Start >

Monitor Grote Projecten Rotterdam

Rapportage april t/m september 2022

Vastgesteld door het college van B&W van Rotterdam op 1 november 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 april tot en met september 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 maandelijkse voortgangsbrief blijven sturen aan de commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte (BWB).

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

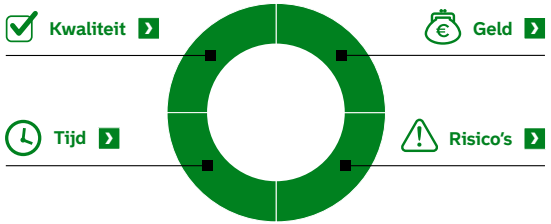
- Bijsturing is niet noodzakelijk, ingezette aanpak handhaven
- Actieve bijsturing is noodzakelijk om binnen de gestelde kaders te blijven of bijsturing is op korte termijn aannemelijk
- Ingezette aanpak leidt ondanks bijsturing niet tot uitvoering binnen gestelde kaders. Aanpassing van de oorspronkelijke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

Bekijk de status in alle projecten in één overzicht ›

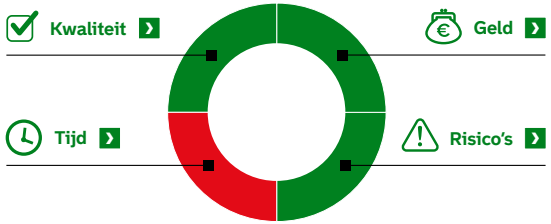
Bekijk voortgang

Status van de projecten in één oogopslag

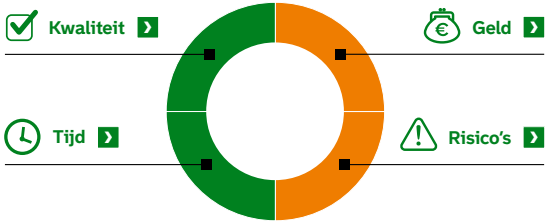
A16 Rotterdam



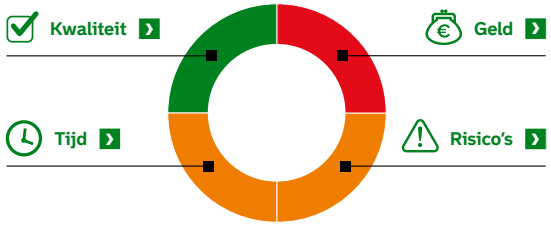
Hoekse Lijn



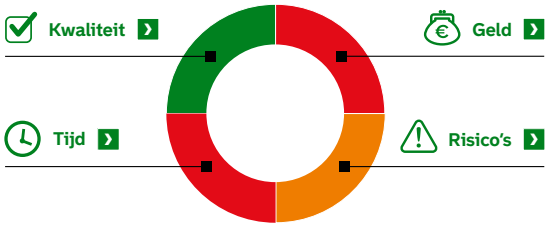
Hart van Zuid



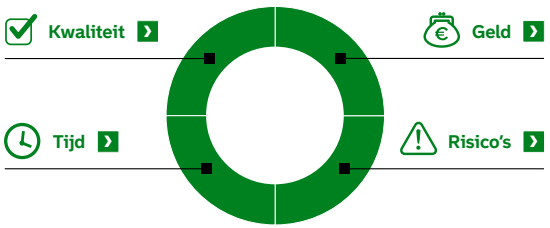
Hofbogenpark



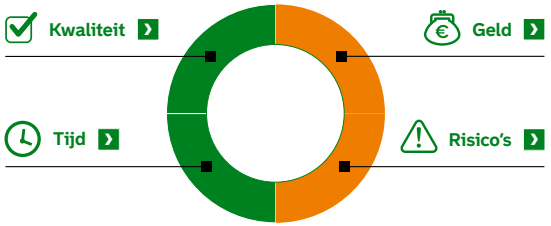
DMP Hofplein



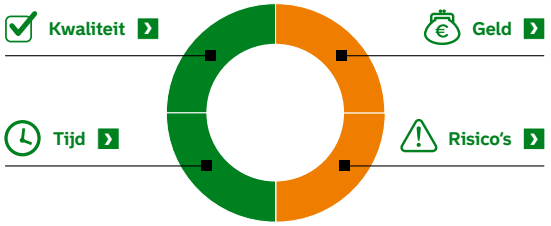
Het Open Venster



Centrale Bibliotheek



OnderWijsLokatie Laan op Zuid



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

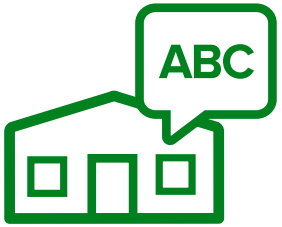
Klik hier voor de voortgang

Hofbogenpark

Klik hier voor de voortgang

DMP Hofplein

Klik hier voor de voortgang

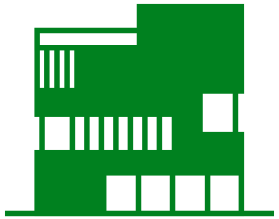


Open Venster

Klik hier voor de voortgang

Centrale Bibliotheek

Klik hier voor de voortgang



OnderWijsLokatie Laan op Zuid

Klik hier voor de voortgang

Terug naar
overzicht projecten

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

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 Infrastructuur en Milieu (I&M), gemeente Rotterdam en overige regiopartners. De gemeente levert een financiële bijdrage voor verschillende werkzaamheden, zoals een recreaduct, verhoogde geluidsschermen en een verlaagde tunnel in het Lage Bergse Bos. Rijkswaterstaat heeft het bouwconsortium De Groene Boog gecontracteerd voor het ontwerp, de aanleg en het beheer van de snelweg.

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

De werkzaamheden van de gemeente vallen in twee delen uiteen:

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

Lees verder ›

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik

Algemene voortgang van de aanleg van de A16
Het viaduct in de huidige A16 over de Hoofdweg blijkt na controleberekeningen niet aan de veiligheidsnormen te voldoen en is eind mei van een ondersteuningsconstructie voorzien. Op de Hoofdweg resteert nog 1 rijstrook voor verkeer van oost naar west plus een strook voor langzaam verkeer en hulpdiensten in beide richtingen. Deze situatie zal zo moeten blijven totdat het viaduct in zijn geheel door Rijkswaterstaat vervangen wordt (2024-2025). Mocht het viaduct in de tussentijd bezwijken en op de ondersteuningsconstructie terecht komen, moet herstel en vervanging door Rijkswaterstaat per direct worden uitgevoerd. De plannen voor deze vervanging zijn in ontwikkeling en worden vanuit de gemeentelijke organisatie vooral beoordeeld op de gevolgen voor de stedelijke - of zelfs regionale - bereikbaarheid.

De oostelijke helft van het nieuwe viaduct over de President Rooseveltweg is eind juli gerealiseerd door het inhijsen van prefab betonnen liggers. Door gebruik te maken van een om-en-om regeling en de inzet van verkeersregelaars is de verkeershinder beperkt gebleven. Voor de nieuwe viaducten over de N471 en de sporen van Randstadrail en HSL zijn funderingen aangebracht en zijn de ondersteunende kolommen zichtbaar. Tussen deze viaducten, parallel aan de N209, zijn hoge grondwallen te zien die als voorbelasting dienen en waar het toekomstige wegdek op zal worden aangelegd. Hierbij wordt grond gebruikt die vrijkomt bij het uitgraven van de tunnel.

Door een tijdelijke omlegging van de Grindweg is ruimte ontstaan voor de bouwkuipen van de Rottemerentunnel op die locatie. Inmiddels zijn de meeste tunnelsegmenten van een dak voorzien. Hierdoor neemt ook het werken in de nacht - nodig voor het aan één stuk storten van tunnelvloeren en -daken - aanzienlijk af. Bij de Rotte wordt de tunnel in twee fasen gebouwd, zodat steeds een vaargeul van 10 meter overblijft. Als eerste is de zuidelijke helft van de tunnel gerealiseerd, zodat dit najaar de noordelijke helft kan starten.

Om de hinder van trillingen en geluid bij het verwijderen van damwanden voor bewoners te beperken is in een bestuurlijk overleg besloten om in drie bouwkuipen bij de Rotte, de damwanden in de grond achter te laten. De bewoners hebben met instemming op dit voorstel gereageerd. De overige damwanden zullen uit de grond getrild worden. Een proef met een stillere methode voor het ‘trekken’ van damwanden is niet gelukt. Helaas is bij het uittrillen onvoldoende ruimte voor het opstellen van een extra kraan met een ‘hangend’ geluidscherm.

Bij de aansluiting op de A20 worden de dekken van het nieuwe viaduct langzaam over de snelweg geschoven, die daardoor gewoon beschikbaar blijft voor alle verkeer. De 'blauwe neus' aan de voorzijde is inmiddels over de hoofdrijbanen heen geschoven. De pijlers waar het nieuwe viaduct op komt te liggen zijn allemaal gebouwd en goed zichtbaar vanaf de snelweg.

De installaties voor de Rottemerentunnel zijn in een simulatie-omgeving nagebouwd. Hierdoor kan voorafgaand aan de realisatie, de besturingssoftware worden getest en de integrale werking van de diverse (veiligheids)systemen in allerlei scenario's worden beproefd. Dit neemt in belangrijke mate risico's weg die in de laatste fase van de afbouw van de tunnel tot vertraging kunnen leiden.

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 vergunning-aanvragen. Inhoudelijk wordt intensief overlegd met Rijkswaterstaat en De Groene Boog om tot goede, breed gedragen oplossingen te komen.

Voor het Inrichtingsplan Noordrand Schiebroeksepark is de actualisatie van het Programma van Eisen (PvE) afgerond. Dit heeft geresulteerd in een gedragen schetsontwerp met kostenraming die past binnen het beschikbare budget. Na de formele vaststelling van het PvE zal gestart worden met de uitwerking naar een voorlopig ontwerp.

Voor de herinrichting van het Terbregseveld - nadat de tunnelmond gereed is gekomen - is gestart met het actualiseren van het PvE.

Als onderdeel van de te realiseren "fietspadenstructuur" is een verkenning afgerond naar het tracé voor het fietspad langs wieler-vereniging Ahoy. De uitkomst van deze verkenning is dat een opwaardering van de huidige route via de Landscheiding de voorkeur geniet boven een geheel nieuw tracé. De voorkeursvariant stuit niet op ecologische bezwaren, is goedkoper en kan op draagvlak rekenen van de aangrenzende sportverenigingen.

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

A16 Rotterdam | Kwaliteit

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

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

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

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking kwaliteit:
De Groene Boog wil de nieuwe snelweg energieneutraal maken door de aanleg van zonnepanelen. Met de gemeente vindt overleg plaats over de locaties van de zonnepanelen, de consequenties voor ecologie en beheer en het eventueel hiertoe aanwenden van gemeentelijke (rest)gronden.

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. Deze bijdrage geschiedt op basis van vaste prijs en wordt niet beïnvloed door prijsstijgingen op de markt. Het resterende bedrag is hoofdzakelijk gereserveerd voor de gemeentelijke inpassingsprojecten en de aanleg van geluidsarm asfalt op provinciale en gemeentelijke wegen.

Bijsturing is niet noodzakelijk

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

Voor de inrichtingsplannen Terbregseveld, Schiebroeksepark en fietspad Ahoy worden op basis van de geactualiseerde programma's van eisen en schetsontwerpen nieuwe kostenramingen opgesteld. De kostenramingen worden getoetst aan de beschikbare budgetten die als taakstellend worden gehanteerd. De stijging van marktprijzen voor energie, grondstoffen en bouwmaterialen zet uiteraard druk op dit proces.

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 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 3 belangrijke risico's te rapporteren:
1. Vervanging viaduct over Hoofdweg
2. Tijdelijke bereikbaarheid
3. Prijsontwikkelingen bouwkosten

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Beschrijving risico's en actuele ontwikkelingen:

1. **Viaduct Hoofdweg:** de noodzakelijke vervanging van het bestaande viaduct van de A16 over de Hoofdweg wordt door de aannemer voorbereid, maar verwacht wordt dat de uitvoering zeer omvangrijke verkeershinder zal opleveren op zowel lokale als regionale schaal. De vervanging door Rijkswaterstaat moet gereed zijn om de nieuwe snelweg in 2025 in gebruik te kunnen nemen. Mocht het viaduct in de tussentijd bezwijken en op de ondersteuningsconstructie terecht komen, moet herstel en vervanging door Rijkswaterstaat per direct worden uitgevoerd.

   Beheersing: met Rijkswaterstaat en De Groene Boog wordt o.a. in een taskforce overleg gevoerd over de uitvoeringsmethode en de gevolgen voor het verkeer. Vanuit de gemeente is de manager Stedelijke Bereikbaarheid aangehaakt om mee te denken over maatregelen die de bereikbaarheid zoveel mogelijk kunnen borgen. Ook is een frequent operationeel overleg ingesteld, om in meer detail zicht te krijgen op de voorgenomen activiteiten. Dit laatste helpt ook het proces van vergunningverlening, zodat daar geen ongewenste vertragingen uit ontstaan.

Lees verder ›

2. **Tijdelijke bereikbaarheid:** de aanleg van de nieuwe snelweg vindt gefaseerd plaats, mede om te borgen dat tijdens realisatie de omliggende gebieden en - lokale - infrastructuur kan blijven functioneren. Evengoed zijn tijdelijke afsluitingen en omleidingen noodzakelijk, waarbij de bereikbaarheid onder druk kan komen te staan. Daarbij speelt ook dat de tijdsdruk in het project minder gelegenheid biedt om tot optimale voorstellen te komen.

   Beheersing: om de tijdelijke afsluitingen en omleidingen in beeld te krijgen voert de gemeente voor het A16R-project een speciaal "verkeersoverleg" met De Groene Boog. Hier worden reeds genomen verkeersmaatregelen gemonitord, maar zeker ook de voorgenomen ingrepen beoordeeld op consequenties voor de bereikbaarheid. De gemeentelijke toestemming wordt vervolgens met een "tijdelijke verkeersmaatregel" (TVM) of Verkeersbesluit formeel bekrachtigd. Daarnaast wordt Rijkswaterstaat gevraagd om gedetailleerde (plannings)informatie van de faseringen, om vroegtijdig zicht te krijgen op werkzaamheden die de bereikbaarheid kunnen beïnvloeden.

3. **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 inrichtingsplannen voor het Terbregseveld en Schiebroeksepark.

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

A16 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

Toezegging	Document	Afdoening
A13/A16 Wildersekade	15bb2129	15bb3933
A13/A16 Polder Schieveen	15bb2130	15bb3933
A16 Corridor - MIRT rapport	15bb3044	16bb7674
Leren van het gebiedstafelproces	15bb7048	16bb8610
Inpassing A13/A16 gesprek Minister	15bb7049	17bb000513
Inpassing A13/A16 ontsluiting bedrijventerrein Schiebroek	15bb7050	18bb5437
Inpassing A13/A16 ontsluiting Wilderskade	15bb7051	15bb7380
Inpassing A13/A16 oprit Hoofdweg	15bb7052	15bb7380
Bereikbaarheid bedrijven Wildersekade na realisatie A16 Rotterdam	16bb4929	15bb7380
A13/A16 gebiedstafel	17bb864	15bb7380

Lees verder ›

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

Terug naar
overzicht projecten

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. Op basis hiervan kunnen de reizigers zonder problemen gebruik maken van deze metrolijn. 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 2 jaar. In juni is een nieuwe softwareversie in de baan geladen voor de verlenging. In deze software zijn onvolkomenheden uit de voorgaande softwareversies opgelost. De eerstvolgende software update wordt eind 2023 uitgevoerd en de tweede eind 2024. Met MRDH en RET wordt besproken hoe met de indienststellingsvergunning wordt omgegaan.

De aanpassingen aan het Talud in Maassluis en Vlaardingen zijn op één onderdeel na, afgerond. Dit deel volgt in 2024 vanwege de aansluiting met de Blankenburgtunnel. De werkzaamheden bij het Parkwegviaduct in Schiedamzijn gereed. Er zakt geen zand meer weg.

Lees verder ›

De definitieve inrichting van het goederenoverdrachtsspoor (GOS) is in samenwerking met ProRail afgerond en in gebruik. 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 gekozen om het beheer bij RET neer te leggen. De situatie op de overweg Haakweg-StenaLine is door het verplaatsen van het Stedinhuisje en omleggen van de weg, overzichtelijker en daarmee veiliger gemaakt.

Metro aan Zee (MaZ)
De realisatie van spoorbaan, stations, bovenleiding, stationssystemen, spoorbeveiliging en energievoorziening is gereed, behoudens enkele restpunten die de functionaliteit niet beïnvloeden. De oplevering op basis van aantoonbaar succesvol getest en/of gekeurd werk, kost meer tijd dan verwacht. Om de doorlooptijd van het aantonen zo beperkt mogelijk te houden, is overgestapt op een werkwijze van systeemvrijgaven. De 25 systemen die samen Metro aan Zee vormen, zijn door de inhoudelijk deskundigen vrijgegeven, op basis van mate van aantoonbaarheid, de functionaliteit en veiligheid van het systeem. Omdat ook het dynamisch testen (testen met een metrovoertuig) en het testbedrijf (testen met procedures) succesvol is afgerond, zijn 'verklaringen geïntegreerde en werkende infrastructuur', afgegeven. De dossiers ten behoeve van de vergunningaanvraag en de overdracht aan de beheerder zijn aangeleverd. In deze dossiers zijn enkele open punten opgenomen, die worden opgelost voor het proefbedrijf van start gaat. Het proefbedrijf is de volgende fase, in deze fase rijdt de RET zijn dienstregeling zonder passagiers ten behoeve van de eerste ervaringen en het opleiden van de bestuurders.

Het betonwerk van Station Strand is succesvol hersteld. In de openbare ruimte zijn nog enkele restpunten qua plantwerk i.v.m. de gebondenheid aan het seizoen. Om deze reden zijn de paddenschermen nog gehandhaafd en wordt rekening gehouden met het ecologisch werkprotocol.

De Plint en Station Hoek van Holland Haven, de baan en het spoor zijn nagenoeg gereed.

Op YouTube kanaal 'Hoekse Lijn' zijn verschillende interessante vlogs te zien over de Hoekselijn.

Hoekse Lijn | Kwaliteit

De MRDH is het bevoegd gezag voor lightrail in de regio Rotterdam/Den Haag volgens de Wet lokaal spoor (Wls) en is de verstrekker van de indienststellingvergunning. In de wet is geregeld dat de beheerder (RET-Asset Management) de indienststellingsvergunning moet aanvragen bij MRDH. Om een indienststellingsvergunning te verkrijgen moet de Hoekse Lijn voldoen aan de Wls, de Beheervisie 2020-2024 en aan het Vei¬ligheidskader 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 overdrachtsdossier 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 investe-ringen opleveren. Het project heeft hiervoor in nauwe samenwerking met de RET en de MRDH een onderbouwing opgesteld om aan te tonen dat het in mei 2018 door het Rotterdamse College van B&W vastgestelde Definitief Ontwerp ALARP is (kenmerk 18bb3852). De Bestuurs-commissie Vervoers Autoriteit (BcVA) van MRDH heeft in juni 2021 vastgesteld dat aan deze eis voldaan wordt.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting afwijking kwaliteit:

Ombouw
De tijdelijke indienststellingvergunning 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.

Lees verder ›

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. Tot op heden verloopt de monitoring goed en zijn geen incidenten of onveilige situaties opgetreden. De communicatie tussen verkeersleiding van ProRail en RET verloopt goed. De verwachting is dat de periode van monitoren eind dit jaar afgesloten kan worden.

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

Metro aan Zee (MaZ)

Spoorbeveiliging
In juni is een nieuwe softwareversie in de baan geladen voor Metro aan Zee. In deze software zijn onvolkomenheden uit de voorgaande softwareversie opgelost.

Realisatie, testen en keuren
Vanuit de verschillende contractpartijen is voor de 25 systemen die samen Metro aan Zee vormen, de realisatie afgerond - behoudens enkele restpunten. Restpunten, die deels het gevolg zijn van lange leveringstermijnen, zijn beoordeeld op veiligheidsimpact en worden vanuit die prioriteit afgehandeld. Focus ligt op de aantoning en onderbouwing van het verrichtte werk in de vorm van documentatie. Dit is nodig voor de aanvraag van de indienststellingsvergunning.

Het herstelwerk aan het beton van Station Strand is afgerond. Inmiddels zijn er geen restpunten meer die de veiligheid of functionaliteit negatief beïnvloeden. Wanneer de metro rijdt, volgt nog een fase waarin restpunten worden afgehandeld, zoals de ontmanteling van het tijdelijk Station Hoek van Holland Haven.

Systeemintegratie
Na opleveren, testen en keuren van de verschillende onderdelen is de focus verlegd naar het integraal testen, waarbij een opbouw plaatsvindt naar steeds meer gekoppelde systemen. De 'ultieme testen' zijn de dynamische testen. Rijdende voertuigen testen op dat moment zaken als de tijdigheid van het sluiten van de spoorbomen, de aankomst op de stations, de communicatie met de Centrale Verkeersleiding, etc. Deze dynamische testen zijn succesvol afgesloten. Op het dynamisch testen volgt het testbedrijf. In het testbedrijf zijn de procedures waarin menselijk handelen beschreven staat, aan het metrosysteem toegevoegd. Bijvoorbeeld het uitstappen van passagiers buiten een perron om, of bijvoorbeeld bij uitval van de stroomvoorziening. Ook het testbedrijf is succesvol afgerond. Met het succesvol afronden van deze testfasen is verklaard dat de infrastructuur werkt. De volgende fase is het proefbedrijf. In die fase test de RET zijn dienstregeling zonder passagiers en leidt het de bestuurders op om dit tracédeel goed te gebruiken.

Omgeving
De werken in de openbare ruimte zijn afgerond en opgeleverd: het fietspad langs de metrobaan waarbij de Atlantikwall goed zichtbaar is, de looproutes naar het strand, de gerealiseerde ovonde en de omgeving van station Hoek van Holland Haven. Het slag (toegang tot het plein) en het prachtige plein rond Station Strand zijn opengesteld voor publiek. Om eenheid in het gebied in uitstraling te creëren, is de Badweg opnieuw geasfalteerd. De groenvoorziening tussen de Badweg en de spoorbaan wordt eind dit jaar uitgevoerd.

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

Veiligheid en Gezondheid
Op het gebied van Veiligheid en Gezondheid (V&G) kan gemeld worden dat het project tot op heden geen incidenten kent. Daarnaast heeft ABS aan Zee (aanneemcombinatie Boskalis Swietelsky) de invulling aan de social return verplichting volledig ingevuld. Dat betekent dat er voor ruim € 1 mln. mensen zijn ingezet met afstand tot de arbeidsmarkt. Hierover is een korte film gemaakt: Social return bij Metro aan Zee

Hoekse Lijn | Geld

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting status geld:
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. Voor de jaren 2018 en 2019 is dit bedrag verhoogd met een aanvullende subsidie van de MRDH van €7,6 mln. voor indexatie conform de afspraken in de Vaststellingsovereenkomst. Voor de jaren 2020 en 2021 is daar nog € 1 mln. bijgekomen.

In 2021 is een extra reservering in de begroting opgenomen om de post onvoorzien met € 3 mln. te verhogen. Aanleiding hiervoor waren de hogere kosten voor de spoorbeveiliging, leveringsproblematiek van materialen en de gestegen kosten van bouwmaterialen. Het budget voor de Hoekse Lijn liep hiermee op naar €474 mln.

In de laatste prognose voor de kosten blijft het project binnen dit budget, maar is de post onvoorzien sterk teruggelopen. De prijsstijging van bouwmaterialen heeft zich nog verder doorgezet in 2022. Hier zijn extreem hoge brandstofkosten bij gekomen. De post onvoorzien is niet toereikend om deze extra kosten op te vangen. Daarom is in het coalitieakkoord € 4 mln. opgenomen voor de Hoekse Lijn. De gemeenteraad moet dit bij de behandeling van de begroting nog goedkeuren. Na goedkeuring van de begroting door gemeenteraad is de beschikbare subsidie/bijdrage € 478 mln.

De financiële stand van zaken per 1 september 2022 is als volgt:

Beschikbaar budget	€ 474 mln.
Besteed	€ 449 mln.
Resterend	€ 25 mln.

Voor het resterende bedrag is voor een groot deel al verplichtingen aangegaan (€ 16 mln.).

Hoekse Lijn | Tijd

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

Metro aan Zee (MaZ)
Het doel van het project was dat de reizigers in de zomer van 2022 met de metro naar het strand van Hoek van Holland konden reizen. De geplande integratietesten en het testbedrijf zijn volledig uitgevoerd. Het proefbedrijf moet nog plaatsvinden en daar is een indienststellingsvergunning voor nodig.

De dossiers ten behoeve van de vergunningaanvraag en de overdracht aan de beheerder zijn aangeleverd. In deze dossiers zijn enkele punten opgenomen, die nog moeten worden opgelost voor het proefbedrijf van start gaat. Het projectteam is samen met de RET bezig met het voorbereiden van de vergunningsaanvraag voor het in dienst stellen van de metro. Na de aanvraag gaan de wettelijke termijnen lopen van de afhandeling van de vergunning. Na de beoordeling door MRDH bevoegd gezag en afgifte van de vergunning, kan het proefbedrijf starten en kunnen we een exploitatiedatum afgeven. Omdat de wettelijke termijnen in deze vergunningprocedure vrij lang zijn en hopelijk versnelling mogelijk is, is het nu niet mogelijk om een datum start proefbedrijf af te geven. Daarmee is nu ook geen zicht op een exploitatiedatum.

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting status tijd:

Ombouw
Een deel van de definitieve overdracht heeft plaatsgevonden. Benodigde documenten over de systemen (overwegen, energie-voorziening, kabels en leidingen en spoorbeveiliging) zijn nog niet volledig op orde. Het project is hierin afhankelijk van de levering vanuit het ingenieursbureau van de RET. Het streven is om de volledige overdracht eind 2022 te hebben afgerond.

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

Lees verder ›

Het GOS is in gebruik door goederentreinen en het beheer ligt bij de RET. Via een één jaar durende monitoring wordt duidelijk of deze uitgevoerde variant definitief als oplossing wordt geaccepteerd door de RET en ProRail.

De werkzaamheden aan de taluds tussen Maassluis en Vlaardingen zijn op één onderdeel na, gereed. Een deel van deze werkzaamheden volgt in 2024 vanwege werkzaamheden aan de Blankenburgtunnel. Deze werkzaamheden worden met het bijbehorende budget overgedragen aan RET Beheer.

Metro aan Zee (MaZ)
De focus van het werk ligt op het aantonen van de veiligheid en juistheid van datgene dat gebouwd is. De dossiers ten behoeve van de vergunningaanvraag aan de beheerder zijn aangeleverd. Een compleet informatiedossier is nodig om een indienststellingsvergunning aan te vragen. De acceptatie van de Beheerder is bepalend voor wanneer rijden met reizigers mogelijk is.

RET Beheer zal de indienststellingsvergunning aanvragen. Zodra de aanvraag is ingediend, heeft de ILT (Inspectie voor de Leefomgeving) 2 weken nodig om het informatiedossier te beoordelen en een verklaring over veiligheid af te geven. Hierna volgt de beoordeling vanuit MRDH bevoegd gezag. Zodra MRDH bevoegd gezag de vergunning verleent, start het drie weken durende proefbedrijf. Na een geslaagd proefbedrijf is rijden met reizigers mogelijk.

Hoekse Lijn | Risico's

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

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

Metro aan Zee (MaZ)
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 is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's

Ombouw
Spoorbeveiliging: Met Alstom zijn afspraken gemaakt over de afronding van de spoorbeveiligingssoftware.

Lees verder ›

Metro aan Zee (MaZ)
Samenwerking: De samenwerking tussen de Gemeente Rotterdam en RET heeft, ondanks de blijvende aandacht, niet geleid tot een vlotte acceptatie van het beheer van Metro aan Zee, voorwaardelijk voor de aanvraag indienststellingsvergunning. Na de aanvraag indienststellingsvergunning gaan de wettelijke termijnen lopen die gelden in deze vergunningprocedure.

Aantoonbaarheid integraal werkend systeem: De oplevering o.b.v. aantoonbaar succesvol getest en/of gekeurd werk kost veel meer tijd dan verwacht. Het achterblijven van bewijsvoering van succesvol uitgevoerde testen en keuringen door de verschillende opdrachtnemers - benodigd om te voldoen aan de vergunningsvoorwaarden van de MRDH (Beheervisie 2020-2024) - is opgetreden.
De aantoning van een integraal werkend systeem is inmiddels compleet, en opgenomen in het dossier ten behoeve van de aanvraag indienststellingsvergunning. RET heeft het beheer nog niet geaccepteerd, waardoor de vergunningaanvraag nog niet is gedaan.

Spoorbeveiliging: De indienststellingsvergunning voor de implementatie van de software is verleend. De software is inmiddels succesvol geïmplementeerd. Dit risico is hiermee vervallen.

Hoekse Lijn | Bestuurlijke documenten

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

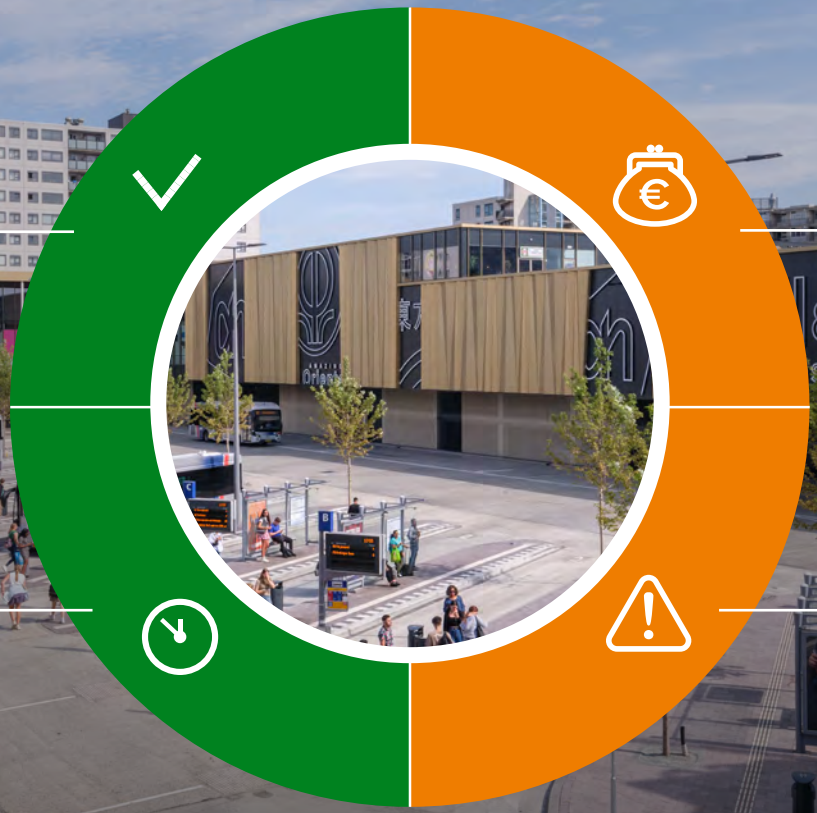
Wat	Wanneer	Kenmerk
Voortgangsbrief mei/ juni 2022	12 juli 2022	22bo004752
Voortgangsbrief maart/ april 2022	30 mei 2022	22bo003662
Voortgangsbrief februari 2022	17/18 maart 2022	22bb002722
Voortgangsbrief januari 2022	10 februari 2022	22bb1587
Voortgangsbrief december 2021	14 januari 2021	22bb00358
Voortgangsbrief november 2021	15 december 2021	21bb016172
Voortgangsbrief oktober 2021	12 november 2021	21bb014298
Voortgangsbrief september 2021	15 oktober 2021	21bb013102
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

Terug naar
overzicht projecten

Hart van Zuid

› Algemene introductie
› Bestuurlijke documenten



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

Situatie vorige rapportage:

Foto: Ossip van Duivenbode

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

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

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:

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

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

Lees verder ›

Basis opgaven (inclusief ambitie)	Gerealiseerde en actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Zwembad	Opgeleverd in december 2017.
Hallen Ahoy	Opgeleverd in zomer 2017. De gesprekken tussen Ballast-Nedam-Heijmans (BNH), Ahoy, gemeente en bevoegd gezag (Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond) over de maximale bezoekers-capaciteit van 40.000 bezoekers in de hallen 2-6 (contractuele eis) zijn afgerond. Er ligt een akkoord, dit akkoord wordt nu getoetst met een "second opinion".
Theater Zuidplein en Bibliotheek	Opgeleverd in mei 2020.
Rotterdam Ahoy Convention Center (RACC)	Het RACC is op 27 november 2020 opgeleverd. De aanpassing van het bestaande deel in de Plaza is op 15 januari 2021 opgeleverd. Op 9 september 2021 is het RACC door Koning Willem Alexander geopend en is het 50-jarig bestaan van Ahoy gevierd.
OV-knoop/busstation	Op 13 juni 2022 is het nieuwe busstation in gebruik genomen. Hiermee is de eerste fase van de OV-knoop afgerond. Momenteel wordt gewerkt aan de voorbereiding van het opknappen/upgraden van de stationshal en het vergroten van de fietsenstalling, 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. Het plan is in Q2 geüpdatet. Er vinden nu gesprekken plaats met o.a. de MRDH om dit plan financieel haalbaar te maken.
Sociaal programma	De gemeente en BNH hebben in de Stuurgroep Hart van Zuid van februari 2022 de uitgangspunten voor het Sociaal Programma 2022-2027 vastgesteld. Kern is, dat voor nieuwe ontwikkelingen zoals o.a. ABN-plot en het hotel op basis van co-creatie social contribution afspraken worden gemaakt. Vanuit de gemeente speelt het WerkgeversServicePuntRijnmond een actieve rol. Dit is een doorlopend actiepunt tot eind 2027.

Basis opgaven (inclusief ambitie)	Gerealiseerde en actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Openbare ruimte	De uitvoering van de Gooilandsingel is gestart. 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. Uitvoering is begin 2023 gereed. Tegelijkertijd worden, met financiële steun van o.a. Programma Weerwoord en het Havenomgevingsfonds (subsidieregeling van het Havenbedrijf), op het Annie M.G. Schmidtplein waterspuitertjes als waterspeelelement aangelegd. Daarmee wordt alsnog een oorspronkelijke ambitie uit het schetsontwerp van 2019 gerealiseerd. De kunstzinnige ontmoetingsplek The Splash op het Annie M.G. Schmidtplein zorgt sinds voorjaar 2021 voor vrolijkheid en ontmoetingen op het plein. The Splash, de eerste 'Shape of Rotterdam' zal in najaar 2022 plaatsmaken voor de werkzaamheden voor aanleg van het waterspeelelement. Voor de versmalling en vergroening van Zuiderparkweg en het zo realiseren van een aantrekkelijke voetgangersverbinding van en naar Ahoy en het Zuiderpark is een programma van eisen opgesteld. De Zuiderparkweg vormt samen met het voorplein van Ahoy het sluitstuk van het werken aan de buitenruimte van Hart van Zuid. Deze ingrepen maken geen onderdeel uit van de scope en budget van Hart van Zuid en dus ook niet van het contract met BNH. Hiervoor worden nog aanvullende middelen gezocht. 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 twee punten over, waarop het besluit op bezwaar is vernietigd. Deze punten zijn hersteld in een nieuw verkeersbesluit. Dit verkeersbesluit bestaat uit een fietsverbod op de rijbaan en het versmallen van de rijbaan naar één rijbaan in de onderdoorgang richting de Zuiderparkweg. Het gewijzigde besluit wordt eind september gepubliceerd, waarna nog beroepsmogelijkheid bestaat tegen de gewijzigde onderdelen. Het projectteam heeft een verkennend ontwerpend onderzoek gedaan naar tijdelijk gebruik en inrichting van de buitenruimte rond het toekomstig Kopgebouw. De komst van dat gebouw is nog onzeker. Gezien de centrale ligging van de locatie is wel behoefte aan een prettige en veilige buitenruimte. Onderzocht wordt op welke manier de aanbevelingen omgezet kunnen worden in een daadwerkelijk tijdelijk inrichtings- en programmeringsplan voor dit deel van de buitenruimte.

Basis opgaven (inclusief ambitie)	Gerealiseerde en actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Communicatie en omgeving	Via de BouwApp (gratis te downloaden in de App Store/Play Store) worden geïnteresseerden op de hoogte gehouden van actuele bouw- en infrawerkzaamheden die in 'Hart van Zuid, Rotterdam' uitgevoerd worden. ▪ Op 20 april belegde BNH een informatie-sessie in Theater Zuidplein voor bewoners en bedrijven rondom de Gooilandsingel over de aanstaande werkzaamheden. ▪ Op 13 juni is het nieuwe busstation Zuidplein feestelijk geopend. Wethouder Bokhove verrichtte de opening samen met RET bestuurder Maurice Unck en Hart van Zuid directeur Wouter van der Braak. Het feest rondom het busstation markeerde tegelijkertijd de permanente afsluiting van de Gooilandsingel voor autoverkeer en de start van de werkzaamheden voor de aanleg van de stadsboulevard voor voetgangers. ▪ Op 1 augustus openden de nieuwe vestigingen van AH en Amazing Oriental voor publiek en ging het nieuwe winkelcentrum feitelijk in bedrijf. ▪ Op 23 augustus is een informatieavond gehouden over de plannen van de Pathé bioscoop. ▪ Op 1 september is de vernieuwde oost-west passage door de Q-parkgarage feestelijk in gebruik genomen.

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 (zie ook openbare ruimte). Verder is BNH begonnen met de aanleg van het nieuwe kruispunt voor Ahoy en de toegang tot P1/P2 en straks de parkeergarage van de Leisureplot.
Parkeergarage leisureplot	De contracten voor de parkeergarage zijn op 30 oktober 2020 getekend. Ahoy wordt eigenaar van de parkeergarage. De parkeergarage moet in ieder geval gereed zijn wanneer de bioscoop wordt opgeleverd. Risico voor de start bouw van de parkeergarage zijn hogere bouwkosten als gevolg van hoge indexaties. Over de verdeling van deze kosten moeten nog afspraken gemaakt worden tussen de betrokken partijen.
Hotel leisureplot	De bouw van het hotel loopt voorspoedig en gaat binnenkort de hoogte in. Dan zal het hotel ook voor de omgeving zichtbaar worden.
Bioscoop leisureplot	De omgevingsvergunning (OMV) is aangevraagd. Verwachting is dat de OMV op korte termijn afgegeven kan worden. Het bouwrijp maken van de plot moet eind van dit jaar plaatsvinden, waarna in Q1-2023 gestart kan worden met de bouw.
Woningen Zuiderparkhof Fases 1, 2 en 3	De woningen van fase 1,2 en 3 zijn opgeleverd. Er lopen nog gesprekken met de VvE's en bewoners over een aantal afrondende zaken, zoals o.a. parkeren, speelruimte kinderen en sociale veiligheid.
Uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein	De uitbreiding van het winkelcentrum is in augustus 2022 opgeleverd.
Uitbreiding parkeergarage Zuidplein	De uitbreiding van de parkeergarage en een nieuwe oost-westverbinding door de bestaande parkeergarage maken onderdeel uit van de uitbreiding van het Winkelcentrum Zuidplein en zijn tegelijkertijd met het winkelcentrum gerealiseerd. De nieuwe oost-west verbinding door de parkeergarage is 1 september jl. geopend.

Vrije en optionele opgaven	Actuele ontwikkelingen en vooruitblik
Duurzaam	Het water van het dak van het Winkelcentrum Zuidplein, de Gooilandsingel en het parkeerterrein van Ahoy wordt opgevangen, vervolgens verpompt naar het Zuiderpark en na zuivering opgeslagen in de ondergrond. Dit project wordt samen met Ahoy, Waterschap, Pathé en schoonmaakbedrijf Hako en de Gemeente gerealiseerd. Hiermee wordt ingespeeld op de klimaatverandering waarbij sprake is van periodes van grotere droogte en hevigere regenbuien. 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 miljoen voor de woningbouwimpuls voor de noordrand Zuiderpark toegekend. De gemeente heeft de cofinanciering geregeld. Het gaat naast Hart van Zuid en Motorstraatgebied om de locaties Huismanstraat en Carnisse-eiland. Het realiseren van extra woningen in en om Hart van Zuid is een gewenste ontwikkeling en draagt bij aan de projectdoelstellingen. Het gaat o.a. om de ontwikkelingen 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. De Ontwikkelovereenkomst is in 2020 gesloten en planontwikkeling is gestart. Deze overeenkomst is niet meer actueel en wordt de komende periode herzien middels een allonge. Vervolgens wordt het Schetsontwerp uitgewerkt tot Definitief Ontwerp.
Ontwikkeling Twentestraat	De concept nota van uitgangspunten is gereed en wordt voorbereid voor besluitvorming. We zijn in gesprek met de ontwikkelaar over de ontwikkelovereenkomst, het Voorlopig Ontwerp en aanpassingen aan het bestemmingsplan. Intentie is om in Q4 van 2022 de ontwikkelovereenkomst met de ontwikkelaar te tekenen.
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 Woningbouwimpuls is een bedrag gereserveerd voor de onrendabele top en het borgen van een groot deel betaalbare woningen.

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	
Krediet	€ 155.300.000
Verbruikt	€ 136.696.651
Resterend	€ 18.603.349

Out-of-pocket uitgaven	
Out-of-pocket uitgaven	€ 98.283.528
Verbruikt	€ 58.063.033
Resterend	€ 40.220.495

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.

Lees verder ›

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.

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

Daarnaast zien we dat de stijgende bouwkosten ertoe leiden tot nieuwe ontwikkelingen mogelijk niet, beperkter of trager tot stand komen.

Hart van Zuid | Tijd

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

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

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

Basisopgaven: contractdata

Locatie	Datum gereed	Omschrijving
OV-knoop/ busstation	Gefaseerd	De bushaltes zijn verplaatst en 13 juni in bedrijf genomen. Na vaststelling van haalbaarheid van de renovatie van de stationshal en de bouw van een nieuwe fietsenstalling zal verdere voorbereiding hiervan ter hand worden genomen. De start van deze werkzaamheden is gepland eind 2023.
Sociaal Programma	Q4 2020	De contractuele verplichting van het SROI-onderdeel liep af op 31 december 2020. Voor de borging van de lessen uit de evaluatie in de staande organisatie is het programma verlengd naar 2022-2027.
Openbare ruimte	Gefaseerd	De werkzaamheden aan de Gooilandsingel zijn in juni 2022 gestart en worden Q1 2023 afgerond.

Lees verder ›

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		Gereed
Woningen Zuiderparkhof fase 2		Gereed
Woningen Zuiderparkhof fase 3		Gereed
Uitbreiding Winkelcentrum Zuidplein		Gereed
Uitbreiding parkeergarage Winkelcentrum Zuidplein	Gestart	Q4 2022

Ontwikkelopgaven		
Ontwikkeling ABN-AMRO plot	Voorbereiding	
Ontwikkeling Twentestraat	Voorbereiding	Nota van Uitgangpunten en Voorlopig Ontwerp zijn in afrondende fase, contractvorming gestart.
Parnassia	Voorbereiding	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 lopende bouwopgaves gereed of in uitvoering zijn.

Ondanks dat het risicoprofiel steeds verder afneemt, blijft het resterende risicoprofiel nog dusdanig hoog dat de overall afwijking groot is. Het risicoprofiel wordt gedomineerd door risico's met een financiële impact op het programma. Dit komt doordat de financiële speelruimte afneemt. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt kritisch gekeken naar de financiële haalbaarheid voordat we een besluit nemen over de daadwerkelijke start van een nieuw project. Daarbij sturen we actief op aanvullende middelen, waaronder subsidies van het Rijk.

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's
De belangrijkste risicogebieden en bijbehorende beheersmaatregelen zijn hieronder toegelicht:

1. **Onvoldoende vulling/voortijdige uitputting Administratieve rekening**
   Geld is een belangrijke sturingsfactor om de (extra) ambities van het project te realiseren. Bouwkosten-stijgingen en de overspannen markt kunnen 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. eerdere tegenvallers bij het realiseren van het congrescentrum, asbestvergoeding) of door o.a. het optreden van risico's die contractueel gedekt moeten worden, zoals indexering. De vulling van de Administratieve Rekening is continu een aandachtspunt en voor het realiseren van de (extra) ambities wordt geprobeerd zoveel mogelijk aanvullende dekking te vinden.

   Toelichting Administratieve Rekening: de Administratieve Rekening is een uniek element binnen het project Hart van Zuid. Het is ontstaan om als dekking te fungeren voor aanvullende kwaliteitsingrepen en onbeheersbare risico's en wordt gevuld door grondopbrengsten van nieuwe commerciële ontwikkelingen die binnen Hart van Zuid door de contractpartij worden gerealiseerd. Gedurende de uitwerkingsfase zijn gemeente en contractpartij tot de conclusie gekomen dat een deel van deze ingrepen randvoorwaardelijk is voor het realiseren van de projectdoelstellingen. Om deze essentiële ingrepen zeker te stellen is er in de uitwerkingsfase een aanvullend budget van € 4,33 mln. beschikbaar gesteld als initiële vulling van de Administratieve Rekening.

Lees verder ›

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

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 onzekerheids-reserve. 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. **Bouwkostenstijging**
   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 worden geen vaste prijsoffertes meer afgegeven. De prijsstijging van energie begint nu ook in de bouw door te werken en zet de haalbaarheid onder druk.
   Ook vastgoedbeleggers worden voorzichtig door op stapel staande ingrepen van de Rijksoverheid op de woninghuurmarkt.
   De gestegen hypotheekrente maakt dat kopers voorzichtiger worden en minder kunnen lenen. De snelheid van verkoop loopt terug.
   Het risico is dat mogelijke kansen voor verdere ontwikkeling van het gebied niet, beperkt of trager tot stand komen.

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.

Raadsbesluiten met betrekking tot de financiële dekking:

18bb1353	Verlagen van het investeringskrediet van Hart van Zuid in verband met de wijziging van het besluit Begroting en Verantwoording BBV.	22-02-2018
16bb645	Financiële toets gebiedsontwikkeling Hart van Zuid	18-02-2016
14bb6039	Kredietactualisatie	06-11-2014
13gr2985	Aanpassen investeringskrediet van Hart van Zuid van € 204 miljoen naar € 216 miljoen	28-11-2013
13gr769	Kredietactualisatie Gebiedsontwikkeling Hart van Zuid	04-04-2013
11gr2205	Herzien raadsvoorstel investeringsbesluit Hart van Zuid	08-09-2011

Afgehandelde moties, schriftelijke vragen en toezeggingen

Raadsbesluit	Omschrijving	Afdoening
21bb16508	Koester Chileense kunst	22bb235

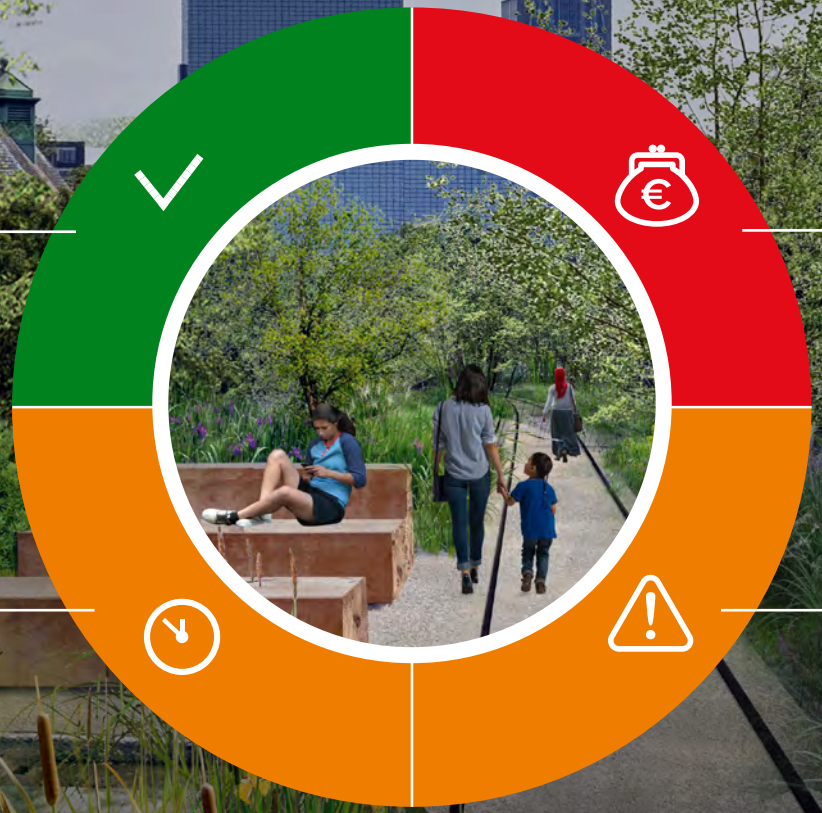
Openstaande moties en toezeggingen

22bb002550	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.

Terug naar
overzicht projecten

Hofbogen park

› Algemene introductie
› Bestuurlijke documenten



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.
- Definitief Ontwerp wordt naar verwachting in het najaar afgerond, daarna volgt een vaststellingsperiode.
- Aanbesteding voor het selecteren van een bouwteampartner wordt voorbereid. De aanbesteding wordt naar verwachting in december gepubliceerd. Dit hangt samen met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen Dudok en de gemeente.

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 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.

Lees verder ›

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:
Om de kwaliteit van het product beter te borgen wordt een second opinion op de technische uitwerking van de dakbedekking opgesteld. Daarnaast 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 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, 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 Investeringen Rotterdam 2020 wordt de reguliere investeringsruimte gedekt uit de groeimiddelen van de stad (20bb7586, 20bb8072).

De raming van Stadsproject Hofbogenpark op basis van het Voorlopig Ontwerp (21bb13946) is € 54,7 mln., waarbij € 10,9 mln. gedekt moet worden via cofinanciering (22bb00183). Van het benodigde investeringskrediet van € 43,8 mln. is bij de verdeling van het beschikbaar gestelde krediet van 2020 en 2021 € 20,7 mln. toegekend aan Hofbogenpark. Het resterende investeringskrediet van € 23,1 mln. wordt in latere tranches vanuit het Programma Stadsprojecten toegekend.

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

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

Het Stadsproject Hofbogenpark bestaat uit drie delen:

- De raming voor het park op het dak van de Hofbogen is € 38,5 mln. Hiervoor is € 20,7 mln. dekking in de begroting opgenomen. Uitgangspunt is dat de nog benodigde dekking van € 17,8 mln. deels wordt gedekt door cofinanciering en deels via het investeringsvoorstel dat als onderdeel van de begroting 2023 aan de raad ter besluitvorming wordt voorgelegd.

- Voor de omliggende straten is grotendeels 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 de aanpak omliggende straten. Dit project is gekoppeld aan de onderhoudsplanning van de riolering, het warmtenet en de bijdrage van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) voor de wateropgave. Het Definitief Ontwerp (DO) is in augustus 2022 vastgesteld en de uitvoering start naar verwachting in april 2024. De kosten voor dit project worden gedekt door riolering en het GO-fonds (bijdrage van € 540.000).

Lees verder ›

- Voor de brug over de A20 is nog geen dekking in de begroting opgenomen. De brug is sterk afhankelijk van cofinanciering en is onderdeel van het droomscenario. De 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 en vanuit het Groenoffensief € 0,5 mln. Een deel van de cofinanciering wordt gerealiseerd via reguliere subsidies (zoals waterschap HHSK en watermanagement) 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 en New Urban Initiative). Zowel binnen het project als ook het programma van Stadsprojecten wordt veel aandacht besteed aan het vinden van cofinanciering. In het investeringsvoorstel is zekerheidshalve extra dekking gereserveerd voor Hofbogenpark. De afspraak is dat een project volledig is gedekt bij het vaststellen van het DO. Op dit moment is van veel cofinancieringsbronnen onzeker of dit bij vaststellen DO is vastgelegd. Daarom is er een reservering gemaakt voor Hofbogenpark zodat geen vertraging ontstaat bij het niet (tijdig) realiseren van de cofinancieringsopgave. Dit ontslaat het projecteam niet van het behalen van de doelstellingen, maar het geeft meer ruimte om dit te realiseren.

De daadwerkelijke uitgaven voor ontwerp en planuitwerking voor het Hofbogenpark t/m september 2022 zijn € 2 mln.

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

Omdat de raad nog niet heeft ingestemd met de begroting 2023 is dit geld nog niet beschikbaar en staat dit aspect op rood.

Hofbogen park | Tijd

De laatste maanden is gewerkt aan de uitzending van het Voorlopig Ontwerp en het opstellen van het Definitief Ontwerp. Hieraan wordt momenteel de laatste hand gelegd. De belangrijkste mijlpalen voor de komende periode zijn als volgt:

Hofbogenpark
- Het Definitief Ontwerp wordt momenteel opgesteld. Naar verwachting wordt het ontwerp najaar 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 naar verwachting eind 2024 gereed zijn.

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

Brug over de A20
- De planvorming voor de brug (onder voorbehoud van voldoende financiële middelen) zal starten in 2026.

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 startdatum van de uitvoering van de eerste fase wordt verschoven van de tweede helft van 2023 naar het laatste kwartaal van 2023.

Hofbogen park | Risico's

In juni - augustus 2022 heeft een herijking van het risicoregister plaatsgevonden.

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's:
Op basis van het risicoregister van oktober/november 2021 zijn verschillende thema's benoemd. Dit zijn de elementen waarop de ongewenste topgebeurtenissen (OTG) kunnen worden beheerst. OTG's zijn over het algemeen afbreukrisico's voor een project, waar meerdere risico's toe zouden kunnen leiden. De drie belangrijkste sleutelelementen worden hieronder toegelicht:

- **Onvoldoende cofinanciering en dekking voor het ontwerp**
  Wereldwijd is een significante stijging van materiaalkosten. Dit heeft reeds effect gehad op de kostenramingen van het Hofbogenpark. De meest recente stijgingen zijn in de kostenraming verwerkt. Het is echter niet uit te sluiten dat zich ook in de toekomst nog prijsstijgingen zullen voordoen. Zo goed als mogelijk wordt op de stijgingen in de materiaalkosten geanticipeerd, wel blijft het project afhankelijk van de schommelingen in de mondiale markt.
  Daarnaast wordt voor het project gebruik gemaakt van cofinanciering. Deze financiering is zoals in de financiële paragraaf staat nog onzeker. De komende tijd wordt zowel op project- als op programmaniveau inzet gepleegd om de aanzienlijke opgave voor cofinanciering te halen. Tegelijk wordt geanticipeerd op een scenario waarbij het park met meer beperkte financiële middelen kan worden gerealiseerd.
- **Uitloop van het project door complexiteit**
  Het Hofbogenpark is een groot project waarbij verschillende partijen met diverse belangen betrokken zijn. Door al in een vroeg stadium met partijen om tafel te gaan is zo veel mogelijk getracht deze risico's te verminderen. Belangen van partijen lijken op onderdelen soms lastig te rijmen. Zo heeft de eigenaar van het monumentale vastgoed van de Hofbogen naast de met de gemeente gedeelde ambitie om een dakpark te realiseren ook commerciële belangen en probeert zij haar eigen risico's te beperken. Het komen tot (juridische) afspraken met partijen kost tijd en kan een significante impact hebben op de voortgang van het gehele project. Dit risico is onveranderd gebleven. Daarnaast zorgt de complexiteit van het project voor extra uitdagingen wat betreft de marktuitvraag.

Lees verder ›

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

Hofbogen park | Bestuurlijke documenten

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

Raadsbesluit	Documenten	Afdoening
21bb9453	Ophoging krediet voor 7 Stadsprojecten	
20bb014668	Toekenning krediet voor 7 Stadsprojecten	

Moties en toezeggingen

18bb8377	Toezegging wethouder Kurvers om na verkoop van de Hofbogen met de nieuwe eigenaar en betrokken partijen over de inrichting van de Hofbogen in gesprek te gaan. Aangegeven is dat op basis hiervan een nader uitgewerkt ontwerp wordt gemaakt, met aandacht voor beheer en veiligheid	21bb13946
17bb6099	Motie Hofbogen Groen	
16bb1339	Motie Aanpak vervallen Hofboog over Noorderkanaal, Liskwartier	17bb11088
Tz081216/6	Toezegging wethouder Baljeu om de optie van een goede noordzuid fietsverbinding over de zgn. Hofbogen te bekijken	30-11-2009
18bb1907	Motie Tjoeke tjoeke tjoek, zo doet de trein	18bb7925
14bb6259	Motie Maak dak Hofbogen groen-proef!	15bb5133

Schriftelijke vragen

17bb2949	Invulling en vergroening dak van de Hofbogen

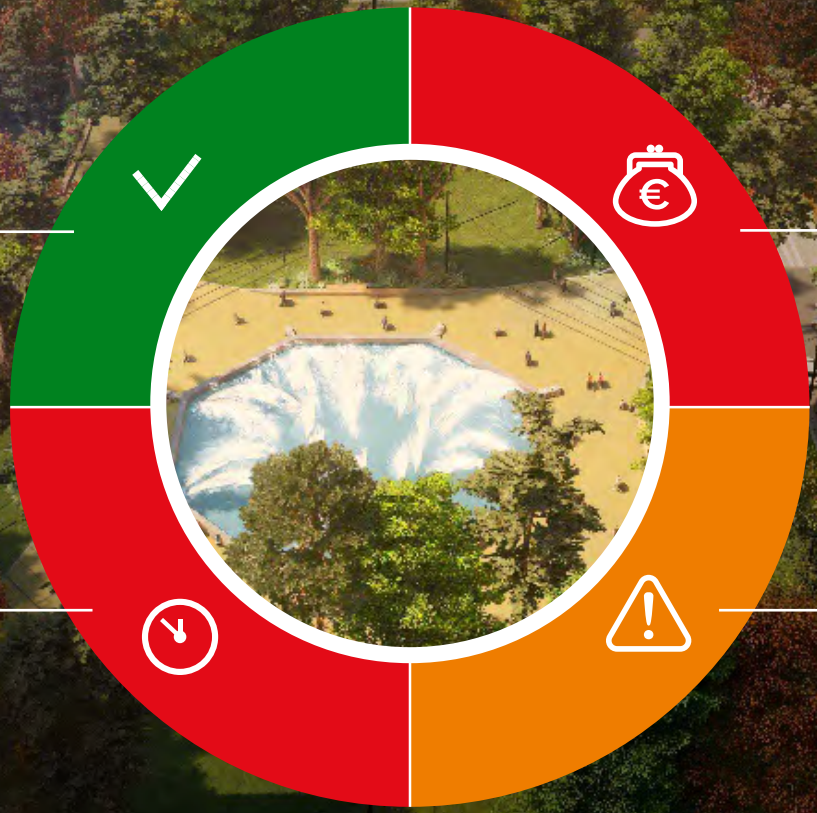
Correspondentie

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

Terug naar
overzicht projecten

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

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 rechthoekige 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 middengebied met fontein kan worden getransformeerd naar een groot en groen stedelijk plein, passend bij de dynamiek van de binnenstad. Dankzij comfortabele brede trottoirs langs de gevels worden de loopstromen langs de gevels geïntensiveerd en ontstaat aan alle randen van het plein een logische aansluiting op de omgeving.

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

Tussen 2020 en 2030 neemt het aantal voetgangers op het Hofplein naar verwachting toe met ten minste 20-70% tot mogelijk een verdrievoudiging op etmaalbasis. Het aantal fietsers neemt met 40-70% toe, waardoor de fiets in aantallen de dominante vervoerswijze op het plein wordt. Het autogebruik op het Hofplein kan tot 40% afnemen. De auto speelt daarmee in aantallen straks een meer ondergeschikte rol ten opzichte van voetgangers en fietsers. De daling van het autogebruik op het Hofplein kent verschillende oorzaken: verschuiving naar andere vervoerswijzen (autonome ontwikkelingen), vermindering van (doorgaand) autoverkeer zonder 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

Lees verder ›

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 waterdieren, die daar onderdeel van uitmaken, in ogenschouw kan nemen.

Het middelste gedeelte van het plein wordt bereikbaar gemaakt door zes brede zebrapaden, die alle hoeken van het plein met elkaar verbinden. De plinten van het plein, die grenzen aan de bebouwing zijn breed genoeg voor een tweerichtingenfietspad, groen en terrassen. Daarmee wordt het Hofplein een prettige en groene verblijfsplek voor 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 Basisplan van Van Traa is het Hofplein een grote barrière voor voetgangers.

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

Bijdragen aan verdere verdichting
Door Hofplein te transformeren in een verblijfsplein met substantieel minder autoverkeer, wordt het aantrekkelijker om meer woningbouw en maatschappelijke voorzieningen rondom het plein te realiseren. Momenteel wordt gewerkt aan plannen voor het Schiekadeblok, RISE (Hofplein 33/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 Lumièretoren.
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:

Uitwerking Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp
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 is vervolgens - waar mogelijk en nuttig - verwerkt in het Definitief Ontwerp (DO). Meer uitgebreide feedback is gekomen van partijen zoals de hulpdiensten, RET, Rotterdam Partners en de Marathon. Dit heeft ervoor gezorgd dat enkele principiële keuzes gemaakt moesten worden in de uitwerking van het DO, zoals:

- De uitloopzone van de Marathon blijft ook over het nieuwe Hofplein (en het Weena) gaan. De organisatie van Rotterdam Marathon heeft het uitloop-parcours op het nieuwe Hofplein geprojecteerd. Dit lijkt in de nieuwe situatie goed te passen, met enkele kleine aanpassingen in het ontwerp en een goede check op de calamiteitenroutes in de nieuwe situatie (op de dag van de Marathon).
- Materiaalkeuzes: tussen de tramsporen komt geen halfverharding, omdat dit niet te combineren is met de intensieve schoonmaak van de wissels en sporen met hogedrukspuiten.
- De grotere evenementen zoals genoemd in het VO-boekje (anders dan de doorstroomevenementen zoals de Marathon en Rotterdam Unlimited) passen niet meer op het Hofplein qua bezoekersaantallen en ook vanwege de beperkte zichtlijnen en (verkeers)veiligheid.
- Daarnaast is een belangrijke ontwikkeling dat de DO-raming aanzienlijk hoger uit is gekomen dan de VO-raming. Zie verder hoofdstuk 'Geld'.

Spoorversobering
Samen met RET en MRDH wordt gewerkt aan de 'spoorversobering' op het Hofplein: aangezien alle sporen op het Hofplein toch al vervangen worden, is onderzocht welke sporen echt nodig zijn voor exploitatie en welke sporen geschrapt kunnen worden. Doel hiervan is om de hoeveelheid rails op het plein te verminderen, wat de beeld- en verblijfskwaliteit ten goede komt. Een ander belangrijk voordeel is dat de voetgangersoversteken over de tramsporen in de noordwest- en zuidwesthoeken in het middengebied nog maar over twee tramsporen gaan in plaats van over drie tramsporen, wat de oversteken veiliger en overzichtelijker maakt.

Samenwerking met RET
De projectorganisatie is in gesprek met de RET om te komen tot een samenwerkingsovereenkomst. In het nog op te stellen bestek zal de aannemer gevraagd worden om de kosten van de RET separaat en direct bij RET in rekening te brengen, zonder tussenkomst van de gemeente. Hoewel de gemeente opdrachtgever is richting de aannemer, komen de risico's van overschrijdingen op het RET-deel van het bestek dankzij deze overeenkomst bij de RET te liggen.

Onderzoek naar de economische impact van de herinrichting
Rebel Group heeft samen met TNO en Springco een verkenning gedaan naar de mogelijke economische impact van het VO Hofplein op het centrumgebied. De onderzoeksvragen zijn in samenspraak met ondernemersvereniging Rotterdam Centrum (ORC) (voorheen Urban Department Store) en stichting Rotterdam Central District (RCD) geformuleerd. Er is namelijk bezorgdheid bij de ondernemers dat de nieuwe situatie de bereikbaarheid en logistiek van de winkels en kantoren in de binnenstad negatief zal beïnvloeden. In het onderzoek is het effect van de herinrichting op bezoekersdoelgroepen, herkomstgebieden, type aanbod (winkels en kantoren), koopgedrag en op logistiek en bevoorrading beoordeeld.

Belangrijke uitkomsten zijn:
- De herinrichting van het Hofplein heeft een positief effect op de Rotterdamse binnenstad. Er komen door de herinrichting meer mensen naar de binnenstad: meer fietsers, voetgangers en OV-gebruikers.
- Deze nieuwe bezoekers hebben gemiddeld meer te besteden, waardoor voor winkels en horeca de mogelijkheid bestaat om hun omzet te laten groeien.
- Het aantal bezoekers aan de binnenstad vanuit Rotterdam en de regio die goed wordt bediend door OV zal toenemen. Het aandeel bezoekers uit gemeenten die slecht bediend worden door OV, neemt af.
- Er wordt een waardestijging van het vastgoed rondom het Hofplein verwacht, vanwege de herinrichting van het Hofplein. Het gebied er omheen wordt daardoor aantrekkelijker voor wonen en werken.
- Het verkeer op het Hofplein zal in de toekomst langzamer gaan rijden, maar het zal wel doorrijden. Het aandeel automobilisten 'op doorreis' (dus geen bestemmingsverkeer), zal in de toekomst naar verwachting afnemen.
- Het karakter van winkels rondom het Hofplein zal veranderen. Meer flexibele kantoorconcepten, horeca en 'belevenissen'.
- Het effect van het nieuwe Hofplein op de logistieke afhandeling in de omgeving zal eerder positief zijn dan negatief.
- De resultaten geven op basis van de rapportage geen aanleiding voor aanpassingen aan het DO.

De ondernemers en RCD hebben aangegeven dat de verkenning hen onvoldoende geruststelt. Zij achten de diepgang van de studie van Rebel Group onvoldoende. Ze delen weliswaar de ambitie, maar vrezen dat er (tijdig) onvoldoende flankerende maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid te garanderen. Ze denken daarbij bijvoorbeeld aan uitbreiding P&R faciliteiten en intensiveringen op het metronet. SO heeft de ORC en RCD beloofd dat hun mening zal worden betrokken bij de besluitvorming. Er komt een gesprek met wethouder Karremans en de partijen verwoorden hun conclusies in een brief aan het college van B en W. De brief wordt ook bij de DO-besluitvormingsstukken gevoegd.

Reductie van de hittestress na de herinrichting
Tot slot heeft Arcadis 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. Net na realisatie zijn de bomen echter nog niet volgroeid en zal de hittestress reductie daarom nog lager liggen. Het is dan direct onder de bomen al wel koeler, maar er blijven dan ook nog veel warme plekken op het plein. De gevoelstemperatuur zal blijven afnemen naarmate de bomen groeien richting de eindsituatie (2050 in de berekening).

Bereikbaarheidsplan
In de volgende projectfase wordt een bereikbaarheidsplan voor de uitvoering uitgewerkt, waarin de afstemming van werkzaamheden op stedelijke schaal, de bereikbaarheid van parkeergarages en bouwplaatsen in de binnenstad en flankerende maatregelen de aandacht krijgen. Het betreft bij flankerende maatregelen naast een set aan gedragsinterventies een duidelijke communicatiestrategie. Doel is om de reconstructie aan te grijpen om de bewustwording van alternatieven voor met name het gemotoriseerd verkeer te vergroten en het effect in de definitieve situatie te bestendigen. Tijdens de werkzaamheden zal er een 'calamiteitenoverleg' zijn en vanaf de oplevering zal gestart worden met monitoring.

DMP Hofplein | Kwaliteit

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

Het integraal inrichtingsplan (IP) voor de herinrichting van Hofplein omvat:
- Meer ruimte voor lopen en fietsen;
- Meer groen;
- Voldoende ruimte (en sfeer) om te verblijven;
- Een verkeersveilige pleininrichting;
- Een goede doorstroming van de tram;
- Levendige plinten;
- Prettige verlichting;
- Slimme combinaties van benodigde masten;
- Betere afwatering;
- Mogelijkheden voor een goede aansluiting op gebiedsontwikkelingen rond het plein;
- Mogelijkheden voor een goede aansluiting op de mogelijke herinrichting van Weena Zuid.

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Lees verder ›

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:
Er zijn veel inspanningen verricht om kritisch te ramen en tegelijk de groene sfeer en prettige verblijfskwaliteit van het ontwerp te waarborgen.

- In opdracht van de Stuurgroep Stadsprojecten is ook voor het DO 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 en zichtlijnen. 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 van deze analyse zijn verschillende maatregelen doorgevoerd. Zo is er gekozen voor korte tramroutes over het Hofplein, wat een reductie van het geluid oplevert. Ook wordt de tramwaarschuwingslichtinstallatie aangepast (geluidsniveau en richten van de speakers) en wordt onderzocht in hoeverre we de spuitinstallatie van de fontein kunnen inzetten.
- 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 goed functionerende aansluiting op het plein gezorgd.
- Het windonderzoek in opdracht van project Hofplein heeft aangetoond dat de vastgoedontwikkelingen RISE en Weena 70 - zoals nu beoogd - impact hebben op de verblijfskwaliteit op het Hofplein. RISE verslechtert de verblijfskwaliteit op Hofplein in de directe omgeving voor het gebouw zelf. Weena 70 lijkt dit effect in mindere mate ook te hebben. Zowel voor RISE als voor Weena 70 dient aanvullend onderzoek gedaan te worden naar de invloed van de gebouwen op het plein en naar mogelijke beheersmaatregelen. Voor RISE is dit reeds in gang gezet. Verder dient de Lumière-ontwikkeling ook een windstudie te doen waarin (o.a.) het Hofplein wordt meegenomen. Voor de uitvoering van deze aanvullende windstudies zijn de ontwikkelaars verantwoordelijk. Uitgangspunt hierbij is dat de beoogde verblijfskwaliteit op het plein niet (significant) verslechtert en dat het ontwerp van het Hofplein niet aangepast wordt.

DMP Hofplein | Geld

Het project Hofplein is onderdeel van het programma Stadsprojecten. 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 Investeringen Rotterdam 2020 wordt de reguliere investeringsruimte gedekt uit de groeimiddelen van de stad (20bb7586, 20bb8072).

De raming van Stadsproject Hofplein op basis van het DO is € 38,6 mln., waarbij € 6,5 mln. gedekt moet worden via cofinanciering.

Van het benodigde investeringskrediet van € 32,1 mln. is bij de verdeling van de eerste twee tranches in 2020 en 2021 € 15,3 mln. toebedeeld aan Hofplein. Begin 2022 is een bedrag van € 0,3 mln. overgeheveld naar stadsproject Westblaak. In het investeringsvoorstel van 2022 is de derde tranche voor de Stadsprojecten opgenomen. Binnen deze tranche wordt € 17,1 mln plus het bedrag dat nu nog ontbreekt aan cofinanciering (€ 2,2 mln) gereserveerd voor Hofplein.

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:

De raming van Stadsproject Hofplein is op basis van het DO € 38,6 mln. De eerdere raming, gebaseerd op het VO, kwam uit op € 31,9 mln. De stijging van de geraamde kosten wordt voor bijna de helft veroorzaakt door stijgende bouwrente en indexatie. De afgelopen periode is gebleken dat de ontwikkelingen in de markt nog steeds zeer onvoorspelbaar zijn en sneller stijgen dan de kostprijsindex, met een benodigde bijstelling van de investeringsraming tot gevolg. Dit blijft een risico. Onzeker is hoe de markt zich de komende periode ontwikkelt en of de prijsontwikkeling zich weer gaat bewegen binnen de gecalculeerde index (zie ook onderdeel 'Risico's').

De verdere stijging is vooral toe te schrijven aan een bijstelling van de apparaatslasten en een bijstelling van de kosten voor bewegwijzering. In de vorige Monitor Grote Projecten is aangegeven dat er zorgen zijn over de hoogte van de geraamde apparaatslasten. Vergelijking met de herinrichting van de Coolsingel laat zien dat er onvoldoende apparaatslasten opgenomen waren. Bovendien leidt de extra looptijd tot verdere stijging van de apparaatslasten. Door het gelijktijdig aanpakken van de spoorvervanging zal de uitvoeringsduur geen 1 jaar, maar 2 jaar zijn (zie ook onderdeel 'Tijd').

Lees verder ›

De andere benodigde bijstelling, de kosten voor bewegwijzering, was onvoldoende uitgewerkt in de VO-raming. Het betreft hier de aanpassingen van de blauwe borden. Door de beoogde aanpassing naar een verkeersluwere locatie, is een grootschalige aanpassing van bewegwijzering in de binnenstad nodig. Op het Hofplein zelf, maar ook als gevolg van de aansluitingen op de toeleidende boulevards. Om de kosten te drukken, wordt hierbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande staanders, frames en portals, wat helaas niet overal kan. Bij de nadere uitwerking van deze aanpassingen is ook hier weer rekening gehouden met de opgedane ervaringen bij de herinrichting van de Coolsingel.

Vanwege de spoorvervanging en extra spoorwerkzaamheden door de RET wordt uitgegaan van een uitvoeringsduur van 2,5 jaar. Om de overlast tijdens de uitvoering tot een minimum te beperken wordt samen met de RET een plan van aanpak opgesteld met de te nemen verkeersmaatregelen en de communicatie naar de omgeving. De hiermee gemoeide kosten zijn op dit moment nog onvoldoende inzichtelijk. De komende periode wordt dit plan samen met de RET verder uitgewerkt en wordt bepaald hoe de kosten worden verdeeld tussen RET en gemeente.

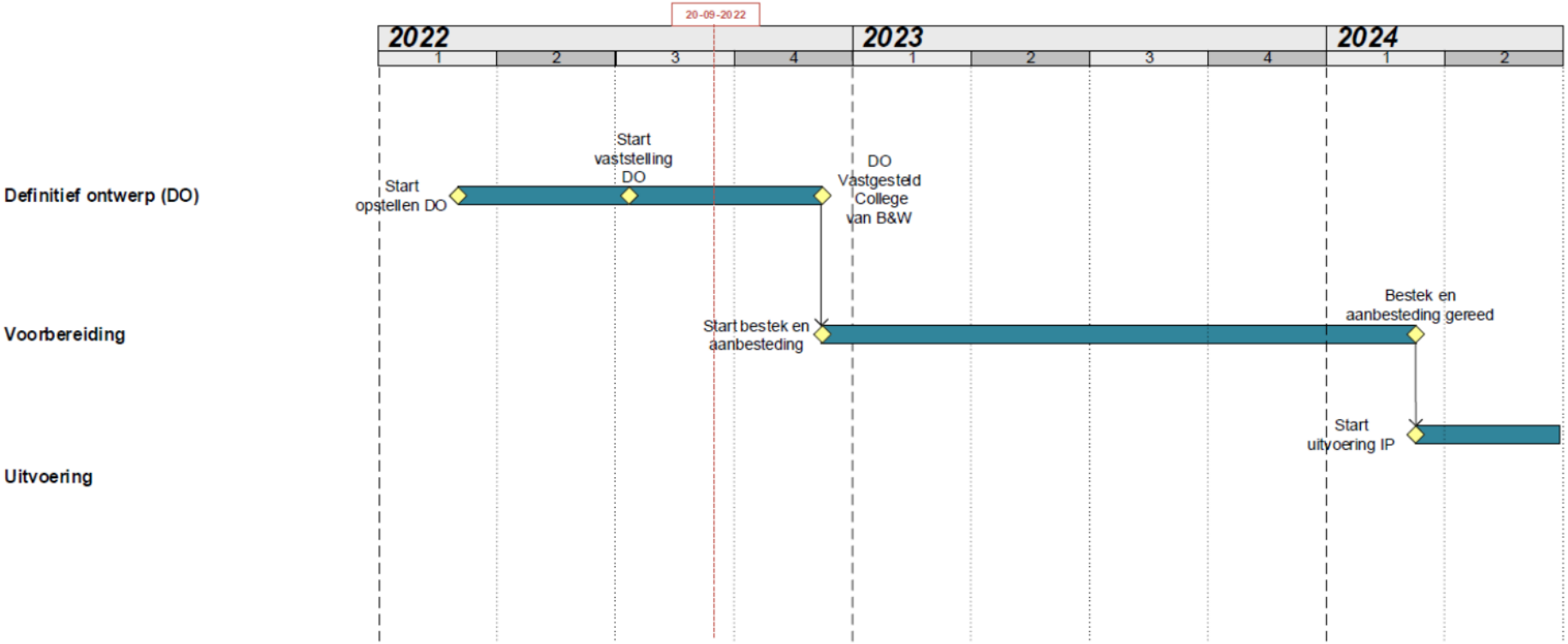
De bijgestelde opgave voor cofinanciering van € 6,5 mln. is nog steeds ambitieus. Op dit moment is een bedrag van ca. € 4,3 mln. zeker (ruim 65%). De cofinancieringsopgave is daarmee op dit moment nog niet volledig ingevuld. Vanuit het programma Stadsprojecten is gekozen om het gat van € 2,2 mln. op de cofinanciering op te nemen in het investeringsvoorstel 2022. Het benodigde aanvullende investeringskrediet voor Hofplein komt daarmee uit op (€ 17,1 mln. + € 2,2 mln.) € 19,3 mln. Het restant van de cofinancieringsopgave Hofplein wordt bij het investeringsvoorstel betrokken, omdat anders een kostbare vertraging optreedt: het DO kan niet worden vastgesteld als het plan niet volledig gedekt is. In dat geval loopt het project niet alleen vertraging op, maar wordt ook duurder door extra apparaatskosten, bouwrente en indexering. De cofinancieringsopgave van € 6,5 mln. blijft echter staan. De projectorganisatie Hofplein blijft onverminderd inzet plegen op het genereren van extra cofinanciering om zo invulling te geven aan de cofinancierings-opgave van € 6,5 mln. Indien succesvol, zal er binnen het programma Stadsprojecten met het investeringskrediet geschoven worden om toekomstige stadsproject(onderdel)en van dekking te voorzien.

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

Hoofdlijnenplanning Hofplein

Aan deze planning kunnen geen rechten ontleend worden!



Lees verder ›

Aandacht/maatregelen noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:
Zoals eerder al beschreven is gaat de RET naast vervanging van de bovenleiding en masten, ook de beoogde spoorvervanging gelijktijdig uitvoeren met de uitvoering van het Hofplein. Als dit niet direct wordt meegenomen, zou het betekenen dat het Hofplein na oplevering opnieuw voor langere open komt te liggen vanwege deze spoorvervangingswerkzaamheden. Nu wordt er werk met werk gemaakt.

Aanvullend hierop is gezamenlijk gekozen om ook het aantal sporen te verminderen op het Hofplein. Deze keuzes hebben gevolgen voor de doorlooptijd van de voorbereiding, omdat dit verwerkt moet worden in het DO. Vervolgens heeft dit vanzelfsprekend ook gevolgen voor de doorlooptijd van de besteksvoorbereiding.

Bovendien is door deze werkzaamheden de complexiteit van de uitvoeringsfasering toegenomen. Om deze redenen hebben we de geplande (reguliere) doorlooptijd voor de voorbereiding en aanbesteding moeten uitbreiden. De beoogde start van de uitvoering is nu eind februari 2024. Dit komt door de langere doorlooptijd van het bestek en het aanbestedingstraject en ook omdat de besluitvorming over het DO later plaatsvindt, vanwege deze toevoegingen. De doorlooptijd van de uitvoering is geschat op 2,5 jaar en afhankelijk van de complexe uitvoeringsfasering, inclusief integratie van de vervanging van de tramsporen. Deze uitvoeringsfasering wordt de komende maanden verder uitgewerkt op basis van het onlangs genomen besluit om de hoeveelheid tramrails te versoberen.

De belangrijkste mijlpalen voor de komende tijd zijn als volgt:
- Het DO afronden: Q4 2022 zal het DO ter vaststelling worden aangeboden aan het college van B en W.
- De uitvoering van Hofplein zal naar verwachting eind februari 2024 starten.
- De oplevering staat gepland in de tweede helft van 2026.

Het aspect tijd is op rood gezet, omdat uitloop in tijd heeft plaatsgevonden en de huidige planning nog steeds krap is. Bovendien zijn in de nabije omgeving diverse (grote) bouwplannen voorzien, die de uitvoeringsplanning extra ingewikkeld maken. De planning kan hierdoor nog gaan veranderen met mogelijk financiële consequenties tot gevolg.

DMP Hofplein | Risico's

Het Hofplein zal een grondige metamorfose ondergaan van een verkeersplein naar een groen verkeers- en verblijfsplein. De doelstelling voor vergroening i.c.m. de tramfunctie op het plein blijft een lastig evenwicht. De belangrijkste risico's liggen op het gebied van de financiën en de relatie met andere projecten

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's.
De risico's zijn in kaart gebracht en worden gemonitord via periodieke risicosessies. Op 1 september 2022 heeft de laatste grote risicosessie plaatsgevonden.

De grootste risico's zijn op dit moment:

1. In de investeringsramingen is rekening gehouden met een verhoogde indexering. De marktontwikkeling blijft echter onvoorspelbaar waardoor onduidelijk is wanneer de prijzen normaliseren en zich weer bewegen binnen de aangenomen index. Dit kan invloed hebben op de aanbesteding.
2. De uitvoering van het Hofplein is afhankelijk van planningen van spoorwerkzaamheden (tram) binnen het project Roseknoop: de remise Beverwaard dient weer bereikbaar te zijn voordat de spoorvervanging op het Hofplein kan plaatsvinden. Momenteel sluiten die planningen op elkaar aan. Echter, zodra de Roseknoop vertraagt heeft dit effect op de werkzaamheden aan het Hofplein.
3. Om hinder voor de stad en de directe omgeving tot een minimum te beperken is gekeken naar een optimale fasering van de planning en bijbehorende afsluitingen voor de verkeerssituatie. Er wordt een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld om hier meer inzicht in te krijgen met extra aandacht voor het onderdeel bereikbaarheid. Echter blijft het Hofplein één van de grootste verkeersaders van de stad en is het onoverkomelijk dat vooralsnog hinder zal worden ervaren.
4. Rioolvervanging was al meegenomen in de scope van het project, maar inmiddels heeft afdeling Water aangegeven dat ook werkzaamheden aan het collecteurriool moeten plaatsvinden. Dit kan invloed hebben op de uitvoeringsplanning.

Door de huidige ontwikkelingen is het risicoprofiel wel afgenomen, maar blijft de status oranje.

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:

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 gebiedscommissie-vergadering 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.

Lees verder ›

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)

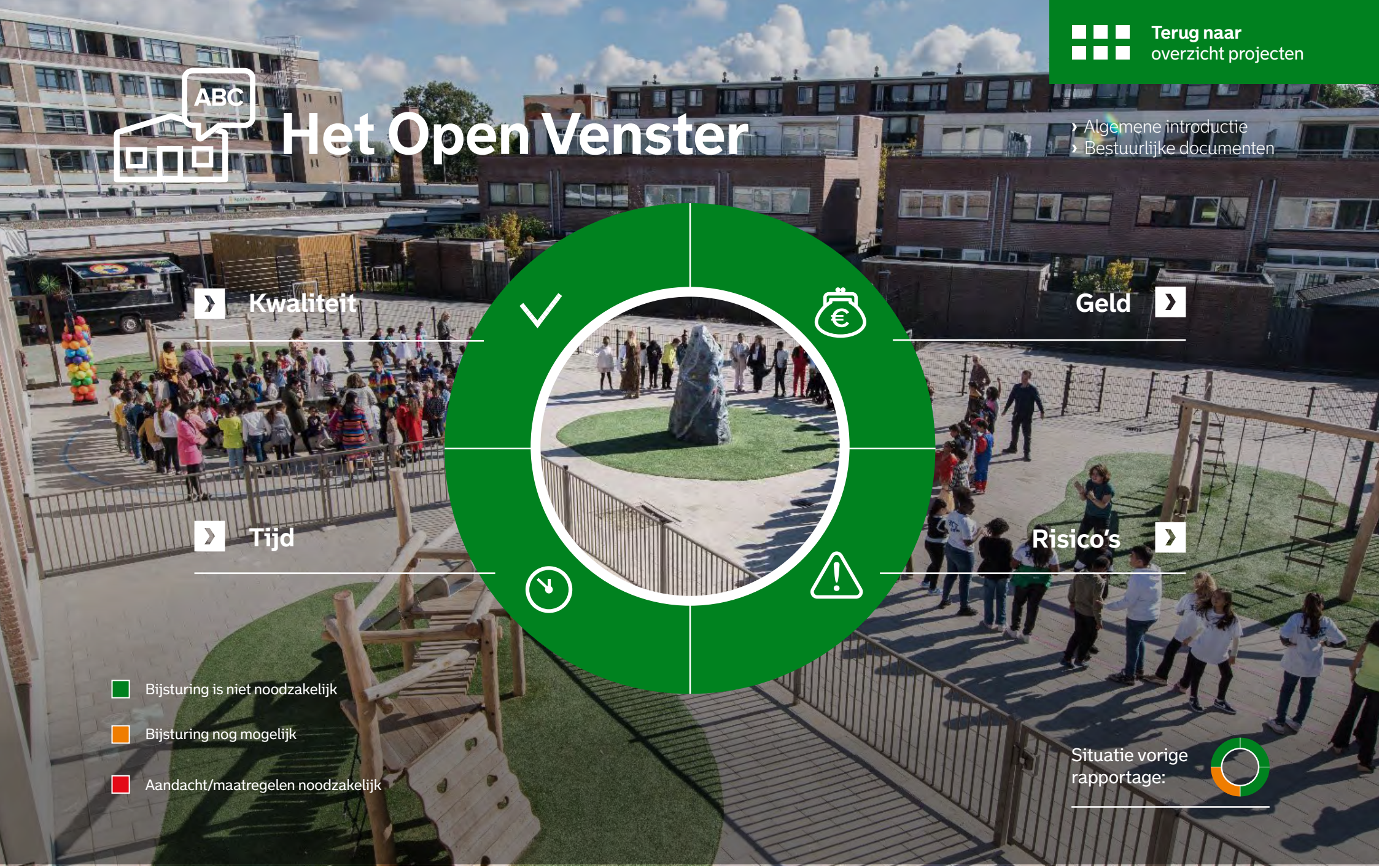
Het college van B en W heeft op 29-06-2021 besloten om het Programma van Eisen voor het Hofplein (21bb004489), bijbehorend reactiedocument (21bb007315) en positief advies van de gebiedscommissie centrum (21bb008296) vast te stellen. In de bijbehorende raadsbrief is de raad geïnformeerd over de voortgang 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).

Terug naar
overzicht projecten

Het Open Venster

› Algemene introductie
› Bestuurlijke documenten



Kwaliteit

Geld

Tijd

Risico's

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

Situatie vorige rapportage:

Lees verder ›

Het Open Venster

› Bestuurlijke documenten

Het voormalige schoolgebouw van basisschool Het Open Venster was 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 gebleven.

BDG Architecten heeft een nieuw ontwerp gemaakt waarbij gebruik gemaakt is van de bestaande betonconstructie volgens het oude ontwerp. De gemeente is bouwheer en na oplevering gaat het eigendom van het gebouw over naar stichting Protestants-Christelijk Basis- en Orthopedagogisch Onderwijs (PCBO). Er is een opdrachtgeverscollectief opgericht waarin de clusters Maatschappelijke Ontwikkeling en Stadsontwikkeling samen met het schoolbestuur PCBO vertegenwoordigd zijn. De voortgang en planning worden in dit collectief besproken en waar nodig vindt bijsturing van het project plaats. In april 2021 is de uitvoeringsfase van Het Open Venster gestart.

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:
Het schoolgebouw is op 9 augustus 2022 opgeleverd. De uitvoerings- en afbouwfase is daarmee tot voltooiing gekomen. Begin juli heeft de verhuizing en inrichting vanuit de school plaatsgevonden. Het gebouw is hiermee volgens planning voor het nieuwe schooljaar (2022-2023), in gebruik genomen. Om een veilige verkeerssituatie voor de leerlingen te waarborgen is een nieuwe hoofdtoegang naar het schoolplein gerealiseerd. Hiervoor zijn bedrijfsruimtes en garageboxen ten noorden van de locatie aangekocht en gesloopt. Voor deze entree is eerder een inrichtingsplan (IP) vastgesteld. Dit plan is tevens gerealiseerd voor de start van het nieuwe schooljaar.

De feestelijke opening van het gebouw heeft op 30 september 2022 plaatsgevonden en was een groot succes. Hierbij was in het middagprogramma ook een vrij toegankelijk deel waarbij geïnteresseerden vrij een kijkje konden nemen in het nieuwe schoolgebouw aan de Catullusweg. Momenteel worden vanuit de gemeentelijke projectorganisatie de laatste administratieve processen afgehandeld om het project financieel af te sluiten.

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 is eveneens zodanig gerealiseerd.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:
Het project is conform het bestek, dat samen met de school is opgesteld, gerealiseerd. Gedurende de uitvoering is de school nauw betrokken geweest. PCBO heeft het ontwerp van het schoolplein, de gymzaal en de inrichting van de school laten uitvoeren. De werkzaamheden hiervoor zijn afgerond voor de start van het nieuwe schooljaar (2022-2023).

Er is uitgebreide directievoering en toezicht aanwezig geweest 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 doorkwam.

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 verkeersituatie 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:
Het project is binnen de beschikking van het in 2018 afgegeven projectbudget gerealiseerd.

Het Open Venster | Tijd

De opleveringdatum van Het Open Venster was 9 augustus 2022. Omdat de verhuizing van de school gebonden is aan de schoolvakanties vond de verhuizing van Het Open Venster in de zomervakantie plaats. De oplevering van het gebouw heeft exact aangesloten op de verhuizing en verdere inrichtingswerkzaamheden vanuit de PCBO.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:
Het gebouw is op 9 augustus opgeleverd. Begin juli heeft de verhuizing en inrichting plaatsgevonden. Het gebouw is voor het nieuwe schooljaar (2022-2023) in gebruik genomen.

Na het bouwkundig opleveren van de school heeft de oplevering van de omliggende openbare buitenruimte plaatsgevonden (conform vastgesteld IP). De realisatie van de buitenruimte is voor 22 augustus voltooid. Hiermee zijn het gebouw en de omliggende buitenruimte aansluitend aan elkaar opgeleverd en gereed voor het nieuwe schooljaar.

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 de gemeente als bouwheer verantwoordelijk voor de realisatie waarbij risicomanagement veel aandacht krijgt. Er worden regelmatig risicosessies gehouden onder leiding van een adviseur risicomanagement.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's:
Het project is opgeleverd er zijn geen risico's meer. Het project wordt de komende tijd door de gemeentelijke projectorganisatie financieel-administratief afgesloten.

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
De commissie ontvangt elk kwartaal een voortgangs-rapportage over de nieuwbouw van de basisschool Open Venster waarvoor een directeur van SO verant-woordelijk wordt gemaakt.	18bb1286	21bb12845
Bij de volgende rapportage Huisvestingsplan Scholen informeert de wethouder de commissie over de nieuwe manier van aanbesteden.	18bb10433	19bb15470

Correspondentie	Document
Nieuwbouw basisschool Het Open Venster - second opinion	18bb642
Rapport evaluatieonderzoek Het Open Venster	18bb4264
Stand van zaken nieuwbouw Het Open Venster	18bb7672
Afronding pve Het Open Venster	18bb9146
Resultaat architectenselectie Open Venster	19bb18938
Voortgang nieuwbouw Het Open Venster	19bb15470
Voortgang nieuwbouw Het Open Venster	19bb021287
Voortgang nieuwbouw Het Open Venster	20bb2989
Tussenbericht toezegging rapportage Het Open Venster	20bb8344
Tussenbericht toezegging rapportage Het Open Venster	20bb14611
Voortgang nieuwbouw Het Open Venster	20bb018993
Tussenbericht nieuwbouw Het Open Venster	21bb008169

Terug naar
overzicht projecten

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.

Lees verder ›

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik
De belangrijkste actuele ontwikkelingen van de afgelopen periode zijn:
- Formele overdracht bestuurlijk opdrachtgeverschap naar (tijdelijk) wethouder Simons.
- Afronding van de selectieprocedure voor de vernieuwing van de CBR.
- Het winnend schetsontwerp is bekendgemaakt waarmee het ontwerpteam voor de vernieuwing van de CBR is geselecteerd.
- Het schetsontwerp voor het vastgoed en de inrichting is vastgesteld en afgerond waarmee de fase voor het voorlopig ontwerp (VO) formeel is gestart.
- Schetsontwerp voor de buitenruimte bevindt zich in een afrondende fase.
- Start selectieprocedure van een interieurarchitect met adviseurs voor de tijdelijke huisvesting in het pand aan de Librijesteeg.
- Continuering van de stadsgesprekken met de Rotterdammer over de keuze van de ontwerpen.

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). Op 31 maart 2022 is ook het bestuurlijk opdrachtgeverschap overgedragen van MO naar SO. Bij de presentatie van het coalitieakkoord 2022-2026 van het nieuwe college van B & W is de vernieuwing CBR in de portefeuille van wethouder Vreugdenhil ondergebracht. Gedurende het zomerreces 2022 is bekendgemaakt dat wethouder Vreugdenhil door persoonlijke omstandigheden genoodzaakt is zijn werkzaamheden neer te leggen. In afwachting van zijn opvolging is de vernieuwing CBR tijdelijk ondergebracht binnen de portefeuille van wethouder Simons.

Met het vaststellen van de dekking op de investering en het besluit voor de locatie van de tijdelijke huisvesting heeft de projectorganisatie de selectieprocedure voor de vernieuwing van de CBR afgerond en zijn de voorbereidingen voor de bouwkundige aanpassingen voor de tijdelijk huisvesting van het pand aan de Librijesteeg opgestart.

Op 27 juni 2022 heeft de beoordelingscommissie uit de vijf gepubliceerde schetsontwerpen het winnend ontwerpteam geselecteerd waarmee de selectieprocedure voor de vernieuwing van de CBR is afgerond. Het winnende ontwerpteam is een Noors-Rotterdams architectencombinatie. Het ontwerp van het gebouw is gemaakt door Powerhouse Company, Atelier Oslo en Lundhagem.
Het landschapsontwerp is van DELVA landschapsarchitecten, Buro Happold is verantwoordelijk voor het installatie-advies en constructie en ISIS Bouwadvies verzorgt het kostenmanagement. Het winnend ontwerpteam heeft de opdracht gekregen haar schetsontwerp uit te werken tot een volwaardig Voorlopig Ontwerp (VO).

Met de selectie van het winnend ontwerpteam is het schetsontwerp voor het vastgoed en de inrichting van de CBR door de Directieraad vastgesteld en het VO formeel gestart. De beoordelingscommissie heeft voor het schetsontwerp van de buitenruimte geconcludeerd dat deze enige aanpassing behoeft alvorens die kan worden vastgesteld. Het aangepaste schetsontwerp voor de buitenruimte bevindt zich nu in een afrondende fase en wordt naar verwachting in oktober 2022 vastgesteld. Het ontwerpteam werkt de komende maanden haar schetsontwerp voor de CBR uit tot een volwaardig VO die naar verwachting medio 2023 wordt afgerond en voor bestuurlijke besluitvorming aan uw gemeenteraad wordt aangeboden.

Gedurende de selectieprocedure heeft de Rotterdammer een actieve rol gespeeld in de keuze van het winnend schetsontwerp in het kader van de stadsgesprekken. De afgelopen periode is de stad over het winnend ontwerpteam en de voortgang van de vernieuwing van de CBR geïnformeerd. De stadsgesprekken worden ook de komende periode gecontinueerd door middel van tentoonstellingen in de bibliotheek, podcasts en een talkshow die in samenwerking met AIR (Architectuur Instituut Rotterdam) worden voorbereid. Ook worden informatieavonden gehouden voor verschillende doelgroepen.

Centrale Bibliotheek | Kwaliteit

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

De belangrijkste resultaten zijn:

- **Nota van Uitgangspunten:** op 8 juni 2021 heeft het college de Nota van Uitgangspunten voor de vernieuwing van de CBR vastgesteld. Dit document vormt het ruimtelijk kader.
- **Programma's van Eisen Vernieuwing CBR en Tijdelijk Huisvesting:** de Directieraad, bestaande uit de Bibliotheek, MO Cultuur, SO Vastgoed en SB Parkeren heeft op 17 juni 2021 het programma van eisen inclusief de geactualiseerde investeringsraming vastgesteld voor de vernieuwing van de CBR.
- **Selectie- en Gunningsleidraad:** voorafgaand aan de selectieprocedure van het ontwerpteam zijn de benodigde leidraden opgesteld en vastgesteld door de Directieraad waarin de selectie- en gunningscriteria zijn geformuleerd.
- **Samenwerkingsovereenkomst en Procesplan:** in de overeenkomst zijn de samenwerking en de verplichtingen over en weer vastgelegd tussen de gemeente en de bibliotheek voor de periode tot aan de bestuurlijke besluitvorming, die plaatsvindt na afronden Voorlopig Ontwerp (VO) en voor start Definitief Ontwerp (DO). De praktische uitwerking hiervan is vastgelegd in een aanvullend procesplan.
- **Dekking op de investering:** de gemeenteraad heeft op 3 februari 2022 het dekkingsvoorstel vastgesteld voor de financiering van de vernieuwing CBR inclusief de tijdelijke huisvesting waarmee uitvoering kan worden gegeven aan het door de raad vastgestelde ambitie scenario.
- **Selectie pand voor Tijdelijke Huisvesting CBR:** Op 23 maart 2022 heeft de Directieraad van de CBR het besluit genomen, op basis van de onderzoeksresultaten naar de investering- en exploitatiekosten, om het pand aan de Librijesteeg aan te wijzen voor de tijdelijke huisvesting van de CBR conform de financiële kaders in het vastgestelde dekkingsvoorstel.

Bijsturing is niet noodzakelijk

Lees verder ›

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:
In de afgelopen periode heeft de focus van de projectorganisatie hoofdzakelijk gelegen op de volgende onderdelen:

- **Overeenkomst met het ontwerpteam**
  Op 27 juni 2022 is het winnend schetsontwerp bekendgemaakt waarmee de Europese aanbesteding van een integraal ontwerpteam is afgerond. Een Noors-Rotterdams architectencombinatie onder leiding van Powerhouse Company mag zich het winnend ontwerpteam noemen. Uitgangspunt is dat het winnend ontwerpteam betrokken blijft bij de vernieuwing van de CBR tot en met de oplevering in 2029. Voor de nieuwe fase van het integraal ontwerp heeft het ontwerpteam de opdracht gekregen haar schetsontwerp uit te werken tot een volwaardig VO. Hiervoor heeft de projectorganisatie een overeenkomst met het ontwerpteam opgesteld.

- **Aangepast schetsontwerp Buitenruimte**
  Met de bekendmaking van het winnend ontwerpteam is het schetsontwerp voor het vastgoed en de inrichting van de vernieuwing van de CBR afgerond en de VO-fase formeel gestart. Voor de buitenruimte heeft de beoordelingscommissie geconcludeerd dat een aangepast schetsontwerp nodig is. In de afgelopen periode heeft het ontwerpteam hard gewerkt aan een aanpast schetsontwerp. Naar verwachting kan deze medio oktober 2022 worden vastgesteld waarna het proces voor het ontwerp van de buitenruimte weer synchroon loopt met het vastgoed en de inrichting van de CBR.

- **Start selectieprocedure Tijdelijke huisvesting**
  Met het besluit om de tijdelijke huisvesting van de CBR in het pand aan de Librijesteeg te realiseren is de projectorganisatie gestart met de voorbereidingen voor de bouwkundige aanpassingen. Deze aanpassingen zijn nodig om het pand geschikt te maken als bibliotheek en de grote hoeveelheid bezoekers te kunnen accommoderen. In de afgelopen periode heeft de projectorganisatie een selectieprocedure opgestart voor het selecteren van een interieurarchitect met adviseurs. Deze worden onderdeel van het totale ontwerpteam voor de benodigde bouwkundige aanpassingen. Het ontwerp voor de tijdelijke huisvesting wordt gelijktijdig met het volwaardige VO voor de vernieuwing van de CBR medio 2023 ter besluitvorming aan uw gemeenteraad aangeboden.

- **Stadsgesprekken continueren**
  De gemeente en bibliotheek hebben de Rotterdammers actief betrokken bij de keuze van het winnend schetsontwerp conform de motie 'Iedereen maakt de stad' (22bb8797) beter bekend als de stadsgesprekken. Bij de bekendmaking van het winnende ontwerpteam op 27 juni 2022 is aangegeven dat de inwoners van Rotterdam actief zijn benaderd in de bibliotheek zelf, fysiek op straat en op digitale platforms om hun mening te geven. Daarbij zijn ruim 5.000 reacties opgehaald die in een samenvattend rapport zijn meegegeven aan de vijf ontwerpteams zodat zij deze input konden verwerken en implementeren in de vijf schetsontwerpen.

  Gedurende de publicatie van de vijf schetsontwerpen in de hal van de CBR en digitaal, is de Rotterdammer wederom de mogelijkheid geboden te participeren en input mee te geven aan de beoordelingscommissie aan de hand van vragenlijsten. Dit heeft ca. 4.500 reacties opgeleverd die zijn meegegeven aan de beoordelingscommissie. De beoordelingscommissie (bestaande uit experts uit de ambtelijke organisatie én onafhankelijke externe experts) heeft de schetsontwerpen beoordeeld op o.a. thema's als ontwerp van het gebouw, de inrichting, de buitenruimte en duurzaamheid. Hierin heeft het ontwerpteam ook de input van de Rotterdammers meegewogen.

  In de aankomende periode wordt de stad over de voortgang van de vernieuwing CBR geïnformeerd door o.a. een talkshow die in samenwerking met AIR (Architectuur Instituut Rotterdam) wordt georganiseerd. Ook worden informatieavonden gehouden voor verschillende doelgroepen. De stadsgesprekken worden gecontinueerd gedurende het gehele proces tot en met de oplevering van de vernieuwde Centrale Bibliotheek.

Centrale Bibliotheek | Geld

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

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.

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

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:
Met het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet en het raadsbesluit op de dekkingsopgave kan de projectorganisatie met het geselecteerde ontwerpteam een volwaardig VO opleveren. De totale investering van de vernieuwing van de CBR inclusief de tijdelijke huisvesting 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.

Binnen de verschillende deelprojecten hebben zich enkele financiële verschuivingen voorgedaan die worden opgevangen vanuit de reserves voor onvoorzien. Waardoor voor de totale opgave voldoende krediet beschikbaar is om te komen tot een volwaardig VO. Voor deze projectfase zijn geen grote financiële aandachtspunten te verwachten.

Hoewel voor de actuele projectfase de financiële middelen voldoende toereikend zijn, blijken de hedendaagse effecten van de mondiale macro-economische omstandigheden in steeds belangrijkere mate een aandachtspunt te zijn.

Lees verder ›

In de investeringsramingen is rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van 2,5%. Deze meerjarige prognose is echter niet langer in lijn met de huidige mondiale prijsstijgingen van bouwmaterialen en de exponentieel toegenomen inflatie. Daarnaast kan de exploitatie van de bibliotheek onder druk komen te staan. Dit komt bijvoorbeeld doordat de kapitaalslasten in de huurberekeningen verder gaan stijgen als gevolg van de hogere investerings- en rentekosten en de gestegen energieprijzen. Hierdoor is de meerjarige dekking, waartoe de gemeenteraad op 3 februari 2022 heeft besloten, mogelijk onvoldoende toereikend.

Welke gevolgen dit specifiek heeft op de vernieuwing van de CBR wordt gelijktijdig met het afronden van het volwaardig VO medio 2023 door de projectorganisatie aan de gemeenteraad toegelicht.

Centrale Bibliotheek | Tijd

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

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:
Op 27 juni 2022 is het winnende schetsontwerp geselecteerd door een beoordelingscommissie. Bij de beoordeling is de input van de Rotterdammers betrokken die is opgehaald uit de stadsgesprekken. Het winnend ontwerpteam heeft de opdracht gekregen 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. Deze lichte vertraging kon worden opgevangen in de marges van de planning, waardoor de generieke overall-planning in aanloop naar het raadsbesluit op het VO medio 2023 ongewijzigd is gebleven.

De voortgang verloopt daarmee in lijn met de aan de gemeenteraad gecommuniceerde planning.

Mijlpalenplanning Vernieuwing CBR	Planning sep 2022	Status
Start selectie ontwerpteam	Q2 2021	Gereed
Selectie ontwerpteam	Q2 2022	Gereed
Selectie gebouw voor de tijdelijke huisvesting	2022	Gereed
Afronding schetsontwerp (SO)	Q3 2022	Gereed
Start voorlopig ontwerp (VO)	Q3 2022	Loopt
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. In het derde 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 nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's:
In de risicoanalyse is, naar aanleiding van de recente update, een prioritering aangebracht in de risico's die op dit moment de belangrijkste aandacht behoeven. Door middel van beheersmaatregelen worden risico's zo beperkt mogelijk gehouden en gemonitord op een tijdige signalering op het moment dat één van de risico's een belemmering gaat vormen in de voortgang van het proces.

De belangrijkste (top)risico's zijn:

- De stijging van de bouw- en rentekosten met de bijkomende inflatie waarmee de dekking van de vernieuwing van de CBR onder druk komt te staan: dit is een macro- economisch risico waarvan de impact op het project in de toekomst onzeker is. In de investeringsramingen wordt rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van 2,5%. Deze meerjarige prognose is echter niet langer in lijn met de huidige mondiale prijsstijgingen van bouwmaterialen en de exponentieel toegenomen inflatie.
- Het uitlopen van de planning: het kritieke pad in de planning is opgebouwd in realistische doorlooptijden maar met weinig marges voor bijvoorbeeld bezwaar- en beroepsprocedures en de onderlinge afhankelijkheden tussen de verschillende deelprojecten in de totale opgave voor de vernieuwing CBR. De bezwaar- en beroepsprocedures kunnen voortkomen uit o.a. het lopende ontwerptraject en de benodigde omgevingsvergunning voor de tijdelijke huisvesting en de vernieuwing van de CBR.

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
22bb003024	Bekendmaking (22bb003024) dat de locatie voor de tijdelijke huisvesting van de CBR is gevonden. Binnen de portefeuille van de gemeentelijke concernhuisvesting wordt het pand aan de Librijesteeg afgestoten. Met enkele bouwkundige aanpassingen kan dit pand geschikt worden gemaakt voor de tijdelijke huisvesting van de CBR.	14-04-2022
22bb004619	Bekendmaking (22bb004619) dat het winnend ontwerpteam voor de vernieuwing van de CBR is geselecteerd. Het winnende ontwerpteam is een Noors-Rotterdams architectencombinatie onder leiding van Powerhouse Company. Zij mogen hun schetsontwerp uitwerken tot een volwaardig VO.	27-06-2022

Lees verder ›

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. In het afdoeningsvoorstel (22bb004987) is aangegeven dat de verschoontafels zijn opgenomen in het programma van eisen van de vernieuwing van de CBR waarmee de motie is afgedaan.	18-07-2020
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
20bb17952	'Sparen bij doorexploitatie' (PvdD, CDA, 50PLUS, Leefbaar Rotterdam, Nida, D66, PvdA, CU-SGP): De motie 'Sparen bij doorexploitatie' is project overstijgend. De afdoening is door SO Vastgoed opgenomen in het raadsvoorstel (21bb6795) en daarmee afgedaan.	26-11-2020
20bb17955	'Op zoek naar een studieplek! Wie helpt er mee?' (DENK): Bij de zoektocht naar de tijdelijke huisvesting wordt rekening gehouden met de wens om extra studieplekken te realiseren. Middels het voortgangsbericht (22bb004146) is aangegeven dat de motie pas kan worden afgedaan wanneer de definitieve besluitvorming over de tijdelijke huisvesting in het pand aan de Librijesteeg medio 2023 aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.	26-11-2020
21bb4682	'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 (21bb7149).	08-04-2021

Terug naar
overzicht projecten

OnderWijsLokatie Laan op Zuid

› Algemene introductie
› Bestuurlijke documenten

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

OnderWijsLokatie Laan op Zuid

› Bestuurlijke documenten

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

In september 2019 is de samenwerking gezocht met de Hogeschool Rotterdam (hierna HR) enerzijds vanwege het feit dat het bestemmingsplan voor deze locatie een minimaal volume van 15.000 m^2 vraagt en anderzijds omdat we een unieke mogelijkheid tot samenwerking zagen. Leerlingen van het voortgezet onderwijs krijgen door de aanwezigheid van de Hogeschool Rotterdam, afdeling CMI (Communicatie, Media en Informatietechnologie) de kans om in aanraking te komen met innovatieve en technologische mogelijkheden en te experimenteren met programmeren, virtual reality, robots, drones en game technologieën. Het streven is om hiermee kinderen uit de buurt al op jonge leeftijd kennis te laten maken met of interesse op te wekken voor digital/technologie.

De nieuwbouw heeft een totale omvang van ca 22.000 m^2 BVO (bruto-vloeroppervlakte) en zal huisvesting bieden aan ca 800 Voortgezet Onderwijs leerlingen van de Hugo de Groot School van Stichting BOOR en ca 3.200 studenten van de afdeling Communicatie, Media en Informatietechnologie van de Hogeschool Rotterdam. Daarnaast worden ten behoeve van bewegingsonderwijs twee gymzalen geïntegreerd in het ontwerp en wordt auto- en fietsparkeren inpandig opgelost.

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

Lees verder ›

Relevante actuele ontwikkelingen en korte vooruitblik:
Aangezien dit de eerste monitor is waarin dit project is opgenomen geven we een korte terugblik. Op 19 februari 2018 is de gemeente Rotterdam met de schoolbesturen BOOR, LMC en CVO in het 'Convenant voortgezet onderwijs Rotterdam Zuid' overeengekomen dat zij gezamenlijk verantwoordelijkheid willen dragen voor het herontwerp van een groot deel van het voortgezet onderwijs in Rotterdam Zuid. Daartoe hebben de partijen een plan opgesteld voor een gevarieerd, solide en toekomstbestendig voortgezet onderwijs in Rotterdam Zuid, voor de huidige en toekomstige leerlingen die wonen in Rotterdam Zuid. Door dit herontwerp ontstaan scholen van gezonde omvang, met aansprekende keuzemogelijkheden voor ouders en leerlingen en wordt zoveel mogelijk leegstand gereduceerd. Eén van de projecten uit het convenant betreft de verplaatsing van OSG Hugo de Groot naar een nieuwe locatie. Vanwege de huisvestingskwalitet stond de Hugo de Groot reeds op het IHP als aandachtspand. De doelstelling van het convenant de leerlingen op zuid te behouden, kon niet gerealiseerd worden door de school op de huidige locatie te herontwikkelen, deze zat als het ware te diep verstopt in Zuid. Daarom is gekozen voor een sterk nieuw cluster op een locatie rond de Kop van Zuid mede gezien de enorme populatiegroei op Katendrecht. Deze nieuwe locatie komt naast het UWV-kantoor aan de Laan op Zuid te liggen. Deze school zal hier verder gaan als HAVO/VWO school in een nieuw te ontwikkelen pand. In de nieuwbouw worden maximaal 800 voortgezet onderwijs leerlingen gehuisvest. De MAVO leerlingen worden ondergebracht bij locatie De Hef.

Gezamenlijk is een businesscase opgesteld, die in januari 2021 is vastgesteld door de gemeente. Uitgangspunt van de Businesscase is dat de gemeente Rotterdam het voortgezet onderwijs gedeelte bekostigt en de Hogeschool Rotterdam haar eigen deel. Het eigendom wordt gesplitst en hiertoe zal later in het realisatieproces een VVE worden opgericht. Na verdere uitwerking en voorbereiding is in februari 2022 een samenwerkingsovereenkomst getekend waarin de belangrijkste uitgangspunten voor samenwerking, kostenverdeling en eigendom zijn vastgelegd.

Het is in Nederland nog niet voorgekomen dat een -school voor het voortgezet onderwijs en een hogeschool in deze omvang in één pand geïntegreerd worden gehuisvest. De Hogeschool Rotterdam, afdeling CMI (Communicatie, Media en Informatietechnologie) gaat samen met Stichting BOOR in één pand onderwijs geven. Omdat al enkele jaren samen wordt gewerkt aan de voorbereiding, zijn ook op onderwijskundig gebied al diverse projecten gestart om de leerlingen en studenten te laten samenwerken. Een voorbeeld hiervan is dat de meer dan 150 eerstejaars studenten van de opleiding Communication and Multimedia Design (CMD) aan de Hogeschool Rotterdam hun studie zijn gestart met het ontwerpen van een online game voor middelbare scholieren. De game heeft als doel de culturele sensitiviteit van de middelbare scholier te vergroten. De OSG Hugo de Groot treedt daarin op als belangrijke samenwerkingspartner. Zo zijn 90 HAVO/VWO leerlingen van de Hugo de Groot uitgenodigd om de prototypes van de CMD studenten te komen testen en feedback te geven.

Op 12 Augustus '22 is de selectiefase voor een ontwerpteam afgerond. Vijftien architectenbureaus hadden zich voor de selectie ingeschreven. Uiteindelijk heeft het ontwerpteam van Cepezed het winnende schetsontwerp gemaakt. Cepezed is nu gestart met de voorlopig ontwerp fase. De uitwerking vindt uiteraard plaats in nauwe samenwerking met de gebruikers en het kwaliteitsteam Parkstad van de gemeente Rotterdam.

OnderWijsLokatie Laan op Zuid | Kwaliteit

Dit nieuwbouwtraject kent een stedenbouwkundig kwaliteitskader en een onderwijskundig kwaliteitskader.

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

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

1. **Context**
   Op Rotterdam Zuid is momenteel onvoldoende aantrekkelijk voorgezet onderwijsaanbod voor jongeren en jongvolwassenen, waardoor te weinig hoger opgeleide ouders en jongeren kiezen voor een school in deze wijk. De onderwijslocatie Laan op Zuid wordt ontwikkeld om het onderwijs op Rotterdam Zuid op de kaart te zetten en innovatief onderwijs te geven zodat ook leerlingen van deze wijk volop hun talenten, op verschillende niveaus, kunnen ontplooien. We creëren een context waarin leerlingen een stevige brede basis krijgen waarin doorstuderen naar een volgend niveau mogelijk en zichtbaar is.
2. **Opgaven en ambities**
   De ambitie is een plek voor grenzeloze ontwikkeling te creëren. De verbinding van de twee onderwijsinstellingen, op een plek in Rotterdam die vol in ontwikkeling is en die de verbinding legt met haar omgeving, biedt een unieke kans om een nieuwe doorlopende leerlijn te creëren. Leerlingen van het voortgezet onderwijs krijgen door de aanwezigheid van CMI de kans om in aanraking te komen met innovatieve en technologische mogelijkheden en te experimenteren met programmeren, virtual reality, robots, drones en game technologieën. Het streven is om hiermee kinderen uit de buurt al op jonge leeftijd kennis te laten maken met of interesse op te wekken voor digital/technologie. De mate waarin en waar de verschillende onderwijsstromen samen kunnen komen en waar dat juist niet kan, vormt een groot aandachtspunt in deze opgave.

Lees verder ›

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

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

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status kwaliteit:
Het onderwijskundig concept is naar tevredenheid van gebruikers in het schetsontwerp verwerkt door Cepezed en zal verder uitgewerkt en vervolmaakt worden met de uitwerking van het voorlopige ontwerp. Voor de invulling en herontwikkeling van de openbare buitenruimte vindt afstemming plaats tussen het ontwerpteam en het cluster Stadsontwikkeling.

OnderWijsLokatie Laan op Zuid | Geld

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

Op jaarrekeningniveau zijn alle kredieten voor onderwijshuisvesting samengevoegd. Voor de raad is dus één krediet zichtbaar. Dit project is onderdeel van het IHP 2015-2019 en het convenant herontwerp op zuid, maar het budget is onderdeel van het investeringskrediet onderwijshuisvesting (OHV). Over de financiële voortgang van het IHP wordt uw raad twee keer per jaar geïnformeerd via de 'voortgangsrapportage projecten integrale huisvestingsplannen'. De uitvoering van dit project, inclusief de eventuele aanpassing in budget op projectniveau valt binnen het mandaat van de afdeling onderwijs voor uitvoering van het IHP. Daarnaast wordt de raad jaarlijks geïnformeerd over de uitputting van het krediet onderwijshuisvesting d.m.v. de Voortschrijdende indicatieve meerjaren investeringplanning (VIMIP) en de reguliere jaarstukken.

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

Bijsturing nog mogelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status geld:
Omdat dit project onderdeel is van het IHP 2015-2019 wordt in deze monitor niet stilgestaan bij het individuele investeringsbudget voor dit project. Uw raad wordt over de uitputting van het IHP, zoals hierboven aangegeven, twee keer per jaar geïnformeerd via de 'voortgangsrapportage projecten integrale huisvestingsplannen'.

OnderWijsLokatie Laan op Zuid | Tijd

Vanuit de kennis die we nu hebben is de planning voor het project:

Hoofdlijnen planning	Tijd
Ontwerpteamselectie	Augustus 2022
Afronden VO	Januari 2022
Aannemer selecteren gereed	April 2023
Afronden DO	Oktober 2023
Afronden TO	Februari 2024
Start uitvoering bouw	April 2024
Uitvoering gereed/inhuizen	Mei 2026

Bijsturing is niet noodzakelijk

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status tijd:
De ontwerpteamselectie en daarmee het schetsontwerp is afgerond en vastgesteld. Het project loopt volgens planning.
De projectgroep onderzoekt welke bouworganisatie/ bouwteam het beste aansluit bij de complexe ontwikkeling.

OnderWijsLokatie Laan op Zuid | Risico's

In deze fase van het project hebben de grootste risico's betrekking op het ontwerpproces en de relatie van het project met de omgeving.

Voor wat betreft het ontwerpproces is het een risico dat het ontwerp onvoldoende aansluit bij de wensen van de gebruiker. De projectorganisatie ziet dan ook het belang in voor dit traject voldoende tijd te nemen om de gebruiker het project te laten doorleven. Door hier in deze fase van het project voldoende aandacht aan te besteden wordt de gebruikskwaliteit en toekomstbestendigheid van de onderwijsinstellingen geoptimaliseerd en voorkomen dat hierover later in het project discussies ontstaan of tot vertraging leidt.

De projectorganisatie is zich ervan bewust dat de komst van dit ca 22.000 m^2 grote gebouw inclusief 4.000 leerlingen grote invloed heeft op de buurt. Zowel het bouw- en ontwerpproces alsmede de inrichting van de buitenruimte, de leerlingenstromen en het voorkomen van overlast in de toekomst zijn onderwerp van gesprek. Er is daarom een goed uitgewerkt omgevings-communicatieplan om de bewoners en belanghebbenden te betrekken bij alle stappen die we nemen. Bouwen is echter nooit zonder hinder, zeker niet op een binnenstedelijke locatie als deze. Wel hopen wij hiermee eventuele bezwaren te voorkomen. Een eerste informatieavond voor omwonenden heeft reeds plaatsgevonden.

De samenwerking met de Hogeschool Rotterdam levert over en weer een grote afhankelijkheid, in tijd en in geld. Hoe we hiermee omgaan is vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. De gezamenlijke projectorganisatie bestaat uit een bestuurlijk overleg, een stuurgroep waarin de opdrachtgever van de gemeente Rotterdam is vertegenwoordigd en een gezamenlijke projectgroep.
De gezamenlijke projectgroep wordt aangestuurd door een projectmanager van de gemeente Rotterdam en een projectmanager van de Hogeschool Rotterdam. De samenwerking is zeer constructief op alle niveaus.

De kosten van materialen en personeel zijn een aandachtspunt. In alle fasen van het project wordt kritisch gekeken op welke wijze de impact van eventuele kostenstijging kan worden beperkt.

Bijsturing nog mogelijk

Lees verder ›

Actuele ontwikkelingen en toelichting op status risico's:
Hoewel het project financieel past binnen het IHP wil dit uiteraard niet zeggen dat realisatie tegen iedere prijs zal plaatsvinden. Het zal niemand zijn ontgaan: er is sprake van een overspannen bouwmarkt. Er zijn forse stijgingen van bouwkosten en er is krapte op de arbeidsmarkt wat we ook terugzien in hoge inflatiecijfers. De eerder berekende budgetten zijn daardoor soms niet meer toereikend voor de opgave die we beoogd hadden. De gemeente heeft op dit moment 37 projecten onderhanden uit het IHP 2015-2019.
We zullen op basis van een referentietoetsing van onder andere deze projecten van de gemeente per fase beslissen over een go/no go. In de samenwerkingsovereenkomst is deze exit (een no go) ook benoemd.

In november 2022 zal de tweede bewonersavond worden georganiseerd om het schetsontwerp van Cepezed verder toe te lichten en eventuele vragen te beantwoorden.

OnderWijsLokatie Laan op Zuid | Bestuurlijke documenten

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

Raadsbesluit en informatievoorziening

D2111-63291 21bb14822	Voortgangsrapportage integrale huisvestingsplannen	30-11-2021
18bb1671	Convenant voortgezet onderwijs Rotterdam Zuid	19-02-2018

Colofon

Foto credits:
Gerard van Beek (voorpagina)
Topvieuw Luchtfotografie(pagina 5, 10 en 11))
Joan van der Veen Communicatie MaZ (pagina 16, 24 en 26)
Ossip van Duivenbode (pagina 28)
De Urbanisten (pagina 43 en 44)
Juurlink[+]Geluk (pagina 53)
Marc Elfrink (pagina 68 en 71)
Powerhouse Company (pagina 75)
Cepezed (pagina 88 en 92)

Gemeente
Rotterdam