

MIRT-project

Stadsbrug en OV

Voortgangsrapportage Planning- en Studiefase

Peildatum 1 mei 2025

Inhoud

1. Project overall	4
1.1 Belangrijkste ontwikkelingen	4
1.2 Projectscope	5
1.3 Raakvlakken	5
1.4 Tijd (kritieke processen)	6
1.5 Geld	7
1.6 Kwaliteit	7
1.7 Communicatie & participatie (strategisch omgevingsmanagement)	8
1.8 Risico	9
2. Stadsbrug en oevers	11
2.1 Tijd (kritieke processen)	11
2.2 Geld	12
2.3 Kwaliteit	12
2.4 Communicatie & participatie	13
2.5 Risico	13
3. HOV Kralingse Zoom - Zuidplein	14
3.1 Tijd (kritieke processen)	14
3.2 Geld	15
3.3 Kwaliteit	15
3.4 Communicatie & participatie (omgevingsmanagement)	15
3.5 Risico	16
4. Station Stadionpark en stationsomgeving	17
4.1 Tijd (kritieke processen)	17
4.2 Geld	18
4.3 Kwaliteit	18
4.4 Communicatie & participatie	18
4.5 Risico	18
5. Achtergrondinformatie	20
6. Bijlagen	23

Goedkeuring		
Naam	Datum besluit/advies	Opmerking
Controllers opdrachtgevers	6 mei 2025	Advies controllers besproken in regieroep
Regiegroep Stadsbrug en OV	8 mei 2025	Opmerkingen verwerkt ALG.2025.05.02
Directeurenoverleg Stadsbrug en OV	3 juni 2025	Opmerkingen raadsrapporteurs meegenomen in versie ALG.2025.05.03
Bestuurlijk overleg Stadsbrug en OV		

Leeswijzer

De reikwijdte van de voortgangsrapportage is de Planning- & Studiefase (P&S fase). Eventuele consequenties voor de aanlegfase ten aanzien van Kwaliteit, Geld en Tijd worden beschreven in paragraaf 1.8. De rapportage omvat zowel een samenvatting van de algehele stand van zaken op projectniveau onder 'project overall' als een meer specifieke uitwerking van deze aspecten op deelprojectniveau.

Op basis van de afspraken uit de [Bestuursovereenkomst](#) en het projectplan is een basisrapportage opgesteld. Deze fungeert als baseline. In deze voortgangsrapportage rapporteren we de voortgang ten opzichte van deze baseline. In het kader van de Regeling Risicovolle Projecten 2012 is eind vorig jaar een [basisrapportage](#) vastgesteld en aan de gemeenteraad van Rotterdam aangeboden.

Voor zowel project overall als de deelprojecten wordt gerapporteerd vanuit de volgende invalshoeken:

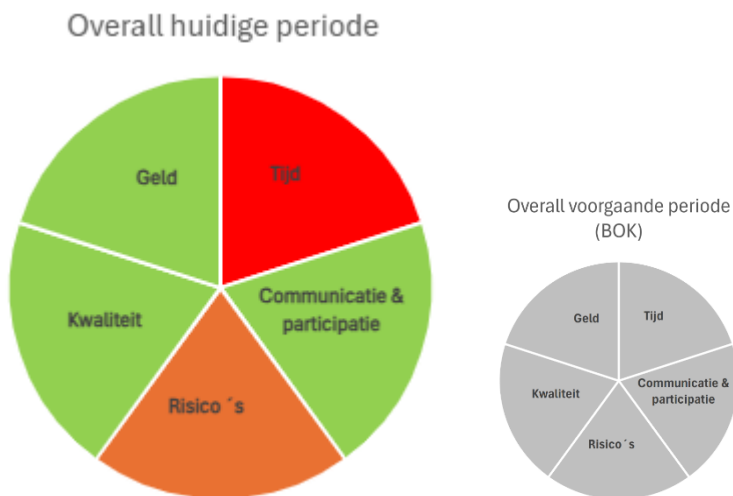
1. Geld (inclusief trend);
2. Tijd (inclusief trend);
3. Kwaliteit;
4. Risico's;
5. Communicatie & participatie.

Afwijkingen en ontwikkelingen bij deelprojecten die gevolgen hebben voor het gehele project worden gerapporteerd onder 'project overall'. Alleen deelproject specifieke aspecten komen terug bij de deelprojecten. In lijn hiermee wordt bijvoorbeeld een risico met impact op de planning (Tijd) voor het gehele project behandeld onder 'project overall'. Voor 'Geld' en 'Tijd' wordt ook de trend (ontwikkeling ten opzichte van de voorgaande voortgangsrapportage) beschreven. Hiermee is ook de ontwikkeling in de tijd zichtbaar. Deze trend is alleen opgenomen bij 'project overall'. De beoordeling van de stand van zaken ten opzichte van de basisrapportage (baseline) wordt per invalshoek grafisch samengevat in een cirkel met ingekleurde vlakken. Er is een diagram opgenomen van de huidige periode en een diagram van de voorgaande periode waarover we hebben gerapporteerd.

De kleur wordt als volgt bepaald:

	Afwijking Geld	Afwijking Tijd	Risico
Conform Basisrapportage / vastgestelde baseline	≤ 101%	≤ 1 maand	Bijsturing is niet noodzakelijk
Kleine afwijking	101%-103%	1-3 maanden	Bijsturing is op korte termijn wenselijk
Grote afwijking	103% -105%	3-6 maanden	Actieve bijsturing is noodzakelijk
Zeer grote afwijking	≥ 105%	≥ 6 maanden	Aanpassing vastgestelde baseline wordt voorzien

1. Project overall



In de afgelopen periode zijn de nodige stappen gezet. De projectorganisatie is inmiddels op sterkte en er zijn inhoudelijke stappen gezet binnen de deelprojecten. Er is een aantal belangrijke uitgangspunten vastgesteld voor de verdere uitwerking van het deelproject station en stationsomgeving Stadionpark, de omgevings- en communicatiestrategie is vastgesteld, er is een besluit genomen in het kader van de systeemkeuze voor de HOV-lijn, de Europese aanbesteding voor de ambities en ruimtelijke denkrichtingen voor de stadsbrug en oevers is gestart en de eerste resultaten van het nautisch onderzoek naar de stadsbrug zijn bekend.

Het onderdeel 'Tijd' kleurt rood, omdat een vertraging is opgetreden van meer dan 6 maanden voor de afronding van de P&S fase. Dit komt doordat de P&S fase later is gestart en de opbouw van de projectorganisatie en de systeemkeuze HOV langer hebben geduurd. We zetten ons in om verdere vertraging maximaal te beperken. Het onderdeel 'Risico's' 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.

De toelichting op invalshoeken in het taartdiagram is opgenomen in de paragrafen 1.3 tot en met 1.7. Aangezien dit de eerste voortgangsrapportage is na de ondertekening van de Bestuursovereenkomst is de kleur van het taartdiagram van de voorgaande periode grijs.

1.1 Belangrijkste ontwikkelingen

Ontwikkelingen en besluiten in de afgelopen periode

- Sinds begin dit jaar is de projectorganisatie op volle sterkte, is een begin gemaakt met het inrichten van de projectbeheersing en is het omgevingsmanagement gestart. Tegelijkertijd is doorgewerkt aan een aantal inhoudelijke onderzoeken uit Stap 1.
- Op 15 november 2024 is de eerste versie van het document 'Ambities en uitgangspunten station en stationsomgeving Stadionpark' besproken in het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV. In dit overleg is tevens besloten om bij de verdere uitwerking de variant 2- eilandperrons en een gedeeltelijke verplaatsing van het goederenemplacement IJsselmonde als uitgangspunten vast te stellen.
- Op 20 februari 2025 is tijdens de eerste Oostflanktafel afgesproken dat de gemeente Rotterdam met betrokkenheid van het Ministerie van IenW in beeld brengt welke stappen nodig zijn voor de gedeeltelijke verplaatsing van het goederenemplacement is. Daarmee wordt concreet invulling gegeven aan het uitgangspunt zoals vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV.

- Op 19 maart 2025 heeft het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV is de omgevings- en communicatiestrategie voor de P&S fase vastgesteld evenals het onderzoeksrapport van MARIN naar de nautische veiligheid van de stadsbrug.
- Op 9 april 2025 heeft het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV voor wat betreft de systeemkeuze de voorkeur uitgesproken voor de tram, waarbij in het vervolg van de P&S fase nog een viertal voorwaarden nader ingevuld dient te worden (zie ook paragraaf 3.1).

Vooruitblik komende periode

Momenteel wordt gewerkt aan de afronding van de structurerende uitgangspunten voor de samenhang tussen station, stationsomgeving en inpassing van de HOV-lijn. Op basis hiervan wordt het document ambities en uitgangspunten station en stationsomgeving Stadionpark verder aangescherpt en vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV. Daarnaast loopt de Europese aanbesteding voor het uitwerken van de ambities en ruimtelijke denkrichtingen voor de stadsbrug en oevers.

Op korte termijn kan naar verwachting worden gestart met een marktconsultatie voor architecten en ingenieursbureaus met als doel om deze partijen te informeren over de voorgenomen aanpak en hen te informeren over de komende aanbestedingen voor ingenieursdiensten die nodig zijn voor de zeer omvangrijke hoeveelheid werk die gedaan moet worden om te komen tot een goed onderbouwde projectbeslissing (einde P&S fase). Daarnaast wordt de integrale projectplanning geactualiseerd met een doorkijk naar de aanlegfase.

1.2 Projectscope

Er zijn geen scopewijzigingen.

In bijlage 2 van de [Bestuursovereenkomst](#) is een aantal meekoppelkansen benoemd die meegenomen zou kunnen worden in het (vervolg van) het project of parallel aan het project, omdat het maatschappelijke meerwaarde heeft en/of omdat het (extra) bijdraagt aan de projectdoelen. Geïnterviewde meekoppelkansen zitten niet in de scope van het Project. Onderzocht wordt in hoeverre de geïnterviewde of nog te inventariseren meekoppelkansen realiseerbaar zijn.

In de [basisrapportage](#) (bijlage 1) wordt verwezen naar de in de gebiedsuitwerking Oostflank benoemde kwaliteitsmaatregelen die randvoorwaardelijk zijn voor een goede gebiedsontwikkeling. Deze kwaliteitsmaatregelen zijn primair de verantwoordelijkheid van de gemeente Rotterdam, maar er zijn enkele maatregelen die onlosmakelijk verbonden zijn met de multimodale stadsbrug, de HOV-verbinding of het treinstation. Dat betekent dat deze maatregelen in ieder geval in de P&S fase in samenhang met de maatregelen in het project Stadsbrug en OV moeten worden uitgewerkt. En dat hierover bij de afronding van de fase nog bestuurlijke afspraken moeten worden gemaakt, ook t.a.v. de financiële dekking.

1.3 Raakvlakken

Het project kent vele raakvlakken (samenhang met andere projecten en programma's) die onlosmakelijk zijn verbonden aan het project. Ten opzichte van de stand uit de basisrapportage zijn de volgende ontwikkelingen te melden:

- Vanuit MIRT verkenning Oude Lijn is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen bestuurlijk vastgesteld, waarin is geconstateerd dat het eindbeeld van 12 Sprinters per uur in de beoordelingsfase niet langer wordt onderzocht. MIRT verkenning Oude Lijn hanteert het voorkeursalternatief van het project Stadsbrug en OV verder als uitgangspunt.
- Het project Stadsbrug en OV levert een belangrijke bijdrage aan het programma Oostflank. Binnen programma Oostflank voert de gemeente Rotterdam ook andere projecten uit, die vaak inhoudelijke samenhang kennen met het dit project.

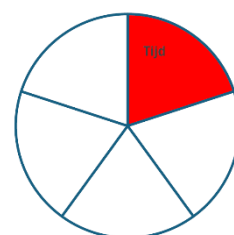
De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- Voor de gebiedsontwikkeling in De Esch werkt de gemeente aan een gebiedsambitiedocument. Het team dat hiervoor verantwoordelijk is werkt nauw samen met het team dat vanuit het project werkt aan Stadsbrug en oevers, zodat de inhoudelijke raakvlakken goed worden beheerst.
- Brainpark I: In 2024 is de gemeente gestart met de verandering van het monofunctioneel kantorengedebied naar een gemengd woon- en werkgebied. Over de ontsluiting op de Kralingse Zoom vindt afstemming plaats met de projectorganisatie.
- Stadionpark: Binnen Stadionpark lopen verschillende gebiedsontwikkelingen in een verschillend tempo, waaronder Rotterdams Tij. Binnen Rotterdams Tij kennen vooral de gebieden Waterkant en Stationsomgeving de nodige raakvlakken met het project Stadsbrug en OV, o.a. met de aanlanding van de stadsbrug en de ontwikkeling van het treinstation Stadionpark en de stationsomgeving. Er is nauwe samenwerking tussen het team dat het stedenbouwkundig plan en het omgevingsplan voor Waterkant uitwerkt en de projectorganisatie. Er is onderzoek gedaan naar de verkeersontsluiting in het gehele gebied tussen de Kop van Feijenoord en de Veranda. Dit verkeersonderzoek wordt in samenwerking met het project Stadsbrug en OV uitgevoerd, om de samenhang tussen verkeerseffecten in Stadionpark en op de stadsbrug gezamenlijk in beeld te krijgen.
- Hart van Zuid: het raakvlak betreft de aanlanding van de HOV-lijn bij Zuidplein. Bij de uitwerking hiervan houden we voor zover mogelijk rekening met de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid.
- Voor het deelproject HOV-lijn worden de ontwikkelingen in de omliggende wijken doorlopend gemonitord om de raakvlakken en eventuele meekoppelkansen in beeld te brengen.

1.4 Tijd (kritieke processen)

Het onderdeel 'Tijd' kleurt rood aangezien we voor de inhoudelijke werkzaamheden aan de deelprojecten Stadsbrug en Oevers en HOV-lijn een vertraging zien van tenminste 6 maanden, als gevolg van een latere start van de werkzaamheden vorig jaar. Dit is veroorzaakt doordat het opbouwen van de projectorganisatie (in 2024) en de systeemkeuze HOV (begin 2025) meer tijd hebben gekost dan was voorzien. De eerste inhoudelijke besluiten zijn genomen (zie 1.1) en het project is inhoudelijk op stoom. Tegelijkertijd is de planning voor de afronding van de P&S fase zoals weergegeven in de basisrapportage niet meer realistisch. We zetten ons maximaal in om de vertraging tot een minimum te beperken. In de komende periode wordt de planning voor de P&S fase geactualiseerd, inclusief een doorkijk naar de opleveringsbeslissing (de afronding van de aanlegfase). In de volgende voortgangsrapportage wordt de nieuwe baseline gerapporteerd.

Overall huidige periode

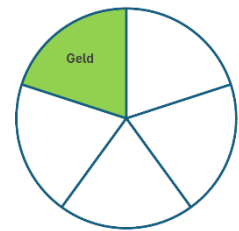


1.5 Geld

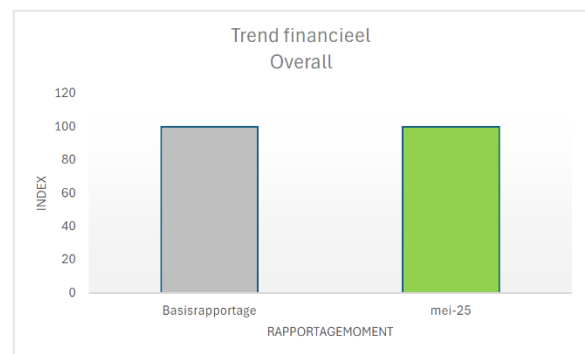
Prognose P&S fase

Voor de kosten van de P&S fase is een bandbreedte bepaald van de te verwachten kosten, gebaseerd op planuitwerkingen van vergelijkbare projecten. Een bandbreedte van 4-6% van de investeringskosten lijkt een realistische inschatting. Daarnaast is op basis van de beschikbare informatie een eigen inschatting gemaakt van de kosten, die uitkomt op € 64 miljoen (incl. BTW). Dit is 5% van de investeringskosten en valt hiermee binnen de bandbreedte van vergelijkbare projecten. Deze bandbreedte is € 51,5 – 77,3 miljoen (incl. BTW). Er zijn momenteel geen afwijkingen te melden ten opzichte van de eerder gemaakte kosteninschatting voor de P&S fase. In de komende periode wordt de kosteninschatting voor de P&S fase aangescherpt tot een raming en daarmee een baseline. De financiële doorkijk naar de aanlegfase (totale investeringsbedrag) is meegenomen in de risico-inventarisatie (zie paragraaf 1.8, risico).

Overall huidige periode



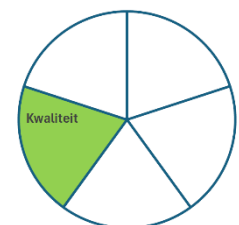
In de voortgangsrapportage wordt een grafiek opgenomen die de trend weergeeft over de afgelopen voortgangsrapportages ten opzichte van de baseline voor wat betreft de prognose van de P&S fase. Omdat dit de eerste voortgangsrapportage betreft is in de grafiek alleen de trend zichtbaar van deze rapportage ten opzichte van de basisrapportage.



1.6 Kwaliteit

In de P&S fase richt kwaliteitsmanagement zich enerzijds op het beheersen en borgen van de kwaliteit van het productieproces van de eigen projectorganisatie (interne kwaliteitsborging), anderzijds op het borgen van de kwaliteit van proces- en productkwaliteit van de externe opdrachtnemers bij uitbesteding (externe kwaliteitsborging). Iedere IPM-rolhouder is verantwoordelijk voor de kwaliteit, echter hebben de manager projectbeheersing en de projectdirecteur kwaliteit, integratie en techniek een overkoepelende verantwoordelijkheid voor respectievelijk de proceskwaliteit en de productkwaliteit over alle deelprojecten.

Overall huidige periode

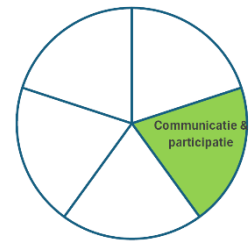


De gezamenlijke opdrachtgevers hebben ieder een controller aangesteld die erop toeziet dat de kwaliteitsborging wordt nageleefd. De komende projectfasen worden afgesloten met een gatereview zoals dat gebruikelijk is bij MIRT projecten van Rijkswaterstaat en ProRail. Er is tevens wijzigingenproces vastgelegd dat voldoet aan de afspraken uit de Bestuursovereenkomst ten aanzien van scopewijzigingen en bijbestellingen. De Regiegroep die onderdeel uitmaakt van het besturingsmodel van het project is zowel op proces als op inhoud sparringpartner van de projectorganisatie.

1.7 Communicatie & participatie (strategisch omgevingsmanagement)

Voor de Planning- en Studiefase is door het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV op 19 maart jl. de Omgeving- en Communicatiestrategie vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe de wijze van samenwerking met de omgeving wordt vormgegeven. Bouwen aan duurzame relaties staat hierbij centraal. Basisprincipes en kernwaarden spelen een belangrijke rol in deze aanpak. Het laat zien hoe en met wie we samen optrekken, met een creatieve blik, kijkend naar de toekomst, waarbij we gaan voor resultaat.

Overall huidige periode



Omgevingsmanagement

Het afgelopen half jaar stond in het teken van kennismaken met betrokken stakeholders, met elkaar te spreken over de wijze van samenwerking en het organiseren van de eerste participatieactiviteiten. Op 3 februari 2025 heeft een eerste brede netwerkbijeenkomst plaatsgevonden. Het doel van de bijeenkomst was om samen stil te staan bij de afronding van de verkenningsfase/het besluit om de P&S fase te starten en vooruit te kijken naar welke activiteiten worden uitgevoerd gaat in deze fase. Het voornemen is om nog voor de zomer een volgende bijeenkomst te organiseren.

De meest in het oog springende participatie-activiteiten die hebben plaatsgevonden zijn de themabijeenkomsten over de HOV-systeemkeuze en Nautiek & Techniek (zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.4 en 3.4). Daarnaast is de gesprekstafel Wijken, met vertegenwoordigers van de betrokken zeven wijkraden en bewonersorganisaties, op 25 maart voor het eerst bijeengekomen. Deze tafel is bedoeld om de voortgang, planning en participatie-activiteiten met elkaar te bespreken. Het oorspronkelijke idee was om deze bijeenkomsten één keer per zes weken te laten plaatsvinden. In gezamenlijkheid is geconstateerd dat deze frequentie te hoog is en is afgesproken twee à drie keer per jaar samen te komen.

Ook in De Esch hebben in het voorjaar verschillende bijeenkomsten plaatsgevonden voor het opstellen van het ambitiedocument voor de gebiedsontwikkeling van De Esch. Gezien de raakvlakken met de deelprojecten Stadsbrug en oever en HOV trekken we in dit proces samen op. Met de opgerichte initiatiefgroep is de participatie in de wijk voorbereid. Op 3 april heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden om de stand van zaken toe te lichten en mensen uit te nodigen om mee te doen aan de ambitieateliers. Het eerste ambitieatelier vond plaats op 14 april. Op 14 mei, 4 juni en 26 juni vinden de andere drie bijeenkomsten plaats.

De activiteiten per deelproject zijn in de desbetreffende hoofdstukken opgenomen.

Communicatie

Het op orde krijgen van de communicatie-inzet heeft langer geduurd dan van voorzien. Intern (bij de gemeente Rotterdam) is onvoldoende capaciteit beschikbaar, waardoor uitbesteden nodig is gebleken. Hierdoor hebben basisaspecten van communicatie, zoals huisstijl, narratief en middelen enige vertraging opgelopen. Per 1 april is de inzet op orde. Inzet is om vóór de zomer de belangrijkste basisaspecten van communicatie zoals website en huisstijl op orde te hebben. Dit is hard nodig, aangezien het lastig is het project te positioneren en over de inhoud van het project te communiceren wanneer deze aspecten niet op orde zijn.

1.8 Risico

Voor het onderdeel risico wordt gekeken naar de onzekerheden en bedreigingen op de doelstelling van de P&S-fase zelf, maar ook naar de risico's die worden voorzien voor de aanlegfase. Het onderdeel 'Risico' scoort oranje, omdat het risicoprofiel van het project vraagt om actieve bijsturing voor het beheersen van de toprisiko's. De toelichting op het risicoprofiel is uitgesplitst in nieuwe toprisiko's ten opzichte van de vorige rapportage en toprisiko's uit de vorige rapportage zodat duidelijk zichtbaar is wat er is gewijzigd ten opzichte van de vorige periode. Toprisico's van de deelprojecten rapporteren we in deze paragraaf zodat er één totaal overzicht is van alle toprisiko's voor het project Stadsbrug en OV. Specifieke deelprojectrisico's die niet zijn geclacificeerd als toprisiko zijn terug te vinden bij de deelprojecten.

Overall huidige periode



Nieuwe toprisiko's ten opzichte van de vorige rapportage (basisrapportage)

- De kans is zeer groot dat de streefdatum voor de **afronding van de aanlegfase (opleveringsbeslissing)** van het totale project op 31 december 2033 ¹ niet wordt gehaald. Met name voor de gebiedsontwikkelingen Kralingse Zoom, de Esch en Rotterdams Tij is de realisatie van de stadsbrug, HOV-lijn en station Stadionpark een belangrijke voorwaarde. Het tempo van de uitwerking van de stadsbrug zal in toenemende mate bepalend worden voor het tempo van deze ontwikkelingen, zowel als het gaat om inhoudelijke uitgangspunten (ontwerp) als om de ruimtelijke ordeningsprocedures. Daarnaast kan de ontwikkeling van raakvlakken (zie paragraaf 1.3) worden afgeremd vanwege de samenhang met het project Stadsbrug en OV.

Op een aantal onderdelen heeft het project vertraging opgelopen (o.a. als gevolg van opbouw projectorganisatie en systeemkeuze HOV-lijn). Daarnaast is er meer tijd nodig voor besluitvorming over de uitgangspunten die nodig zijn voor een stabiele start van ontwerpuitwerking. Hierdoor is de kans groot dat de streefdata ¹ uit de bestuursovereenkomst voor de afronding van de P&S fase najaar 2027 en de afronding van de aanlegfase op 31 december 2033 niet gehaald worden.

- De gevolgen van dit risico voor onder andere kosten worden op dit moment in beeld gebracht, om een nieuwe baseline voor de planning (met behoud van samenhang en ambitie) vast te kunnen stellen in Q4 2025. Daarbij streven we naar het maximaal beperken van verdere vertraging.

- De **inpassingsopgave van het project Stadsbrug en OV is groot**. Deze opgave beslaat een groot deel van Rotterdam en er moet rekening worden gehouden met tal van aspecten zoals geluid, trillingen, klimaatadaptatie, leefbaarheid en kwaliteit van de buitenruimte, waardoor er op straatniveau lastige keuzes moeten worden gemaakt om te komen tot goede fysiek/ functionele afwegingen (o.a. parkeren en groen en de verdeling van auto-, fiets- en verblijfsfunctie).

¹ [Artikel 6 lid 2 BOK](#): Om de samenhang met de ontwikkeling van woningen in de Oostflank van Rotterdam te borgen, streven Partijen er naar om de Aanlegfase uiterlijk 31 december 2033 afgerond te hebben. Vanwege de vele onzekerheden die nog gemoeid zijn met de uitwerking en realisatie van het Project, wordt de mijlpaal voor afronden van de Aanlegfase door Partijen vastgesteld bij de Projectbeslissing.

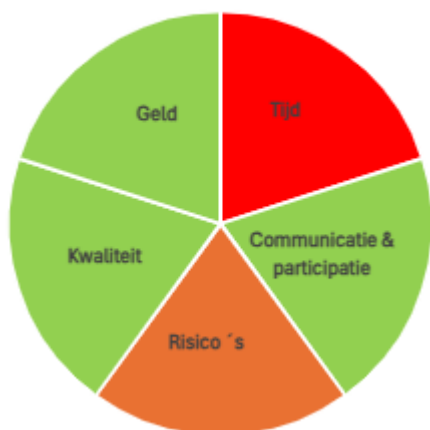
- Hierdoor kan spanning ontstaan tussen de belangen van verschillende (interne en externe) stakeholders en kan het draagvlak voor het project afnemen.
 - Dit risico wordt beheerst door veel inzet op het betrekken van de omgeving.
 - Door middel van ontwerpend onderzoek worden verschillende oplossingsrichtingen in beeld gebracht.
 - In de komende periode wordt gewerkt aan het in beeld brengen van de te maken ruimtelijke keuzes en de bijbehorende consequenties en gaan we hierover in gesprek met de omgeving en de opdrachtgevers.
- Er spelen **verschillende belangen** in het project, waardoor er uiteenlopende voorkeuren kunnen zijn bij de te kiezen oplossingen, zowel bij de initiatiefnemers als bij de belanghebbenden. Dit kan ervoor zorgen dat er vertraging optreedt in besluitvorming.
 - Het expliciet maken van de belangen van de vier opdrachtgevers en stakeholders en het zoeken naar gezamenlijke oplossingen is een beheersmaatregel.
- Het **goederenemplacement IJsselmonde** is mogelijk niet tijdig uitgeplaatst, waardoor de aanleg van het station, de stationsomgeving en de inpassing van HOV- lijn vertraging kunnen oplopen. De gedeeltelijke verplaatsing van het goederenemplacement is maakt geen onderdeel uit van de scope van het project Stadsbrug en OV en wordt de financiering vanuit eenmalige kabinetsmiddelen waar nog besluitvorming over moet plaatsvinden.
 - Tijdens de eerste Oostflanktafel (20 februari 2025) is het onderwerp '*gedeeltelijke verplaatsing goederenemplacement IJsselmonde*' besproken en is afgesproken dat de gemeente Rotterdam met betrokkenheid van het Ministerie van IenW (als twee van de initiatiefnemers van de voorgenomen verplaatsing) in beeld brengt welke stappen nodig zijn voor de gedeeltelijke verplaatsing van het goederenemplacement is en wat dit betekent in de tijd.

Toprisico's uit de vorige rapportage (basisrapportage)

- Het **taakstellend budget** is mogelijk onvoldoende om de gestelde ambities in de aanlegfase te realiseren. Dit kan worden veroorzaakt door voortschrijdend inzichten bij verdere ontwerpdetailering, (esthetische) eisen, wijziging in wet- en regelgeving en een achterstand in indexering. Bovendien kent de kosteninschatting uit de MIRT-verkenning nog veel onzekerheden.
 - Er wordt gewerkt aan de ontwerpdetailering, zodat de omvang van dit risico kan worden geaduid. Dit is een risico met een potentieel grote impact. Voor de beheersing wordt in kaart gebracht welke elementen risicovol zijn in relatie tot kosten. Deze elementen worden vroegtijdig gecommuniceerd met de opdrachtgevers om grip en betrokkenheid te organiseren, een belangrijke beheersmaatregel.
 - Meer specifiek: grip houden op het taakstellend budget door het opstellen van een integrale planning, een tussentijds besluit in de P&S fase en het werken met een rekening courant. Met deze rekening courant houden we doorlopend afwijkingen (positief en negatief) ten opzichte van de eerder (bij het voorkeursalternatief) gemaakte kosteninschatting in de gaten zodat de financiële impact van tussentijdse keuzes wordt gemonitord en indien nodig de afspraken over kostenbeheersing (conform Bestuursovereenkomst) kunnen worden uitgevoerd. In de Bestuursovereenkomst is vastgelegd om welke wijze wordt bijgestuurd om binnen het taakstellende budget te blijven.

2. Stadsbrug en oevers

Deelproject Stadsbrug en oevers



Het onderdeel 'Tijd' kleurt rood omdat er een vertraging wordt voorzien van meer dan 6 maanden voor de afronding van de P&S fase. Het onderdeel 'Risico' kleurt oranje omdat actieve bijsturing nodig is om de gevolgen voor de planning en kosten te beperken. De toelichting is opgenomen bij project overall in de paragrafen 1.3 tot en met 1.7. Hieronder is de deelprojectspecifieke stand van zaken per invalshoek opgenomen.

2.1 Tijd (kritieke processen)

Ontwikkelingen afgelopen periode

De afgelopen periode is gewerkt aan het voorbereiden en opstellen van de uitvraag 'Ambities en Ruimtelijke denkrichtingen Stadsbrug en oevers'. Voor deze opdracht wordt een onafhankelijke en inspirerende samenwerkingspartner met ontwerp- en verbeeldingskracht gezocht die in samenwerking met het projectteam tot ambities en varianten (schetsontwerpniveau) komt voor de ontwerpogave 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 moeten enthousiasme opwekken en een inspirerend narratief geven over de positie en betekenis van de Stadsbrug en de oevers in de omgeving.

Met deze opdracht wordt beoogd:

- Opstellen en vastleggen van ambities;
- Conceptuele ontwerpvarianten om te komen tot keuzes en afwegingen over (on)mogelijkheden;
- Uitwerken van schetsontwerpen ten behoeve van door de opdrachtgever te maken kosteninschatting.

De opdracht is daarmee in belangrijke mate kaderstellend voor het deelproject Stadsbrug en Oevers, maar bepaalt nadrukkelijk niet het uiteindelijke ontwerp (vormgeving) van de Stadsbrug, wat later volgt.

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. Bij het lopende onderzoek wordt gekeken naar:

- Vaste brug (type brug, pijlers).
- Beweegbare brug (type brug, bewegingswerk).
- Waterbouwkundige voorzieningen (geleidewerken en wachtplaatsen).

Het recent door MARIN uitgevoerde *nautisch onderzoek* (kwalitatieve 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 bevestigt dat de principe-oplossing van het hierbovengenoemde voorkeursalternatief (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 voor meer dan 99% van de schepen vaart omdat het vaste brugdeel voldoende hoog is.

Voor het beweegbare brugdeel wordt nog nader onderzoek gedaan om te bepalen welk type schepen (o.a. zeeschepen en bijzondere vaartuigen), met welke maatregelen en onder welke omstandigheden door het beweegbare deel kunnen passeren. Dit is onderwerp van onderzoek in het vervolg van de planning- en studiefase.

Het onderzoeksrapport van MARIN is op 19 maart 2025 vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV. De bevindingen uit het MARIN-rapport zijn besproken met belanghebbenden en geïnteresseerden (zie ook paragraaf 2.4), als logisch onderdeel van de bredere participatieaanpak van de stadsbrug en het hele project.

In de afgelopen maanden heeft *ontwerpend onderzoek* plaatsgevonden. Dit ontwerpend onderzoek is erop gericht de ruimtelijke (on)mogelijkheden van het plangebied en de relevante beleidskaders op een rij te zetten. Het heeft daarmee een inventariserend en verkennend karakter. Het onderzoek loopt tot nog tot gunningsmoment van de hierboven genoemde aanbesteding en vormt daarmee een vertrekpunt voor deze nog te contracteren partij.

Vooruitblik komende periode

Naar verwachting wordt de aanbesteding *Ambities en Ruimtelijke denkrichtingen Stadsbrug en oevers* in juli 2025 afgerond, waarna gestart wordt met de realisatie. De opdracht loopt tot medio 2026. Het onderzoek naar de *technische haalbaarheid en maakbaarheid* en het *nautisch onderzoek* zal gedurende deze periode aandacht blijven vragen en zal gedeeltelijk in dienst staan van het komen tot integrale ambities en schetsontwerpen. Meer concreet leveren het technisch en nautische onderzoek informatie op (zoals kaders en randvoorwaarden) die input vormt voor het formuleren van ambities (in 2025) en schetsontwerpen (in 2026).

2.2 Geld

Zoals aangegeven bij 'project overall' past de prognose voor de P&S fase momenteel binnen het beschikbare budget.

2.3 Kwaliteit

In de Europese aanbesteding voor de ambities en ruimtelijke denkrichtingen voor de stadsbrug en oevers wordt ook de rol van 'supervisor' uitgevraagd. Deze supervisor moet een bepalende rol hebben bij het opstellen van de ambities voor de stadsbrug en oevers, met de mogelijkheid van een langere betrokkenheid bij het project om het waarmaken van deze ambities te bewaken.

2.4 Communicatie & participatie

De aanbesteding *Ambities en Ruimtelijke denkrichtingen Stadsbrug en oevers* loopt, naar verwachting is de gunning in juli 2025. Participatie maakt integraal onderdeel uit van de opdracht. Vooruitlopend hierop worden voor de zomer verschillende participatiemomenten georganiseerd. De input die hierbij wordt opgehaald wordt meegegeven aan het te contracteren bureau. Hierbij wordt aangesloten bij de bijeenkomsten en ateliers die georganiseerd worden in De Esch in het kader van de Gebiedsontwikkeling/ambitiedocument De Esch. De Stadsbrug, de inpassing van de oevers en de HOV-lijn maken ook onderdeel uit van dit gesprek. Dit geldt andersom ook bij participatiemomenten van de andere deelprojecten. Op woensdag 23 april is een Themabijeenkomst Nautiek en Techniek georganiseerd, waarbij alle stakeholders (variërend van het Loodswezen tot de bewonersorganisaties) uitgenodigd waren om zich te laten informeren over de nautische onderzoeken die tot op heden zijn uitgevoerd en wat nog allemaal onderzocht gaat worden op het gebied van o.a. nautiek en techniek. Vragen en suggesties die daar zijn genoemd worden ook weer meegenomen in het vervolgtraject.

2.5 Risico

Hier worden de specifieke, nieuw opgehaalde, risico's voor het deelproject Stadsbrug en Oevers beknopt beschreven. Specifieke deelprojectrisico's die zijn aangemerkt als top risico zijn opgenomen bij de risico's van "project overall" (zie paragraaf 1.8). Voor deelproject Stadsbrug en oevers zijn er geen specifieke top risico's. De volgende top risico's uit paragraaf 1.8 zijn ook voor deelproject Stadsbrug en oevers van toepassing:

- De kans is zeer groot dat de streefdatum voor de afronding van de aanlegfase niet wordt gehaald
- De inpassingsopgave van het project Stadsbrug en OV is groot
- Het taakstellend budget is mogelijk onvoldoende om de gestelde ambities in de aanlegfase te realiseren.

Specifieke deelprojectrisico's zijn:

- Door de ligging en lengte van de overspanning van de nieuwe stadsbrug zijn de afmetingen van de brug groot. De voorkeursvariant en de inpassing in de ruimtelijk omgeving zijn nog een ontwerp vraagstuk, waarbij de technische haalbaarheid nog niet is aangetoond en nog een hoge mate van onzekerheid heeft.
 - De technische haalbaarheid zal gedurende het proces van het ontwerp onderzoek meer in detail worden onderzocht.
- Tijdens de aanleg van de brug, zorgen nautische eisen voor een veilige en vlotte doorvaart, voor onzekerheden in de aanleg van de pijlers en de brugkelder.
 - Deze eisen dienen tijdig te worden geïnventariseerd, zodat zij optimaal kunnen worden meegenomen in de bouwfaserings- en de verwachtingen van alle belanghebbenden.

3. HOV Kralingse Zoom - Zuidplein

Deelproject HOV-lijn



Het onderdeel 'Tijd' kleurt rood omdat er een vertraging van minimaal 6 maanden wordt voorzien voor de afronding van de P&S fase. Het onderdeel 'Risico' kleurt oranje omdat actieve bijsturing nodig is om gevolgen voor de planning en kosten te beperken. De toelichting is opgenomen in de paragrafen 2.1 tot en met 2.5.

3.1 Tijd (kritieke processen)

Ontwikkelingen afgelopen periode

Ten tijde van de ondertekening van de bestuursovereenkomst hebben de vier opdrachtgevers afgesproken de systeemkeuze voor het deelproject HOV-lijn te maken in de P&S fase. In het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV van 5 december 2024 is op basis van de vergelijking van zes HOV-systemen besloten het aantal opties terug te brengen naar twee, te weten: tram en Bus Rapid Transit (BRT). Daarna zijn de voor- en nadelen van tram en BRT nader uitgewerkt en zoveel mogelijk specifiek gemaakt voor de Rotterdamse situatie. Ook zijn de beide systemen besproken met diverse belanghebbenden.

In het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV van 9 april jl. hebben de vier opdrachtgevers een gezamenlijk standpunt ingenomen en hun voorkeur uitgesproken voor een tram mits de volgende vier voorwaarden kunnen worden ingevuld:

1. *De tram dient aan te sluiten op het metropolitane OV-knooppunt Zuidplein als gesteld in de MRDH-handreiking ketenmobiliteit knooppunten. Dit betekent dat de overstaprelatie (loopafstand, sociale veiligheid, barrièrewerking, etc.) zoveel als mogelijk op hetzelfde kwaliteitsniveau gebracht wordt als de andere modaliteiten op de knoop (bus en metro).*
2. *De tram dient conform vigerend gemeentelijk beleid én met inachtneming van de gedurende de participatie geuite zorgen van omwonenden van-gevel-tot-gevel te worden ingepast. Aandachtspunten hierbij zijn geluid, trillingen, klimaatadaptatie., leefbaarheid en kwaliteit buitenruimte.*
3. *De extra jaarlijkse meerkosten van het tramsysteem t.o.v. BRT zijn voor MRDH budgetneutraal (d.i. het verschil tussen de jaarlijkse kosten van tram en van een BRT is niet voor rekening van MRDH). Gemeente Rotterdam en MRDH aanvaarden dit als een gezamenlijke verantwoordelijkheid en maken uiterlijk bij het integrale weegmoment (= einde van stap 2 van de Planning- en Studiefase) hier bestuurlijke afspraken over. Voorbeelden waarmee deze afspraak gerealiseerd kan worden zijn nog onbekende netwerkoptimalisaties (minder kosten, meer opbrengsten) in het Rotterdamse tramnetwerk, of een extra bijdrage van Rotterdam, of door nadere afspraken te maken tussen de vier opdrachtgevers van het project. Dit laatste is conform artikel 9.13 van de Bestuursovereenkomst.*

4. *Het totale taakstellend budget voor Stadsbrug, station Stadionpark en HOV-lijn is ongewijzigd, € 1.485,4 miljoen (inclusief BTW en prijspeil 2022). In de Bestuursovereenkomst (artikel 9.3) is geen apart taakstellend budget voor de HOV-lijn vastgelegd. De kostenschattning van € 390 miljoen (inclusief BTW, prijspeil 2022) wordt bij de verdere uitwerking als bovengrens (en referentie in de voortgangsrapportage) gehanteerd voor de investeringskosten voor de HOV-lijn.*

Vooruitblik komende periode

Tot eind 2026 wordt ontwerpend onderzoek uitgevoerd om ontwerpkeuzes voor inpassingvraagstukken van de HOV-lijn in de bestaande buitenruimte in beeld te brengen. Het tracé van het HOV zal hiertoe worden onderverdeeld in logische tracédelen met een gelijkwaardig karakter of die recht doen aan een probleemstelling. Gelijktijdig zal er worden gestart met verzamelen van de technische ontwerpkeuzes aan het tramsysteem, zodat dit integraal met de ontwerpstudie kan worden meegenomen.

Ook worden de gezamenlijke ambities en uitgangspunten van de opdrachtgevers voor de HOV-lijn in beeld gebracht inclusief de inpassing in de omgeving. Daarnaast wordt het onderzoek naar de aansluitingen van de nieuwe HOV-lijn op het bestaande OV-netwerk gestart. De participatieaanpak voor het deelproject HOV-lijn wordt nog verder uitgewerkt en integraal worden opgepakt met de bovengenoemde studies.

3.2 Geld

Zoals aangegeven bij project overall past de prognose voor de P&S fase momenteel binnen het beschikbare budget.

3.3 Kwaliteit

Er zijn op dit moment geen aanvullingen op de informatie in paragraaf 1.6. Dit onderdeel zal in de komende rapportages worden aangevuld met voor dit deelproject specifieke kwaliteitsmaatregelen (zoals in paragraaf 1.2).

3.4 Communicatie & participatie (omgevingsmanagement)

Ten behoeve van de systeemkeuze zijn in januari en februari twee bijeenkomsten georganiseerd voor belanghebbenden zoals Wijkraden, bewonersorganisatie en reizigersorganisaties. Tijdens deze bijeenkomsten zijn de aanwezigen geïnformeerd over de onderzochte systemen en de criteria waarop deze zijn beoordeeld. De aandachtspunten voor de systeemkeuze zijn opgehaald en samengevat in het omgevingsrapport HOV-systeemkeuze. Dit rapport was onderdeel van de beslisinformatie voor de systeemkeuze.

In de komende periode zal er communicatie en participatie plaatsvinden in het kader van het in beeld brengen van de ambities en uitgangspunten voor de inpassing van deze tramverbinding. We informeren bewoners en belanghebbenden over de komst van de tram en het (participatie)proces. Tot de zomer halen we vooral kansen en aandachtspunten op voor de inpassing en de herinrichting van de straten. We zetten een vragenlijst uit in de gebieden waar de tram doorheen gaat rijden, waarin we ophalen wat de omgeving belangrijk vindt voor wat betreft de (herinrichting van) de straten en de inpassing van de HOV-lijn. Daarnaast organiseren we inloopbijeenkomsten in de wijken, sluiten we aan bij wijkactiviteiten (zoals festivals) en organiseren we gesprekken en werksessies met belanghebbenden. In de Esch sluiten we in het kader van het

gebiedsambitiedocument aan bij het Ambitieatelier 3: *‘Duurzame mobiliteit, bereikbaarheid en de stadsbrug’*. De opbrengst hiervan gebruiken we als input voor het in beeld brengen van de ambities en uitgangspunten en het ontwerpend onderzoek. Na de zomer leggen we de varianten en de inpassing van het HOV-lijn die voortkomen uit het ontwerpend onderzoek voor en toetsen, wij deze bij bewoners en andere belanghebbers.

3.5 Risico

Hier worden de specifieke, nieuw opgehaalde, risico's voor het deelproject HOV- lijn beknopt beschreven. Specifieke deelprojectrisico's die zijn aangemerkt als toprisico zijn opgenomen bij de risico's van "project overall" (1.8). Voor deelproject HOV zijn dat toprisico "het goederenemplacement IJsselmonde is mogelijk niet tijdig uitgeplaatst".

Verder levert deelproject HOV een belangrijke bijdrage aan de toprisico's:

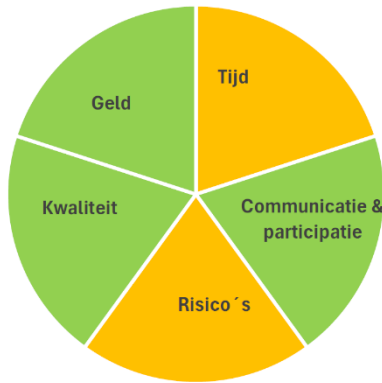
- De kans is zeer groot dat de streefdatum voor de afronding van de aanlegfase niet wordt gehaald.
- De inpassingsopgave van het project Stadsbrug en OV is groot.
- Het taakstellend budget is mogelijk onvoldoende om de gestelde ambities in de aanlegfase te realiseren.

Specifieke deelprojectrisico's:

- Mogelijk kan niet worden voldaan aan het invullen de vier voorwaarden voor 'tram, mits', als gevolg waarvan een vertraging optreedt vanwege een langer besluitvormingsproces en/of extra ontwerpend onderzoek.
 - Er dient in de planning van de P&S fase rekening te worden gehouden met een zorgvuldige onderbouwing van de systeem- en techniekkeuze.

4. Station Stadionpark en stationsomgeving

Deelproject station en stationsomgeving



Het onderdeel 'Tijd' kleurt geel. De activiteiten binnen dit deelproject verlopen tot op heden volgens planning, maar vanwege de samenhang met de andere deelprojecten, wordt voor dit deelproject een vertraging op de planning voorzien van maximaal 3 maanden. De toelichting is opgenomen de paragrafen 4.1 tot en met 4.5.

4.1 Tijd (kritieke processen)

Het onderdeel 'Tijd' kleurt geel omdat de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp van het station kan starten nadat de scopeafbakening tussen het spoorse deel van het station, de stationsomgeving en de inpassing van de HOV-lijn helder is. De heldere scopeafbakening wordt begin Q4 2025 verwacht.

Ontwikkelingen afgelopen periode

Ten tijde van de ondertekening van de Bestuursovereenkomst hebben de opdrachtgevers afgesproken dat station Stadionpark een regulier bediend treinstation wordt met als uitgangspunt zes Sprinters per uur in beide richtingen. Er is toen afgesproken dat tijdens de P&S fase een definitieve keuze wordt gemaakt over de noodzaak van 1- of 2-eilandperrons. In het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV van 15 november 2024 is besloten de variant 2- eilandperrons als uitgangspunt te hanteren in de verdere uitwerking.

De afgelopen periode is besteed aan het uitwerken van een aantal structurerende uitgangspunten voor het station. Na de eerder gemaakte keuze voor de variant 2-eilandperrons zijn de twee resterende structurerende keuzes:

- a. HOV-tracé en locatie van de HOV-halte;
- b. Aantal, ligging en vormgeving van traverse(s) en toegangen tot perrons.

Deze keuzes dienen in samenhang te worden vormgegeven, waarbij met name het omgaan met de vele hoogteverschillen in het gebied en de inpassing van de spoorse overgangen (HOV-viaduct, traverzen), in relatie tot de randvoorwaarden vanuit het sporenplan en bijbehorende functionaliteiten, dit een complexe opgave maken. In de afgelopen maanden is intensief gestudeerd op de mogelijkheden en beperkingen om te komen tot technische haalbare varianten.

Vooruitblik komende periode

De komende periode staat in het teken van het komen tot de genoemde structurerende keuzes. Op basis hiervan zal het document 'Ambities en uitgangspunten station en stationsomgeving Stadionpark' worden aangescherpt en vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV. Tezamen met het Functioneel Integraal Systeemontwerp zal dit de basis vormen voor de verdere planuitwerking van het station.

Om te komen tot de structurerende keuzes en de uitgangspunten zullen de volgende zaken worden uitgewerkt:

- Uitwerking stationsconcept (inclusief functioneren bij evenementen);
- Ruimtelijke uitwerking (inclusief aansluiting op de omgeving);
- Inzicht in raakvlakken en uitgangspunten die dit oplevert voor de andere deelprojecten en de aanliggende gebiedsontwikkelingen;
- Kosteninschatting.

De impact van deze besluitvorming op planning en kosten wordt geanalyseerd, uitgewerkt en vastgelegd. Dit zal een nieuwe planning voor het station opleveren die geïntegreerd wordt in de overall projectplanning die Q4 2025 wordt verwacht.

4.2 Geld

De financiën voor de planning en studiefase verlopen volgens verwachting en blijven binnen het beschikbare budget.

4.3 Kwaliteit

In de afgelopen periode heeft het projectteam Station Stadionpark twee interne audits uitgevoerd op informatiebeheer en financieel management.

4.4 Communicatie & participatie

In aanloop naar de te maken keuzen met betrekking tot de traverse (aantal en ligging), locatie van de tramhalte en de uitgangspunten voor de beeldkwaliteit van het station worden deze onderwerpen met Wijkraden en betrokkenen uit de omliggende wijken besproken. Insteek is hen te informeren over de inhoud en deze onderwerpen bij hen te toetsen op logica en aandachtspunten op te halen. Ook de politie en stadion de Kuip worden hierover gesproken, met name ook over de uitwerking van het stationsconcept in relatie tot evenementen en voetbalwedstrijden.

Voor de ruimtelijke uitwerking en het aansluiten op de ontwikkelingen van Stadionpark wordt nauw afgestemd met de collega's van project Stadionpark en de betrokken ontwikkelaars.

4.5 Risico

Het onderdeel 'Risico' kleurt geel omdat bijsturing nodig is voor het starten van de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp. Hier worden de specifieke risico's voor het deelproject Station Stadionpark en stationsomgeving beschreven. Specifieke deelprojectrisico's die zijn aangemerkt als top risico zijn opgenomen bij de risico's van "project overall" (zie paragraaf 1.8). Voor deelproject Station Stadionpark is dat top risico "het **goederenemplacement IJsselmonde** is mogelijk niet tijdig uitgeplaatst".

Specifieke deelprojectrisico's:

- De landelijke netcongestie wordt gezien als een specifiek risico voor het station, waarbij een integrale aanpak noodzakelijk is. De landelijke netcongestie zou voor het gehele project een risico kunnen worden. Gezien de planning is deze nu specifiek voor het station benoemd.
 - Het ingenieursbureau is bezig om in te schatten wat de toegevoegde elektrische belasting van het net wordt a.g.v. het nieuwe station. Tevens wordt ook de bouwstroom ingeschat die benodigd zal zijn tijdens de aanlegfase.
 - Deze resultaten zullen gedeeld worden om het vraagstuk netcongestie gezamenlijk met de andere partijen integraal te kunnen beheersen en te onderzoeken of dit in de tijd ook een groot risico voor de andere deelprojecten wordt.
- Er bestaat onzekerheid door de ontwikkelingen van externe raakvlakprojecten aan het station zoals de gedeeltelijke verplaatsing van het goederenemplacement (tevens toprisico voor het gehele project; 1.8), ontwikkeling Oude lijn en de gebiedsontwikkeling Stadionpark. Hierdoor zijn producten niet tijdig gereed voor de beslismomenten en komen ontwerpen 'on hold' te staan tot er meer duidelijkheid is over de bepalende raakvlakprojecten, met gevolgen voor de planning.
 - Het is van belang af te stemmen met de raakvlakprojecten. En een scopeduidelijkheidsmoment voor start engineering in te bouwen. Daarnaast in scenario's werken m.b.t. relevante raakvlakinvloeden.

5. Achtergrondinformatie

Project Stadsbrug en OV

Sinds 2019 trekken Rijk en Regio gezamenlijk op om de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio te verbeteren, de verstedelijking in de Oostflank mogelijk te maken en de kansen voor mensen in Rotterdam-Zuid te vergroten. Dit heeft in januari 2024 geleid tot de [Bestuursovereenkomst](#) om te komen tot de planuitwerking van een multimodale brugverbinding met aanlandingen op de noordoever (Nesserdijk) en de zuidoever (Burgerhoutstraat) van de Nieuwe Maas, een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein en de uitbreiding van het huidige evenementenstation Station Stadionpark tot een regulier treinstation. De kosten voor de planvoorbereiding en uitvoering van deze maatregelen worden gedragen door Rijk, MRDH en Gemeente Rotterdam. In de bestuursovereenkomst is de volgende scope vastgelegd:

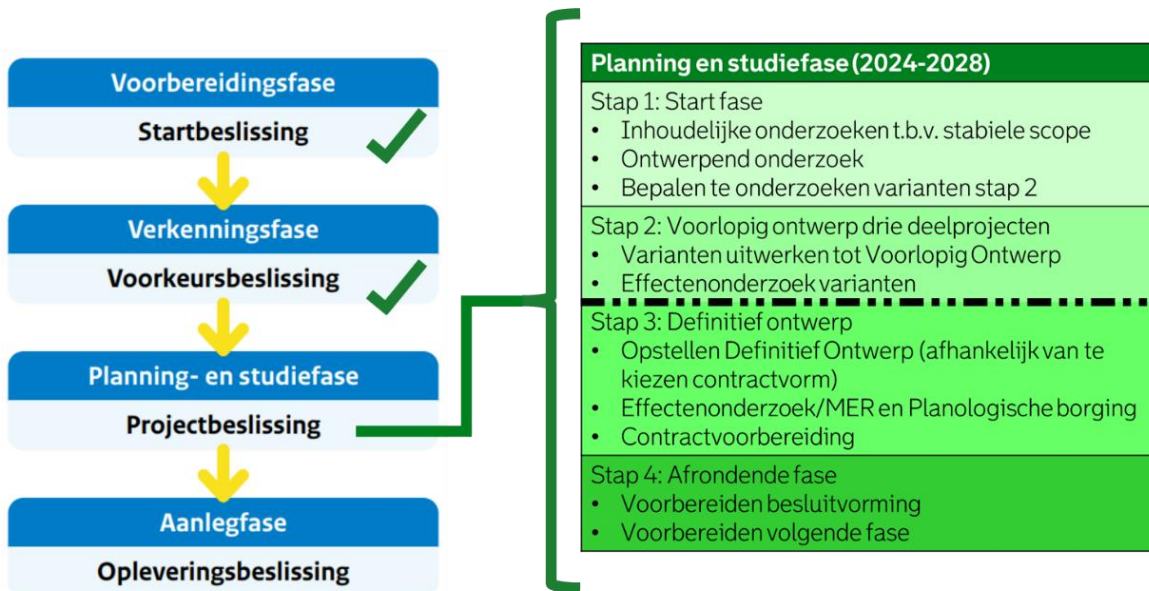
1. Multimodale brugverbinding met aanlandingen op de noordoever (Nesserdijk) en de zuidoever (Burgerhoutstraat) van de Nieuwe Maas, in de MIRT-Verkenning aangeduid als Bocht A. Hierbij worden zowel de waterzijdige aspecten (vlotte en veilige doorvaart van schepen) als de landzijdige (HOV, auto, fiets en voetganger) onderzocht, inclusief de aansluiting op het onderliggend wegennet voor alle modaliteiten;
2. Nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Deze verbinding bestaat uit:
 - a. een deel HOV-Noord, zijnde het traject vanaf het huidige metrostation Kralingse Zoom tot aan de aanlanding van de stadsbrug op de Noordoever bij de wijk De Esch;
 - b. een deel HOV-Zuid, zijnde het traject vanaf de Coen Moulijnweg tot aan het Zuidplein;
 - c. integratie van de HOV-lijn op de multimodale brugverbinding;
 - d. integratie van de HOV-lijn en het te ontwikkelen HOV-knooppunt in de omgeving van station Stadionpark;
3. De uitbreiding van het huidige evenementenstation Station Stadionpark tot een regulier treinstation, met als uitgangspunt een Sprinterbediening met een frequentie van zesmaal per uur per richting. De scope bestaat uit spoorse aanpassingen, toevoeging van stationsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte rond het station inclusief de traverse/interwijkverbinding.

Opracht planning- en studiefase (P&S fase)

Het doel van de P&S fase is om het voorkeursalternatief uit de MIRT-verkenning uit te werken tot een projectbeslissing. Met de projectbeslissing wordt de P&S fase afgerond en door de vier opdrachtgevers bestuurlijk besloten om de aanlegfase te starten, waarin het project wordt gerealiseerd om deze na de opleveringsbeslissing te gaan exploiteren. Hiervoor is een maakbaar en haalbaar ontwerp van de scopeonderdelen nodig. Tevens is het doel van deze fase het verkrijgen van de juiste (juridische en planologische) besluiten en vergunningen.

De opdrachtformulering voor het project Stadsbrug, HOV en Station Stadionpark luidt als volgt:

“Het binnen de gestelde termijnen en budget realiseren van de benodigde informatie- en besluitvormingsproducten, die conform de afspraken in de bestuursovereenkomst nodig zijn om te komen tot een vastgestelde projectbeslissing en de benodigde juridische besluiten. Deze projectbeslissing dient te leiden tot een project dat met beheersbare risico’s kan worden gerealiseerd en geëxploiteerd”.



Momenteel bevindt het project zich aan het einde van stap 1, deels aan het begin van stap 2 van de P&S fase. De planning en studiefase is specifiek voor dit project onderverdeeld in vier stappen. Direct na uitwerking van het Voorlopig Ontwerp (stap 2) en hiermee vooruitlopend op de start van het opstellen van het definitief ontwerp (stap 3) is een beslismoment ingebouwd om doelbereik, maakbaarheid, vergunbaarheid van het project te toetsen, te checken of de scope nog passend is binnen taakstellend budget en te bepalen hoe het vervolg van het project (inclusief P&S-fase) wordt ingericht. In stap vier wordt de besluitvorming over de planning- en studiefase en de volgende fase voorbereid.

Proces

In de bestuursovereenkomst van begin 2024 is door de opdrachtgevers de afspraak vastgelegd dat de rapportages naar de achterban van de vier opdrachtgevers, zijn gebaseerd op een ‘single-source-of-truth’. Daarom wordt één enkele voortgangsrapportage opgesteld voor alle opdrachtgevers. De voortgangsrapportage wordt opgesteld door de projectorganisatie, waarna het Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV de rapportage vrijgeeft. Vervolgens kan de rapportage door de opdrachtgevers worden gebruikt om de achterban te informeren.

Vanuit de achterban van de verschillende opdrachtgevers kan sprake zijn van een specifieke, aanvullende informatiebehoefte. Mocht dit het geval zijn, worden aan de rapportage richting de desbetreffende opdrachtgever bijlagen toegevoegd.

Begrippenlijst

Bestuurlijk Overleg Stadsbrug en OV	Het overleg waarin de verantwoordelijk bestuurders van de 4 opdrachtgevers (ministerie IenW, ministerie VRO, MRDH en gemeente R'dam) zitting hebben
Bestuursovereenkomst	Bestuurlijke overeenkomst waarin de afspraken tussen de 4 opdrachtgevers zijn vastgelegd
BRT	Bus Rapid Transit (hoogwaardige busverbinding over een vrije baan)
Directeuren Overleg Stadsbrug en OV	Het overleg waarin de verantwoordelijk ambtelijk opdrachtgevers zitting hebben
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
Vooruitblik komende periode	Periode vanaf de huidige tot de volgende voortgangsrapportage
MARIN	Maritiem Research Instituut Nederland
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MER	Milieueffectrapportage
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Oostflanktafel	Breed afstemoverleg MIRT Stadsbrug en OV met de andere ontwikkelingen in Oostflank en omgevingspartijen
Ontwerpend onderzoek	Een proces waarbij het doen van onderzoek en het schetsontwerpen van mogelijke oplossingsrichting in één proces zijn verweven.
Ontwikkelingen afgelopen periode	Periode tussen voorgaande en huidige voortgangsrapportage
P&S fase	Planning- en Studiefase
Structurerende uitgangspunten	Uitgangspunten die bepalend zijn voor de verdere uitwerking
Traversen	Verbindingen over het spoor

6. Bijlagen

Overzicht contactmomenten raad

Datum	BB-nummer	Type contact
11-4-2025	25bb002742	Tussenbericht moties over Team tram en Systeemkeuze HOV-lijn Kralingse Zoom - Zuidplein
20-3-2025	25bb001171	Tweeminutendebat systeemkeuze hoogwaardig openbaar vervoer nieuwe stadsbrug
12-3-2025	Presentatie	Commissie MHEK: Technische sessie systeemkeuze hoogwaardig openbaar vervoer nieuwe stadsbrug
20-2-2025	25bb001070	Het voorstel met betrekking tot aanwijzing van het MIRT-project stadsbrug, HOV en Stadionpark in het kader van de Regeling Risicovolle projecten en het benoemen van rapporteurs
5-2-2025	24bb008304 24bb008305	Commissie MHEK: Bespreking collegebrief en basisrapportage Stadsbrug, HOV en Station Stadionpark
21-12-2023	23bb007291	Het voorstel met betrekking tot de gemeentelijke bijdrage aan de MIRT-projecten 'Stadsbrug, HOV, Station Stadionpark 2023' en 'Algera-corridor en langzaam verkeerverbinding'; en het raadsvoorstel 23bb7287, waarop geheimhouding rust.

Overzicht openstaande moties, vragen en toezeggingen

Datum	BB-nummer	Titel	Omschrijving	Datum (prognose) afdoening
20-3-2025	25bb002055	Motie 'Geen verhoging van de volnorm in het OV'	Verzoek aan het college 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	De BCVa van de MRDH heeft op 11 juni jl. de systeemkeuze voor de HOV-lijn bekrachtigd. Deze motie kan hiermee worden afgedaan. Het afdoenings voorstel is bijgevoegd
20-3-2025	25bb002053	Motie 'Team tram'	Verzoek aan het college zich in het overleg met de andere opdrachtgevers in te zetten om de tram als HOV-systeemkeuze verder uit te werken	De BCVa van de MRDH heeft op 11 juni jl. de systeemkeuze voor de HOV-lijn bekrachtigd. Deze motie kan hiermee worden afgedaan. Het afdoenings voorstel is bijgevoegd
21-12-2023	23bb008859	Motie 'Stadsnatuur maken met de stadsbrug'	Verzoek aan het college onderzoek naar natuurinclusiviteit integraal mee te wegen in de planning- en studiefase naar een nieuwe stadsbrug.	Afdoening bij afronding van het integraal VO van de stadsbrug, HOV-lijn en station Stadionpark. Naar verwachting eind 2027
21-12-2023	23bb008857	Motie 'Één sateprikkler'	<ul style="list-style-type: none"> – Besluit het MIRT-project 'Stadsbrug, HOV, Station Stadionpark 2023' per direct aan te merken als risicovol project; – Hierin naast de voortgang en financiering van de MIRT-project tenminste ook de ontwikkeling en realisatie van de OZB-opbrengsten en de onderbouwing hiervan, onderliggend aan de revolverendheid mee te nemen, alsmede de ontwikkeling van de kapitaal- en onderhoudslasten. 	[24bb008304] <i>Afdoeningsvoorstel verstuurd op 26 november 2024</i>
21-12-2023	23bb008847	Motie 'Nieuwe oeververbinding risicovol project'	Opdragen van het college een nieuwe oeververbinding aan te wijzen als risicovol project;	[24bb008304] <i>Afdoeningsvoorstel verstuurd op 26 november 2024</i>

21-12-2023	23bb008843	Motie ' Een ontwerp, in een publieke dialoog gevat: een nieuwe brug met de stad'	<ul style="list-style-type: none"> – Verzoek aan het college een ontwerpwedstrijd uit te schrijven voor architecten en ontwerpers om te komen tot een iconisch ontwerp voor de nieuwe stadsbrug; – De totstandkoming van het ontwerp voor de brug te vatten in een publiek, openbaar traject (en gesprek) met de stad; – Hierover te rapporteren aan de raad. 	Afdoening aan de hand van het document Uitgangspunten brug en oevers. Naar verwachting eind eerste kwartaal 2026
28-9-2023 21-9-2023	23bb006437 23bb006108	Motie ' Oostflank Experience Center' / toezegging Ontwerp-partiële herziening Omgevingsvisie Oostflank – nieuwe OV- tracé	<ul style="list-style-type: none"> – Verzoek aan het college onderzoek te doen naar de haalbaarheid en locatie van een Experience Center voor project Oostflank en hier uitvoering aan te geven; – In gesprek te gaan met relevante stakeholders, waaronder projectontwikkelaars, buurtbewoners en experts om input te verkrijgen voor de opzet en inrichting van het Experience Center Oostflank. 	De inhoudelijke werkzaamheden in de Planning- & Studiefase zijn 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.
28-9-2023	23bb006426	Motie 'Vermijd oeveraanpassing, vermijd schade aan de natuur in de Eschpolder'	<ul style="list-style-type: none"> – Verzoek aan het college het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (MER) op te volgen en in de vervolgfase van het proces te onderzoeken of er zonder nieuw stadion mogelijkheden zijn om de schade aan het natuurgebied in de Eschpolder door een oeveraanpassing zoveel als mogelijk te vermijden; – Hierover tijdens de plan- & studiefase te rapporteren aan de raad. 	Afdoening bij afronding van het integraal VO van de stadsbrug, HOV-lijn en station Stadionpark. Naar verwachting eind 2027
20-10-2022 12-10-2022	22bb006870 22bb006684	Motie ' Hackaton met creatieve, technische en toekomstgerichte denkers' / toezegging Organiseren Hackathon duurzame inpassing	<ul style="list-style-type: none"> – Verzoek aan het college zo snel mogelijk een hackathon te organiseren waarbij alle relevante spelers, Rotterdammers, technisch deskundigen, vooruitstrevende en creatieve denkers en de gemeente Rotterdam betrokken worden met als doel tot een technisch uitvoerbare optie te komen voor een oeververbinding waarbij we onderzoeken hoe we de stadsnatuur van de Eschpolder kunnen behouden of kunnen vermeerderen; – Over de uitkomst hiervan te rapporteren aan de raad; 	Op 19 maart 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 aan de hand van het document Uitgangspunten brug en oevers. Naar verwachting eind eerste kwartaal 2026

20-10-2022	22bb006867	Motie ' Een brug om te flaneren'	<ul style="list-style-type: none"> - Verzoek aan het college in de uitwerking te zorgen voor een brug met het karakter van een promenade waarbij de brug niet alleen dient als verbinding om van A naar B te komen, maar nadrukkelijk ook een verblijfskarakter heeft; - Bij het ontwerp hier rekening mee te doen houden, bijvoorbeeld door veel ruimte te maken voor voetgangers, het plaatsen van zitobjecten en verrekijkers; - De snelheid op de brug voor alle verkeer te maximeren op 30 kilometer per uur als (doorstroom)onderzoek laat zien dat dit haalbaar is; - Tevens te onderzoeken welk snelheidsregime wenselijk is voor nieuwe vormen van vervoer. 	Afdoening aan de hand van het document Uitgangspunten brug en oevers. Naar verwachting eind eerste kwartaal 2026
20-10-2022	22bb006866	Motie ' Een gegeven brug (niet) in de bek kijken'	<ul style="list-style-type: none"> - Verzoek aan het college het benodigde financiële commitment van het Rijk voor een brug 'binnen te halen'; - In de uitwerking te zorgen voor een pakket aan wijkverbeteringsmaatregelen op beide oevers - in nauw overleg met bewoners, compensatie van verloren natuur, verplaatsing van de rijksmonumenten en veilige nautische oplossing die vlotte doorvaart blijft garanderen; - Indien blijkt dat de inpassingsproblemen onoverkomelijk groot zijn opnieuw met het Rijk in gesprek te gaan om tot een passend alternatief te komen, zoals een tunnel of een andere locatie. 	Afdoening bij afronding van het integraal VO van de stadsbrug, HOV-lijn en station Stadionpark. Naar verwachting eind 2027
20-10-2022	22bb006865	Motie ' Compensatie groen in de Esch'	<ul style="list-style-type: none"> - Verzoek aan het college In de planfase te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om het groen wat door de komst van de brug moet verdwijnen te compenseren elders in de wijk; - En daarnaast te onderzoeken hoe het groene woonmilieu van Kralingen en de groene Corridor (tussen Kralingse Plas en de Esch) behouden en versterkt kan worden; - Hierbij de wijkraad en bewoners van Kralingen (waaronder de bewoners van De Esch) te betrekken; - Dit terug te koppelen aan de raad. 	Afdoening bij afronding van het integraal VO van de stadsbrug, HOV-lijn en station Stadionpark. Naar verwachting eind 2027
20-10-2022	22bb006863	Motie ' Maatschappelijke effecten oeververbinding'	Verzoek aan het college ten behoeve van een goede belangenafweging in de planuitwerking de maatschappelijke effecten in beeld te brengen zoals het verlies aan natuurwaarden, de gevolgen voor de leefomgeving en ook de economische gevolgen voor de binnenvaartsector.	Afdoening bij MER, gekoppeld aan het DO Op zijn vroegst eind 2028
20-10-2022	22bb006862	Motie ' Sluit de metro niet uit'	Verzoek aan het college bij de uitwerking van een brugvariant proactief rekening te houden met een draagconstructie voor een zo hoogwaardig mogelijk OV-systeem en daarmee flexibiliteit inbouwen voor de ontwikkeling van nieuwe OV-systemen richting de toekomst	Afdoening bij afronding van het integraal VO van de stadsbrug, HOV-lijn en station Stadionpark. Naar verwachting eind 2027