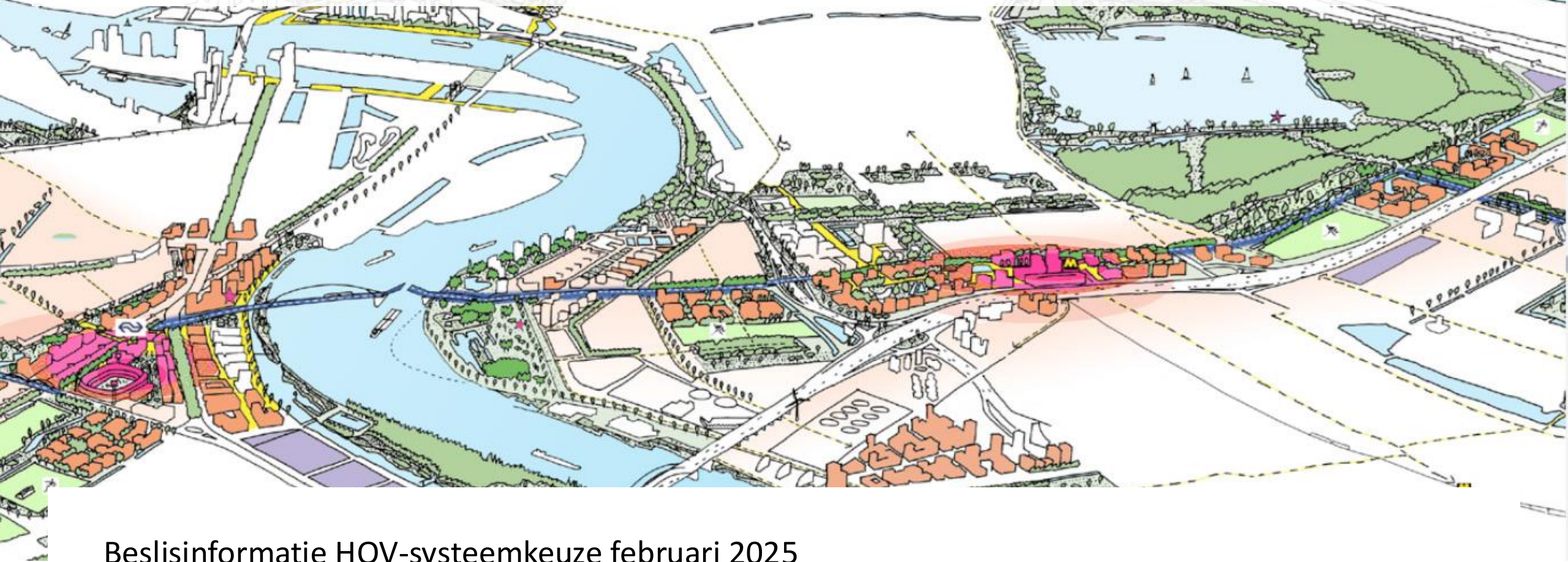


MIRT-project Stadsbrug en OV



Beslisinformatie HOV-systeemkeuze februari 2025



Ministerie van Volkshuisvesting en
Ruimtelijke Ordening



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG



Gemeente
Rotterdam

Inhoud van dit document

- Dit document is een samenvatting van de verzamelde beslisinformatie ten behoeve van de systeemkeuze voor de HOV-lijn. Het document is bedoeld om de gemeenteraad en het bredere publiek te informeren over het uitgevoerde onderzoek.
- In het vervolg van dit document leest u:
 - Projectinformatie in het kort;
 - Uitleg van de beslisinformatie voor de systeemkeuze.

Projectinformatie in het kort

Wat willen we bereiken met dit project?

Mensen en gebieden verbinden

Rotterdam Zuid en Oost worden door **een nieuwe brug** met elkaar verbonden. Woningen, werk, school en andere voorzieningen worden beter en sneller bereikbaar.

De kortere reistijd door **snel openbaar vervoer** en een **nieuw station** betekent meer kansen voor iedereen, want er komen meer banen en opleidingen binnen handbereik. Ook biedt het een kans om de gebieden (economisch) aantrekkelijker, levendiger en sociaal veilig te maken.

Het project Stadsbrug en OV draagt bij aan het realiseren van de ambities voor de ontwikkeling van de Oostflank:

- Oplossen mobiliteitsknelpunten
- Realisatie van 35.000 woningen tussen Alexander en Zuidplein
- Realiseren van een ongedeelde stad, met sterke centra en vitale wijken
- Kansen voor mensen vergroten



MIRT-project Stadsbrug en OV: 3 deelprojecten

Het MIRT-project Stadsbrug en OV bestaat uit 3 deelprojecten:

Stadsbrug en oevers

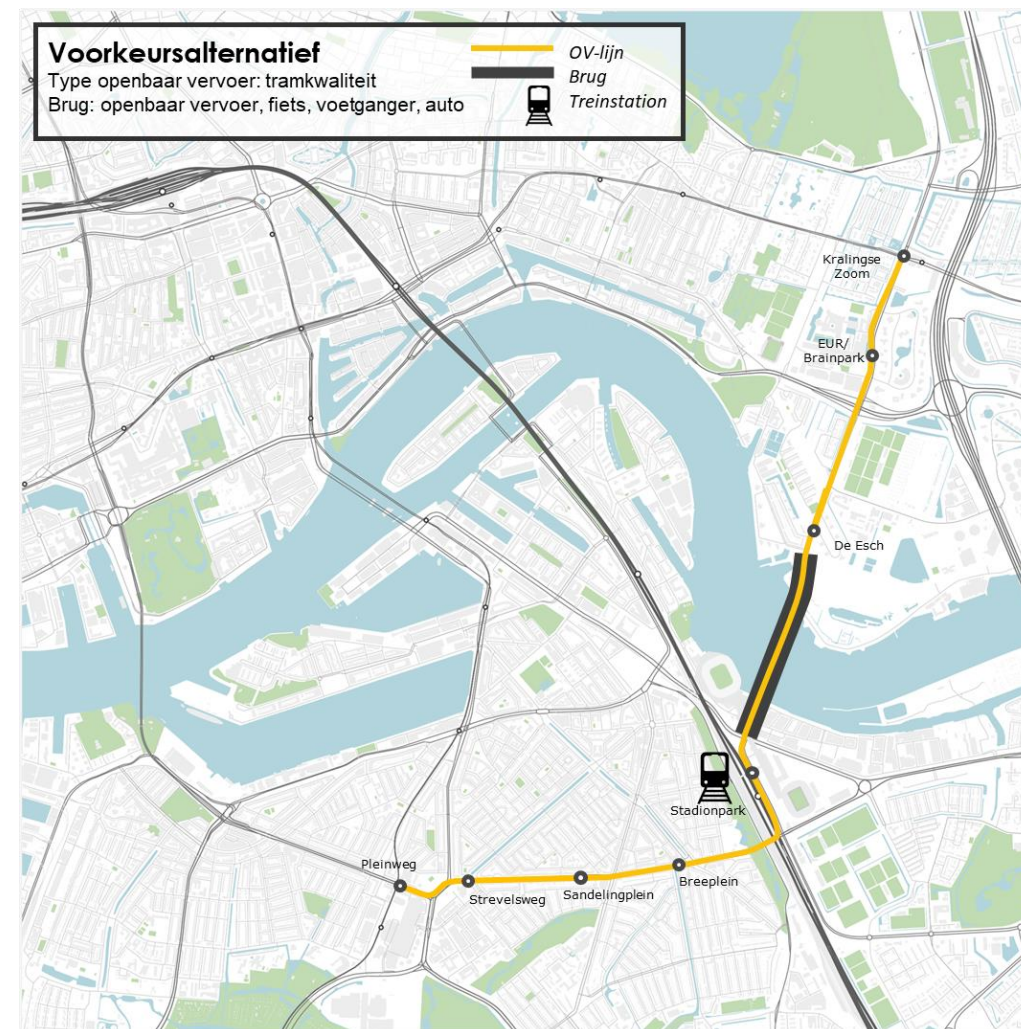
De nieuwe brugverbinding over de nieuwe Maas die Rotterdam Oost en Zuid gaat verbinden. De brug biedt ruimte aan een HOV-verbinding met tramkwaliteit, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding die ook geschikt is voor innovatieve (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.

HOV Zuidplein – Kralingse Zoom

Tussen Zuidplein en Kralingse Zoom wordt een snelle hoogwaardige OV-verbinding (HOV) met tramkwaliteit gerealiseerd. Uitgangspunt: frequentie van twaalf keer per uur per richting, een minimale snelheid van 25 km/uur.

Station Stadionpark

Treinstation Stadionpark wordt een regulier bediend treinstation met als uitgangspunt zes sprinters per uur in beide richtingen. Ook wordt de buitenruimte rond het treinstation ontwikkeld.



Tijdlijn van het MIRT-project Stadsbrug en OV



Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag (2017) en de pre-verkenning-fase Oeververbindingen regio Rotterdam (2018-2019) leidden tot vaststellen van de Startbeslissing in november 2019.

De MIRT-verkenningsfase liep van 2020 t/m 2022. In november 2022 is het Voorkeurs-alternatief door Rijk en regio vastgesteld in het BO-MIRT. Het Voorkeursalternatief is in december 2023 planologisch vastgelegd in een herziening van de Rotterdamse omge-vingsvisie. In januari 2024 hebben de initiatiefnemers een Bestuursovereenkomst voor de planning- en studiefase afgesloten.

Het MIRT-project bevindt zich nu in de planning- en studiefase. Die fase moet leiden tot een uitvoerbaar, betaalbaar en vergunbaar project. Deze fase wordt afgesloten met een Projectbeslissing. De doorlooptijd is normaliter 4-5 jaar.

Als er een positieve Projectbeslissing is genomen, volgt de voorbereiding van de aanleg en de feitelijke aanleg. Gezien de grootte van het project zal die ook meerdere jaren duren. Als de aanleg klaar is volgt de Opleveringsbeslissing en wordt het project afge-rond.

2017



2019



2024



2028?



20??

Inzoomen op de planning- en studiefase

Op de vorige pagina zijn de fasen van een MIRT-project weergegeven en toegelicht. Het MIRT-project Stadsbrug en OV bevindt zich nu in de planning- en studiefase. Die fase duurt meestal 4-5 jaar en we hebben die ingedeeld in een aantal stappen, die hiernaast zijn weergegeven.

We zijn nu bezig met stap 1, de startfase. De systeemkeuze voor de HOV-lijn maakt daar onderdeel van uit.

Tussen stap 2 en 3 is besluitvorming voorzien om aan de hand van de Voorlopige Ontwerpen te verifiëren of we met de deelprojecten de beoogde doelen kunnen realiseren binnen de afgesproken kaders. Daarna kan het Definitief Ontwerp beheerst verder worden uitgewerkt.

Planning en studiefase (2024-2028)
Stap 1: Start fase - Inhoudelijke onderzoeken t.b.v. stabiele scope - Ontwerpend onderzoek - Bepalen te onderzoeken varianten stap 2
Stap 2: Voorlopig ontwerp drie deelprojecten - Varianten uitwerken tot Voorlopig Ontwerp - Effectenonderzoek varianten
Stap 3: Definitief ontwerp - Opstellen Definitief Ontwerp (afhankelijk van te kiezen contractvorm) - Effectenonderzoek/MER en Planologische borging - Contractvoorbereiding
Stap 4: Afrondende fase - Vorbereiden besluitvorming - Vorbereiden volgende fase

Hoe wordt de raad betrokken?

In de raadsbrief M2210-5891- 24b0008645 wordt de aanpak en besluitvorming over het MIRT-project beschreven, inclusief de rol van de gemeenteraad. De tabel hiernaast en de cursieve passages hieronder zijn afkomstig uit deze brief.

De rol van de raad is tweeledig:

- 1) Als besluitvormend orgaan stelt de raad het omgevingsplan (met daarin de projectbeslissing) vast en stelt de raad het kredietbesluit voor de Rotterdamse bijdrage voor de realisatiefase vast.*
- 2) Als controlerend orgaan op de meegegeven kaders stuurt de raad bij op de belangrijkste onderwerpen en bewaakt de raad de meegegeven kaders. Hiertoe wordt de raad proactief geïnformeerd.*

Bij belangrijke onderwerpen of onomkeerbare stappen vragen we de raad om tijd vrij te maken om het onderwerp voorafgaand aan besluitvorming door de opdrachtgevende MIRT-partners te bespreken, zodat de raad zaken kan meegeven richting het overleg met de MIRT-partners.

De systeemkeuze voor het HOV is één van die belangrijke onderwerpen.

Product	Wie neemt besluit?	Rol raad	Verwachte planning informeren raad
Overall / voor alle deelprojecten			
Omgevingsaanpak	BO Stadsbrug, HOV en Station Stadionpark	Achteraf informeren	Q1 2025
Integraal Vogropig Ontwerp (incl. financiële consequenties)	BO Stadsbrug, HOV en Station Stadionpark (evt. BO MIRT, afh. financiële consequenties)	Vooraf informeren	Eind 2026
Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) MER (ontwerp + definitief)	BO Stadsbrug, HOV en Station Stadionpark + Gemeente R'dam (bevoegd gezag RO-procedure)	Consulteren over ontwerp NRD en zienswijzen	Eind 2026
Projectbeslissing, incl. Definitief Ontwerp, financiële consequenties en MER-rapportage	BO MIRT (via meerdere stappen)	Vooraf informeren en bespreken (evt in meerdere rondes)	2028
Juridische besluiten (omgevingsplan)	BO Stadsbrug, HOV en Station Stadionpark + Gemeente R'dam (bevoegd gezag RO-procedure)	Consulteren ontwerp en vaststellen definitief	2028
HOV-verbinding Kratingse Zoom – Zuidplein			
Systeemkeuze van HOV met tramkwaliteit	MRDH bevoegd gezag BO Stadsbrug, HOV en Station Stadionpark	Vooraf informeren	Q1 2025
Studie inpassing HOV-verbinding in bestaand OV-netwerk	BO Stadsbrug, HOV en Station Stadionpark Besluiten buiten scope project voor MRDH	Achteraf informeren (tenzij opvallende zaken uitkomen)	Q4 2025
Programma van Eisen / Nota van Uitgangspunten HOV	BO Stadsbrug, HOV en station	Achteraf informeren (tenzij nieuwe kaders uitkomen)	Begin 2026
Stadsbrug			
Uitgangspunten brug en oevers (o.a. Definitie autoluwe wegverbinding, impact Polder de Esch, inpassing oevers)	BO Stadsbrug, HOV en station	Vooraf informeren	Q4 2025
Station Stadionpark			
Uitgangspunten station en stations-omgeving Stadionpark	BO Stadsbrug, HOV en station	Achteraf informeren (bevat geen nieuwe kaders)	Q1 2025

Waarom nu een besluit over het HOV-systeem?

- In het projectplan hebben we vastgesteld dat één van de eerste klussen (Q1 2025) is het maken van een systeemkeuze HOV. Die keuze is nodig voor de ambitedocumenten en Voorlopig Ontwerpen HOV-lijn en het station Stadionpark.
 - Om stap 2 van de planning- en studiefase af te ronden (voorzien rond eind 2026) is een uitwerking van de HOV-lijn (voorlopig ontwerp, inclusief kostenraming) nodig. Gelet op de doorlooptijd is de systeemkeuze nu noodzakelijk.
 - Het ontwerpproces voor het station Stadionpark is al gestart en duidelijkheid over het OV-systeem is nodig voor dit ontwerpproces.
- Het ontwerpproces voor de HOV-lijn kan nu ook starten, ook om twee redenen.
 - De beschikbare beslisinformatie (kentallen, praktijkervaringen, veldbezoek, doorvertaling naar Rotterdamse situatie) is voldoende onderscheidend om een keuze mogelijk te maken zonder de noodzaak om het ontwerp voor beide systemen verder uit te werken.
 - Er is nauwelijks een raakvlak tussen de systeemkeuze HOV en het nog te starten ontwerp voor de Stadsbrug (geen invloed op de nautische aspecten, geen verschil in ruimtebeslag en geen onderscheidend verschil in belastingen op de brug).
- Uitstel van de systeemkeuze zou betekenen dat twee ontwerpen gemaakt moeten worden. Dit betekent extra inzet van mensen en meerkosten, niet alleen voor het HOV-ontwerp, maar ook voor het ontwerp van het station Stadionpark.

Uitleg beslisinformatie systeemkeuze

Wat verstaan we onder HOV met tramkwaliteit?

Uit het onderzoek komt naar voren dat er een aantal 'constanten' zijn waar een OV-systeem ten minste aan moet voldoen om te kunnen spreken van 'HOV met tramkwaliteit'. Deze constanten zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Constanten voor een hoogwaardig OV-systeem:	
Snelheid	25 km/uur gemiddeld
Reistijd Zuidplein-Kralingse Zoom	Ten hoogste 15 minuten
Frequentie	12x per uur
Capaciteit	1375 reizigers drukste uur
Inpassing/interactie met overig verkeer	Vrije baan met prioriteit OV →
Haltevoorzieningen	Comfort
Toegankelijkheid	Comfortabel, gelijkvloers, etc.
Infracomfort	Geen scherpe bochten, minimale boogstralen
Voertuigcomfort	Rijcomfort, stoelen, beenruimte, etc.
Voertuig en emissies	Altijd zero-emissie



6 onderzochte OV-systemen



- Er zijn 6 systemen geïdentificeerd als mogelijke systemen om invulling te geven aan de hiervoor genoemde constanten.
- De bovenste 3 zijn OV-systemen die op rails rijden: de huidige of toekomstige Rotterdamse tram (eenrichtingsmaterieel), een vergelijkbaar type tram dat geschikt is om in twee richtingen te rijden en een groter en bredere tram die vergelijkbaar is met de (Utrechtse) regiotram.
- De onderste 3 systemen rijden op banden: een Bus Rapid Transit (BRT) is een dubbelgelede bus die qua uiterlijk overeenkomsten vertoont met een tram, maar wel op banden rijdt. Hierop bestaan twee varianten: een bus die gebruik maakt van fysieke geleiding (O-bahn) of een bus die gebruik maakt van optische geleiding (ART).

Trechtering OV-systemen

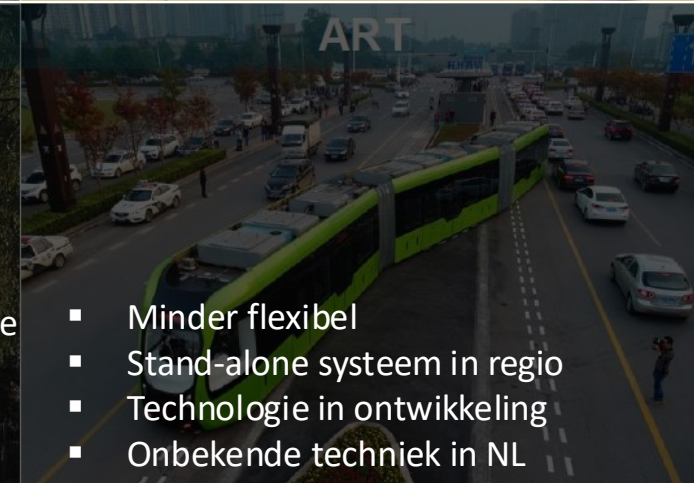
- Een aantal systemen is niet logisch om invulling te geven aan HOV met tramkwaliteit. In onderstaande afbeelding is weergegeven welke systemen op basis van dit onderzoek 'afvallen' en waarom. Op basis van deze eerste trechtering blijven er 2 systemen over: een tram (1- of 2-richtingen) of een Bus Rapid Transit (BRT).



- Stand-alone systeem in regio (vanwege afmetingen)
- Niet geschikt voor de rest van het netwerk
- Inefficiënt in exploitatie en beheer



- Minder flexibel
- Geleidewerk benodigd met veel slijtage
- Stand-alone systeem in regio
- Onbekende techniek in NL



- Minder flexibel
- Stand-alone systeem in regio
- Technologie in ontwikkeling
- Onbekende techniek in NL

Tram en BRT beiden hoogwaardig

- Het fundament voor een hoogwaardige OV-lijn is gelegd met de eerder genoemde constanten, zoals 12x per uur, een hoog comfort, een goede toegankelijkheid, een hoge snelheid.
- Een systeemkeuze tram of BRT leidt hiermee altijd tot een hoogwaardig OV-systeem, wel met accentverschillen voor het OV-product (en het MIRT-project als geheel).
- Het HOV-systeem wordt hoogwaardiger dan de bestaande tram in Rotterdam, hetgeen blijkt uit de vergelijking van een aantal constanten:
 - HOV: frequentie van 12x per uur in spitsen, de bestaande tram heeft een frequentie van 4-8 x per uur
 - HOV heeft een gemiddelde snelheid van 25 km/uur, terwijl de bestaande tram een gemiddelde snelheid van 19 km/uur heeft
 - Het hele HOV-tracé bestaat uit een vrije baan, terwijl dit voor de bestaande tram in de stad voor 50 tot 75% het geval is.



Nader onderzoek naar tram en BRT

- Het verschil tussen 1- of 2-richtingentrams is voor de systeemkeuze niet onderscheidend en afhankelijk van andere ontwikkelingen, zoals de vlootvervangning van de RET.
- De tram en de BRT zijn nader onderzocht op 6 thema's:
 - 1) Reizigerskwaliteit
 - 2) Stedelijke Ontwikkeling en Knooppunten
 - 3) Impact omgeving en ander verkeer
 - 4) Techniek en Veiligheid
 - 5) Toekomstvastheid en Capaciteit
 - 6) Financieel en Juridisch
- De belangrijkste resultaten van dit onderzoek worden hierna gepresenteerd.



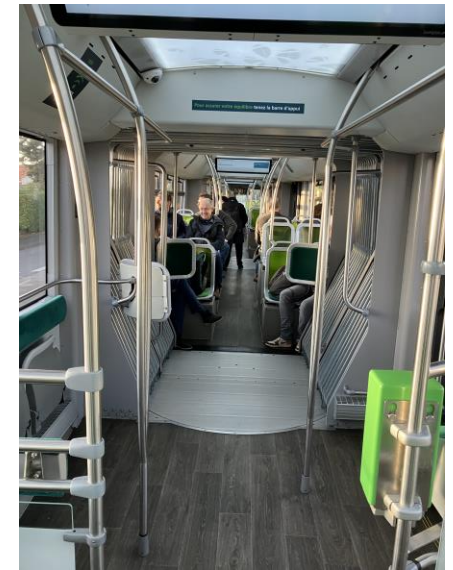
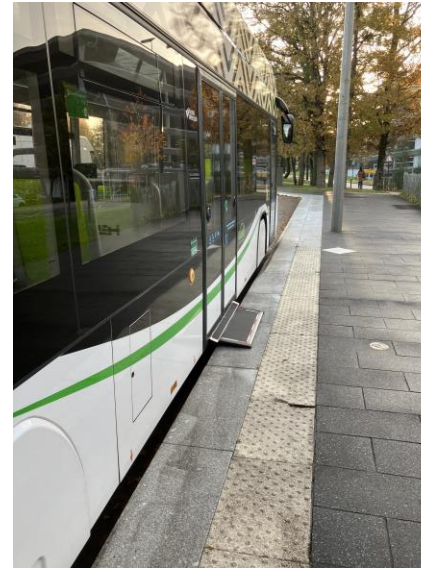
1. Reizigerskwaliteit

Beide systemen scoren hoog op reizigerskwaliteit, de uiteindelijke keuze van het materieel is voor de reizigerskwaliteit bepalender dan de systeemkeuze tussen tram of BRT.

TRAM

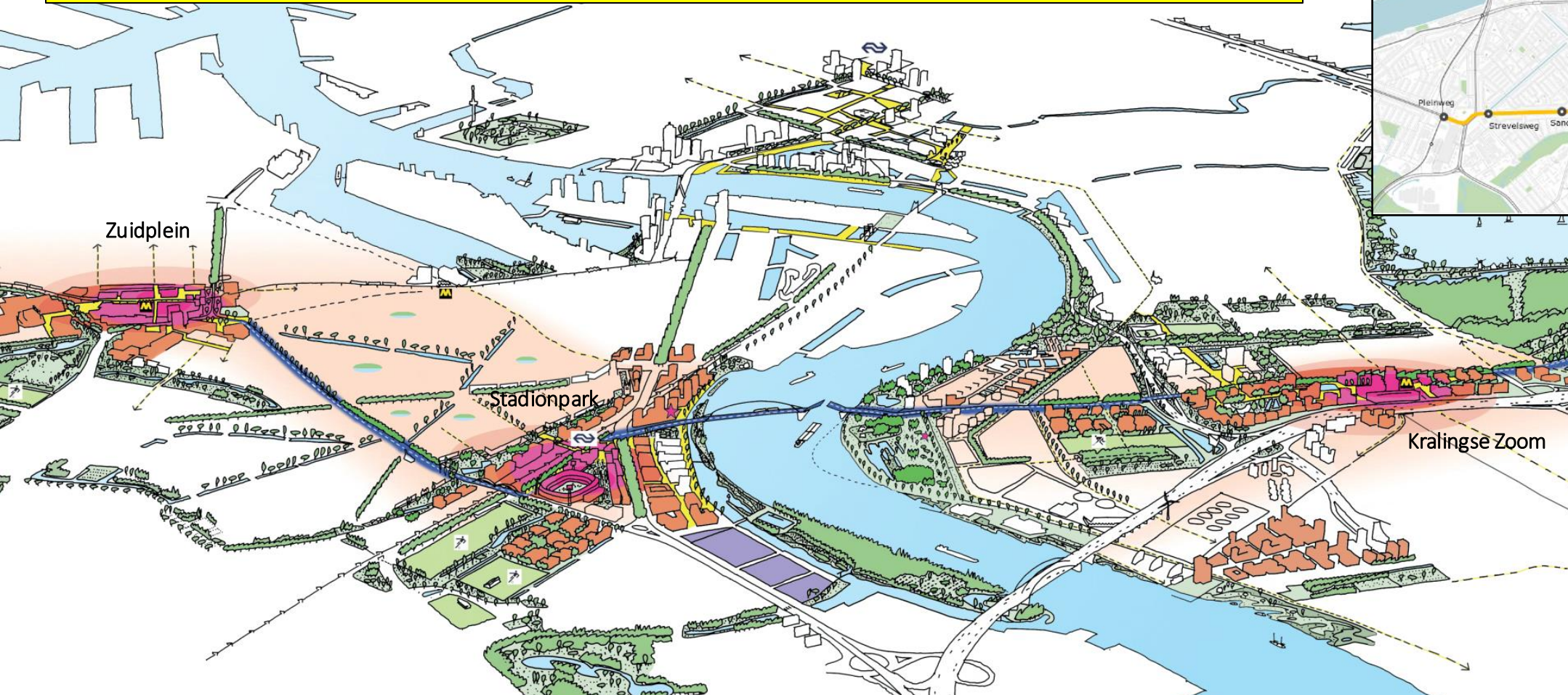


BRT



2. Stedelijke Ontwikkeling en Knooppunten

De HOV-lijn is randvoorwaardelijk voor de stedelijke ontwikkeling van de Oostflank door een impuls in bereikbaarheid. Op drie belangrijke plekken (Kralingse Zoom, stadion Stadionpark, Zuidplein) is de lijn verknoot met andere OV-lijnen (zoals de metro of het spoor).



2. Stedelijke Ontwikkeling en Knooppunten



- Bij het (nog te ontwerpen) station Stadionpark kunnen BRT en tram op dezelfde locatie halteren, systeemkeuze is niet onderscheidend.
- Bij Zuidplein kan een tram niet op het OV-knooppunt worden ingepast. Er is altijd een zekere loopafstand tot het bus- en metrostation. Dit vraagt nog om verdere uitwerking (ook voor BRT). Om de BRT op het busstation te laten aanlanden zijn extra investeringen nodig.
- Aansluiting op Kralingse Zoom vergt zowel voor tram als voor BRT keuzes en aanpassingen om inpassing direct op het OV-knooppunt (zo dicht mogelijk bij het bus- en metrostation) in te kunnen passen.

3. Impact omgeving en ander verkeer

TRAM

- Ca. 7,3 meter breed
- grote delen tracé groene baan
- meer geluid en trillingen



BRT

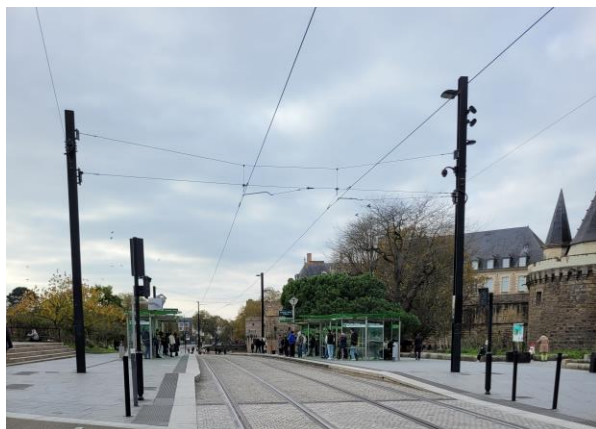
- Ca 7,5 meter breed
- asfalt verharding
- minder geluid en trillingen
- minder energieverbruik



- Tram en BRT vragen beiden een nagenoeg even brede, vrije baan met prioriteit voor OV.
- De inpassing van deze vrije OV-baan vraagt in de verdere uitwerking om keuzes t.a.v. ruimte voor overige functies (auto, fiets, parkeren), maar de systeemkeuze is daarin niet onderscheidend.
- Bij een tram kunnen grote delen van het OV-tracé worden uitgevoerd met groen tussen de tramrails. Dat levert betere ruimtelijke kwaliteit en draagt bij aan vermindering van hittestress.
- Bij een BRT is dit niet mogelijk, omdat de vrije baan wordt uitgevoerd in asfalt en/of beton.
- BRT geeft minder geluid en trillingen voor de omgeving dan een tram.

3. Impact omgeving en ander verkeer - voorbeelden

TRAM



BRT



4. Techniek en Veiligheid

TRAM



veilig



betrouwbaar



beproefde techniek

BRT



veilig



betrouwbaar



beproefde techniek

Beide systemen zijn veilig en betrouwbaar te realiseren, maken gebruik van beproefde technieken die vaker in NL worden toegepast en vergen geen aanpassing van wet- of regelgeving.

5. Capaciteit en Toekomstvastheid – toelichting

- Voor de beoordeling van het aspect capaciteit en toekomstvastheid zijn twee criteria gehanteerd:
 - Het ene criterium is gebaseerd op de normcapaciteit (= aantal zitplaatsen + 50% aantal staanplaatsen). Dit criterium is opgenomen in de huidige concessie(s) van MRDH. De normcapaciteit is als criterium in de MIRT-Verkenning toegepast en wordt ook bij andere projecten gehanteerd, zoals het project Vlietlijn.
 - MRDH overweegt om een ruimer criterium te (gaan) hanteren, de zogenaamde 'volnorm' (= aantal zitplaatsen + aantal staanplaatsen). Dit heeft gevolgen voor de ervaren reizigerskwaliteit (op de drukke momenten). Het hanteren van een criterium dat nog niet in vastgelegd in beleid of regelgeving is mogelijk een juridisch risico voor het project (afhankelijk van het vergunningenspoor alleen voor HOV of voor het project als geheel).
- Vanzelfsprekend hebben de criteria een groot effect op de in rekening te brengen capaciteit per voertuig.

Voertuig	Inzetnorm	Volnorm
Tram 30 meter	108 (cf. concessie)	178
Tram 45 meter	162 (afgeleid van 30m tram)	300
Tram 60 meter (gekoppeld)	216 (cf. concessie)	356
Gelede bus	70	137
Dubbelgelede bus 24 meter (referentie BRT)	90	150

- Het reizigersaanbod is bepaald met het V-MRDH verkeersmodel voor de situatie in 2040. Dit betekent 19.100 reizigers per werkdag in de nieuwe HOV-lijn tussen Kralingse Zoom en Zuidplein.

5. Capaciteit en Toekomstvastheid

TRAM



Capaciteit voldoet bij huidig criterium, ook bij groeiend reizigersaanbod (restcapaciteit = 29% voor 45 m tram en 47% bij 2x30 m)

Capaciteit voldoet logischerwijs ook bij ruimer criterium, restcapaciteit = 36% (30 m), 62% (45 m) en 68% (2x 30 m)



Verhoging capaciteit is mogelijk met gekoppelde voertuigen (2x30 m tram)



BRT



Capaciteit voldoet alleen aan huidig criterium als de frequentie wordt verhoogd (van 12 naar 15x/uur). Er is dan geen restcapaciteit (-2%)

Capaciteit voldoet bij ruimer criterium zonder hogere frequentie (restcapaciteit van 24%)



Verdere verhoging capaciteit is alleen mogelijk door verhoging frequentie (verdere aanpassing verkeersregeling en/of ongelijkvloerse kruisingen)

6. Financieel en Juridisch – toelichting

- De investeringsraming van het voorkeursalternatief HOV-lijn (€ 390 miljoen, **exclusief BTW, prijspeil 2022**) is gebaseerd op een keuze voor een tram.
- De verwachte investeringskosten voor BRT liggen circa € 72 miljoen lager. Hierbij is rekening gehouden met een extra stijve onderbaan voor de BRT om zettingsverschillen en daarmee verlies aan comfort te voorkomen.
 - Een systeemkeuze BRT biedt een mogelijkheid voor een besparing op de investeringskosten (kosten voor aanpassing Zuidplein en voor eventuele fysieke maatregelen voor verhogen frequentie niet meegerekend).
- De verwachte jaarlijkse kosten (kentallen uit 2022) voor een tram zijn € 3,8-5,6 miljoen. Voor een BRT liggen die kosten lager met een bandbreedte van 1,4-1,5 miljoen per jaar.
 - Beheer en onderhoud infrastructuur op basis van kentallen:
 - Tram: bandbreedte van 1,8 tot 3,0 miljoen per jaar
 - BRT: orde 1,1 miljoen per jaar voor een reguliere BRT-baan + beheer en onderhoud zettingsvrije onderbaan (3% van meerkosten)
 - Exploitatie op basis van kentallen:
 - Tram: bandbreedte van 2,0 tot 2,6 miljoen per jaar (inclusief materieel)
 - BRT: bandbreedte 0,3-0,4 miljoen per jaar (inclusief materieel)
- Nadere uitwerking is nodig om dit beter in beeld te krijgen. De initiatiefnemers (de facto Rotterdam en MRDH) moeten nog nadere afspraken maken over het toekomstig beheer, onderhoud en exploitatie.
- Beide systemen kennen een ander juridisch kader (Wet Lokaalspoor of Wegenverkeerswet), maar dit introduceert geen onderscheidende risico's.

6. Financieel en Juridisch

TRAM	BRT
 € 390 miljoen investering € 3,8-5,6 miljoen per jaar	 € 318 miljoen investering (-€ 72 miljoen) € 1,4-1,5 miljoen per jaar
 Wet Lokaalspoor	 Wegenverkeerswet

Samenvattende tabel (1)

Aspect	Tram	BRT
Algemeen	Beide systemen voldoen aan de constanten zodat er in beide gevallen sprake is van een hoogwaardige OV-lijn (hoog frequent, hoge snelheid, comfortabel).	
Reizigerskwaliteit	Beide systemen scoren hoog op reizigerskwaliteit, de uiteindelijke keuze van het materieel is voor de reizigerskwaliteit bepalender dan de systeemkeuze tussen tram of BRT. Aanpassing van het criterium voor capaciteit is een risico voor de reizigerskwaliteit (zie bij Capaciteit & Toekomstvastheid).	
Stedelijke ontwikkeling en knooppunten	Tram kan niet op de OV-knoop Zuid-plein worden ingepast. Beperking van loopafstand naar bus en metro vraagt verdere uitwerking.	Ook voor BRT is aanlanding op Zuid-plein nog een ontwerp-opgave. Aan-landing van BRT op busstation vraagt extra investeringen.
	De aanlanding voor tram en BRT op beide andere knooppunten (Kralingse Zoom en station Stadionpark) moet nog worden uitgewerkt en is niet onderscheidend.	
Impact omgeving en ander verkeer	Beide systemen vragen een vrije HOV-baan en dit betekent dat op een deel van het tracé keuzes gemaakt moeten worden ten aanzien van andere functies (fietsen, parkeren, auto).	
	Een tram kan grotendeels groen worden ingepast (ruimtelijke kwaliteit is beter, minder hitte-stress).	Een BRT heeft een betonnen rijbaan, maar scoort beter op geluid, trillingen en energieverbruik

Samenvattende tabel (2)

Aspect	Tram	BRT
Techniek en veiligheid	Beide systemen zijn veilig, betrouwbaar en maken gebruik van beproefde technieken.	
Capaciteit & toekomstvastheid	Tram biedt bij hanteren van huidige criterium (normcapaciteit) ruim voldoende capaciteit en is zeer toekomstvast	BRT biedt bij het aanpassen van het criterium (volnorm) voldoende capaciteit en toekomstvastheid, het aangepaste criterium heeft gevolgen voor de reizigerskwaliteit (drukke) en is een risico voor de juridische houdbaarheid van de projectbeslissing
Financieel - investering	Investeringskosten BRT liggen circa € 72 miljoen lager dan voor een tram. De raming van het voorkeursbesluit is gebaseerd op een tram. Een systeemkeuze BRT biedt de mogelijkheid voor een besparing (aanpassing Zuidplein niet meegerekend), waarmee de kans op overschrijding van het taakstellend budget wordt verkleind (of andere delen van de scope kunnen worden gefinancierd).	
Financieel – beheer, onderhoud en exploitatie	De jaarlijkse kosten voor een tram liggen in de orde van € 3,8-5,6 miljoen per jaar.	De jaarlijkse kosten voor een BRT liggen in de orde van € 1,4-1,5 miljoen per jaar
Juridisch	Wet Lokaalspoor is van toepassing (i.v.m. openstellingsvergunning)	Wegenverkeerswet is van toepassing

Participatie

Doel participatie HOV-systeemkeuze

Het doel van de bijeenkomsten:

- Uitleg geven over:
 - Hoe het onderzoek naar de verschillende HOV-systemen is uitgevoerd.
 - Hoe de onderzochte systemen worden beoordeeld. Op basis van welke onderwerpen (criteria).
 - De algemene resultaten (bevindingen).
- Bespreken van ideeën, zorgen, wensen en kansen over de HOV-systemen.
- Informeren over het besluitvormingsproces om tot één systeemkeuze te komen en de planning hierbij.
- 2 bijeenkomsten:
 - 28 januari
 - 10 februari
- Resultaat: omgevingsrapport

Wie betrokken?

Voor de bijeenkomsten zijn de volgende partijen uitgenodigd:

- Afvaardiging wijkraden
- Bewonersorganisaties
- Initiatiefgroep De Esch
- Reizigersorganisaties
- Brancheorganisaties en bedrijven

Partijen maken, op basis van hun belang, zelf de afweging of ze deelnemen.



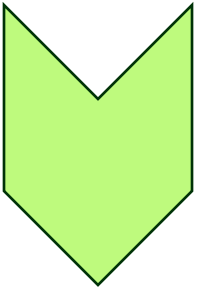
Input en aandachtspunten

- Algemeen: belangrijk dat aandacht is voor 'hoe het beter wordt in de stad en in hun buurt' als gevolg van het project Stadbrug en OV en ook andere gebiedsontwikkelingen.
- Daarom een thema 7 'kwaliteit van de leefomgeving' toegevoegd in omgevingsrapport en belangrijk aandachtspunt voor vervolgproces.
- Keuze voor tram lijkt logisch vanwege:
 - Voorkeur van ouderen voor het reizen met een tram ipv de bus of de metro
 - Gemakkelijker uit te breiden/verlengen
 - Betere aansluiting op de schaal van de stad en het netwerk
- Keuze BRT lijkt voordelen te bieden op het gebied van:
 - Invloed op de directe woonomgeving en gezondheid: geluid en trillingen

Voor beide systemen geldt dat de impact van de HOV-lijn per straat en buurt inzichtelijk moet worden gemaakt en de oproep is om negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen of maatregelen te nemen.

Vervolg participatie: ambities en uitgangspunten

2025

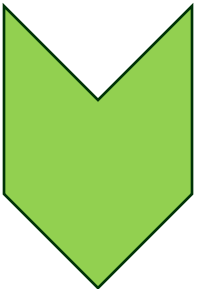


April - juni: gebiedsgericht aan de slag met knooppunten en tracé

- Direct omwonenden en bredere publiek informeren over keuze HOV-systeem
- Context-analyse: startbijeenkomsten
- Varianten: in gesprek over dilemma's, kansen en aandachtspunten

Juli en augustus:

- Informatie gebruiken voor opstellen ambities en uitgangspunten



September en oktober:

- Bespreken en toetsen ambities en uitgangspunten bij betrokkenen



November:

- Ambities en uitgangspunten gereed

December-Q1 2026:

- Besluitvorming
- Direct omwonenden en bredere publiek informeren over Ambities en Uitgangspunten

2026