



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/ Waarom nu voorgelegd?

Op 21 december 2023 heeft uw raad de partiële herziening van de Rotterdamse Omgevingsvisie t.b.v. de Oostflank én de gemeentelijke bijdrage aan het MIRT-project Stadsbrug en OV (Stadsbrug, HOV-lijn Kralingse Zoom-Zuidplein en Station Stadionpark) vastgesteld. Bij de bespreking van deze raadsvoorstellen heeft uw raad besloten om dit project aan te wijzen als risicovol project in het kader van de Regeling Risicovolle projecten.

Op 26 november 2024 hebben we u de basisrapportage en opzet van de voortgangsrapportage voor het MIRT-project Stadsbrug en OV aangeboden. Met deze brief sturen wij u de eerste voortgangsrapportage MIRT-project Stadsbrug en OV, met peildatum 1 mei 2025.

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

- Omgevingsvisie Rotterdam
- Gebiedsuitwerking Oostflank
- Planning- & Studiefase MIRT-project Stadsbrug en OV
- Motie Nieuwe Oeververbinding als risicovol project (23bb008847)
- Motie 'Eén satéprikker' (23bb008857)
- Motie Hackathon met creatieve, technische en toekomstgerichte denkers (22bb6870)
- Motie Compensatie groen in de Esch (22bb6865)
- Motie Een gegeven brug (niet) in de bek kijken (22bb6866)
- Motie Een brug om te flaneren (22bb6867)
- Motie Maatschappelijke effecten oeververbinding (22bb006863)
- Motie Sluit de metro niet uit (22bb006862)
- Motie Vermijd oeveraanpassing, vermijd schade aan de natuur in de Eschpolder (23bb006426)



- Motie Oostflank Experience Center (23bb006437)
- Motie Een ontwerp, in een publieke dialoog gevat: een nieuwe brug met de stad! (23bb008843)
- Motie Stadsnatuur maken met de stadsbrug (23bb008859)
- Motie Team Tram (25bb002053)
- Motie Geen verhoging van de volnorm (25bb002055)

Toelichting:

Inleiding

Middels deze brief bieden wij u de eerste voortgangsrapportage voor het MIRT-project Stadsbrug en OV aan (bijlage 1). De opbouw van deze rapportage is in lijn met de eerder met uw raad gedeelde basisrapportage en is besproken met de door uw raad aangewezen raadsrapporteurs. In bijlage 2 bij deze brief vindt u het verslag van de bespreking met de raadsrapporteurs en de wijze waarop hun inbreng is verwerkt in de definitieve rapportage.

Hoofdlijn voortgang MIRT-project Stadsbrug en OV

De voorliggende voortgangsrapportage focust zich op de voortgang van de Planning- & Studiefase van het MIRT-project Stadsbrug en OV. De planning- en studiefase resulteert in een projectbeslissing, waarna met realisatie gestart kan worden. Met de scores op de aspecten Tijd, Geld, Kwaliteit en Communicatie & participatie, wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de planning- en studiefase verloopt zoals vastgelegd in de basisrapportage (de baseline). Voor het aspect Risico's wordt ook een doorkijk gemaakt naar de realisatiefase, zodat we hier in de voorbereiding al zo veel mogelijk op kunnen inspelen.

Het overall beeld van de voortgang laat zich het best samenvatten in het hiernaast weergegeven taartdiagram.

Na het ondertekenen van de bestuursovereenkomst in januari 2024 is gestart met het opbouwen van de projectorganisatie. Parallel zijn ook de (voorbereidingen) voor de eerste inhoudelijke onderzoeken opgestart. Vanaf eind 2024 zijn de eerste (inhoudelijke) resultaten opgeleverd en sinds begin dit jaar is de projectorganisatie op volle sterkte. Zie hieronder per deelproject een korte omschrijving van de belangrijkste resultaten.

Overall huidige periode



Qua voortgang ten opzichte van de basisrapportage moeten we constateren dat het onderdeel 'Tijd' rood 'kleurt', omdat een vertraging is opgetreden van meer dan 6 maanden. Dit komt met name doordat de opbouw van de projectorganisatie en het werven van de juiste medewerkers voor deze grote en complexe opgave meer tijd heeft gekost. We proberen deze vertraging de komende jaren zoveel mogelijk in te lopen, maar we verwachten dat het erg lastig zal worden. Momenteel wordt een integrale projectplanning opgesteld met een doorkijk naar de aanlegfase. Op basis van deze projectplanning zal in een volgende rapportage een voorstel worden gedaan voor een nieuwe baseline.



Het onderdeel 'Risico' kleurt oranje omdat een aantal nieuwe risico's aan het risicodossier (dat dateert uit de tijd van voor de start van de P&S fase) zijn toegevoegd. Deze nieuwe risico's hebben vooral betrekking op de inpassingsopgave, fasering en raakvlakken met omliggende gebiedsontwikkelingen.

- Onder andere door de opgelopen vertraging in de Planning- & Studiefase is de kans zeer groot dat de streefdatum voor oplevering eind 2033 niet wordt gehaald. Op dit moment zijn hier geen financiële consequenties aan verbonden. In de Bestuursovereenkomst zijn afspraken gemaakt over indexering van de budgetten. Daarnaast is afgesproken dat bij de Projectbeslissing een definitieve mijlpaal voor de oplevering wordt vastgelegd.
- Wel brengt de vertraging een risico mee voor de woningbouwopgave in de Oostflank. Met name de gebiedsontwikkelingen Stadionpark en De Esch vragen om tijdige duidelijkheid over de inpassing en fasering van de stadsbrug en het HOV-systeem. Het tempo van de uitwerking van de stadsbrug en HOV-lijn zal in toenemende mate bepalend worden voor het tempo van de gebiedsontwikkelingen, zowel als het gaat om inhoudelijke uitgangspunten (ontwerp) als om de ruimtelijke ordeningsprocedure. Komende periode brengen we de raakvlakken tussen MIRT-project en gebiedsontwikkelingen preciezer in beeld, zodat we hierop kunnen bijsturen waar nodig.

Daarnaast is het risico dat het taakstellend budget onvoldoende is om de gestelde ambities te realiseren nog steeds actueel. De kosteninschatting, zoals opgesteld aan het einde van de verkenningsfase, kent nog een grote onzekerheidsmarge (+/- 40%). Pas bij de besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp, die naar verwachting eind 2027 plaatsvindt, kunnen we een meer nauwkeurige en onderbouwde kosteninschatting geven. In de tussenliggende periode monitoren we kostenontwikkelingen aan de hand van een zogenoemde 'rekening-courant', waarin we structureel bijhouden welke afwijkingen, risico's en nieuwe inzichten zich voordoen ten opzichte van de kosteninschatting uit de verkenningsfase.

Station en stationsomgeving Stadionpark:

Van de drie deelprojecten is de uitwerking van het station Stadionpark het meest gevorderd. Voor de uitwerking van het station heeft ProRail een projectteam samengesteld en begin 2024 via een openbare aanbesteding een ontwerp- en ingenieursteam geselecteerd. Architectenbureau Benthem Crouwel en ingenieursbureau Haskoning zijn gestart met de uitwerking van het station, de stationsvoorzieningen en de spoorse aanpassingen.

Om een goed ontwerp te kunnen maken voor het station zijn er een aantal structurerende keuzes nodig voor de aansluiting van het station op zijn omgeving en de wijze waarop de HOV-lijn het station passeert. Deze keuzes worden vastgelegd in het document 'Ambities en uitgangspunten station en stationsomgeving'. Op basis van een eerste versie heeft het BO Stadsbrug en OV besloten om bij de verdere uitwerking van het station uit te gaan van een station met twee eilandperrons. Ten opzichte van één eilandperron biedt een station met twee eilandperrons meer flexibiliteit en doorgroeimogelijkheden richting de toekomst en meer logistieke mogelijkheden om evenementenvervoer voor de Kuip op een goede manier te regelen.



Momenteel wordt gewerkt aan de afronding van de structurerende keuzes voor de samenhang tussen station, stationsomgeving en inpassing van de HOV-lijn. Het gaat bijvoorbeeld om de keuze waar en hoe de HOV-lijn het spoor kruist, hoe de overstap tussen HOV-lijn en station wordt vormgegeven en hoe de entree van het station komt te liggen. Op basis hiervan wordt het document 'Ambities en uitgangspunten station en stationsomgeving Stadionpark' verder aangescherpt en vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV. Naar verwachting wordt uw raad hierover voor het einde van 2025 geïnformeerd.

Daarnaast hebben de opdrachtgevende partijen een belangrijk besluit genomen over de toekomst van het goederenemplacement IJsselmonde. Bij vaststelling van het voorkeursalternatief eind 2023 is uitgegaan van station Stadionpark met behoud van het goederenemplacement IJsselmonde op de huidige locatie. Op basis van gezamenlijk onderzoek van de gemeente Rotterdam, de ministeries van BZK/VRO en IenW, ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam is gebleken dat verplaatsing van het noordelijk deel van het goederenemplacement IJsselmonde naar de Tweede Maasvlakte aanzienlijke kansen biedt. Deze verplaatsing maakt verstedelijking mogelijk, verbetert de leefbaarheid rondom Stadionpark en versterkt het goederenvervoer via de Maasvlakte op duurzame en toekomstbestendige wijze. N.a.v. dit onderzoek is in het BO MIRT van november 2024 besloten om de verplaatsing van het emplacement als uitgangspunt te hanteren voor de uitwerking van het ontwerp voor station Stadionpark. Partijen hebben eveneens afgesproken om te streven naar afspraken over de kostenverdeling in 2025.

HOV-lijn Kralingse Zoom - Zuidplein

Een belangrijke mijlpaal voor de HOV-lijn is de keuze voor een tramverbinding als voorkeur voor het HOV-systeem dat gaat rijden tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Op 11 april jl. hebben we uw raad geïnformeerd dat het BO Stadsbrug en OV heeft besloten om te kiezen voor een tram, onder een aantal nader uit te werken voorwaarden (25bb002742). Het gaat dan om:

- We zorgen voor een goede gevel-tot-gevel-inpassing van de tramlijn, conform het vigerende gemeentelijk beleid én met inachtneming van de gedurende de participatie geuite zorgen van omwonenden. Aandachtspunten hierbij zijn geluid, trillingen, klimaatadaptatie, leefbaarheid en kwaliteit van de buitenruimte.
- De tram moet op een goede manier aansluiten op OV-knooppunt Zuidplein.
- Het totale taakstellend budget voor Stadsbrug, station Stadionpark en HOV-lijn is ongewijzigd. De aanleg van de tramlijn moet passen binnen dit taakstellende budget.
- De extra jaarlijkse meerkosten van het tramsysteem t.o.v. BRT worden zoveel mogelijk beperkt (bijvoorbeeld door netwerkoptimalisaties die leiden tot minder kosten of meer opbrengsten) en zijn voor MRDH budgetneutraal. Gemeente Rotterdam en MRDH aanvaarden het als een gezamenlijke verantwoordelijkheid om deze voorwaarde verder uit te werken en te komen tot afspraken over de jaarlijkse kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud van de trams.

In deze brief hebben we u ook aangegeven dat de keuze voor een tram als HOV-systeem nog bekrachtigd moest worden door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH als bevoegd gezag voor het openbaar vervoer in onze regio.



Deze bestuurscommissie heeft de keuze van het BO stadsbrug en OV op 11 juni jl. bekrachtigd, heeft besloten dat de toekomstige tramverbinding vanaf in dienst stelling wordt opgenomen in de railconcessie Rotterdam en heeft voor bijbehorende exploitatie en beheerkosten een reservering opgenomen in de meerjarenbegroting.

Bij de bespreking van de HOV-systeemkeuze in de gemeenteraad heeft uw raad twee moties aangenomen. Middels de moties 'Team tram (25bb002053)' en 'Geen verhoging van de volnorm in het OV (25bb002055)' heeft u het college verzocht zich in te zetten voor een tram als HOV-systeemkeuze en heeft u gevraagd om de bestuurscommissie van de vervoersautoriteit op 2 april te informeren dat de gemeenteraad van Rotterdam niet akkoord gaat met een verhoging van de volnorm.

Met de besluitvorming in het BO stadsbrug en OV en de BCVA MRDH hebben we voldaan aan hetgeen de moties vragen. Daarom stellen we u voor de moties Team tram (25bb002053)' en 'Geen verhoging van de volnorm in het OV (25bb002055)' als afgedaan te beschouwen.

Op basis van de keuze voor een tramverbinding zijn we gestart met een verdere uitwerking van de HOV-lijn. Eerste stappen daarin zijn het in beeld brengen van de ambities en uitgangspunten van de opdrachtgevers voor de HOV-lijn. Het gaat dan om uitgangspunten t.a.v. inpassing in de omgeving, ontwerp- en technische uitgangspunten. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar de aansluitingen van de nieuwe HOV-lijn op het bestaande OV-netwerk.

Stadsbrug en Oevers

De afgelopen periode is gewerkt aan het voorbereiden en opstellen van de uitvraag 'Ambities en Ruimtelijke denkrichtingen Stadsbrug en oevers'. Voor deze opdracht wordt via een Europese aanbesteding een onafhankelijke en inspirerende samenwerkingspartner met ontwerp- en verbeeldingskracht gezocht, die in samenwerking met het projectteam tot ambities en varianten (schetsontwerpniveau) komt voor de ontwerpopgave voor de Stadsbrug en Oevers en die ondersteunt bij het maken van keuzes in het ontwerp en de inpassing van de brug in het stedelijk weefsel. De op te leveren producten zullen de positie en betekenis van de Stadsbrug en de oevers in de omgeving verbeelden. We hopen het aanbestedingstraject in juli af te ronden en de uitwerking deze zomer te starten.

Parallel aan bovenstaande opdracht wordt er onderzoek gedaan naar de *technische haalbaarheid en maakbaarheid* van de stadsbrug. Het doel is om voldoende inzicht te verkrijgen over de technische haalbaarheid en maakbaarheid van de stadsbrug binnen de afgesproken kaders. Onderdeel van dit onderzoek is de recent door MARIN uitgevoerde *nautische analyse* (kwalitatieve analyse, geen simulatie), zie bijlagen 3a en 3b. Deze analyse is een vervolgstap op het onderzoek dat is uitgevoerd in de MIRT-verkenning, de afspraken die zijn gemaakt bij het vaststellen van het Voorkeursalternatief in november 2022 en de uitwerking van de principe-oplossing uit het Addendum stadsbrug.



Het onderzoek van MARIN bevestigt dat de principe-oplossing voor de stadsbrug zoals vastgelegd in het Addendum Stadsbrug (aangepaste positie van de pijlers, buiten het vaarwater) ervoor zorgt dat de vaste overspanning voldoet aan de Richtlijn Vaarwegen 2020 en de eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Daarmee is vlotte en veilige doorvaart onder het vaste brugdeel mogelijk. Meer dan 99% van de schepen vaart onder het vaste brugdeel door.

Ten aanzien van het beweegbare deel geeft het MARIN-onderzoek een aantal aandachtspunten, die vragen om nader onderzoek, een verdere integrale uitwerking van de totale brug en overleg met alle relevante partijen. Zo wordt er nog onderzoek worden gedaan om te bepalen welk type schepen, met welke maatregelen (zoals sleepbootassistentie) en onder welke omstandigheden door het beweegbare deel kunnen passeren.

Het onderzoeksrapport van MARIN is in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat en de Havenmeester opgesteld. Het onderzoeksrapport is op 19 maart 2025 vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV. De bevindingen uit het MARIN-rapport zijn op 23 april tijdens een bijeenkomst besproken met belanghebbenden en geïnteresseerden, als onderdeel van de bredere participatieaanpak MIRT-project Stadsbrug en OV. Ongeveer 100 personen vanuit de georganiseerde stakeholders waren uitgenodigd voor de bijeenkomst. Zo'n 30 personen waren aanwezig. De deelnemers bestonden o.a. uit afgevaardigden vanuit diverse bewonersorganisaties, wijkraden, Loodswezen, watersportverbond, Fietzersbond, KBN-Schuttevaaier, WOP Fascinatio, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard, Waterschap Hollandse Delta en Young010. Tijdens de bijeenkomst is een overzicht gepresenteerd van alle nautische onderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd inclusief bevindingen uit de MIRT-verkenning (als opfrisser), werd ingegaan op de nautische analyse van de brug (onderzoek MARIN) en de vervolgstappen (opstellen ambities en ruimtelijke denkrichtingen). Deelnemers toonden veel interesse, stelden verduidelijkende vragen en gaven aan dat zij bij het vervolg betrokken willen zijn. Bij het opstellen van de ambities en ruimtelijke denkrichtingen wordt na de zomer een participatieproces ingegaan, de onderwerpen nautiek en techniek maken hier onderdeel van uit.

Overall: omgevings- en communicatiestrategie

Een goed en zorgvuldig participatieproces is een belangrijk onderdeel van de planning- en studiefase. We werken daarbij vanuit het principe van Strategisch Omgevingsmanagement (SOM). Omgevingsmanagement is niet bedoeld om een vinkje in het hokje participatie te krijgen. We kunnen plannen beter maken door oog te hebben voor de omgeving en wat hier speelt én door oprecht geïnteresseerd te zijn in de belangen en emoties die ontwikkelingen en veranderende situaties met zich meebrengen. Bouwen aan duurzame relaties staat hierbij centraal. Dit is teamsport en vraagt dan ook commitment vanuit de projectorganisatie en opdrachtgevers om volgens dit principe te werken en de deuren naar buiten toe open te zetten. We vragen het omgevingsteam om de rol van 'luis in de pels' op zich te nemen als het gaat om het naleven van deze principes en een spiegel voor houden waar dit nodig is. Samenwerken met omgevingspartijen doen we niet alleen op papier, maar juist in de praktijk dichtbij én met de mensen.



De uitgangspunten voor het omgevingsmanagement zijn vastgelegd in de omgevings- en communicatiestrategie voor het project. (Zie bijlage 4). Dit document schetst op hoofdlijnen vanuit welke principes en kernwaarden we werken en op welke manier we met de verschillende betrokken partijen samenwerken.

Er zijn voor het programma Oostflank en MIRT-project Stadsbrug en OV verschillende moties door de gemeenteraad ingediend en aangenomen. Twee van de moties hebben een directe relatie met de omgevingsstrategie, te weten de motie m.b.t. de Hackathon (22bb6870) en de motie m.b.t. het Experience center (23bb006437). Hieronder een kort tussenbericht voor deze moties.

Motie Hackathon (22bb6870)

Op 19 maart jl. hebben de indiener van de motie en de projectorganisatie een gesprek gehad om beter het doel achter de Hackaton te begrijpen. Op dit moment wordt de opzet van de Hackaton uitgewerkt. Afdoening van deze motie is gekoppeld aan het document 'Ambities en Ruimtelijke denkrichtingen Stadsbrug en oevers'. Wij verwachten u dit document eind eerste kwartaal van 2026 toe te sturen.

Oostflank Experience center (23bb006437)

Zoals u in de voortgangsrapportage heeft kunnen lezen, zijn de inhoudelijke werkzaamheden in de Planning- & Studiefase recent gestart. Hierdoor is er op dit moment nog onvoldoende inhoudelijk materiaal om het Experience center te vullen. De focus ligt nu op het inhoudelijke onderzoek. Op basis van het beschikbare materiaal gaan we in de tweede helft van de Planning- & Studiefase aan de slag met een voorstel voor een Experience center. Afdoening van de motie is hiermee voorzien bij besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp eind 2027.

Overige moties

Op 6 januari jl. hebben we u middels een tussenbericht geïnformeerd over de stand van zaken en de afdoeningstermijnen van de openstaande moties over het MIRT-project Stadsbrug en OV (25bb000031). In deze brief hebben we de openstaande moties gekoppeld aan de verschillende onderzoeken en (deel)producten die komende jaren worden opgesteld.

De opgelopen vertraging in de Planning- en studiefase heeft ook gevolgen voor de planning van de verschillende deelproducten en de moties die daaraan zijn gekoppeld. Voor de moties gekoppeld aan het document 'Ambities en Ruimtelijke denkrichtingen Stadsbrug en Oevers' verwachten we u eind eerste kwartaal 2026 een voorstel toe te sturen. Het betreft:

- Een brug om te flaneren (22bb6867)
- Een ontwerp, in een publieke dialoog gevat: een nieuwe brug met de stad! (23bb008843)



Besluitvorming over het integraal voorlopig ontwerp verwachten we eind 2027.

Gekoppeld hieraan zult een afdoeningsvoorstel ontvangen voor de volgende moties:

- Sluit de metro niet uit (22bb6862)
- Compensatie groen in de Esch (22bb6865)
- Een gegeven brug (niet) in de bek kijken (22bb6866)
- Voorkom oost en west in de Esch (23bb008850)
- Stadsnatuur maken met de stadsbrug (23bb008859)
- Vermijd oeveraanpassing, vermijd schade aan de natuur in de Eschpolder (23bb006426)

De motie Maatschappelijke effecten oeververbinding (22bb6863) zal worden afgedaan bij de MER die gekoppeld is aan het definitieve ontwerp. Voor dit proces is nog geen exacte planning uitgewerkt, maar dit zal op z'n vroegst eind 2028 zijn.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Niet van toepassing.

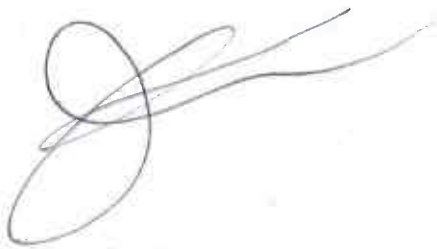
Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,



G.J.D. Wigmans

De burgemeester,



C.J. Schouten

Bijlagen:

- B1. Voortgangsrapportage 1 MIRT-project Stadsbrug en OV d.d. 1 mei 2025
- B2. Verslag bespreking concept VGR stadsbrug en OV met raadsrapporteurs
- B3a. Samenvatting nautisch onderzoek MARIN juni 2025
- B3b. Kwalitatieve nautische beschouwing stadsbrug 35647-1-MO-rev.1
- B4. Omgevings- en communicatiestrategie MIRT-project Stadsbrug en OV