijn in volle gang en de uitrit naar de Twentestraat is gereed.
Duurzaam	Op 22 maart jl. is in de landelijke pers stilgestaan bij de start van de voorbereidingswerkzaamheden voor een wateropslag in de grondlagen onder het Ahoy-voorplein. Hiermee wordt ingespeeld op de klimaatverandering waarbij sprake is van periodes van grotere droogte en heviger regenbuien. Dit project wordt samen met Ahoy, Waterschap, Pathé en schoonmaakbedrijf Hako en de Gemeente gerealiseerd. Het water van het dak van het winkelcentrum Zuidplein en het parkeerterrein van Ahoy wordt opgevangen, vervolgens verpompt naar het Zuiderpark en na zuivering opgeslagen in de ondergrond. De start uitvoering staat gepland voor de tweede helft van 2022. 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 mln. voor de woningbouwimpuls voor de noordrand Zuiderpark toegekend. De gemeente heeft de cofinanciering geregeld. Het gaat naast Hart van Zuid (max. 1738 woningen) om de locaties Huismanstraat (235 woningen) en Carnisse-eiland (412 woningen). Het realiseren van extra woningen in en om Hart van Zuid is een gewenste ontwikkeling en draagt bij aan de projectdoelstellingen. De eerste fase van de woningbouw rondom Hart van Zuid wordt gerealiseerd in drie lopende ontwikkelprojecten, namelijk ABN Amro, Twentestraat en Parnassia.
Plot voormalig ABN AMRO-kantoor	De voormalige ABN/AMRO locatie is aangekocht door BNH met de intentie om er woningen te realiseren. Intentieovereenkomst is gesloten en planontwikkeling is gestart. Er wordt nu gewerkt aan een Voorlopig Ontwerp. Planning staat onder druk door vertraging in het ontwerptraject. VO had afgerond moeten zijn. De huidige scope van het project is groter dan beschreven in de ontwikkelovereenkomst. Deze moet hierop worden aangepast.

Ontwikkelprojecten	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Ontwikkeling Twentestraat	Drie leegstaande kantoorgebouwen aan de Twentestraat zijn in handen gekomen van één vennootschap (met meerdere aandeelhouders). Er is overleg met de gemeente voor herontwikkeling (sloop-nieuwbouw) met een toekomst programma van onder andere woningbouw. De nota van uitgangspunten bevindt zich in de afrondende fase, hetzelfde geldt voor het Voorlopig Ontwerp. De ontwikkelaar heeft een concept bestemmingsplan ingediend en is in de afrondende fase met de belegger. Er is een taxatie uitgevoerd om de bijbetaling “meer en anders bouwen” te bepalen. Hier zit ook een onderdeel conversie van erfpacht in. In samenhang hiermee wordt ook gewerkt aan een concept grondovereenkomst om straks de verschillende percelen op de juiste manier te kunnen uitgeven.
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. Vanuit de WBI-gelden is een bedrag gereserveerd voor de onrendabele top en onderdeel van de verkenning is om te bezien of het mogelijk is om sociale woningbouw te realiseren.



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.

Krediet		Out-of-pocket uitgaven	
Krediet	€ 155.300.000	Out-of-pocket uitgaven	€ 98.283.528
Verbruikt	€ 134.126.087	Verbruikt	€ 55.392.655
Resterend	€ 21.173.913	Resterend	€ 42.890.873

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 gemeentelijke apparaatskosten vormen het grootste risico voor kostenoverschrijding op het out-of-pocket-budget. De benodigde inzet van de gemeentelijke organisatie voor het gehele project is zwaarder dan in het begin is ingeschat. 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 ook nog kansen voor het ontstaan van extra dekking (anterieure overeenkomsten) vanuit nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Voor de komende jaren zal strak gemonitord worden op deze kosten en dekkingsmiddelen.

Hart van Zuid | Tijd

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

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.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Basisopgaven: contractdata

Locatie	Datum gereed	Omschrijving
OV-knoop/ busstation	Gefaseerd	Het busstation wordt vernieuwd. De nieuwe hellingbaan is inmiddels opgeleverd en wordt 1 april in gebruik genomen. In juni 2022 worden de nieuwe wachtzones en instaphaltes 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. Evaluatie Sociaal Programma is gereed. Voor de borging van de lessen uit de evaluatie in de staande organisatie is het programma verlengd van 2022-2027.
Openbare ruimte	Gefaseerd	De werkzaamheden aan de Gooilandsingel worden Q1 2023 afgerond.

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	Q1, 2023	Q3 2024
Woningen Zuiderparkhof fase 1	Gestart	Opgeleverd juni 2021
Woningen Zuiderparkhof fase 2	Gestart	Q2 2022
Woningen Zuiderparkhof fase 3	Gestart	Q2 2022
Uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein	Gestart	Q4 2022
Uitbreiding parkeergarage Winkelcentrum Zuidplein	Gestart	Q4 2022

Ontwikkelopgaven

Ontwikkeling ABN-AMRO plot	Vorbereiding	Vertraagd; VO had gereed moeten zijn.
Ontwikkeling Twentestraat	Vorbereiding	NvU en VO zijn in afrondende fase.
Parnassia	Vorbereiding	Bezig met stedenbouwkundige en financiële verkenning



Hart van Zuid | Risico's

Op programmaniveau neemt het aantal geïdentificeerde risico's af. Dit is een logisch gevolg van het feit dat veel bouwopgaves gereed of in uitvoering zijn. De buitenruimte en het busstation zijn in uitvoering. De contracten voor de leisureplot zijn getekend.

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. Onvoldoende vulling/voortijdige uitputting Administratieve rekening

Geld is een belangrijke sturingsfactor om de (extra) ambities van het project te realiseren. Door bouwkostenstijgingen en de overspannen markt kan dit tot gevolg hebben dat er onvoldoende opbrengsten komen uit nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast is de administratieve rekening deels noodgedwongen anders gebruikt dan oorspronkelijk voorzien (o.a. dekking scrumgat, asbestvergoeding) of door o.a. het optreden van risico's die contractueel gedekt moeten worden. De vulling van de Administratieve Rekening is continue een aandachtspunt en voor het realiseren van de (extra) ambities wordt geprobeerd zoveel mogelijk aanvullende dekking te vinden.

2. Hogere apparaatskosten

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

3. Impact Covid-19 (minder investeringen in leisure/horeca en retail) en de oorlog in Oekraïne

Het coronavirus en de daaraan gerelateerde maatregelen vormen nog steeds een (afnemend) risico voor het halen van de doelstellingen voor Hart van Zuid. Inmiddels is duidelijk dat met name een aantal sectoren zoals horeca en evenementen (Ahoy) zeer hard zijn getroffen waarbij de steunpakketten van de rijksoverheid vooralsnog soelaas hebben geboden. De impact op de projectscope is gering geweest, de exploitatie en het gebruik van de winkels, bedrijven en voorzieningen in het gebied hebben vanzelfsprekend wel veel last gehad van Corona. De oorlog in Oekraïne zorgt voor een stijging van de economische onzekerheden door tekorten in materialen en prijsstijgingen wereldwijd. Voor bepaalde productgroepen, zoals bijv. asfalt wordt gewerkt met dagprijzen en er worden geen vaste prijsoffertes meer afgegeven.

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



Hart van Zuid | Bestuurlijke documenten

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

Afgehandelde moties, schriftelijke vragen en toezeggingen

<u>18bb1353</u>	Verlagen van het investeringskrediet van Hart van Zuid in verband met de wijziging van het besluit Begroting en Verantwoording BBV.	22-02-2018
<u>17bb010297</u>	Effecten wijziging Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)	12-12-2017
<u>16bb645</u>	Financiële toets gebiedsontwikkeling Hart van Zuid	18-02-2016
<u>14bb6039</u>	Kredietactualisatie	06-11-2014
<u>13gr2985</u>	Aanpassen huidige 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.
-----------------------------------	---



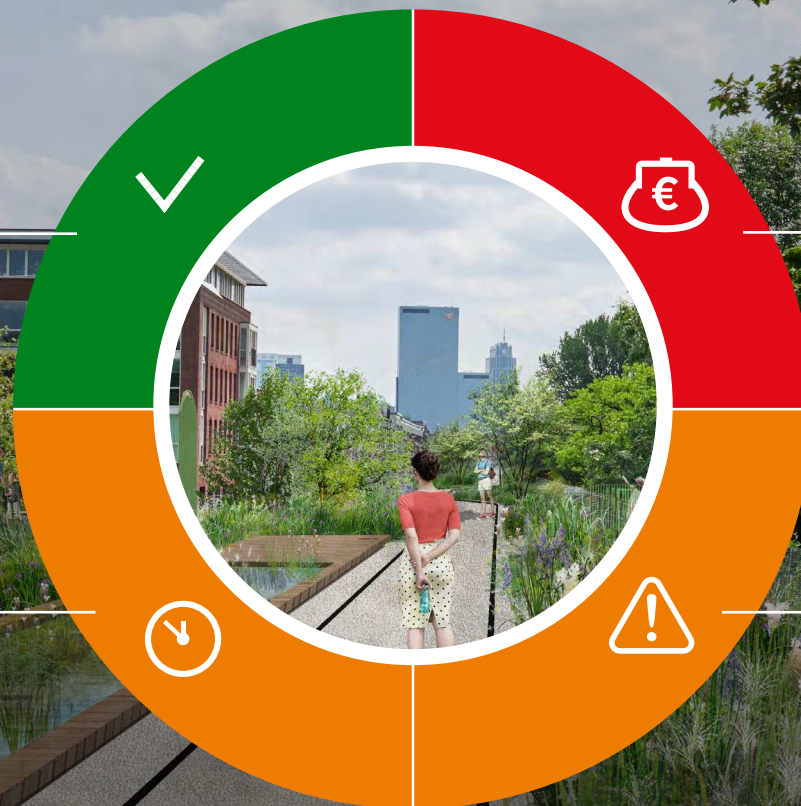
Hofbogen park

➤ **Kwaliteit**

Geld ➤

➤ **Tijd**

Risico's ➤



- 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:

- Voorlopig Ontwerp is uitgezonden.
- Voorlopig Ontwerp is met bewoners en ondernemers uit de buurt besproken.
- Definitief Ontwerp wordt naar verwachting in het najaar afgerond en eind 2022 vastgesteld.
- Aanbesteding voor het selecteren van een bouwteampartner wordt voorbereid.



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-blauwe structuur van de stad. Met de aanleg van extra waterberging en zuivering van regenwater kan het water gebruikt worden voor het groen in het park in plaats van kraanwater.
- **Inclusieve stad**
Op de Hofbogen heeft iedereen de kans om mee te doen. Er is volop ruimte voor verblijven en voor ontmoeting. Het Hofbogenpark brengt mensen op een vrijblijvende manier samen (bijvoorbeeld bij groenonderhoud en activiteiten in het park). Dit bevordert de sociale cohesie in een aantal gemengde wijken. Het Hofbogenpark is rolstoeltoegankelijk en te gebruiken door jong en oud (o.a. dankzij voldoende toegangen). Bovendien dragen de Hofbogen bij aan de identiteit van de omliggende wijk. Zo kan een collectieve trots ontstaan.
- **Productieve stad**
De bedrijvigheid in de Hofbogen draagt nu al in beperkte mate bij aan een concurrerend en innovatief vestigingsklimaat. Bij verdere ontwikkeling wordt dit versterkt. Daarnaast bieden de Hofbogen en het Hofbogenpark in toenemende mate inspirerende plekken voor ontmoeting, uitwisseling van kennis, creativiteit en ondernemerschap. De Hofbogen zullen bijdragen aan de trots van bedrijven op hun vestigingslocatie. Zij zullen dit vervolgens willen tonen aan de rest van de wereld.

Proceskwaliteit

De kwaliteit van de opgave wordt door verschillende (tussen-) producten geborgd: Schetsontwerp, Programma van Eisen, Voorlopig Ontwerp en een vastgesteld 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 is een uitvraag gedaan voor een second opinion op de technische uitwerking van de dakbedekking. Daarnaast wordt de uitvraag aan een bouwteampartner voorbereid zodat deze partij al in de bestekfase onderdeel is van het projectteam. Dit bevordert de samenwerking tussen ontwerpers en uitvoerders.



Hofbogen park | Geld

Het project Hofbogenpark is onderdeel van het programma Stadsprojecten. Voor de Stadsprojecten zijn in januari 2021 nieuwe ramingen gecommuniceerd (22bb000183). Het totaal geraamde bedrag van de Stadsprojecten bedraagt € 363,7 mln. De doelstelling voor cofinanciering is gesteld op € 50,5 mln. Het benodigde investeringskrediet van € 313 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 is € 54,7 mln., waarbij € 10,9 mln. gedekt moet worden via cofinanciering. 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

Voor Stadsproject Hofbogenpark is eind 2021 op basis van het VO (21bb13946) een nieuwe SSK-raming gemaakt die uitkomt op € 54,7 mln. De dekking loopt via de dekkingssystematiek van de Stadsprojecten en wordt opgenomen in het jaarlijkse investeringsvoorstel als onderdeel van de Voorjaarsnota. Van de € 54,7 mln. wordt € 43,8 mln. via het investeringsvoorstel gedekt en € 10,9 mln. via cofinanciering (22bb00183). De stijging van de geraamde kosten wordt voor een deel veroorzaakt door de stijging van de geraamde bouwkosten (prijspeil 2020). De verdere stijging is vooral toe te schrijven aan het meenemen van de plankosten én verhoging van de indexering, die overwegend wordt veroorzaakt door een stijging van de materiaalprijzen.

Het Stadsproject Hofbogenpark bestaat uit drie delen:

- Het park op het dak van de Hofbogen: De raming voor dit deel van het Stadsproject is € 38,5 mln. Hiervoor is € 20,7 mln. dekking in de begroting opgenomen. Het tekort van € 17,8 mln. wordt deels gedekt door cofinanciering (€ 10,9 mln.) en deels via het investeringsvoorstel (€ 6,9 mln.) dat als onderdeel van de eerstvolgende Najaarsnota aan de raad ter besluitvorming wordt voorgelegd.

- De omliggende straten: hiervoor is nog geen dekking in de begroting opgenomen. De raming voor dit deel van het Stadsproject bedraagt in totaal € 7,5 mln. Het maaiveld in Agniesebuurt Oost betreft de eerste fase van het onderdeel 'omliggende straten' van het Stadsproject Hofbogenpark. In verband met de koppeling aan de onderhoudsplanning van de riolering en de bijdrage van het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimperwaard (HHSK) moet de realisatie na vaststelling van het Definitief Ontwerp (DO) in juni 2022 snel gestart worden. De voorbereidingen van het Inrichtingsplan (IP) Agniesebuurt Oost, waarvan de geschatte kosten € 515 k. bedragen, worden daarom vooruitlopend op de aanvraag van de middelen voor de omliggende straten bij de Najaar Retraite (NJR) 2022 gestart. Voorlopig worden deze kosten gedekt uit het reeds beschikbare krediet dat aan de Hofbogen is toegekend.
- De brug over de A20: hiervoor is nog geen dekking in de begroting opgenomen. De raming voor dit deel van het Stadsproject is € 8,7 mln.

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

De jaarlijkse structurele kosten voor beheer en onderhoud van het Hofbogenpark worden in de Definitief Ontwerp-fase verder uitgewerkt en conform motie Sies (15bb9224) worden ingepast in de begroting.



Hofbogen park | Tijd

De laatste maanden is gewerkt aan het opstellen en vaststellen van het Voorlopig Ontwerp en is gestart met het Definitief Ontwerp. De belangrijkste mijlpalen voor de komende periode zijn als volgt:

Hofbogenpark

- Het Definitief Ontwerp wordt momenteel opgesteld. Naar verwachting wordt het ontwerp eind 2022 afgerond, daarna volgt een vaststellingsperiode.
- Na de ontwerpfase zal een vergunning worden aangevraagd, deze procedure loopt van eind 2022 tot medio 2023.
- Het inrichtingsplan Hofbogenpark zal gefaseerd uitgevoerd worden. De startdatum van de uitvoering van de eerste fase is in de tweede helft van 2023.
- De uitvoering van fase 1 van het dakpark zal 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.



Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:

Hofbogenpark is een complex project met een complexe planning. De totstandkoming van de (contractuele) afspraken duurt langer dan verwacht, dit kan in de toekomst mogelijk voor vertraging zorgen. Ten opzichte van de vorige monitor is de planning aangepast, binnen de planning is met onderdelen geschoven voor een meer optimaal proces. De start van de uitvoering van het Hofbogenpark blijft wel gehandhaafd in 2023.



Hofbogen park | Risico's

In oktober/november 2021 heeft een herijking van het risicoregister plaatsgevonden. Hierbij lag de focus op twee onderdelen; "techniek, beheer en ontwerp" en "juridisch, politiek en organisatie". Sinds de laatste update van het risicoregister is er veel gebeurd. Om deze reden wordt er in april/mei 2022 opnieuw met de verantwoordelijken naar het risicoregister gekeken.

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's:

Op basis van het risicoregister van oktober/november 2021 zijn sleutelementen 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 worden hieronder toegelicht:

- **Onzekerheid (co)financiering**

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 programma-niveau inzet gepleegd om de ambitieuze opgave voor cofinanciering te halen. Tegelijk wordt geanticipeerd op een scenario waarbij het park met meer beperkte financiële middelen kan worden gerealiseerd.

- **Technische complicaties**

Tijdens een risicosessie in oktober/november 2021 hebben de betrokken ingenieurs zich gebogen over verschillende technische risico's die zouden kunnen optreden wat betreft het dak. Door hoge eisen te stellen aan het lekvrij maken van het dak en het park demonstabel, bereikbaar en in compartimenten te ontwerpen, 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.

- **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.



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 Noorderkaanaal, 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 tjoek tjoek, 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	Vaststelling 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



DMP Hofplein

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten

➤ **Kwaliteit**

Geld ➤

➤ **Tijd**

Risico's ➤

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

Situatie vorige
rapportage:





DMP Hofplein

› [Bestuurlijke documenten](#)

Het Hofplein met fontein is een iconische plek in Rotterdam. Het huidige ontwerp van het Hofplein stamt uit de jaren '50 en is een gevolg van het Basisplan van Van Traa, dat veel ruimte gaf aan de auto. Het plein bestaat op dit moment uit niet veel meer dan de iconische fontein en wat restruimte aan de rand, sterk gesplitst door bijna on-oversteekbare brede zones van auto- en tramverkeer. De vorm van het plein is bovendien volledig afgestemd op het autoverkeer en heeft weinig te maken met de stedenbouwkundige grondvorm van het plein.

Meer evenwichtig verkeersmodel

In het nieuwe plan voor het plein is, in vervolg op de Coolsingel, ingezet op een meer evenwichtig verkeersmodel met een betere balans tussen ruimte voor de auto, openbaar vervoer, voetganger en fietser. Er is met prettige en veilige loop- en fietsroutes aandacht voor de menselijke maat. Het auto- en fietsverkeer volgt de stedenbouwkundige vorm van de bebouwing rondom het plein, waarmee het mid-dengebiet met fontein kan worden getransformeerd naar een groot en groen stedelijk plein, passend bij de dynamiek van de binnenstad. Dankzij comfortabele brede trottoirs langs de gevels worden de loopstromen langs de gevels geïntensiveerd en ontstaat aan alle randen van het plein een logische aansluiting op de omgeving. Voor fietsers ontstaat veel ruimte en comfort op het nieuwe plein. Voor zowel wandelaars als fietsers verbetert de oversteekbaarheid sterk en vermindert zo de barrière tussen Rotterdam Noord en Centrum. Trams blijven gebruik maken van het plein en zullen door slimme inpassing een goede interactie met voetgangers, fietsers en autoverkeer aangaan. Tussen 2020 en 2030 neemt het aantal voetgangers op het Hofplein naar verwachting toe met ten minste 20-70% tot mogelijk een verdrievoudiging op etmaalbasis. Het aantal fietsers neemt met 40-70% toe, waardoor de fiets in aantallen de dominante vervoerswijze op het plein wordt. Het autogebruik op het Hofplein kan tot 40% afnemen. De auto speelt daarmee in aantallen straks een meer ondergeschikte rol ten opzichte van voetgangers en fietsers. De daling van het autogebruik op het Hofplein kent verschillende oorzaken: verschuiving naar andere vervoerswijzen (autonome ontwikkelingen), vermindering van (doorgaand) autoverkeer zonder herkomst of bestemming in het Centrum en een nieuwe verdeling van ontsluitingsroutes in het Centrum. Het Hofplein krijgt een meer lokale functie met focus op de ontsluiting van de omliggende binnenstadkwartieren en het faciliteren van parkeerroutes van en naar de grote(re) garages in de omgeving.

Spectaculair Park Plein

Een spectaculair groot gebied met een verblijfskarakter in een hoogstedelijke omgeving zal in het midden worden vrijgespeeld. Dit wordt ingericht met een combinatie van groene grasvlakken, vaste planten, pleinachtige ruimten en tientallen bomen. De huidige iconische fontein wordt het brandpunt van het nieuwe Hofplein, als prominent hart van het plan. Op het nieuwe plein wordt de fontein omgeven door goed beloopbare zones. Daarbij worden hoogteverschillen slim ingezet zodat de kruisingen met de tram worden beperkt en overzichtelijk worden gemaakt. Deze hoogteverschillen worden benut voor het maken van zitbanken zodat iedereen dichtbij de fontein kan zitten en de prachtige sculpturen van waterbeesten, die daar onderdeel van maken, in ogenschouw kan nemen.

[Lees verder ›](#)

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

Aanhechting van Rotterdam Noord op de binnenstad

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

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

Bijdragen aan verdere verdichting

Door Hofplein te transformeren in een verblijfsplein met substantieel minder autoverkeer, wordt het aantrekkelijker om meer woningbouw en maatschappelijke voorzieningen rondom het plein te realiseren. Momenteel wordt gewerkt aan plannen voor het Schiekadeblok, RISE (Hofplein 33/Coolsingel 6), Pompenburg en het Shell-kantoor aan Weena-Zuid, alle aansluitend op het Hofplein. In de nabije omgeving wordt eveneens gewerkt aan ZOHO, Benthemstraat 30, Treehouse, POST, Coolsingel 75 en de Lumiëretoren. Als al deze plannen worden gerealiseerd in de huidige vorm, dan zullen binnen een straal van 500 meter van de Hofpleinfontein meer dan 4.500 woningen worden toegevoegd. Een transformatie van het Hofplein zal de woningbouw in het gebied stimuleren en uiteindelijk - om een goed woon- en leefklimaat te creëren - een randvoorwaarde zijn voor deze grootschalige verdichting. In de verkeersprognoses t.b.v. het gebruikte verkeersmodel zijn deze woningaantallen en ook het bijbehorend parkeerprogramma reeds meegenomen. Bij de projecten wordt (vanwege de centrale ligging) ingezet op het stimuleren van andere vormen van vervoer dan de auto en het minimaliseren van de parkeerbehoefte.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Na de uitgebreide participatie van vorig jaar is op 18 januari jl. door het college van B en W het voorlopig ontwerp (VO) van het inrichtingsplan vrijgegeven voor consultatie met de omgeving. Dit VO-boekje en bijbehorende plankaarten zijn breed uitgezonden voor feedback. Deze feedback wordt medio 2022 verwerkt tot een definitief ontwerp (DO). Meer uitgebreide feedback is gekomen van partijen zoals de hulpdiensten, RET en Rotterdam Partners en de Marathon.

Belangrijke onderwerpen voor de uitwerking van het DO zijn:

- Het opstellen van een groenplan/ groennotitie met gedetailleerde informatie over de bomen en groen in het plan inclusief beheerstrategie en afstemmen van de boomlocaties op de ondergrond.
- Uitwerken van de materialen, die voorgesteld zijn in het VO, zoals de uitwerking van de oversteekplaatsen en de zitranden.
- Optimalisatie van het gekozen verkeersmodel t.b.v. doorstroming en verkeersveiligheid.
- Het uitwerken en detailleren van onderwerpen als afwatering, verlichting, alle verharding, meubilair, borden.

Daarnaast wordt samen met RET en MRDH gewerkt aan:

- Een extra ambitie, zoals mogelijkheden voor de optimalisatie van tramhalte Weena incl. spoorbogen.
- Beperking van geluidsoverlast door de tram in de huidige situatie.
- Het in beeld brengen van alle veiligheidsaspecten waar het nieuwe Hofplein aan moet voldoen.

Parallel hieraan loopt i.s.m. Urban Department Store (UDS) en de vereniging Rotterdam Central District (RCD) een onderzoek naar de economische impact van de herinrichting. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de EUR, REBEL en TNO.



DMP Hofplein | Kwaliteit

Uitgangspunten kwaliteit:

- De kwaliteit van de herinrichting is vastgelegd in het Programma van Eisen (PvE) voor het Hofplein en blijft 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 Cor Geluk van stedenbouw- en landschapsarchitectuurbureau Juurlink + Geluk (ontwerper van het plein).
- In de PvE- en VO-fase is een brede participatie georganiseerd waarmee we de Rotterdammer blijvend betrekken bij het project en zijn/haar input mee kunnen nemen.

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

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

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

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

- 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:**

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

- In opdracht van de Stuurgroep 7 Stadsprojecten is samen met de ontwerper gekeken naar mogelijke (modulaire) optimalisaties in het ontwerp en fasering/ prioritering om de financiële overschrijding op het project te beperken. Daaruit is een optimalisatie afgesproken, die geen grote impact heeft op de kwaliteit van het eindresultaat.
- Wellicht kunnen niet alle geplande bomen in het ontwerp gerealiseerd worden, als gevolg van (niet-)verplantbaarheid, zichtlijnen, maatregelen. Aandachtspunten zijn de nabijheid van bomen bij de bovenleidingen van de tram en zichtlijnen op oversteekplaatsen en bochten. Deze detaillering vindt plaats in de (huidige) DO-fase.
- De RET heeft onderzoek gedaan naar de geluidsoverlast van de trams op het Hofplein. Naar aanleiding daarvan volgt een analyse van deze problematiek en worden maatregelen voorgesteld.
- Ook heeft het ontwerp een afhankelijkheid van project RISE. Het zuidoostelijk kwadrant kan pas worden gerealiseerd na oplevering van de aangrenzende woontorens RISE. Wanneer de oplevering plaatsvindt is nog onduidelijk. Tot die tijd is sprake van een tijdelijke situatie wat het Hofplein-ontwerp betreft. In deze tijdelijke situatie is voor een nette aansluiting op het plein gezorgd.
- Het windonderzoek in opdracht van project Hofplein heeft aangetoond dat de vastgoedontwikkeling RISE – zoals nu beoogd – impact heeft op de verblijfskwaliteit op het Hofplein. Het is daarom van belang om uitgangspunten vanuit dit windonderzoek mee te geven aan project RISE en Weena 70.



DMP Hofplein | Geld

Het project Hofplein is onderdeel van het programma Stadsprojecten. Voor de Stadsprojecten zijn in januari 2022 nieuwe ramingen gecommuniceerd (22bb000183). Het totaal geraamde bedrag van de Stadsprojecten bedraagt € 363,7 mln. De doelstelling voor cofinanciering is gesteld op € 50,5 mln.

Het benodigde investeringskrediet van € 313,2 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 voorlopig ontwerp is € 31,9 mln., waarbij € 6,5 mln. gedekt moet worden via cofinanciering.

Van het benodigde investeringskrediet van € 25,4 mln. is bij de verdeling van het beschikbaar gestelde krediet van 2020 en 2021 € 15,3 mln. toegekend aan Hofplein. Begin 2022 is een bedrag van 0,3 mln. overgeheveld aan het stadsproject Westblaak, waardoor het beschikbaar gestelde krediet voor Hofplein 15,0 mln. bedraagt. Het resterende investeringskrediet van € 10,4 mln. wordt in latere tranches vanuit het Programma Stadsprojecten toegekend.



Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:

De raming van Stadsproject Hofplein is op basis van het voorlopig ontwerp € 31,9 mln. De eerdere raming, gebaseerd op het schetsontwerp, kwam uit op € 20,9 mln. De stijging van de geraamde kosten wordt voor een deel veroorzaakt door de stijging van de geraamde bouwkosten. De verdere stijging is vooral toe te schrijven aan het meenemen van de plankosten én verhoging van de indexering, die overwegend wordt veroorzaakt door een stijging van de materiaalprijzen.

Bij de uitwerking van het DO zal het plan opnieuw worden geraamd, waarbij zal moeten blijken in hoeverre het verder uitgedetailleerde plan uitgevoerd kan worden binnen de financiële kaders. Er is enige zorg over de plankosten.



Een eerste analyse laat zien dat het gereserveerde budget op dit onderdeel ontoereikend is. De komende periode wordt dit verder geanalyseerd en wordt gekeken in hoeverre dit kan worden opgevangen binnen het bedrag van € 31,9 mln.

De bijgestelde opgave voor cofinanciering van € 6,5 mln. (voorheen € 5,6 mln.) is ambitieus. Op dit moment is een bedrag van ca. € 3,1 mln. zeker (bijna 50%). De komende tijd wordt zowel op project- als op programmaniveau veel aandacht besteed aan het vinden van cofinanciering.

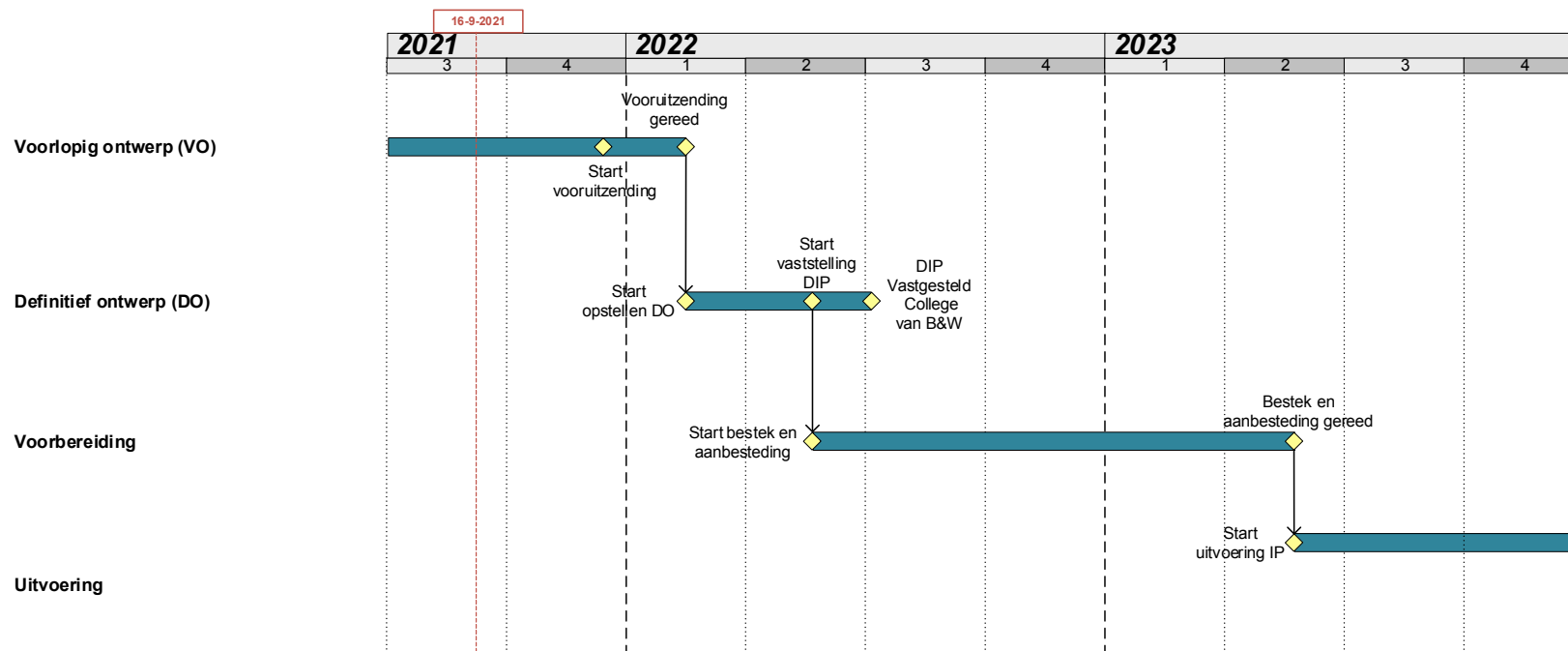
Dit aspect staat op rood, omdat de extra benodigde dekking als gevolg van de hogere raming op dit moment nog niet beschikbaar is gesteld door de gemeenteraad.



DMP Hofplein | Tijd

Hoofdpijnenplanning Hofplein

Aan deze planning kunnen geen rechten ontleend worden!



 Bijsturing nog mogelijk**Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:**

Op 18 januari jl. is door het college van B en W het voorlopig ontwerp (VO) van het inrichtingsplan vrijgegeven voor consultatie met de omgeving. Dit VO-boekje en bijbehorende plankaarten zijn breed uitgezonden voor feedback. Alle feedback is verzameld en wordt verwerkt tot een definitief ontwerp (DO), inclusief raming, dat volgens planning in mei 2022 gereed zal zijn. Met name de voorgenomen aanpassingen op de huidige ligging van de tramsporen vormen een uitdaging voor een tijdige oplevering en raming van het DO. Gezien de complexiteit van de uitvoeringsfasering, levertijden van materialen en de benodigde voorbereidingstijd van de aannemer, die het werk gegund krijgt, hebben we de geplande (reguliere) doorlooptijd voor de voorbereiding en aanbesteding niet ingekort maar gehandhaafd.

De start van de uitvoering begint de 2e helft van 2023. De doorlooptijd van de uitvoering is afhankelijk van de complexe uitvoeringsfasering, inclusief integratie van de vervanging van de tramsporen. Deze uitvoeringsfasering wordt de komende maanden verder uitgewerkt.

RET heeft de intentie om het vervangen van de tramsporen op het Hofplein, aanvankelijk gepland uiterlijk in 2026 en een ander deel in 2029, gelijktijdig uit te voeren met project Hofplein. Ook wordt een extra ambitie vanuit MRDH/RET aan project Hofplein toegevoegd: ingrepen in het gedeelte Weena/Schiekade. Dit betekent een langere uitvoeringsduur.

De belangrijkste mijlpalen voor de komende tijd zijn als volgt:

- Het DO wordt momenteel opgesteld.
- Het inrichtingsplan Hofplein zal naar verwachting in Q3 2022 worden vastgesteld.
- De uitvoering van Hofplein zal naar verwachting in de 2e helft van 2023 starten.



DMP Hofplein | Risico's

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

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's.

De grootste risico's zijn op dit moment:

1. Afstemming van de vergroening op de ondergrond (kabels en leidingen) en de masten en bovenleidingen van de tram.
 - Rekening houden met de technische randvoorwaarden vanuit de nutsbedrijven, gemeente en RET is een hele uitdaging, omdat het streefbeeld van een groen plein met grote bomen het uitgangspunt is. Uiteraard wordt dit in goed overleg met de betreffende partijen uitgewerkt.
 - Ook is afstemming nodig met deze partijen om de plannen goed met elkaar te laten stroken.
2. Onzekerheid (co)financiering:
 - De raming van het VO is hoger uitgevallen dan de Schetsontwerp-raming uit 2019. Het VO is in januari 2022 uitgestuurd. Er zijn zowel van interne als van externe partijen vragen en opmerkingen gekomen, die we nog moeten verwerken. Een risico is dat er geen of onvoldoende additionele financiering aangewend kan worden, waardoor bezuinigd zou moeten worden. Echter, hierdoor zal het kwaliteitsniveau te erg worden aangetast. Advies vanuit het project is, het project uit te voeren met voldoende financiële dekking. Bij mogelijke nieuwe bezuinigingen het project stilleggen tot er wel voldoende financiering is gevonden.
 - Cofinanciering kan ontbreken of pas na de vaststelling van het DO worden toegekend.
 - Grote kostenstijging als gevolg van de economische ontwikkelingen en mogelijke gevolgen op de aanbesteding hierdoor.
 - Op dit moment worden de financiële consequenties in beeld gebracht van de spoorvervanging door de RET gelijktijdig met de herinrichting van het Hofplein. Hiervoor worden mogelijk nog kosten doorbelast aan de gemeente (zie ook 'kansen').

3. Wensen van verschillende stakeholders verenigen op het Hofplein. Sommige stakeholders hebben tegengestelde belangen, die we steeds moeten afwegen en zo goed mogelijk zien te verenigen. Drie belangrijke onderwerpen:
 - De Verkeerspolitie heeft zich destijds kritisch uitgelaten over het PvE o.a. vanwege 'minder ruimte voor autoverkeer in de nieuwe situatie en het uitgangspunt van 30 km/u op het plein in combinatie met hoge verkeersintensiteit en beperkte passeermogelijkheden'. Bij de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp zijn gesprekken met de hulpdiensten over de passeermogelijkheden en ook de verkeersjuridische opmerkingen van de politie. Hierbij is ook gebruik gemaakt van simulaties. De Veiligheidsregio lijkt na verwerking van de opmerkingen in te gaan stemmen, maar de Politie blijft mogelijk negatief adviseren, vanwege de vermeende negatieve gevolgen voor de autodoorstroming en 30km/u bij hoge verkeersintensiteit. In de planuitwerking worden de passeermogelijkheden geoptimaliseerd, zoals bijvoorbeeld via de busstroken, maar er kan niet aan de wens voor meer autodoorstroming voldaan worden zonder dat dit ten koste gaat van de fiets/voetgangersveiligheid en/of groenkwaliteit.
 - De Urban Department Store stelt vraagtekens bij de positieve economische gevolgen van het project, vanwege de mogelijke negatieve economische impact van de reductie van het autoverkeer. Er wordt op verzoek van Urban Department Store en stichting Rotterdam Central District nader onderzoek gedaan naar de economische impact van de herinrichting (breder dan mobiliteitseffecten). Zodra de resultaten van dit onderzoek beschikbaar zijn, hebben we meer inzicht in de status van dit risico.
4. Er staan diverse vastgoed- en gebiedsontwikkelingen rond het nieuw opgeleverde Hofplein gepland en dit kan invloed hebben op de verblijfskwaliteit. Dit betreft een risico dat niet binnen het project kan worden beheerst.
 - Het windonderzoek Hofplein heeft aangetoond dat de vastgoedontwikkeling RISE impact heeft op de verblijfskwaliteit op het Hofplein. Het is daarom van belang om uitgangspunten voor de RISE mee te geven vanuit het windonderzoek.
5. De uitvoering van het Hofplein is afhankelijk van de spoorwerkzaamheden binnen het project Roseknoop. Deze werkzaamheden moeten zijn afgerond - en daardoor de remise Beverwaard weer bereikbaar zijn - voordat de spoorvervangings op het Hofplein kan plaatsvinden. Momenteel sluiten die planningen precies op elkaar aan. Maar het betekent dus ook dat, zodra Roseknoop vertraagt, de werkzaamheden aan het Hofplein naar achteren moeten schuiven.

Daarnaast zien we twee kansen:

1. Spoorvervangings RET: staat bij RET gepland in 2026, dus twee jaar na oplevering van het heringerichte Hofplein (immers oplevering van het plein is eind 2024 beoogd). Vanzelfsprekend is het zeer wenselijk als deze werkzaamheden worden meegenomen in de uitvoering van de herinrichting. Onderzocht is of het mogelijk is om werk met werk te maken, zodat het plein niet een paar jaar na oplevering weer onder handen moet worden genomen. De MRDH heeft op 27 januari 2022 aangegeven dat de spoorvervangings op drie kwadranten van het Hofplein, gelijktijdig met project Hofplein moet worden uitgevoerd. De consequenties hiervan op tijd, geld en kwaliteit worden in kaart gebracht. Risico is dat mogelijke meerkosten hiervan gedeeltelijk op het project Hofplein worden verhaald.

Voor een compleet beeld is het goed te vermelden dat spooronderhoud vanuit de RET aan de tramsporen en bochten iedere zeven jaar plaatsvindt.

1. Leidingentunnel: biedt als voordeel dat toekomstige voorzieningen zonder graafwerk zouden kunnen worden uitgevoerd. Echter, deze zit niet in de oorspronkelijke projectscope en is daarom niet meegenomen in de VO-raming. Dit wordt momenteel centraal belegd binnen de gemeente om tot een centrale uitspraak voor de stad te komen. Wanneer de keuze gemaakt wordt voor een leidingentunnel, heeft dit consequenties voor de uitvoeringsfasering (langer) en de mate van overlast (meer). De beleidsambities op de diverse transitie zijn er, maar die zijn onvoldoende uitgewerkt om al projectmatig te kunnen toepassen. Ook zijn er geen afspraken over de financiering. Zodoende is het niet mogelijk om een dergelijke voorziening in het project mee te nemen.

Risico's zijn in kaart gebracht en worden gemonitord via periodieke risicosessies. Op 7 maart 2022 heeft de laatste grote risicosessie plaatsgevonden. Aspect risico's is van groen naar oranje gegaan, omdat de extra benodigde dekking als gevolg van de hogere raming nog niet beschikbaar is gesteld door de gemeenteraad en de cofinanciering nog niet volledig geregeld is.



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.

Voorlopig Ontwerp (VO)

Op 18 januari 2022 heeft het college van B en W het VO vrijgegeven voor consultatie met de omgeving. Hierop is de bijbehorende raadsinformatiebrief ([21bb014444](#)) verstuurd en zijn de volgende documenten in vooruitzending gegaan:

Voorlopig Ontwerp

21bb014445	Voorlopig Ontwerp Hofplein 2023 – tijdelijke situatie
21bb014446	Voorlopig Ontwerp Hofplein 2030 – situatie na oplevering RISE
21bb014447	VO-boek
21bb014468	Bijlage bij VO-boek Notitie Urban Water Buffer Hofplein
21bb014469	3D artistic impression Hofplein VO Aerial View
21bb014470	3D artistic impression Hofplein VO Crossing View
21bb014471	3D artistic impression Hofplein VO Internal View

Onderdeel van dit VO is ook een bomenplan. In de vergadering van de commissie BWB op 21 april 2021 heeft toenmalig wethouder Wijbenga-Van Nieuwenhuizen toegezegd het Bomenplan Hofplein toe te sturen, waarin o.a. wordt ingegaan op de mogelijkheid tot het behoud van bestaande bomen en aanplant van de zwarte den ([21bb5449](#)). Op 29 oktober 2021 is namens wethouder Karremans kenbaar gemaakt ([21bb013381](#)) dat het bomenplan onderdeel is van het Voorlopig Ontwerp (VO) Hofplein. In maart 2022 is een afdoeningsvoorstel voor de toezegging verstuurd ([22bb002161](#)) met een verwijzing naar het VO-boek en in aanvulling hierop informatie over de na te streven hoeveelheid bomen die wordt aangeplant, behouden, gerooid en verplaatst.

Cultuurhistorische Verkenning Hofplein – Weena (21-09-2021 vastgesteld)

Er is een Cultuurhistorische Verkenning (CV) naar het Hofplein en Weena gedaan. Deze is 03-09-2021 besproken in de gebiedscommissievergadering en heeft diezelfde dag het positieve formele advies ontvangen ([21bb011039](#)). Vervolgens is de CV op 21-09-2021 vastgesteld door B en W. Dit traject liep parallel met de behandeling van RISE.

De belangrijkste reden om voor Hofplein een CV op te stellen, is de motie 'Plintenstrategie koppelen aan groene stadsprojecten' ([20bb016922](#)). Daarmee wordt de begane grond van de omliggende projecten bij project Hofplein betrokken. Voorheen vielen onderdelen van het Hofplein in verschillende CV's. Met deze verkenning is nu één geheel gemaakt.

Programma van Eisen (29-06-2021 vastgesteld)

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

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

Het college van B en W heeft op 29-06-2021 besloten om het Programma van Eisen voor het Hofplein ([21bb004489](#)), bijbehorend reactiedocument ([21bb007315](#)) en positief advies van de gebiedscommissie centrum ([21bb008296](#)) vast te stellen. In de bijbehorende raadsbrief is de raad geïnformeerd over de voortgang van deze moties ([21bb004487](#)). De afdoening gebeurt bij het vaststellen van het definitief ontwerp (DO).

Programma 7 Stadsprojecten

- Raadsbesluit ophoging krediet voor 7 Stadsprojecten ([21bb9453](#))
- Raadsbesluit toekenning krediet voor 7 Stadsprojecten ([20bb014668](#))
- Brief college B en W aan gemeenteraad over herijking van de ramingen van de 7 Stadsprojecten ([2bb000183](#)).



Het Open Venster

› Kwaliteit

Geld ›

› Tijd

Risico's ›

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

Situatie vorige
rapportage:





Het Open Venster

› Bestuurlijke documenten

Het huidige schoolgebouw van basisschool Het Open Venster is verouderd en aan vervanging toe. Derhalve is in 2010 gestart met de planvorming voor nieuwbouw. De nieuwbouw was in uitvoering en zou in 2016 gerealiseerd zijn, echter door diverse problemen in de bouw is het gebouw uiteindelijk weer afgebroken tot de betonconstructie. In februari 2018 heeft de gemeenteraad besloten een doorstart te maken met de nieuwbouw van Het Open Venster. De locatie voor de nieuwbouw is ongewijzigd.

BDG Architecten heeft een nieuw ontwerp gemaakt waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering en kelderbak. De gemeente is bouwheer en na oplevering gaat het eigendom van het gebouw over naar stichting PCBO (Protestants-Christelijk Basis- en Orthopedagogisch Onderwijs). Er is een opdrachtgeverscollectief opgericht waarin de clusters Maatschappelijk Ontwikkeling en Stadsontwikkeling samen met het schoolbestuur PCBO vertegenwoordigd zijn. De voortgang en planning worden in dit collectief besproken en waar nodig vindt bijsturing van het project plaats. In april 2021 is de uitvoeringsfase van Het Open Venster gestart. De verwachting is dat er begin juli 2022 wordt opgeleverd zodat vervolgens de verhuizing en inrichting vanuit de school kan plaatsvinden. Het schoolgebouw kan vervolgens in het nieuwe schooljaar (2022-2023) in gebruik genomen worden.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

Het project is in uitvoering en bevindt zich in de afbouwfase. De aanpassingen die nodig waren voor het nieuwe ontwerp aan de bestaande betonnen constructie waren al uitgevoerd zodat de opbouw gerealiseerd kon worden. Voor de kerst is het gebouw met tijdelijke maatregelen wind- en waterdicht gemaakt. Momenteel wordt de buitenschil zo ver mogelijk afgewerkt en worden binnen de toekomstige lokalen al zichtbaar met het plaatsen van de binnenwanden. Binnen is de afbouw in volle gang.

Om een veilige verkeerssituatie voor de kinderen te realiseren wordt een nieuwe hoofdtoegang naar het schoolplein gerealiseerd. Hiervoor zijn bedrijfsruimtes en garageboxen ten noorden van de locatie aangekocht. De huurders zijn inmiddels vertrokken en de opstallen gesloopt. Voor de buitenruimte is een inrichtingsplan vastgesteld. De voorbereidingen van de uitvoering hiervan lopen. De planning is om de nieuwe buitenruimte aansluitend uit te voeren op de oplevering van het schoolgebouw.



Het Open Venster | Kwaliteit

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

Er is een inrichtingsplan (IP) opgesteld en vastgesteld voor het creëren van een veilige entree naar het schoolplein. Dit inrichtingsplan is conform de Rotterdamse Standaard ontworpen en wordt eveneens zodanig gerealiseerd.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:

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

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

Een naastgelegen flatgebouw wordt gerenoveerd. De aannemer van deze renovatie en de aannemer van Het Open Venster hebben de werkzaamheden op elkaar afgestemd. Stakeholders hebben het voorlopig inrichtingsplan voor de buitenruimte ontvangen en hebben hierop kunnen reageren. Deze reacties zijn verwerkt in het definitieve inrichtingsplan.



Het Open Venster | Geld

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

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:

De uitvoering is eind maart 2022 ongeveer op driekwart en er doen zich, afgezien van enkele kleine afwijkingen die bijna normaliter optreden, geen bijzondere problemen voor. Er is nog voldoende ruimte binnen de post onvoorzien en wij gaan ervan uit dat het project binnen de afgegeven beschikking uit 2018 kan worden gerealiseerd.



Het Open Venster | Tijd

De opleveringdatum van Het Open Venster is begin juli 2022. Omdat de verhuizing van de school gebonden is aan de schoolvakanties vindt de verhuizing van Het Open Venster in de zomervakantie van 2022 plaats. De oplevering sluit dus exact aan op de geplande verhuizing en verdere inrichtingswerkzaamheden vanuit de PCBO.

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:

De aannemer heeft vorig najaar gemeld dat er problemen zijn met de levering van staal en hout, wat een vertraging heeft opgeleverd van 10 weken. Er is onderzocht of deze vertraging teruggebracht kan worden, bijvoorbeeld door bepaalde werkzaamheden parallel uit te voeren. Omdat er in de originele planning een tijdsbuffer zat tussen de oplevering (toen nog april 2022) en de verhuizing kan deze vertraging opgevangen worden.

Door de hierboven beschreven leverantieproblemen is momenteel ook bekend dat de levering van een deel van de (gewapende) betonnen prefab elementen, die als afwerking tegen de buitengevel aan geplaatst worden, vertraagd is. Deze elementen liggen niet op het kritieke pad en zijn ook niet onderdeel van de draagconstructie. Wanneer de betonnen gevelelementen zijn geplaatst kunnen ook de kozijnen en ramen aangebracht worden. De levering van deze elementen worden in Q2 verwacht.

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



Het Open Venster | Risico's

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's:

De volgende belangrijkste risico's zijn in beeld:

- Leveringsproblemen materialen: er is sprake van tekorten van bepaalde materialen in de bouw. Hierover is de raad geïnformeerd (21bb13503). Daar heeft Het Open Venster ook mee te maken. Er is daarom vroegtijdig gestart met de inkoop van bepaalde materialen, zoals verlichting. Desalniettemin heeft het project 10 weken vertraging opgelopen. Het risico op meer vertraging als gevolg van leverantieproblemen blijft aanwezig.
- Voor het creëren van een veilige verkeerssituatie voor kinderen zijn twee aangrenzende garageboxen en een bedrijfsruimte aangekocht. De huurders die hierin zaten hebben inmiddels een andere locatie gevonden en zijn de opstallen gesloopt. Het inrichtingsplan voor de buitenruimte is vorig jaar vastgesteld. Het is zaak de voorbereidingen voor de uitvoering hiervan zo veel mogelijk in gang te zetten.



Het Open Venster | Bestuurlijke documenten

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

Toezegging	Document	Afdoening	Correspondentie	Document
De commissie ontvangt elk kwartaal een voortgangsrapportage over de nieuwbouw van de basisschool Open Venster waarvoor een directeur van SO verantwoordelijk wordt gemaakt.	18bb1286	21bb12845	Nieuwbouw basisschool Het Open Venster - second opinion	18bb642
			Rapport evaluatieonderzoek Het Open Venster	18bb4264
			Stand van zaken nieuwbouw Het Open Venster	18bb7672
Bij de volgende rapportage Huisvestingsplan Scholen informeert de wethouder de commissie over de nieuwe manier van aanbesteden.	18bb10433	19bb15470	Afronding pve Het Open Venster	18bb9146
			Resultaat architectenselectie Open Venster	19bb18938
			Voortgang nieuwbouw Het Open Venster	19bb15470
			Voortgang nieuwbouw Het Open Venster	19bb021287
			Voortgang nieuwbouw Het Open Venster	20bb2989
			Tussenbericht toezegging rapportage Het Open Venster	20bb8344
			Tussenbericht toezegging rapportage Het Open Venster	20bb14611
			Voortgang nieuwbouw Het Open Venster	20bb018993
			Tussenbericht nieuwbouw Het Open Venster	21bb008169



Centrale Bibliotheek

- › Algemene introductie
- › Bestuurlijke documenten

› Kwaliteit

Geld ›

› Tijd

Risico's ›

■ 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, onderzoeking 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

In de voorgaande MGP werd nog gesproken over een vijfde deelproject, te weten de optionele stadsmuseale functie. De commissie Zorg, Onderwijs, Cultuur en Sport (ZOCS) heeft in het najaar van 2021 ingestemd met het advies van de aangestelde kwartiermaker en het daarop gebaseerde besluit van de wethouder Onderwijs, Cultuur en Toerisme dat de stadsmuseale functie definitief geen onderdeel meer uitmaakt van de integrale opgave voor de vernieuwing van de CBR.

De belangrijkste actuele ontwikkelingen van de afgelopen periode zijn:

- Besluitvorming gemeenteraad over Dekkingsvoorstel van de CBR, inclusief de tijdelijke huisvesting, op 3 februari 2022.
- Besluitvorming Directieraad om CBR tijdelijk te huisvesten in het pand aan de Librijesteeg.
- Start van de selectieprocedure tot een winnend ontwerp voor de vernieuwing van de CBR.
- Start van de Stadsgesprekken met de Rotterdammer over de keuze van de ontwerpen.
- Formele overdracht bestuurlijk opdrachtgeverschap van wethouder OCT naar wethouder BWEGhouder BWEG.

Nu de dekking op de investering is vastgesteld en het besluit voor de tijdelijke huisvesting heeft plaatsgevonden kan de projectorganisatie de voorbereidingen voor de bouwkundige aanpassingen opstarten voor de tijdelijke huisvesting.

Bij de start van de uitvoeringsfase voor de integrale vernieuwing van de CBR op 26 november 2020 is het ambtelijk opdrachtgeverschap overgedragen van Maatschappelijke Ontwikkeling (MO) naar Stadsontwikkeling (SO). Voor het bestuurlijk opdrachtgeverschap is echter afgesproken deze nog in de portefeuille van wethouder OCT te houden tot er enerzijds duidelijkheid is over de optionele stadsmuseale functie en anderzijds de benodigde financiële dekking voor de integrale opgave is geregeld. Met instemming van de commissie ZOCS in het najaar van 2021, is het duidelijk geworden dat de optionele stadsmuseale functie geen onderdeel meer uitmaakt van de integrale opgave van de CBR. Daarnaast is met het vaststellen van het dekkingsvoorstel door de gemeenteraad op 3 februari 2022 de benodigde financiële dekking geregeld waarna de formele overdracht van het bestuurlijk opdrachtgeverschap naar wethouder BWEG op 31 maart 2022 plaats heeft gevonden.

De lopende selectieprocedure voor de vernieuwing van de CBR komt in een afrondende fase waarbij een beoordelingscommissie in juli 2022 uit de vijf gepubliceerde schetsontwerpen het winnend ontwerpteam selecteert. Het winnend ontwerpteam krijgt de opdracht gegund haar schetsontwerp uit te werken tot een volwaardig Voorlopig Ontwerp (VO), welke naar verwachting medio 2023 aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.



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.

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:

- **Dekking op de investering:** de gemeenteraad heeft op 3 februari 2022 het dekkingsvoorstel vastgesteld voor de financiering van de vernieuwing CBR inclusief de tijdelijk huisvesting waarmee uitvoering kan worden gegeven aan het door de raad vastgestelde ambitie scenario.
- **Tijdelijke huisvesting:** Voor de benodigde tijdelijke huisvesting van de CBR is het kantoorpand aan de Librijesteeg beschikbaar. Dit pand is momenteel in beheer binnen de gemeentelijke portefeuille. De afgelopen periode is voor de tijdelijke huisvesting een.

specifiek Programma van Eisen uitgewerkt en zijn de benodigde bouwkundige en technische aanpassingen aan het gebouw inzichtelijk gemaakt en financieel doorgerekend. Deze aanpassingen zijn nodig om het pand geschikt te maken als bibliotheek en de grote hoeveelheid bezoekers te kunnen accommoderen. 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. Waarbij tevens het programma van eisen inclusief de businesscase zijn vastgesteld.

- **Selectieprocedure Ontwerpteam:** Op 24 juni 2021 is de Europese aanbesteding van een integraal ontwerpteam (architecten gebouw, inrichting en buitenruimte met de benodigde adviseurs) gestart. De gemeente en de bibliotheek besteden dit ontwerpteam gezamenlijk aan waardoor optimale samenwerking mogelijk is. Op 4 november 2021 zijn de namen van de vijf geselecteerde ontwerpteams bekend gemaakt die een schetsontwerp maken voor de integrale opgave van de vernieuwing van de CBR. Deze vijf ontwerpteams zijn, door een aangestelde beoordelingscommissie van interne en externe deskundigen, gekozen als meest geschikt uit maar liefst 22 nationaal en internationaal geïnteresseerde inzendingen.
Sinds de bekendmaking zijn de vijf ontwerpteams voortvarend aan de slag gegaan met het maken van een integraal schetsontwerp voor het gebouw, de inrichting en de buitenruimte. Op 23 maart 2022 zijn de vijf schetsontwerpen gepubliceerd in de centrale hal van de bibliotheek waarbij de Rotterdammers middels de Stadsgesprekken worden betrokken en hun reacties mee te geven aan de beoordelingscommissie. Deze commissie kiest in juni 2022 het winnend schetsontwerp. Het winnende ontwerpteam krijgt opdracht om haar schetsontwerp verder uit te werken tot een volwaardig Voorlopig Ontwerp (VO).
- **Stadsgesprekken:** De gemeente en bibliotheek betrekken de Rotterdammers actief bij de keuze van het winnend ontwerp (als huis-kamer voor de stad) dat uiteindelijk de opdracht krijgt het schetsontwerp uit te werken tot een VO. Een extern communicatiebureau en het Architectuur Instituut Rotterdam (AIR) helpen de bibliotheek en de gemeente met het voeren van een goed gesprek met de stad. Hiermee wordt een optimale invulling gegeven aan de afgedane motie 'Iedereen maakt de stad', beter bekend als de 'stadsgesprekken'. In de periode na bekendmaking van de vijf geselecteerde ontwerpteams heeft de gemeente met de bibliotheek gezamenlijk intensief aan een uitnodigend participatietraject gewerkt. Waarbij de Rotterdammer actief is benaderd in de bibliotheek zelf, fysiek op straat en op de digitale platforms om de mening van de inwoners van de stad op te halen. Daarbij zijn ruim 5.000 reacties opgehaald die in een samenvattend rapport zijn meegegeven aan de vijf ontwerpteams zodat zij deze input kunnen verwerken en implementeren in de vijf schetsontwerpen. Nu de schetsontwerpen zijn gepubliceerd in de hal van de CBR en digitaal wordt de Rotterdammer wederom de mogelijkheid geboden te participeren en input mee te geven aan de beoordelingscommissie. 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 aanloop naar de VO-fase.

De projectorganisatie heeft in het voorjaar van 2021 aanzienlijke verschillen geconstateerd tussen de financiële uitgangspunten bij de besluitvorming in november 2020 en de resultaten van de investeringsramingen bij het afronden van het Programma van Eisen met de technische randvoorwaarden. Om het vastgestelde ambitieniveau te kunnen handhaven is in de exploitatie naar optimalisaties gezocht om het ontstane knelpunt voor de vernieuwing van de CBR op te lossen. Binnen de geactualiseerde exploitatiebegroting heeft de projectorganisatie samen met de bibliotheek de oplossing gevonden. De gemeenteraad is hierover op 8 juni 2021 middels een collegebrief geïnformeerd.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:

In de collegebrief van 8 juni 2021 is aangegeven dat het op 26 november 2020 toegekende voorbereidingskrediet ontoereikend is gebleken om medio 2023 tot een volwaardig VO te komen. De gemeenteraad heeft in november 2021 het verruimde voorbereidingskrediet bij de behandeling van de 2e herziening begroting 2021 toegekend voor de vernieuwing van de CBR en de optionele stadsmuseale functie. Dit betekent dat er nu voldoende voorbereidingskrediet beschikbaar is voor het traject tot en met het VO dat medio 2023 wordt afgerond. Door het besluit van wethouder OCT en de instemming van de commissie ZOCS dat de stadsmuseale functie definitief geen onderdeel meer uitmaakt van de integrale opgave, is voor dit deel van de vernieuwing van de CBR geen krediet meer nodig. Gedurende het najaar van 2021 heeft de projectorganisatie de geoptimaliseerde dekkingsopgave uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in een geactualiseerd dekkingsvoorstel voor de integrale opgave voor de vernieuwing van CBR inclusief de tijdelijke huisvesting. Het dekkingsvoorstel is op 3 februari 2022 door de gemeenteraad vastgesteld. Met het verruimde voorbereidingskrediet en het raadsbesluit op de dekkingsopgave kan de projectorganisatie een volwaardig VO aan de gemeenteraad voorleggen medio 2023. Voor deze projectfase zijn geen grote financiële aandachtspunten te verwachten. De totale investering van de vernieuwing van de CBR zal bij afronding van het VO medio 2023 aan de gemeenteraad worden voorgelegd waarbij gevraagd wordt het definitief benodigde investeringskrediet ter beschikking te stellen conform het vastgestelde dekkingsvoorstel.



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, ook de inrichting, buitenruimte en de tijdelijke huisvesting in beeld gebracht. In de voorgaande MGP werd parallel hieraan een tweede planning gehanteerd waarin rekening werd gehouden met de optionele stads-museale functie. De parallelle tweede planning is met het besluit van de commissie ZOCS dat de stadsmuseale functie definitief geen onderdeel meer uitmaakt van de integrale opgave van de CBR niet langer nodig.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:

Een belangrijke stap in de planning is de Europese aanbesteding van het ontwerpteam. De start hiervan was op 24 juni 2021. Op 4 november 2021 zijn door de beoordelingscommissie uit de 22 geïnteresseerde inzendingen de vijf ontwerpteams bekendgemaakt die een schetsontwerp mogen maken van de vernieuwing van de CBR. Begin juli 2022 wordt het winnende schetsontwerp aangewezen door een beoordelingscommissie met behulp van de opgehaalde input van de Rotterdammers uit de Stadsgesprekken. Het winnend ontwerpteam krijgt de opdracht haar schetsontwerp verder uit te werken tot een volwaardig VO. Voor een optimale implementatie van de Stadsgesprekken is in de planning van de selectieprocedure een lichte vertraging ontstaan. Naar verwachting kan deze lichte vertraging worden opgevangen waardoor de generieke planning in aanloop naar het raadsbesluit op het VO medio 2023 ongewijzigd is gebleven. De voortgang verloopt daarmee in lijn met de gecommuniceerde planning van 8 juni 2021.

Planning Vernieuwing CBR	Geactualiseerde planning mrt 2022
Start selectie ontwerpteam	Q2 2021
Selectie ontwerpteam	Q2 2022
Selectie gebouw voor de tijdelijke huisvesting	2022
Besluit Raad: VO CBR en tijdelijke huisvesting	medio 2023
Start bouw CBR en opening tijdelijke huisvesting	2025
Oplevering vernieuwde 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 2020, 2021 en 2022) een risicoanalyse opgesteld. Eind eerste kwartaal van 2022 heeft de recente update-sessie plaatsgevonden waarin alle risico's nogmaals onder de loep zijn genomen en actuele risico's zijn toegevoegd. Deze sessies worden uitgevoerd door de voltallige projectorganisatie van de gemeente en de bibliotheek.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's:

In de afgelopen periode zijn twee belangrijke risico's weggenomen. Dit komt door enerzijds de besluitvorming over de tijdelijke huisvesting en anderzijds het besluit van wethouder OCT dat de optionele stadsmuseale functie niet langer onderdeel uitmaakt van totale opgave voor de vernieuwing van de CBR. Hiermee is het risicoprofiel afgenomen in vergelijking met de vorige MGP.

De belangrijkste (top)risico's zijn:

- De stijging van de bouwkosten en bijkomende inflatie: dit is een macro- economisch risico waarvan de impact op het project in de toekomst onzeker is. In de investeringsramingen wordt rekening gehouden met een verhoogde indexering. Deze meerjarige prognose lijkt al niet meer in lijn met de huidige mondiale stijgingen.
- Het uitlopen van de planning: het kritieke pad in de planning is opgebouwd in realistische doorlooptijden maar met weinig marges voor bezwaar- en beroepsprocedures, welke kunnen voortkomen uit o.a. het lopende ontwerptraject en de benodigde omgevingsvergunning voor de tijdelijke huisvesting.



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

20bb17738	Besluit gemeenteraad tot het uitwerken van een VO conform de totaalaanpak, inclusief optioneel een museale functie, incl. voorbereidingskrediet.	26-11-2020
21bb6189	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
21bb12753	Instemming door raadscommissie ZOCS met het advies van de aangestelde kwartiermaker en daaropvolgend het advies van de wethouder OCT (21bb12753) dat de stadsmuseale functie definitief geen onderdeel meer uitmaakt van de integrale opgave voor de vernieuwing van de CBR.	08-12-2021
22bb1091	Besluit gemeenteraad (22bb1091) op het dekkingsvoorstel voor vernieuwing van de CBR inclusief de tijdelijke huisvesting.	03-02-2022

Moties

20bb8797	'Iedereen maakt de stad' (D66) beter bekend als de Stadsgesprekken. Waarin wordt verzocht het publieke stadsgesprek mogelijk te maken bij de vernieuwing van de CBR. Gezamenlijk met de projectorganisatie van de renovatie van Museum Boijmans van Beuningen is een afdoeningsvoorstel (21bb4322) 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
20bb9604	'Openbare verschoontafels voor beperkten' (Nida) voor de aangenomen motie wordt al langere tijd gezocht naar een geschikte locatie in de stad. Gezien de maatschappelijke functie is de CBR zeer geschikt. De verschoontafels zijn opgenomen in het programma van eisen van de vernieuwing van de CBR.	18-07-2020
20bb17948	'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 (21bb16198) is op 3 februari 2022 door de gemeenteraad vastgesteld waarmee de motie is afgedaan.	26-11-2020

Moties

<u>20bb17952</u>	'Sparen bij doorexplotatie' (PvdD, CDA, 50PLUS, Leefbaar Rotterdam, Nida, D66, PvdA, CU-SGP): De motie 'Sparen bij doorexplotatie' 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 een tussenbericht is aangegeven dat in Q2 2022 de tijdelijke huisvesting wordt geselecteerd en de motie wordt afgedaan.	26-11-2020
<u>21bb4682</u>	'Beperk de bouwoverlast op de Binnenrotte' (D66) In de raadsvergadering van het project RottaNova is deze motie aangenomen. De vernieuwingsopgave van de CBR wordt hierin ook benoemd. Door de projectorganisatie van de RottaNova is de motie inmiddels afgedaan (<u>21bb7149</u>).	08-04-2021

Colofon

Foto credits:

Topview Luchtfotografie (pag. 1, 5 en 9)

Beeldarchief van Projectbureau MaZ (pag. 15, 17 en 23)

Wouter van der Braak (pag. 27)

De Urbanisten (pag. 43)

Juurlink[+]Geluk (pag. 53)

Ewout Spit (pag. 68)

Stijn Brakke (pag. 75)



Gemeente
Rotterdam