Gemeente Rotterdam

Stadsontwikkeling
Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit
Mr. Drs. V.P.G. Karremans

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Website: www.rotterdam.nl

Van: Iris van der Lee
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Aan de gemeenteraad

Ons kenmerk: M2205-3639 - 23bo005827

Onderwerp: Vaststellen Definitief Ontwerp (DO) voor de herinrichting van het Hofplein

Datum: B&W 20 juni 2023

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?
Op 20 juni jl. heeft ons college van B en W het Definitief Ontwerp (DO) voor de herinrichting van het Hofplein vastgesteld (bijlagen 1 en 2) en de jaarlijks benodigde extra middelen voor beheer en onderhoud. Hierover willen we uw raad informeren.
Daarnaast stellen wij uw raad voor om de nog openstaande moties t.a.v. het Hofplein-ontwerp af te doen.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- Het college heeft op 23 juni 2020 het principebesluit genomen om te starten met 7 Stadsprojecten (20bb008072).
- Naar aanleiding van de behandeling van het Programma van Eisen (PvE) van het Hofplein in uw commissie BWB heeft uw raad in de vergadering van 29 april 2021 onderstaande moties aangenomen:
  1. Motie 'Hofplein in goede banen' van J.W. Verheij (VVD), D.A. van Groningen (VVD) en E.C. Eskes (CDA) (21bb5746);
  2. Motie "Verkeersveiligheid op nummer één op het Hofplein' van J.W. Verheij (VVD), D.A. van Groningen (VVD) (21bb5753);
  3. Motie 'Hofplein toegankelijk en verbonden' van A. Kockelkoren (Groen Links), D. Yildirim (PvdA), T.J. Vonk (CU-SGP) en E.C. Eskes (CDA) (21bb5756).

  En op 10 november 2020 bij de behandeling van de Rotterdamse Begroting 2021:
  4. Motie 'Plintenstrategie koppelen aan groene stadsprojecten' van A. Kockelkoren (GroenLinks) en C.M. Zeegers (D66) (20bb16922).
- Op 10 januari 2022 heeft uw raad een brief ontvangen over de herijking van de ramingen van de Stadsprojecten (22bb000183).
- Op 18 januari 2022 is uw raad er over geïnformeerd, dat ons college heeft besloten om het Voorlopig Ontwerp voor het Hofplein vrij te geven voor consultatie met de omgeving en dat die feedback belangrijke input vormt voor het definitieve inrichtingsplan (21bb014444).

Toelichting:

Algemeen

Het college heeft in juni 2020 het principebesluit genomen om te starten met de Stadsprojecten: investeringen in de buitenruimte, die zorgen voor een substantiële verbetering van de verblijfskwaliteit op verschillende plekken in de stad. In het coalitieakkoord 'Een Stad' is afgesproken om met deze door te gaan. Daarnaast is hierin afgesproken dat het centrum (en aantal andere wijken) autoluwer wordt gemaakt.
Met de herinrichting van het Hofplein geven we invulling aan deze afspraken en ook aan de doelstellingen uit het Duurzaamheidskompas door het realiseren van het volgende deel van de Groene Long in de binnenstad: een aantrekkelijke, groene zone van Hofplein, Coolsingel en Westblaak met een betere luchtkwaliteit en een betere balans tussen enerzijds verblijven en anderzijds passeren door voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en autoverkeer.
De herinrichting van het Hofplein draagt niet alleen bij aan een groene en klimaatadaptieve stad, maar ook aan de werkgelegenheid voor Rotterdammers, mede door versterking van het vestigingsklimaat op en rond het Hofplein. Er ontstaat een betere balans in de binnenstad tussen de ambities om te verdichten en te vergroenen. Verdichten is immers alleen mogelijk indien waterberging, luchtkwaliteit, klimaat en verblijfskwaliteit in orde zijn.

Ontwerp

Het plein krijgt een groot middengebied met een verblijfskarakter in een hoogstedelijke omgeving. Dit wordt ingericht met een combinatie van groene grasvlakken, vaste planten, pleinachtige ruimten en vele grote, hoge bomen. Dit betekent een significante toename van de biodiversiteit met veel verschillende soorten bomen, heesters en onderbeplanting. De iconische fontein blijft het prominente hart van het plein en wordt omgeven door goed beloopbare zones met slimme hoogteverschillen, zodat de kruisingen met de tram worden beperkt en overzichtelijk gemaakt. Deze hoogteverschillen worden benut voor het maken van zitbanken zodat iedereen dicht bij de fontein kan zitten met zicht op de sculpturen van waterdieren.
Samen met de RET wordt het aantal sporen verminderd, zodat de oversteekafstand voor voetgangers over het tramspoor korter wordt en daardoor veiliger en overzichtelijker. Dit heeft tevens een gunstig effect op de beheerkosten voor RET/MRDH.
Het middengebied wordt bereikbaar gemaakt door zes brede zebrapaden, die alle hoeken van het plein met elkaar en de boulevards verbinden. De plinten van het plein, die grenzen aan de bebouwing, zijn breed genoeg voor een tweerichtingenfietspad, groen en terrassen. Daarmee wordt het Hofplein een prettige en groene plek met verblijfskarakter midden in de drukke stad.

Mobiliteitsaspecten

De inzet is om de vervoersmodaliteiten op het Hofplein beter in balans te brengen.
Als gevolg en flankerende maatregelen en de herinrichting is het Hofplein niet langer onderdeel van de doorgaande routes voor autoverkeer. Hierdoor gaat er naar verwachting 40% minder autoverkeer over het plein rijden. Eendachtig met uw motie 'Hofplein in goede banen' is in het bijzonder gekeken naar de bereikbaarheid van de stad voor automobilisten. Voor een nadere toelichting verwijzen we naar het voorstel voor afdoening van de openstaande moties.

Door deze veranderingen ontstaat er ruimte voor fietsers en voetgangers op het Hofplein. Dit is hard nodig, want op het Hofplein groeit naar verwachting groeit het fietsverkeer ten opzichte van 2020 tussen de 20 en 33%. Het aantal voetgangers zal er verdubbelen.
Het Hofplein blijft bereikbaar voor de auto: er is extra aandacht besteed aan de inrichting van de rijbaan met rijstroken voor afslaand verkeer. Hierdoor kan het verkeer naar op dominante routes beter doorstromen. Ook worden op het Weena, Schiekade en Pompenburg wijzigingen doorgevoerd en worden maatregelen genomen om op alternatieve routes voldoende wegcapaciteit te hebben. De uitwerkingen hiervan zijn onderdeel geworden van het DO Hofplein en opgenomen in het investeringsbudget. Deze nieuwe situatie is met simulaties getoetst. Hieruit blijkt dat onder andere vanwege de afslagstroken en de tram die regelmatig de fietsstroom onderbreekt, wordt voorkomen dat op het Hofplein verkeer vastloopt. Op drukke momenten nemen de rijsnelheden van autoverkeer af en is er vaker sprake van langzaam rijdend verkeer.

Bereikbaarheid in tijdelijke situaties en tijdens de werkzaamheden
De uitvoering zal zonder meer ongemak en overlast met zich meebrengen. In het kader van de uitvoering en afstemming van bouwwerkzaamheden en evenementen in de omgeving wordt nog verder gekeken naar tijdelijke aanpassingen. Dit zal zoals gebruikelijk in een bereikbaarheidsplan voor de uitvoering worden uitgewerkt, waarin de afstemming van werkzaamheden op stedelijke schaal, de bereikbaarheid van parkeergarages en bouwplaatsen in de binnenstad en flankerende maatregelen de aandacht krijgen. Tijdens de werkzaamheden zal er een 'calamiteitenoverleg' zijn en vanaf de oplevering zal gestart worden met monitoring.

Openbaar Vervoer (OV)
Ten opzichte van het VO hebben MRDH en RET de scope van het project voor de tram vergroot: er wordt een nieuwe spoorboog vanaf het nieuwe zuidelijke perron Weena naar de Schiekade toegevoegd en een vermindering van sporen doorgevoerd. Dit betekent een optimalisatie voor de tram, die voordelen biedt voor de exploitatie, want de passagetijd voor de trams wordt korter, wat, gelet op het feit dat behalve lijn 2 alle tramlijnen via het Hofplein rijden, een significante verbetering voor het tramnet inhoudt en bijdraagt aan de versnellingsambitie. Daarbij zijn de genoemde aanpassingen gunstig voor de geluidssituatie op het plein en voordeliger in beheer. Ook is de gehele spoorvervanging, die voor 2026 en 2029 op de planning stond bij de RET, toegevoegd aan de uitvoeringsfasering van de herinrichting. Voor de nieuwe situatie dient de MRDH ten behoeve van de tram een vergunning af te geven. Dit proces loopt nog door tot de uiteindelijke indienststelling na de uitvoering.
Bussen op het Hofplein (lijn 38 rijdt hier) rijden mee met het autoverkeer. Uit de simulaties blijkt dat de passeertijd van het plein minder betrouwbaar wordt dan in de huidige situatie. De RET zal nagaan wat de consequenties hiervan zijn. Dit loopt via de reguliere vervoerplanprocedure. Gedurende de realisatiefase zullen er naar verwachting forse implicaties voor het openbaar vervoer zijn. Hier anticiperen MRDH, RET en gemeente tijdig op door verdere uitwerking van de werkzaamheden, fasering en afstemming in de voorbereidingsfase.

<u>Economische impact van het nieuwe Hofplein</u>
Rebel Group i.s.m. TNO en Springco heeft een kwalitatief onderzoek gedaan naar de mogelijke economische impact van het VO op het centrumgebied. De onderzoeksvragen

zijn in samenspraak met Organisatie Rotterdam Centrum (RC, voorheen Urban Department Store) en stichting Rotterdam Central District (RCD) geformuleerd. Hieruit blijkt dat de verwachte effecten van het heringerichte Hofplein op de economie van de binnenstad positief zullen zijn. RC en RCD hebben aangegeven zorgen te houden over de overlast voor kantoren en winkels en bereikbaarheid van de binnenstad tijdens de uitvoering. Ook hebben zij aangegeven dat er vanuit de gemeente, synchroon aan de uitvoering van het Hofplein, voldoende maatregelen getroffen moeten worden om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de transferia aan de randen van de stad te vergroten en op de ring voldoende maatregelen te treffen, zodat er minder doorgaand autoverkeer naar de binnenstad komt. Deze door RC en RCD gevraagde maatregelen t.a.v. het OV, de transferia en op de ring zijn reeds in uitvoering of in voorbereiding. De werkzaamheden van het Hofplein worden gefaseerd uitgevoerd en afgestemd met de bouwprojecten in de omgeving. De ontwikkeling van het verkeer zal regelmatig worden gemonitord. Met RC en RCD worden terugkoppelingsmomenten georganiseerd. Wethouder HMB heeft ook gesprekken gevoerd met RC en RCD en meerdere van hun suggesties zijn overgenomen in het DO.

Werkgelegenheidsparagraaf

We benutten de Rotterdamse Werkgelegenheidsparagraaf en het beschikbare gemeentelijke instrumentarium om samen met de opdrachtnemende partijen tijdens de planvorming, uitvoering en beheerfase van projecten enerzijds het tekort aan geschikt personeel te verkleinen en anderzijds werkzoekende Rotterdammers duurzaam naar werk toe te leiden. Nevendoelen van de Rotterdamse Werkgelegenheidsparagraaf zijn om ook werkgelegenheid te stimuleren bij belanghebbenden in de omgeving van het project en om lokale inkoop van producten en diensten te bevorderen. We betrekken het beroepsonderwijs voor stages en leerwerkplekken en gezamenlijk inrichten van opleidingsaanbod. Om deze doelen te bereiken, werken we samen met (onder meer: opleiders, werkzoekenden, opdrachtgevers, inkopers, projectleiders, aanbestedingsspecialisten en lokale en regionale marktpartijen. Met een monitor volgen we de uitvoering en resultaten van de Rotterdamse Werkgelegenheidsparagraaf.

Duurzaamheid

Voor duurzaamheid zijn in het PvE eisen opgenomen voor klimaatbestendigheid en gezonde leefomgeving. Afgelopen jaar is er aanvullend onderzoek gedaan naar de eisen op het gebied van energietransitie en circulaire economie. Dit heeft geresulteerd in een aantal aanvullende eisen en ontwerpmaatregelen, die meegenomen zijn in het VO.
Met betrekking tot circulair is de belangrijkste ambitie dat van de toe te passen materialen minimaal 50% bestaat uit secundaire/gerecyclede materialen en/of biobased materialen. Voor de keuze van materialen betekent het dat een aantal veel toegepaste materialen zoals asfalt, funderingssubstraat en de teelgrond uit (deels) gerecyclede materialen bestaan. De halfverharding, ook veel gebruikt, is niet secundair, maar wel een natuurlijk product dat CO2-neutraal geproduceerd wordt. Deze eisen worden meegenomen bij de aanbesteding.
Op het Hofplein zijn weinig tot geen functies met een (grote) energiebehoefte. De ambitie voor energietransitie zit voornamelijk op het voorsorteren op decentrale energiesystemen in de stad en deze goed te laten landen in het gebied. Zo wordt er gekeken of er een ruimtereservering kan worden gedaan voor een warmte- en koudeopslag (WKO). In het kader van RCD XL wordt een onderzoek gestart naar het bodemenergieplan, waarin ook

het plangebied van Hofplein wordt meegenomen. De uitkomst hiervan (bijv. een mogelijke ruimtereservering voor een WKO-bron) kan nog meegenomen worden richting aanbesteding.
Door de toename van groen, bomen en het water van de iconische fontein moet het plein, na realisatie, ook op warme zomerdagen een prettige verblijfslocatie zijn. In het PvE was de ambitie opgenomen om te zorgen voor een verlaging van de hittestress met ca. 7 °C op boulevards. Arcadis heeft een hittestress-analyse uitgevoerd om te toetsen of het nieuwe ontwerp van het Hofplein een significante reductie van hittestress gaat opleveren. Conclusie is dat dit ontwerp ervoor zorgt dat het drukke verkeersknooppunt verandert in een koele verblijfslocatie. De gemiddelde gevoelstemperatuur neemt gedurende de jaren af met ruim 7 °C, wat zal zorgen voor minder hittestress.

Ondergrondse kabels en leidingen
In de ondergrond zijn vele kabels en leidingen aanwezig. In de komende periode zal dit toenemen als gevolg van de energietransitie en de vastgoedontwikkelingen in de omgeving. Hoewel de nuts- en telecombedrijven aanvankelijk hebben aangegeven geen onderhoudswensen te hebben, zijn recent wel noodzakelijke aanpassingen en netverzwaringen van de stadsverwarming gemeld. Deze aanpassing en netverzwaring worden meegenomen in de uitvoering van de herinrichting, evenals de onderhoudswerkzaamheden aan het gemeentelijke collecteurriool.

Evenementen
Op 29 juni 2021 heeft ons college het PvE (21bb004489) vastgesteld met de randvoorwaarde dat er inpassing wordt gevonden voor evenementen zoals het Zomercarnaval en de Marathon of een alternatief waar het gaat om podiumfuncties met meer dan 30.000 bezoekers.
Op het nieuwe Hofplein zijn de zogenaamde passerende 'doorstroomevenementen' zoals de Rotterdam Marathon en Rotterdam Unlimited (voorheen Zomercarnaval) mogelijk gemaakt.
Grote podiumevenementen en evenementen met een publiek van meer dan 30.000 bezoekers zijn in de toekomst niet meer mogelijk op het Hofplein. Wat er op het nieuwe Hofplein mogelijk en wenselijk is in de toekomst, wordt uitgewerkt in samenwerking met Rotterdam Festivals. Ook ligt er een opdracht om in samenwerking met Rotterdam Festivals (o.a. bij nieuwe gebiedsontwikkelingen) op zoek te gaan naar een vervangende locatie voor grootschalige podiumactiviteiten elders in de stad. Deze zoektocht is momenteel gaande. In het coalitieakkoord 2022-2026 'Eén Stad' is ook aangegeven dat voor toerisme en evenementen niet alleen wordt gefocust op het centrum, maar juist ook op Zuid en in de buitengebieden.

Planning
Gezien de complexiteit van de uitvoeringsfasering, levertijden van materialen en de benodigde voorbereidingstijd van de aannemer, is de geplande (reguliere) doorlooptijd voor de voorbereiding en aanbesteding langer geworden:

- De spoorvervanging en -versobering hebben gevolgen voor voorbereidingstijd en de besteksvoorbereiding. Bovendien is hierdoor de complexiteit van de uitvoeringsfasering toegenomen.

- Er is een extra ambitie vanuit MRDH/RET aan project Hofplein toegevoegd: ingrepen in het gedeelte Weena/Schiekade door de spoorboog die daar komt. Dit zorgt ook voor een langere uitvoeringsduur.

De beoogde start van de uitvoering is hierdoor nu gepland op eind 2024. De doorlooptijd van de uitvoering is 2,5 jaar en afhankelijk van de complexe uitvoeringsfasering. Deze uitvoeringsfasering wordt na vaststelling van het DO verder uitgewerkt. Zoals eerder beschreven is de uitvoering van het Hofplein afhankelijk van de spoorwerkzaamheden binnen het project Roseknoop.

Voorstel tot afdoening openstaande moties

Naar aanleiding van de behandeling van het PvE voor de herinrichting van het Hofplein in uw commissie BWB zijn in uw raadsvergadering van 29 april 2021 drie moties aangenomen. Middels tussenberichten is op 29 juni 2021 en 12 mei 2023 uw raad geïnformeerd over de stand van zaken en is aangegeven dat de afdoening gebeurt bij het DO. Hieronder vindt u de voorgestelde reacties op de moties met verzoek tot afdoening.

1. Motie 'Hofplein in goede banen' van J.W. Verheij (VVD), D.A. van Groningen (VVD) en E.C. Eskes (CDA) (21bb5746) draagt het college op om concreet te maken met welke maatregelen de mobiliteitstransitie en de herroutering van autoverkeer succesvol worden gestuurd, zodanig dat het nieuwe Hofplein vanaf de dag van de (her)opening daadwerkelijk de bedoelde groene oase zal zijn.

Voor stadsproject Hofplein is een effectenanalyse voor de verkeerstromen in de stad uitgevoerd. Hierbij is het Hofplein in samenhang met toekomstige ontwikkelingen en projecten beschouwd. Andere ontwikkelingen zoals woningen, arbeidsplaatsen en veranderingen in verplaatsingswijze hebben hierin een bandbreedte: de hoeveelheid autoverkeer zal in de binnenstad ongeveer gelijk blijven of dalen.

Voor en ook na de oplevering van het nieuwe Hofplein worden verschillende infrastructurele projecten uitgevoerd en afgerond, waardoor meerdere alternatieve routes voor de auto worden gerealiseerd.

Voorbeelden van infrastructurele projecten zijn de oplevering van de Blankenburgtunnel, de verlenging van de A16 en de verlegging van de Bosdreef. Hierdoor wordt doorgaand verkeer door de stad meer op de ring gehouden. Zo wordt een deel van het verkeer dat nu gebruik maakt van het Hofplein verplaatst naar de route via de Maasboulevard. Voor lokaal verkeer komt er ruimte op de route van en naar het Oostplein via de Nieuwe Boezemstraat, waardoor het verkeer niet via het Hofplein gaat.

Verkeer vanaf de A20 richting binnenstad gaat minder gebruik maken van de Schiekade en meer van de Stadhoudersweg-Statenweg. Een maatregel die dit gaat ondersteunen is het verlengen van de rechtsaffer van de Schieweg naar de Bergselaan/Stadhoudersweg. Deze maatregel ondersteunt de reguliere omleidingsroute en is daarmee ook gunstig voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoeringsperiode.

De nieuwe routes voor de automobilist, waarbij het Hofplein wordt gemeden, leveren geen tot minimaal tijdsverlies op. Binnen het nog te maken verkeerscirculatieplan, dat gereed zal zijn voor einde realisatie van het nieuwe Hofplein, zal er aandacht blijven voor de effecten van Hofplein in samenhang met andere projecten en maatregelen.

Ook worden er maatregelen genomen waarmee het gebruik van alternatieve vervoersmodaliteiten meer wordt ondersteund en gestimuleerd, zoals de het aantrekkelijker maken van P&R, uitbreiding metrocapaciteit, HOV Maastunnel en op langere termijn versnelling van het tramnetwerk en uitbreiding van OV-knoop Beurs. Ook

wordt er een reisgedragsaanpak voor woon-werkverkeer en bezoekers ontwikkeld, waarvan het doel is werknemers en bezoekers te stimuleren tot ander reisgedrag. Ketenmobiliteit (voor- en natransport OV) en deelmobiliteit worden komende jaren eveneens doorontwikkeld.
In de uitwerking van het Hofplein van PvE naar VO zijn simulaties uitgevoerd, waarbij een beter inzicht is ontstaan in veranderende bereikbaarheid van naastgelegen buurten, parkeervoorzieningen en de doorstroming in die buurten. We hebben onderzoek gedaan naar welke aanpassingen nodig zijn op de straten Weena, Schiekade en Pompenburg om verkeer goed van en naar Hofplein en de omgeving te geleiden. Delen van de voorgenoemde wegen zijn opgenomen binnen de projectgrens, zodat er aanvullende maatregelen getroffen worden, die de bereikbaarheid van naastgelegen buurten ten goede komt. De maatregelen zijn opgenomen in het DO dat bij deze brief (bijlage 1) aan uw raad is toegestuurd.

2. Motie "Verkeersveiligheid op nummer één op het Hofplein' van J.W. Verheij (VVD), D.A. van Groningen (VVD) (21bb5753) verzoekt het college om een plan voor de verkeersveiligheid op en rond het Hofplein te maken; snelle en veilige passage van het Hofplein voor hulpdiensten én andere pleingebruikers zeker te stellen; beide plannen aan de raad toe te zenden.
Binnen de planuitwerking van Hofplein is grote aandacht voor verkeersveiligheid en hulpdiensten. Op uw verzoek hebben we dit in een verkeersveiligheidsplan vastgelegd. Bij de uitwerking van het plan is gebruik gemaakt van landelijke richtlijnen en hebben we onder andere gebruik gemaakt van 3D-beelden om de veiligheid te toetsen. Ook is RET verplicht om bij de ingebruikname van het nieuwe plein een dossier op te leveren aan haar opdrachtgever MRDH, waar veiligheid rondom de trambaan onderdeel van is.
De veiligheid op het Hofplein heeft baat bij een lagere snelheid. Hiermee wordt de interactie tussen de verschillende weggebruikers op het plein beter en ontstaat er minder risico op letsel bij een ongeval. We hebben daarom besloten, in navolging van uw motie 'Veilige straten' om de snelheid op het Hofplein te verlagen naar 30km/h. Het nieuwe ontwerp zorgt er met haar carrévorm en drempels ter hoogte van oversteken voor dat snelheden van autoverkeer op natuurlijke wijze lager komen te liggen en de 30km/h-inrichting op verantwoorde wijze vorm is gegeven.
Verkeersveiligheid wordt in het nieuwe ontwerp vertaald in veilige oversteken voor fietsers en voetgangers, zichtbaarheid en beperkte snelheid van de trams ten opzichte van voetgangers en fietsers en het goed afstemmen en inrichten van alle verkeersstromen die straks op het nieuwe Hofplein aanwezig zijn.
Naast een toelichting op de ontwerpkeuzes ten aanzien van verkeersveiligheid gaat het verkeersveiligheidsplan ook in de uitgangspunten voor verkeersveiligheid tijdens de uitvoering en monitoring om het plan op gebied van de voetgangersoversteken te kunnen bijstellen.
Ook is in het nieuwe ontwerp nadrukkelijk aandacht voor de passeerbaarheid van de hulpdiensten. We hebben gesprekken hierover gevoerd met de Veiligheidsregio en Politie en hun adviezen zijn verwerkt in het ontwerp.
Verkeersveiligheid en de belangen van de hulpdiensten zijn dus als integraal onderdeel meegenomen in het Definitieve Ontwerp voor Hofplein. Het verkeersveiligheidsplan vindt u bijgevoegd bij deze brief (bijlage 4).

3. Motie 'Hofplein toegankelijk en verbonden' van A. Kockelkoren (GroenLinks), D. Yildirim (PvdA), T.J. Vonk (CU-SGP) en E.C. Eskes (CDA) (21bb5756) verzoekt het college om in het ontwerp voor het nieuwe Hofplein zorg te dragen voor samenhang met de nieuwe inrichting van de Coolsingel in materiaalkeuze, beplanting etc. voor een aantrekkelijke binnenstad; zorg te dragen voor een fysiek toegankelijk Hofplein ook voor mensen met een beperking, zoals toegankelijke oversteekplaatsen, brede afritten, geleide lijnen, bankjes om op uit te rusten, etc.; hiervoor de Rotterdamse belangenorganisaties zoals 010Toegankelijk, de Brede Raad en VGR te betrekken bij de uitwerking in het Voorlopig en Definitief Ontwerp.

In het ontwerp voor het nieuwe Hofplein is zorg gedragen voor de samenhang met de nieuwe inrichting van de Coolsingel in onder meer materiaalkeuze en aansluitingen, voor een aantrekkelijke binnenstad. De vloer langs de randen van de Coolsingel met de typische grijze graniettegels loopt ook langs de zijkanten van het Hofplein door. Zoals bij de Coolsingel staan de gebouwen dus met hun 'voeten' op de voor de binnenstad typische bestrating. Voor het middengebied van het Hofplein is voor een lichtgeelkleurige halfverharding gekozen. Deze sluit qua kleurstelling aan bij de bijzondere bestrating van de Coolsingel met het goudgele en grijze natuursteen. Wel is er bewust voor gekozen om bij het fietspad aansluiting te zoeken bij de bekende rode kleur, die standaard in Rotterdam gebruikt wordt. Voor verlichtingselementen en afvalbakken wordt de Rotterdamse Stijl aangehouden.

Tevens is ervoor gezorgd dat het nieuwe Hofplein fysiek toegankelijk is voor mensen met een beperking. De hiervoor geldende richtlijnen (d.d. 15 mei 2018) worden opgevolgd. In het inrichtingsplan zijn mede daarom toegankelijke oversteekplaatsen, brede afritten en noppentegels toegepast.

Er zijn overal rond en op het plein voldoende zitgelegenheden grotendeels ook met rug- en armleuningen opgenomen. Toegankelijkheid is een standaardeis, die al in het PvE (21bb004489) is meegenomen.

010 Toegankelijk is betrokken bij de uitwerking van inrichtingsplan. Deze partij heeft de uitzendingen van het PvE, VO en DO ontvangen en hun inbreng is verwerkt.

4. Motie 'Plintenstrategie koppelen aan groene stadsprojecten' van A. Kockelkoren (GroenLinks) en C.M. Zeegers (D66) (20bb16922).

Uw gemeenteraad heeft in de vergadering 10 november 2020 voor de behandeling van de Rotterdamse Begroting 2021 middels deze motie ons college verzocht om:

1. In de 7 stadsprojecten actief de aanpak van de plinten te betrekken bij de vergroeningsopgave door het gesprek aan te gaan met gebruikers en vastgoedeigenaren;
2. Deze plintenstrategie onderdeel te laten zijn van de rapportage per project en hierover terug te koppelen aan de raad.

Op 6 april 2022 is de commissie BWB erover geïnformeerd dat voor Stadsproject Hofplein hier de volgende stappen voor doorlopen zijn (1, 2) of worden doorlopen (3) (21bb7225):

1. Er is een Cultuurhistorische Verkenning (CV) opgesteld voor Hofplein en omgeving. Hierin zijn de geschiedenis en de cultuurhistorische waarde van de gebouwen rondom het Hofplein in kaart gebracht. Ons college heeft op 21 september 2021 deze Cultuurhistorische Verkenning vastgesteld en uw raad hierover geïnformeerd (21bb7110).
2. Verder is er een Ruimtelijke Verkenning voor deze gebouwen uitgevoerd door Stadsontwikkeling.

3. Tot slot is er een brancheringsonderzoek in gang gezet voor de gebieden Hofplein en het Alexanderplein door Stadsontwikkeling. De resultaten van dit onderzoek worden voor eind 2022 verwacht.

Op basis van de uitkomsten van de CV, het brancheringsonderzoek en de ruimtelijke verkenning kan voor het Hofplein een plintenplan worden opgesteld. De rest van de Stadsprojecten volgen daarna.

Wij stellen uw raad met bovenstaande beantwoording voor om de volgende moties als afgedaan te beschouwen:

1. Motie 'Hofplein in goede banen' van J.W. Verheij (VVD), D.A. van Groningen (VVD) en E.C. Eskes (CDA) (21bb5746);
2. Motie "Verkeersveiligheid op nummer één op het Hofplein' van J.W. Verheij (VVD), D.A. van Groningen (VVD) (21bb5753);
3. Motie 'Hofplein toegankelijk en verbonden' van A. Kockelkoren (Groen Links), D. Yildirim (PvdA), T.J. Vonk (CU-SGP) en E.C. Eskes (CDA) (21bb5756).
4. Motie 'Plintenstrategie koppelen aan groene stadsprojecten' van A. Kockelkoren (GroenLinks) en C.M. Zeegers (D66) (20bb16922).

Financiële consequenties/aspecten:

Programma Stadsprojecten

Het project Hofplein is onderdeel van het programma Stadsprojecten. Ten opzichte van het overzicht van de Stadsprojecten van februari van dit jaar, is de raming van Hofplein toegenomen van € 38,6 mln. naar € 44,8 mln. Daarmee is de prognose voor het totaal van de Stadsprojecten nu omhooggegaan van € 371,9 mln. naar € 377,1 mln. waarvan € 50,5 mln. via cofinanciering moet worden opgehaald.
Het benodigde investeringskrediet excl. cofinanciering wordt in jaarlijkse tranches bij de Voorjaarsnota toegekend en verdeeld over de projecten.
In december 2021 is een versobering van het Hofplein-ontwerp doorgevoerd n.a.v. de algemene kostenstijgingen van de Stadsprojecten (22bb000183). Zo zijn alle stoepranden van gepolijst beton i.p.v. natuursteen en wordt op de toekomstige nieuwbouwlocaties op de grens met het Hofplein voorlopig geen natuursteen toegepast, maar de standaard granito-tegel. Ook is de verlichting onder de banken weggelaten en is de beplanting versimpeld.

Investeringskrediet DO Hofplein

De raming van Stadsproject Hofplein op basis van het DO is € 44,8 mln., waarbij € 6,5 mln. gedekt moet worden via cofinanciering. Hiervan is € 5,1 mln. reeds binnengehaald. Het benodigd investeringskrediet bedraagt (€ 44,8 mln. - € 6,5 mln.=) € 38,3 mln.
In 2020 en 2021 is vanuit het programma Stadsprojecten € 15 mln. toegekend aan het Hofplein. De resterende € 23,3 mln. moet nog worden toegekend plus een bedrag van € 1,4 mln. dat nu nog ontbreekt aan cofinanciering (tezamen € 24,7 mln.). Een deel van die € 24,7 mln., zijnde € 15 mln, zal worden toegekend uit de middelen, die aan het programma Stadsprojecten zijn toegekend in de begroting van 2022, maar nog niet aan de projecten zijn toegewezen. Uit het investeringsvoorstel 2023 wordt nog € 9,1 mln. toegekend aan het Hofplein. Dan resteert nog een verschil van € 0,6 mln. tussen de investeringsraming en het beschikbare investeringskrediet. Er zijn verschillende mogelijkheden om hiermee om te gaan. Het procesvoorstel is:

- Subsidiemogelijkheden die zich nu of na besluitvorming aandienen, optimaal te benutte. Hiertoe lopen nog verschillende trajecten, zoals een aanvraag voor Europese Life-subsidie;
- Extra cofinanciering zoeken (m.n. bij particuliere partijen rondom Hofplein); Hiertoe lopen nog verschillende trajecten;
- Bij het aanbestedingsresultaat bekijken of dit verschil nog steeds bestaat of is veranderd;
- Ruimte zoeken in de begroting van het programma Stadsprojecten, indien alle bovenstaande mogelijkheden nog onvoldoende resultaat opleveren.

<u>DO-raming i.r.t. VO-raming</u>
De DO-raming valt hoger uit dan het vastgestelde VO-budget van € 31,9 mln. Dit komt door twee oorzaken van onvermijdelijke en algemene aard:

1. Stijgende bouwrente (€ 0,35 mln.)
2. Indexatie (€ 5,3 mln.). De raming is medio 2022 bijgesteld met € 2,7 mln. op basis van de inzichten van dat moment. De verwachting was dat de prijzen zouden normaliseren vanaf begin 2023. Dat laatste is niet het geval gebleken, waardoor nadien de raming nogmaals is bijgesteld met € 2,6 mln.

Naast deze algemene kostenstijgingen, zijn er projectspecifieke oorzaken:

3. Door de aanpassing van verkeersknooppunt naar een verkeersluwere locatie, is een grootschalige aanpassing van bewegwijzering in de binnenstad nodig. In de VO-fase waren er nog geen ramingen geleverd door de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd). Voor het DO wel en zijn deze kosten verhoogd van € 1,0 mln. naar € 2,7 mln. In deze post is ook de tijdelijke bewegwijzering - tijdens de uitvoering - opgenomen. Om de kosten te drukken worden - waar mogelijk - bestaande staanders, frames en portals gebruikt. Door de opgedane ervaring bij de Coolsingel zijn deze kosten met € 1,7 mln. naar boven bijgesteld.
4. De interne apparaatslasten zijn opnieuw beoordeeld en worden hoger. De grootste oorzaak is de langere doorlooptijd van het project. Om de kosten goed in te schatten is ook een vergelijking gemaakt met de daadwerkelijk gerealiseerde plankosten van de herinrichting van de Coolsingel. Hieruit blijkt dat de verhouding plankosten ten opzichte van het totale investeringsbudget te laag was ingeschat. Op basis van de huidige planning, oplevering eind 2027, zijn deze kosten bijgesteld met ruim € 1,5 mln.
5. Om de overlast tijdens de uitvoering tot een minimum te beperken, is inzet nodig van bijvoorbeeld verkeersmaatregelen en communicatie naar de omgeving. Deze kosten, voor het zogeheten flankerend beleid, waren onvoldoende meegenomen in de VO-raming en zijn daarom met ca. € 0,65 mln. naar boven bijgesteld.
6. Ook is in het DO gezocht naar mogelijke versoberingen, vanwege de gestegen investeringsraming. Dit heeft geresulteerd in een besparing van € 0,2 mln. doordat de kosten voor de verkeersregelinstallaties in de invloedssfeer van Hofplein worden gedekt vanuit onderhoudsprogramma's.
7. In de oorspronkelijke planning was voorzien, dat het DO in Q4 2022 vastgesteld zou zijn. Dit is niet gehaald. Er bleek meer tijd nodig te zijn om het DO gereed te maken voor besluitvorming dan was voorzien. Het afmaken van het DO leidt tot vertraging van ca. 9 maanden en dit zorgt voor meer kosten van € 2,3 mln. vanwege extra apparaatslasten, bouwrente en index.

8. De afgelopen periode is gezocht naar een variant met een meer evenwichtig verkeersmodel waarbij de ruimte voor de auto, openbaar vervoer, voetganger en fietser meer in balans met elkaar is. Deze variant leidt tot extra kosten van € 1,3 mln. die in de VO-raming niet waren voorzien.

Samenvatting wijzigingen DO-raming t.o.v. VO-raming

1. Bouwrente	+ € 0,35 mln.
2. Indexatie	+ € 5,3 mln. (€ 2,7 mln. + € 2,6 mln.)
3. Bewegwijzering	+ € 1,7 mln.
4. Plankosten	+ € 1,5 mln.
5. Extra inzet flankerend beleid	+ € 0,65 mln.
6. Verkeerslichten alternatieve dekking	- € 0,2 mln.
7. Vertraging 9 maanden	+ € 2,3 mln.
8. Aanpassingen plan	+ € 1,3 mln.
Totaal	**Ca. € 12,9 mln.**

Binnen het programma Stadsprojecten is een post onvoorzien van €10 mln. opgenomen waaruit geput kan worden indien er tegenvallers ontstaan op het gebied van het binnenhalen van cofinanciering. Hofplein is het eerste stadsproject waarvan het DO wordt vastgesteld en waarbij direct een deel van de post onvoorzien moet worden aangesproken (€1,4 mln., 14% van het totaal). Er lopen nog diverse opties voor cofinanciering, o.a. voert wethouder HBM gesprekken met het bedrijfsleven om hen te bewegen om mee te betalen aan de uitvoering van de herinrichting. De cofinanciering, die daarmee opgehaald wordt, komt in mindering op het investeringskrediet uit het investeringsvoorstel en kan worden gebruikt voor volgende Stadsprojecten. Als de cofinancieringsopgave van het Hofplein toch niet wordt gehaald, dan heeft dit als consequentie dat er voor volgende Stadsprojecten minder ruimte is om tegenvallers op te vangen.

Beheer en onderhoud

In het ontwerp is rekening gehouden met duurzame oplossingen, zoals het ondergronds bergen van water uit de omgeving dat weer gebruikt wordt voor het bewateren van gemeentelijke bomen en beplanting in droge periodes, maar ook het aanbrengen van halfverharding. Door het slim toepassen van trottoirbanden en verhoogde randen, wordt rijschade of schade aan beplanting door zout (in de winter) voorkomen.
De beheerkosten stijgen desondanks aanzienlijk, omdat het onderhouden, repareren en vervangen van natuursteen en groen nu eenmaal meer kost dan dezelfde ingrepen in geval van asfalt.
Na oplevering van het Hofplein nemen de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud van wegen, groen en andere door Stadsbeheer te beheren objecten toe met circa € 175.500,-.
De extra jaarlijkse kosten voor de inzet van Schone Stad bedraagt € 127.500,-.
De extra inzet van Toezicht & Handhaving en de extra gebiedsgerichte coördinatie voor integraal beheer op deze bijzondere locatie, bedraagt € 294.000,- per jaar.
De jaarlijkse extra beheerkosten voor het Hofplein bedragen daarmee in totaliteit circa € 597.000,- per jaar, prijspeil juni 2023.
Conform de motie Sies (15bb9224) zijn de financiële consequenties vastgesteld voorafgaand aan de aanleg van de nieuwe buitenruimte. Deze consequenties zijn

onlosmakelijk verbonden aan het DO. De financiële consequenties zijn in de beheerparagraaf (bijlage 3) verder toegelicht.

Definitief Ontwerp (DO); één versie
In het VO was sprake van een DO 2023 en DO 2030. De ontwikkeling van RISE in het zuidoostelijke kwadrant staat later in de tijd gepland dan de uitvoering van het Hofplein. Daarom zou er een tijdelijke situatie zijn (DO 2023) en een definitieve situatie, na oplevering RISE (DO 2030). Door een optimalisatie in het DO behoeft de hoek van RISE geen aanpassingen meer na oplevering van die ontwikkeling. De definitieve situatie wordt dus direct aangelegd. In de VO-raming was alleen rekening gehouden met aanleg van het DO 2023, dus het biedt voor nu geen financiële meevaller, maar in de toekomst wel.

Overig
Tot en met 2025 worden de verzekeringskosten van de twee Willem de Kooningbeelden die in bruikleen zijn vanuit de Willem de Kooning Foundation à € 15.000 per jaar, gedekt vanuit de begroting van het Centrum Beeldende Kunst (CBK). Voor na 2025 moet buiten het projectbudget een oplossing gevonden worden, maar de dekking is nog niet geregeld. Hierover zijn CBK en cluster Maatschappelijke Ontwikkeling nog in gesprek.

Personele consequenties
Extra gebiedsgerichte coördinatie en Toezicht & Handhaving
Voor het Hofplein is een integrale beheeraanpak nodig om het nieuwe plein na realisatie te behouden als visitekaartje van de stad. Dit houdt in dat het Hofplein als één geheel wordt beschouwd. Het Hofplein wordt ingericht als Stadsplein met de functies ontmoeten en verblijven, daarom is extra ingezet op de beleving van de locatie. Zo wordt extra inzet verwacht tijdens seizoenspieken om de kwaliteit voor schoon, heel en toezicht te kunnen garanderen. Het is van belang dat er adequaat wordt gereageerd als extra of andere inzet nodig is.
Voor het Hofplein is op basis van het VO in 2022 een integraal beheerplan opgesteld. Hierin wordt duidelijk omschreven welk onderhoud er voor diverse assets wanneer nodig is en hoe optimaal wordt afgestemd met de diverse onderhoudspartijen voor deze intensieve verblijfsplek. Voor uitvoering van deze extra taken is minimaal 0,5 fte voor een coördinator bij Stadsbeheer nodig. Doordat het Hofplein een Stadsplein wordt met een verblijfsfunctie wordt er verwacht dat ook voor Toezicht & Handhaving 2 fte extra inzet nodig is. Bijvoorbeeld extra surveillance op drukke momenten, zoals tijdens de weekenden en warme dagen. Deze financiële consequenties worden in de beheerparagraaf (bijlage 3) verder toegelicht.

Juridische consequenties/aspecten:
De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is beheerder van de tramspoorinfrastructuur uit hoofde van de Wet lokaal spoor. RET is uitvoerend beheerder. Toestemming van deze partijen is nodig voor functionele wijzigingen aan spoor- en perroninfrastructuur. Gezamenlijk met RET en MRDH wordt een traject doorlopen dat erop gericht is om deze toestemming voor het nieuwe ontwerp te verkrijgen. Deze toestemming (in de vorm van een vergunning) wordt verstrekt bij een compleet afgerond Informatiedossier. Dit dossier wordt opgebouwd in overleg met MRDH en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en afgerond na uitvoering van de werkzaamheden aan en om de tramsporen..

De vergunning wordt verstrekt na uitvoering en goedkeuring van het tramtracé en het Informatiedossier. De MRDH en ILT worden actief betrokken bij de keuzes en afwegingen met betrekking tot een veilige inrichting rondom de tramsporen en oversteken. Het gaat dan met name om het aantonen van 'stand still' (geen verslechtering van de veiligheid) verhogen. Doel is om al zo snel mogelijk met MRDH en ILT de positieve intentie tot vergunningsverstrekking vast te stellen. Zonder indienststellingsvergunning kunnen er geen trams over het nieuwe plein rijden. Mogelijk leidt het toestemmingstraject nog tot ontwerpaanpassingen. Deze zullen voor de aanbesteding inzichtelijk worden gemaakt.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlagen:

1. Definitief ontwerp
2. Impressies
3. Beheerparagraaf
4. Verkeersveiligheidsplan