

Monitor Grote Projecten

Periode maart t/m juni 2018



Versie	: 1.0
Status	: Definitief (versie Raad)
Datum	: 24-09-2018

Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	2
2 Bijzonderheden	3
3 Dashboard met totaaloverzicht	4
4 Projecten	5
4.1 Project Buitenruimte Rotterdam Central District	5
4.2 Project Renovatie/ Restauratie Maastunnel	6
4.3 Project Hoekse Lijn.....	9
4.4 Project Herinrichting Coolsingel.....	10
4.5 Project Hart van Zuid	13
4.6 Project Depot Boijmans van Beuningen.....	17
4.7 Project A16 Rotterdam	19
4.8 Project Open Venster	20
4.9 Project Renovatie Boijmans van Beuningen	22
5 Bijlagen	23
Bijlage 5.1: Voortgangsrapportage Hoekse Lijn	23

1 Inleiding

De voor u liggende rapportage informeert over de stand van zaken van de grote fysieke projecten. Er wordt over **negen projecten** gerapporteerd. Voor deze projecten wordt een beeld gegeven van **periode 2 - 2018 (maart t/m juni)** ten opzichte van **periode 1 – 2018 (november t/m februari)**.

Historie

De Monitor Grote Projecten is in het leven geroepen naar aanleiding van het onderzoek van Audit Services Rotterdam (ASR) naar de kostenoverschrijding van de parkeergarage Museumpark. Eén van de aanbevelingen van de ASR betrof het instellen van een 'projectenmonitor' om grote projecten adequaat aan te kunnen sturen en beheersen. Deze aanbeveling van de ASR heeft het college, zoals gemeld in de brief aan de gemeenteraad d.d. 12 februari 2007, overgenomen.

Criteria voor opname projecten

De Monitor Grote Projecten verschijnt sinds 2016 drie keer per jaar en omvat fysieke projecten, niet zijnde grondexploitaties, met een looptijd langer dan drie jaar en een omvang groter dan € 20 mln. Verder geldt als voorwaarde dat het project niet-routinematig is, een hoge mate van complexiteit kent en/of wordt gekenmerkt door een bijzonder maatschappelijk of politiek risicoprofiel. Projecten met een omvang groter dan € 70 mln. komen altijd in aanmerking voor de monitor. Uiteindelijk bepaalt de raad welke projecten in de monitor worden opgenomen.

Inhoud

De rapportage bevat per project: een projectbeschrijving, de meest relevante ontwikkelingen, een inzicht in de belangrijkste risico's en een vooruitblik. Door Projectcontrol is een oordeel en toelichting toegevoegd.

Stoplichtmodel

Om de Monitor Grote Projecten overzichtelijk te houden, is het stoplichtmodel gehanteerd. Door middel van kleuren wordt per indicator aangegeven of het project volgens plan verloopt en of extra maatregelen gewenst zijn.

Legenda stoplichtmodel		
	Goed	Loopt volgens plan, geen extra aandacht gewenst
	Matig	Lichte/verwachte afwijking van plan, aandacht gewenst
	Zorgwekkend	Grote afwijking van plan, extra aandacht en maatregelen gewenst

2 Bijzonderheden

Nieuw in deze MGP, 'Renovatie Boijmans van Beuningen' en 'Open Venster'

Het project 'Renovatie Boijmans van Beuningen' is in deze MGP voor het eerst opgenomen. Dit project zit in de voorbereidingsfase en betreft een renovatie om de staat van Boijmans te verbeteren en het museum open te kunnen houden. De grondslag voor het advies om dit project op te nemen was de omvang van dit project qua financieel volume en het bijzonder maatschappelijk of politiek risicoprofiel (classificatie zwaar project voortkomend uit het classificatiemodel). Het project 'Open Venster' is ook voor het eerst opgenomen. Dit project betreft de nieuwbouw van basisschool het Open Venster aan de Catullusweg in IJsselmonde. De grondslag voor het advies om dit project op te nemen was het bijzonder politiek risicoprofiel (en de bestuurlijke aandacht).

Project 'Hoekse Lijn' rapporteert middels rapportage in bijlage

Gezien de ontwikkelingen binnen het project 'Hoekse Lijn' is ervoor gekozen om de rapportage voor dit project in een andere vorm op te nemen in de MGP. Tijdens het debat over het project de Hoekse Lijn in de raadsvergadering van 14 december 2017 heeft wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en Cultuur (MDC) namens het college de toezegging gedaan om maandelijks over de voortgang van het project aan de raad te rapporteren (17bb10940). Om zo actueel mogelijke informatie te verstrekken, en te voorkomen dat er verwarring ontstaat door het in routing brengen van verschillende rapportages met verschillende rapportageperioden, is ervoor gekozen om op het moment van samenstellen de meest recente voortgangsrapportage (dd. 19 juni 2018) op te nemen in de bijlage van de MGP. Dit betekent concreet dat het projectblad in de MGP leeg is opgeleverd, en voor de inhoud wordt verwezen naar de 'Voortgangsrapportage Hoekse Lijn' in de bijlage (18bb4784).

3 Dashboard met totaaloverzicht

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de cockpit van de projecten. De bovenste rij geeft per project inzicht in de huidige stand van zaken, de onderste rij geeft telkens de stand van zaken ten tijde van de vorige rapportage weer.

Buitenruimte Rotterdam Central District							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Voorgaande rapportage:								
😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊

Renovatie/ Restauratie Maastunnel							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😊	😞	😊	😊	😊	😞	😞	😊
Voorgaande rapportage:								
😊	😊	😞	😊	😊	😊	😞	😞	😊

Hoekse Lijn							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😞	😞	😞	😞	😞	😞	😞	😞	😞
Voorgaande rapportage:								
😞	😞	😞	😞	😞	😞	😞	😞	😞

Coolsingel							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😊	😞	😊	😊	😊	😞	😊	😊
Voorgaande rapportage:								
😊	😊	😞	😊	😊	😊	😞	😊	😊

Hart van Zuid							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😞	😊	😊	😊	😊	😞	😞	😞	😊
Voorgaande rapportage:								
😞	😊	😊	😊	😊	😞	😞	😞	😊

Depot Boijmans van Beuningen							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😞	😊	😞	😊	😊	😊	😞	😞	😊
Voorgaande rapportage:								
😞	😊	😞	😊	😊	😊	😞	😞	😊

A16							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😞	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Voorgaande rapportage:								
😞	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊

Open Venster							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😞	😞	😞	😊	😞	😞	😞	😞

Renovatie Boijmans van Beuningen							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😞	😞	😞	😊	😞	😞	😞	😞

4 Projecten

4.1 Project Buitenruimte Rotterdam Central District

Project: Buitenruimte Rotterdam Central District

Cockpit: Oordeel Projectmanager							Overall cockpit	
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's	Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
=	=	=	=	=	=	=	=	=

Projectdoel/ omschrijving	Bestuurlijk opdrachtgever
Het project buitenruimte Rotterdam Central District betreft het realiseren van de buitenruimte rondom het Centraal Station, verdeeld in een aantal deelprojecten, te weten Weena, Conradstraat, Stationsplein / Kruisplein, Calypso, Delftseplein en Proveniersplein.	B. Wijbenga

Meest recente relevante ontwikkelingen	Fase
Voorgenoemde deelplannen zijn gereed, op enkele restpunten op het Calypsopleintje na. De voertuigwerende maatregelen aan het Proveniersplein zijn gerealiseerd. De maatregelen aan het Stationsplein zijn voorbereid, de uitvoering start medio augustus 2018 en zijn naar verwachting eind 2018 gereed.	Uitvoering

Belangrijkste risico's	Planning
1. Doordat bij het plaatsen van de voertuigwerende voorzieningen onbekende kabels en leidingen worden aangetroffen kan het gebeuren dat de voorzieningen niet zoals bedacht geplaatst kunnen worden, waardoor kabels en leidingen verlegd moeten worden en/of aanpassingen aan de voorzieningen noodzakelijk zijn.	Startdatum 1-1-2009
2. Door een moeizaam proces met eigenaren/beheerders bestaat het risico dat de arcadeverlichting slechts gedeeltelijk tot stand komt met als gevolg dat alsnog definitieve lichtmasten in buitenruimte geplaatst moeten worden. Partijen worden verleid om mee te doen door de belangen te blijven benadrukken. Intentieovereenkomsten zo vroeg mogelijk in proces tekenen.	Einddatum initieel 31-12-2018
3. Overdracht van de voertuigwerende voorzieningen verloopt moeizaam door onduidelijkheden m.b.t. het beheer. De projectorganisatie ondersteunt de eigenaar om tijdig afspraken over het beheer te maken.	Einddatum actueel 31-12-2018
	Einddatum prognose 31-12-2019

Geld
Budget Initieel € 80,9 mln
Budget bijgesteld € 72,0 mln
Besteed € 65,3 mln
Prognose € 72,0 mln

Vooruitblik
De projectorganisatie ondersteunt de eigenaar (directie Veiligheid) om afspraken te maken over het beheer van de voertuigwerende maatregelen. De ervaring leert dat de financiële afronding van een omvangrijk project zoals RCD enige tijd duurt na het gereedkomen van de fysieke werkzaamheden. De einddatum van het project wordt daarom eind 2019.

4.2 Project Renovatie/ Restauratie Maastunnel

Project: Renovatie/restauratie Maastunnel

Cockpit: Oordeel Projectmanager						
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's
😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
=	=	=	=	=	=	=

Overall cockpit	
Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😊
=	=

Projectdoel/ omschrijving
Het project Renovatie Maastunnel omvat de grootschalige renovatie en restauratie van de 76 jaar oude tunnel. Het project is multidisciplinair van aard en bestaat uit meerdere en verschillende onderdelen, die in samenhang moeten worden uitgevoerd. Hierbij zijn de volgende onderdelen te onderscheiden: - Conditionering, bestaande uit werkzaamheden welke vooraf uitgevoerd moeten worden zodat de bouwpartner zonder problemen volgens contract aan het werk kan in de tunnelbuizen. - Bouwopgave, bestaande uit de civieltechnische en bouwkundige renovatie / restauratie van de tunnel, het vernieuwen van de tunneltechnische installaties, en de bouw-gerelateerde vergunningen. Hierbij is op onderdelen het evenwicht gezocht en gevonden tussen (tunnel)veiligheid en monumentale waarde. - Verkeerssystemen, bestaande uit de realisatie van de verkeerssystemen voornamelijk buiten de Maastunnel ten behoeve van een veilige tunnel en een optimale en veilige verkeersafwikkeling en doorstroming. De deelinstallaties van de verkeerssystemen worden met name aan nieuw ontworpen portalen bevestigd. - AFM, bestaande uit de ontwikkeling en implementatie van het Adaptief File Management systeem welke bijdraagt aan het voorkomen dat er benedenstrooms van de tunnel files ontstaan zodat er ook geen stilstaand verkeer in de tunnel optreedt. - Tunnelveiligheid/Openstelling, borging veilige tunnelexploitatie tijdens de bouw (conform buis-voor-buis renovatieprincipe), borging vluchtconcept tijdens de bouw, toets op bereiken beoogd eindniveau van tunnelveiligheid bij openstelling; procesmanagement van de aanvraag van de openstellingsvergunning, de coördinatie van vervaardiging van producten en documenten benodigd voor die aanvraag en het verzorgen van de integrale bewijsvoering van een veilig werkend tunnelsysteem (techniek, organisatie en processen). - Omgevingscommunicatie, bestaande uit het informeren van de omgeving in de breedste zin van het woord: de weggebruikers, Rotterdammers, bedrijven in en om Rotterdam én de interne organisatie. De communicatie gaat voornamelijk over (voortgang van) de werkzaamheden tijdens de renovatie/restauratie. Het zorgen voor- en behouden van begrip voor de noodzaak van de langdurige renovatie en de acceptatie van de bijbehorende overlast staan daarbij centraal. Met ingang van 1 oktober 2017 zijn de overige taken met betrekking tot bereikbaarheid overgedragen aan het Programma Stedelijke Bereikbaarheid. Het beoogde resultaat van het project is dat de gerenoveerde Maastunnel veilig en constructief op orde is voor de komende 50 jaar en de renovatie / restauratie heeft plaatsgevonden met respect voor de status als Rijksmonument.

Bestuurlijk opdrachtgever
Adriaan Visser

Fase
Uitvoering

Planning	
Startdatum	1-1-2012
Einddatum initieel	1-1-2023
Einddatum actueel	1-1-2023
Einddatum prognose	1-1-2023

Geld	
Budget Initieel	263,3 mln
Budget bijgesteld	n.v.t.
Besteed	76,0 mln
Prognose	254,0 mln

Meest recente relevante ontwikkelingen
Conditionering; De voorbereidingen van de conditionering van tunnelbuis oost voor de buiswissel in juli 2018 zijn in volle gang. De definitieve hoogspanningsinstallatie is geplaatst, de netwerkverbinding tussen het Kleinpolderplein en de Maastunnel is gerealiseerd en de besturing van de tunnel is verplaatst naar de meldkamer op het Kleinpolderplein. Een nieuw vraagstuk in dit projectonderdeel is de staat van het bewegingswerk van de vluchtdeuren. De staat van de deuren wordt uitvoerig geanalyseerd en er wordt gekeken naar passende maatregelen die kunnen plaatsvinden vóór de openstelling in augustus 2019. Bouwopgave; De afgelopen 4 maanden stonden voornamelijk in het teken van de tunneltechnische installaties en de afwerking. Na het tegelwerk en het aanbrengen van de kabels in de perskanalen van de landtunnels en in de ventilatiegebouwen, konden de verschillende objecten worden opgehangen en getest. Bij het testen van de installaties worden de stakeholders actief betrokken om extra draagvlak te creëren. Verkeerssystemen; Alle 8 portalen die vóór de buiswissel geplaatst moesten worden zijn met een extra inspanning op tijd geplaatst. De bewegwijzeringsborden, matrixsignaalgevers, VRI's, camera's, radars etc zijn (inclusief bekabeling) bevestigd en onafhankelijk van elkaar getest. De integrale tests zullen in de ombouwweek (16-23 juli) plaatsvinden. Voor de instandhoudingsfase is gestart met het verder met elkaar in contact brengen van de verschillende objectbeheerders. De komende tijd zal extra ingezet worden om de instandhoudingsfase van de verkeerssystemen te borgen.

AFM; De simulaties van AFM zijn afgerond. De simulaties geven vertrouwen dat de voor een juiste functionele werking van het systeem benodigde algoritmes juist zijn geïmplementeerd in de software, en dat deze ook de juiste verkeerskundige werking hebben. Er is enige vertraging opgelopen bij het ophangen van de radardetectoren. Het realisatieproces is tegen het licht gehouden en de aansturing van de betreffende aannemer is verscherpt; hier is nu nadrukkelijk(er) toezicht op gezet om verdere vertraging te voorkomen. Het testen op straat is hierdoor in de planning weliswaar opgeschoven, doch dit heeft echter geen gevolgen voor de openstelling in 2019.

Tunnelveiligheid en openstelling; Het projectplan/plan van aanpak Openstelling is op 24 mei 2018 in het eerste driehoeksoverleg openstelling (Beheerder, veiligheidsbeambte, bevoegd gezag) ondertekend. Ook is overeenstemming bereikt over de uitgangspunten voor de Verklaring van geen bezwaar welke het bevoegd gezag zal gaan afgeven voor de ingebruikname van de Westbuis. Het Opleiden Trainen Oefenen van de tunneloperators/tunnelinspecteurs/leidinggevers voor bouwfase 2 is gestart. De opleiding eindigt in juli 2018 met een examen.

Omgevingscommunicatie; De toonzetting in de media is positief. Ons best bekeken medium, de Facebookpagina Maastunnel, heeft inmiddels 13.000 volgers gehaald. Met name de berichten over nachtafsluitingen en filmpjes over de werkzaamheden scoren hoog. De 1-april-grap met het 'panoramaraam' in de Maastunnel die wij online hebben gezet, heeft volop het landelijke nieuws gehaald. Ook de belangstelling voor een bezoek aan de Maastunnel blijft groot. In het eerste kwartaal hebben 44 groepen een rondleiding gekregen in de gebouwen van de Maastunnel. De focus ligt nu op de communicatie over de ombouwweek waarin beide tunnelbuizen dicht zijn. De communicatie en procedures rondom incidenten zijn verder verbeterd en verlopen goed.

Projectbeheersing; De prognose van 1 mei 2018 laat zien dat het beschikbare projectkrediet toereikend is. De posten Onvoorzien, die onderdeel vormen van de projectraming, worden als voldoende gekwalificeerd om eventuele (financiële) tegenvallers en optredende risico's te kunnen opvangen. De organisatie staat gesteld en de huidige planning laat zien dat het behalen van de gestelde mijlpalen realistisch is. De komende periode gaat de aandacht voornamelijk naar de afstemming tussen alle werkzaamheden en tests die moeten worden uitgevoerd voor en tijdens de buiswissel. De resterende tijdsruimte is beperkt (vandaar dat het beheersaspect 'tijd' als oranje is gekwalificeerd), maar er is alle vertrouwen dat de mijlpaal voor de buiswissel gehaald wordt. De resultaten van de RSPW audit waren positief. Inmiddels is ook Audit 3e fase afgerond. Een aantal conclusies wordt gedeeld, maar ten aanzien van andere conclusies constateren wij, ook na hoor en wederhoor, dat we deze niet delen. We zijn ons terdege bewust van het feit dat wij invulling geven aan een complex en risicovol project waarvoor veel politieke aandacht is (vandaar dat we de beheersaspecten 'risico's' en 'politiek bestuurlijke context' als 'oranje' hebben gekwalificeerd) maar wij hebben de risico's in beeld en passende beheersmaatregelen voorhanden. Ook voor optredende risico's staan we gesteld om te acteren. Tot slot kan vermeld worden dat het coachingstraject van start is gegaan, waarin we zowel als team, maar zeker ook als individuele medewerker verder professioneel denken te groeien.

Belangrijkste risico's

Tunnel kan niet worden vrijgegeven in zomer 2018 / vertraging ombouwweek

In de beginperiode van dit jaar zijn veel van de uitvoeringswerkzaamheden aan de eerste buis afgerond. Tevens zijn de tests in gang gezet en deze zullen de komende tijd tot en met de ombouwweek plaats blijven vinden. Het realiseren van de tijdelijke voorzieningen in de Oostbuis kan pas starten na afsluiting van de Oostbuis. Uitloop hiervan leidt tot vertraging. Door de werkzaamheden gedetailleerd te plannen (zowel tijd als locatie), het voeren van integrale overleggen over de ombouwweek gezamenlijk met de opdrachtnemers, inbouwen van beperkte buffers en door de taken en verantwoordelijkheden eenduidig te maken wordt dit risico gemanaged, bewaakt en beheerst.

Geen openstellingsvergunning in augustus 2019

Het traject voor het verkrijgen van de openstellingsvergunning is reeds in gang gezet om eventuele issues vroegtijdig op te kunnen pakken. De uitvoeringswerkzaamheden zijn afgelopen periode goed verlopen. Van de werkzaamheden in bouwfase 1 wordt gekeken of er maatregelen genomen kunnen worden om, indien nodig, te versnellen en wordt nadrukkelijk ingezet om de continuïteit te borgen door zo min mogelijk personele wisselingen te laten plaatsvinden.

De renovatie van de fiets- en voetgangerstunnel is vertraagd, leidt tot grotere hinder en/of wordt substantieel duurder

Er wordt een ambitiedocument (als voorloper van het beeldkwaliteitsplan) opgesteld en een notitie om te komen tot definitieve besluitvorming t.a.v. de scope. Het vaststellen van de nadere uitwerking van de scope vindt plaats in september 2018. Door het bevoegd gezag en stakeholders tijdig te betrekken wordt getracht de doorlooptijd van het verkrijgen van een onherroepelijke vergunning te verkorten, zodat op tijd gestart kan worden met de uitvoering.

Omgeving ervaart onacceptabele hinder t.g.v. het project

Het aantal klachten is minimaal. De omgeving lijkt over het algemeen positief tegenover het project te staan. Het blijft echter van belang om de omgeving te blijven informeren en te betrekken bij het project.

Projectorganisatie functioneert niet optimaal

De samenwerking tussen de projectonderdelen verloopt goed. Onder andere ten aanzien van de buiswissel vindt structureel intensief overleg plaats waarin de wederzijdse raakvlakken worden uitgediept en gemanaged. Hierbij worden ook de uitvoerende partijen betrokken.

Ten aanzien van de continuïteit van de projectorganisatie blijft het bemenst krijgen en houden van de projectorganisatie een aandachtspunt. Dit geldt zowel bij de beheerder, de eigen organisatie als bij de aannemer. Dit risico wordt blijvend intern en bij de aannemer onder de aandacht gebracht.

Vooruitblik

Half juli 2018 zal de 'ombouwweek' plaatsvinden. In deze week worden de laatste werkzaamheden en tests voor de westbuis uitgevoerd voor de ingebruikname van de westbuis. Tegelijkertijd wordt in die week de Oostbuis klaar gemaakt voor overdracht aan de bouwpartner. Dit wordt een spannende week en daarom zal dagelijks overleg plaatsvinden om de stand van zaken van alle te doorlopen processen ("sporen") te monitoren. De werkzaamheden worden gedetailleerd in een urenplanning gezet en er wordt gefocust op de werkzaamheden die randvoorwaardelijk zijn voor de buiswissel.

4.3 Project Hoekse Lijn

Project: Hoekse Lijn						
Cockpit: Oordeel Projectmanager						
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's
😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
=	=	=	=	=	=	=
Projectdoel/ omschrijving						
Het project Hoekse Lijn beoogt het koppelen van de spoorlijn naar Hoek van Holland aan het regionale metronet van Rotterdam en het geschikt maken van deze lijn voor hoogfrequente metro-exploitatie. Daarbij wordt goederenvervoer op de lijn tot Vlaardingen gefaciliteerd. Tevens wordt een tracéverlenging tot aan het strand in Hoek van Holland voorzien. De scope van het project is bestuurlijk vastgesteld en vormt de basis waarop de subsidie van de MRDH is verstrekt. De gemeente Rotterdam fungeert binnen de overeengekomen scope als bestuurlijk opdrachtgever van het project in de Uitvoeringsfase. Tussen partijen is hiertoe een overeenkomst gesloten met afspraken over de risicoverdeling.						
Meest recente relevante ontwikkelingen						
Tijdens het debat over het project de Hoekse Lijn in de raadsvergadering van 14 december 2017, heeft wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en Cultuur (MDC) namens het college de toezegging gedaan om maandelijks over de voortgang van het project aan de raad te rapporteren (17bb10940). In de bijlage vindt u de voortgangsrapportage die in juni is verstuurd naar de Gemeenteraad. Hierin zijn de actuele ontwikkelingen opgenomen voor het project de Hoekse Lijn van dat moment.						
Overall cockpit				Bestuurlijk opdrachtgever		
Pol.	Best.	Context	Resultaat	Adriaan Visser		
😊	😊	😊	😊			
=	=	=	=			

4.4 Project Herinrichting Coolsingel

Project: Herinrichting Coolsingel

Cockpit: Oordeel Projectmanager						
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's
😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
=	=	=	=	=	=	=

Overall cockpit	
Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😊
=	=

Projectdoel/ omschrijving
Reconstructie van de Coolsingel naar een boulevard met allure. De Coolsingel krijgt een nieuw profiel van gevel tot gevel, van het Hofplein tot aan de Schilderstraat/Witte de Withstraat. Het nieuwe profiel zorgt voor goede verbindingen tussen het Lijnbaankwartier en het Laurenskwartier. Het profiel wordt opnieuw ingedeeld met meer ruimte en comfort voor voetgangers en fietsers. Er komen meer bomen en groen en een hoogwaardige bestrating die aansluit op de monumentale gevels. Door de inrichting met bijzondere verlichting en nieuwe ornamenten zal het verblijf op de Coolsingel veraangenamen.

Bestuurlijk opdrachtgever
Adriaan Visser

Fase
Uitvoering

Meest recente relevante ontwikkelingen
Het project Herinrichting Coolsingel onderscheidt drie taakvelden, te weten planuitwerking, planuitvoering en communicatie. De voortgang in deze taakvelden is als volgt:

Planuitwerking:

- Het in 2016 bestuurlijk vastgestelde Definitief Ontwerp is verder uitgewerkt mede o.b.v. reacties van stakeholders. De goedkeuringsuitzending van DO-IP heeft op 21 juli 2017 plaatsgevonden. Het IP is uitgewerkt in bestekstekeningen. Diverse onderwerpen worden parallel aan de uitvoering nog verder uitgewerkt, zoals Coolsingellamp, zitelementen, expeditie oplossing paviljoens westzijde, verwijderbare voorzieningen, banieren, feestverlichting, metro entrees, blinde geleide aanduiding.
- N.a.v. het besluit van B&W van 31 augustus 2017 moeten ook in het Coolsingelontwerp inrijbeperkende maatregelen worden uitgevoerd. Dit is een planwijziging (buiten scope) voor het project. Uitwerking en realisatie is onderdeel van het project en i.o.m. Directie Veilig gaande, waarbij verschillende scenario's worden uitgewerkt. De inrijbeperkende maatregelen worden pas onderdeel van de scope als a) bestuurlijk vastgesteld is wat de te treffen maatregelen zijn en b) er budget aan het project Coolsingel voor de implementatie van de maatregelen wordt toegekend.
- Parallel aan de planontwikkeling voor het inrichtingsplan, waarin na uitvoering de huidige fietsparkeercapaciteit is teruggebracht op het oude niveau, werden studies en analyses gemaakt voor het fietsparkeren op de Coolsingel met als belangrijkste conclusie dat er een structurele noodzaak is om extra fietsparkeercapaciteit op en rond de Coolsingel te realiseren. Ook in het licht van toezicht en handhaving is dit punt relevant. In 2017 heeft het college middelen vrijgemaakt voor een inpandige stalling van bescheiden omvang (ca 400 plaatsen) in de nieuwbouw van Coolsingel 75, maar konden geen middelen toegekend worden voor nog een grote ondergrondse stalling ter hoogte van Van Oldenbarneveltplaats/Coolsingel (schatting kosten € 12 miljoen). De verwachting over de benodigde fietsparkeercapaciteit is echter ongewijzigd. Het alsnog realiseren van een ondergrondse fietsenstalling is niet meer (zonder ernstige effecten op fasering, tijd, geld, risico's) te verenigen met de in uitvoering zijnde nieuwe Coolsingel.
- Na advies van supervisor Adriaan Geuze is het verhardingstype op enkele onderdelen geoptimaliseerd t.o.v. het vastgestelde DO-IP: de oostzijde wordt geheel kandla gres (beige) i.p.v. mix black80/kandla gres.
- Afspraken m.b.t. het aanlegmoment van een extra rechtsaf strook Mariniersweg-Goudsesingel, namelijk rond het omklapmoment van de Coolsingel en gekoppeld aan de openstelling van de Maastunnel (augustus 2019) zijn vastgelegd in het besluit van B&W van 17 april 2018.

Planuitvoering:

- Het bestek is op 6 februari 2018 gegund aan Aannemingsmaatschappij Van Gelder BV. De uitvoering van deelfase 1 is gestart op 9 april 2018. De aanneemsom lag rond de vooraf verwachte raming.
- Ongewijzigd is de verwachting dat, rekening houdend met alle randvoorwaarden m.b.t. bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit en de plannings van derden (Maastunnel, FORUM e.a.), de werkzaamheden op de Coolsingel t/m maart 2021 doorlopen.
- Deelfase 1 heeft enige vertraging ondervonden. In deze 1e deelfase wordt ook veel geleerd (bijv. op gebied van samenwerking tussen partijen, nieuwe aspecten zoals boomkratten, type natuursteen) en wordt de routine voor de volgende deelfasen ontwikkeld. De opgelopen achterstand heeft geen effect op de eindplanning en deelfase 2 kan in september starten; wel is een overlap van deelfase 1 en 2 te verwachten.
- Voor het Stadhuis is de grond bouwrijp gemaakt voor de werkzaamheden van de RET en de RET is gestart met haar werkzaamheden aan de noodgangen van metrostation Stadhuis en het verplaatsen van de ventilatieschacht. De werkzaamheden liggen op planning.
- De eigenaar van het Postkantoor heeft concrete en hoge ambities m.b.t. de herontwikkeling van het Postkantoor. Zijn voornemen is enerzijds met de 33 maanden durende realisatie begin 2019 te starten. Anderzijds is het een complex proces rond de omgevingsvergunning en de monumentale status. Gezien de concrete fase waarin het bouwplan zich bevindt zal de herinrichting van het trottoir voor het Postkantoor uitgesteld/gefaseerd worden tot na oplevering Postkantoor. Vanwege de nieuwe functie van het Postkantoor met een hotel met een entree en expeditie functie aan de Stadhuiszijde, is het verbinden van de Stadhuisstraat met de Coolsingel, zoals aanvankelijk in het plan van de Coolsingel was opgenomen maar op verzoek van de raad was uitgesteld totdat er duidelijkheid over het Postkantoor zou zijn, noodzakelijk en zal bestuurlijk geagendeerd worden.

Planning	
Startdatum	1-1-2015
Einddatum initieel	31-12-2020
Einddatum actueel	31-3-2021
Einddatum prognose	31-3-2021

Geld	
Budget Initieel	€ 60,6 mln
Budget bijgesteld	€ 60,8 mln
Besteed	€ 11,0 mln
Prognose	€ 60,8 mln

- Het Verkeersbesluit Verkeersmaatregelen voor de eindsituatie van de Coolsingel werd op 14 juni 2018 gepubliceerd. Tegen het besluit staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open. Met dit besluit is ook de (verkeers-)juridische basis gelegd voor het 'verkeerssysteem' van de nieuwe Coolsingel, inclusief de verkeersborden. T.z.t. volgt nog een apart besluit m.b.t. de expeditie voor de paviljoens aan de westzijde.

- De effecten van de uitvoering worden wisselend gevoeld door bedrijven en ondernemers. Waar mogelijk treft het project maatregelen om de hinder maximaal te reduceren echter dat heeft beperkingen. Niet altijd zijn afdoende maatregelen te treffen. Tot nu toe heeft één horecaondernemer een verzoek ingediend in het kader van de algemene nadeelcompensatieregeling vanwege ernstig omzetverlies en één heeft het aangekondigd. De aanvraag wordt op gebruikelijke wijze getoetst aan de toetsingsgronden van de Nadeelcompensatieregeling Rotterdam. Niet uitgesloten is dat nog andere verzoeken volgen. Ook heeft een parkeerbedrijf zich gemeld over forse terugloop van omzet en verzocht om maatregelen voor herstel van de toevreroute via de Coolsingel wat ernstig conflicteert met veiligheid fietsers en doorstroming op kruispunten. Het project voert intensief overleg met deze partijen. Vanuit retail-ondernemers komt het signaal dat de werkzaamheden niet of beperkt merkbaar zijn.

- Eneco Stadsverwarming heeft een calamiteit gemeld in het gedeelte Blaak-Schilderstraat die in 2018 hersteld moet worden. Werkzaamheden zullen ingepast moeten worden in de 2e werkfase. Aanvankelijk werden grote effecten op de uitvoeringsduur van deelfase 2 en mogelijk op de bereikbaarheid verwacht, echter de meest actuele inzichten van Eneco lijken positiever uit te pakken.

Communicatie:

- De omgevingsmanager fungeert als intermediair tussen lokale stakeholders en de gemeente/aannemer in het 'hands on' oplossen van problemen en vragen die zich voordoen.

- Bewonersbrieven zijn verspreid, de roadshow is vervolgd om alle stakeholders in de directe omgeving goed te informeren over de wijze van uitvoeren.

- De communicatiestrategie is uitgewerkt, de website is geactualiseerd, het informatiecentrum op het Churchillplein is geopend als ontvangstplek van de omgevingsmanager voor ondernemers, bewoners of bezoekers. Op het gebied van bereikbaarheid en communicatie vindt de communicatie plaats via website, afstemming Rotterdam Onderweg en project Maastunnel, en city dressing (abri's, mupi's, doek WTC, doeken bouwput RET, bebording NBd)

- De geluiden over het project uit de omgeving en vanuit de ondernemersvereniging UDSR over de werkzaamheden en de bereikbaarheid en de communicatie hierover zijn positief.

Projectbeheersing:

- Het projectplan uitvoering is vastgesteld en geeft het kader aan van de uitvoeringsfase van het project. De bevindingen van de concernaudit RSPW inzake het project Coolsingel zijn hierin verwerkt. De collegewissel wordt in een actualisatie verwerkt.

- Begin 2018 is een belangrijke mijlpaal in het project bereikt. Op 6 februari 2018 heeft de hoofdaannemer opdracht gekregen om de herinrichting uit te voeren en het project is 9 april gestart met de uitvoeringsfase. Dit moment is aangegrepen om een gehele nieuwe prognose einde werk op te stellen. Er is concreet zicht op de werkzaamheden en de kosten. Het gaat hierbij onder meer om verwerking van de aanpassing van kosten voor de werkzaamheden, zoals van de RET (bouwkosten fase 'van 3 naar 2 sporen', ventilatieschacht ter hoogte van het Stadhuis), diverse wijzigingen in de planuitwerking, mogelijke kosten van nadeelcompensatie, kosten voor de niet eerder geraamde inzet van de omgevingsmanager en de realisatie van een informatiecentrum. Daarnaast zijn de benodigde voorzieningen opnieuw bepaald om tegenvallers op te vangen in de uitvoering van het werk. De herprognose is in mei 2018 uitgewerkt en vastgesteld en de conclusie is dat het project binnen het beschikbaar gestelde krediet kan worden uitgevoerd en de getroffen voorzieningen voldoende zijn.

- Het risicoregister is in april 2018 geactualiseerd. Het beheeraspect is niet wezenlijk gewijzigd ten opzichte van de vorige periode. De kleur oranje wordt gehandhaafd vanwege de bereikbaarheid- en omgevingsrisico's die het project kunnen beïnvloeden.

Belangrijkste risico's

Het doel van het project is om in maart 2021 de Coolsingel op te leveren. Dit alles te realiseren binnen de kaders van tijd en geld. Vanwege de binnenstedelijke locatie is de impact van het project op de omgeving (bereikbaarheid, overlast) groot. Hiervan leiden wij de volgende toprisico's af:

Risico 1: Vanwege de werkzaamheden ontstaat er in de straten rond de Coolsingel een situatie waarin de verkeerscirculatie in onacceptabele mate wordt gehinderd, waardoor er druk ontstaat op de bevoorradingslogistiek van ondernemers, op de toegankelijkheid van parkeergarages en op de aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten.

a. Het behouden van de bereikbaarheid van het centrum is één van de randvoorwaarden van het project. In het project zijn diverse maatregelen opgenomen om de bereikbaarheid van de binnenstad ook tijdens de werkzaamheden niet onmogelijk te maken. De belangrijkste maatregel is het integraal Verkeersplan Uitvoering Coolsingel, waar partijen als Stedelijke Bereikbaarheid, Stadsbeheer en Verkeer en Vervoer zijn betrokken en waarin afstemming plaatsvindt met de stedelijke planning. Tijdens de uitvoering van de Coolsingel is er altijd een route richting de bruggen mogelijk. Het project zorgt voor een informatiecampagne om bewustwording onder bezoekers en automobilisten te bewerkstelligen m.b.t. vervoerswijze keuze en routeplanning.

b. Er zijn weinig onzekerheden bij de verdere uitwerking. Het stedelijke bereikbaarheidsmaatregelenpakket is uitgerold en wordt in stand gehouden.

Risico 2: Vanwege veranderende externe factoren (bijvoorbeeld niet volgens plan verlopende werkzaamheden derden) kan de planning van de werkzaamheden aan de Coolsingel worden beïnvloed met als gevolg dat de voorziene fasering niet kan worden uitgevoerd, de planning onder druk komt te staan en omgevingsbereikbaarheid wordt belemmerd.

- a. In het bestek is een flexibele fasering opgenomen. De onderlinge afhankelijkheid van de verschillende fases wordt hiermee verkleind en wijzigingen als gevolg van externe invloeden kunnen worden opgevangen.
- b. Of het project het gewenste risicoprofiel behouden kan is mede afhankelijk van de mate waarin externe partijen in staat zijn hun planning te beheersen. Er wordt nu rekening gehouden met de start van de ontwikkeling van het Postkantoor wat invloed heeft op het aanlegmoment van het trottoir wat in overleg met de ontwikkelaar bepaald moet worden. Ook is de ontwikkelaar van Coolsingel 75 nog niet met sloop/nieuwbouw gestart. Op dit moment is er geen reden de eindplanning aan te passen.

Risico 3: Doordat de informatievoorziening naar de omgeving te kort schiet bestaat de mogelijkheid dat er klachten uit de omgeving komen met als gevolg dat het project in een negatief daglicht komt te staan, het incasservermogen van de omgeving wordt verlaagd en er meer druk op de mitigerende maatregelen die het project ontplooit komt te staan.

- a. Het tijdig en juist informeren van de bewoners, gebruikers en middenstanders rond het werkgebied is een speerpunt van het project. Hiervoor is een manager communicatie en een omgevingsmanager aangesteld.
- b. Door de inzet van een scala aan maatregelen is het gewenste risicoprofiel bij aanvang van de werkzaamheden gerealiseerd. De trend in het risicoprofiel is afnemend.

Risico 4: Externe factoren, waar het project zelf geen invloed op heeft, leiden mogelijk tot uitbreiding van de scope. Het gaat dan om het aansluiten van de Coolsingel op de buitenruimte van nieuwe ontwikkelingen, bij voorbeeld 'koopgoot 2.0' en 'postkantoor'. Ook maatregelen die door directie veiligheid worden geïnitieerd vallen hieronder. Het gevolg is dat planning en budget worden belast.

- a. De scope van het project is vastgelegd in projectplan en DO-IP wat uitmondde in een bestek. De voortgang van (particuliere) ontwikkelingen grenzend aan het project wordt nauwlettend gevolgd om de impact op het project te kunnen bepalen. In geval van een concreet particulier plan zal de nieuwe situatie en wijzigingen worden gerapporteerd.
- b. De onzekerheid die de invloed van externe projecten op de scope met zich meebrengt maakt dat het project voor het bereiken van het gewenste risicoprofiel sterk afhankelijk is van externe ontwikkelingen.

Risico 5: Doordat een definitieve oplossing voor fietsparkeren nog niet is gevonden en de regulering van expeditieverkeer nog niet optimaal is bestaat de mogelijkheid dat er na oplevering een significante en meer dan voorziene toename ontstaat van toezicht- en handhaving met daardoor voortkomende beheerskosten om binnen de kaders van kwaliteit en veiligheid te kunnen blijven.

- a. De definitieve, optimale oplossing voor het totale fietsparkeervraagstuk is niet gevonden cq zou ook niet meer met de uitvoering van de Coolsingel gecombineerd kunnen worden zonder ernstige effecten op fasering, risico's, geld. Wel zijn de verwachtingen positief over de realisatie van de kleinere stalling in Coolsingel 75. Daarnaast is de oplossing voor de expeditie van de paviljoens (westzijde) wel verder uitgekristalliseerd en wordt deze met de betreffende stakeholders eind augustus besproken; daarna wordt koers gezet richting implementatie. Gezien de voortgang van het project nemen SO en SB het initiatief om de consequenties voor Toezicht en Handhaving te gaan inventariseren op basis van deze stand van zaken die als uitgangspunt worden beschouwd.

De risico's uit het risico register zijn zo goed mogelijk gekwantificeerd. De wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke raming worden in kaart gebracht. De inschatting per peildatum is dat er voldoende marge in het budget zit gegeven de verwachte kostenontwikkeling en de ontwikkeling van de risico's van het project.

Vooruitblik

Het project ontwikkelt zich volgens plan. De uitvoering in 14 deelfasen is nog conform de planning. De aannemer werkt de detailplanning per fase uit. De uitvoering van fase 1 wordt verder doorgezet en in september wordt conform planning gestart met de uitvoering van fase 2. Vanuit het ontwerpteam worden diverse onderwerpen uitgewerkt (Coolsingellamp, zitelementen, ornamenten, expeditie, inrijbeperkende maatregelen).

4.5 Project Hart van Zuid

Project: Hart van Zuid

Cockpit: Oordeel Projectmanager						
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's
☹️	😊	😊	😊	😊	☹️	☹️
=	=	=	=	=	=	=

Overall cockpit	
Pol. Best. Context	Resultaat
☹️	😊
=	=

Projectdoel/ omschrijving
<i>Het project Hart van Zuid is een integraal programma dat bestaat uit verschillende projecten, die qua fasering niet gelijk lopen. Om een goed beeld te kunnen geven van de voortgang en recente wisseling van raad en college volgt hieronder een uitgebreide toelichting waarin delen van de vorige MGP meegenomen zijn.</i>

Algemeen: project en financiering

De gebiedsontwikkeling Hart van Zuid (HvZ) heeft als doel het nieuwe centrum voor Rotterdam Zuid te realiseren. HvZ bestaat uit een integraal programma (zie onder) dat moet leiden tot economische en sociale verbetering, het verbeteren van verblijfsklimaat, -duur en comfort, verhogen van werkgelegenheid, borgen van goede vervoersverbindingen, borgen van duurzaamheid en verbeteren van veiligheid. Het integrale programma is met een niet-traditioneel contract in 2013 gegund aan Ballast Nedam. In 2015 is Heijmans aan het consortium toegevoegd. Na gunning is de uitwerkingsfase gestart, die eind april 2016 is afgerond. 1 mei 2016 startte de realisatiefase. Ballast Nedam/Heijmans (BNH), die een deel van de kosten zelf moet voorfinancieren via eigen vermogen en via bankleningen, is naast ontwerp en bouw / uitvoering van het integrale programma ook verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van de buitenruimte, het kunstenpand (theater en bibliotheek), nieuwe zwembad en het sociaal programma. BNH is tevens verantwoordelijk voor het verkrijgen van vergunningen en afstemming met stakeholders.

HvZ is eind 2017, in het kader van de wijzigingen van de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording), opgesplitst in 11 interne deelprojecten. Elf verschillende deelprojecten die apart geadmineistreerd moeten worden en ieder een eigen begrotingssystematiek kennen. Sommige deelprojecten worden geactiveerd op de gemeentebalans (en vergen een krediet) en sommige deelprojecten worden jaarlijks als out-of-pocket kosten verrekend met het investeringsfonds Rotterdam (IFR). Dit betrof feitelijk administratieve wijzigingen binnen de gemeentebegroting die geen effect hadden op het contract en de hoogte van de uitbetalingen aan de Contractpartij.

Deze opsplitsing en de effecten hiervan zijn in de gemeenteraad van 22 februari 2018 toegelicht en door de Raad bekrachtigd (zie extra toelichting in tabellen kantlijn Krediet en Out-of-pocket uitgaven).

Daarnaast is er een gezamenlijke rekening (gemeente en BNH) die in principe bedoeld is voor bekostiging van onrendabele projecten die niet in de basisopdracht aan BNH zitten. Deze rekening wordt tijdens de realisatiefase gevuld en geleegd.

Eerdere besluitvorming door College en Raad (sinds start realisatiefase)

Op 12 juli 2017 heeft de Raad van State alle beroepsgronden tegen het bestemmingsplan Hart van Zuid ongegrond verklaard. Het gemeenteraadsbesluit tot vaststelling van het gewijzigde bestemmingsplan Hart van Zuid Bestuurlijke Lus (november 2016) is in stand gebleven. Hiermee is de planologische basis voor de uitvoering van het gehele project definitief.

Samenvatting voortgang maart 2018 tot en met juni 2018 (tov vorige rapportage)

1. Communicatie naar bewoners, stakeholders en gebruikers is geïntensiveerd en verbeterd maar Stakeholder-participatie blijft constante aandacht vragen. Het eerste grote netwerk event voor Hart van Zuid heeft op 16 maart 2018 plaats gevonden en was een succes.
2. De relatie met BNH is inmiddels constructief en robuuster. Dit uit zich in meer sturen vanuit integrale gebiedsontwikkeling naast het realiseren van de bouwopgaven.
3. Beheersing (financieel, risico's, proces) blijft groeien; de risico's zijn met huidig inzicht beheersbaar.
4. Interesse in gebied nog steeds positief; potentiële opbrengsten zijn hoger dan eerder verwacht; 5. Hallen Ahoy worden naar verwachting in juli 2018 opgeleverd. Eerste paal ICC staat gepland voor 15 juli 2018.
6. De commerciële ruimten in het zwembadgebouw zijn grotendeels verhuurd. Het Sportbedrijf houdt kantoor in het gebouw sinds juni 2018. De stadswinkel wordt in Q3 2018 opgeleverd.
7. Het Zwemcentrum heeft de StB-award ontvangen.
8. Het oude zwembad is gesloopt. De bouw van het Kunstenpand is in april 2018 gestart.
9. In de gebiedsbrede plannen is een duidelijke ontwerp en kwaliteitsslag gemaakt.
10. Er is nu een kwaliteitsteam Hart van Zuid.

Bestuurlijk opdrachtgever	
S.A. Kurvers	

Fase
Uitvoering

Planning	
Startdatum (realisatie)	1-5-2016
Einddatum initieel	2036
Einddatum actueel	2036
Einddatum prognose	2036

Geld	
Budget Initieel	€ 243,0 mln
Budget bijgesteld	€ 155,3 mln
Besteed	€ 35,2 mln
Prognose	€ 155,3 mln

Krediet	
Krediet	€ 155,3 mln
Verbruikt	€ 39,0 mln
Resterend	€ 116,3 mln

Out-of-pocket uitgaven	
Out-of-pocket uitgaven	€ 98,1 mln
Verbruikt	€ 34,5 mln
Resterend	€ 63,6 mln

Voortgang				
Deelgebied	Locatie	Huidige fase	Huidige planning (eerste oplevering)	Planning gemeld in vorige MGP
N	Zwembad	Exploitatie	Gereed	Gereed
N	Commerciële ruimten (o.a. zwembad)	Oplevering	Q4 '17-Q3 '18	Q4 '17
N	Kunstenpand (bibliotheek en Theater Zuidplein)	Bouw	Q1 '20	Q1 '20
N	Busstation / OV knoop	Voorbereiding	Q2 '21	Q2 '21
N	Parkeergarage	Voorbereiding	Q3 '21	Q3 '21
N	Winkelcentrum Zuidplein uitbreiding	Voorbereiding	Q2 '22	Q2 '22
N&Z	Sociaal programma en SROI	Uitvoering	Continu	
N&Z	Beheer buitenruimte	Uitvoering	Continu	
N&Z	Buitenruimte (5 deelgebieden en nog meer opleveringen)	Ontwerp	Q4 '17	Q4 '17
Z	Ahoy hallen	Bouw	Q3 '18	Q3 '18
Z	Woningen/Z67 op voormalig tennisterrein	Voorbereiding	Q3 '18	Q3 '20
Z	Ahoy ICC (excl break out rooms)	Ontwerp	Q3 '20 (break out rooms Q1 '21)	Q3 '20
Z	Hotel	Voorbereiding	Q4 '20	Q3 '20

Meest recente relevante ontwikkelingen
Politiek-bestuurlijke context: Er staan voor het project HvZ 2 moties uit 2015 open en een aantal toezeggingen. Naar gelang het ontwerpproces zich stap voor stap voortbeweegt, komen de betreffende onderwerpen aan de orde. De motie 'Alternatief Camissetuin' is op 24 mei 2018 afgedaan. Als "plus" op de reguliere inspraakprocedure heeft wethouder SOL de gebiedscommissie Charlois gevraagd een advies uit te brengen op het gebiedsbrede schetsontwerp inrichtingsplan en verkeersplan. De Gebiedscommissie heeft begin maart 2018 een kritisch advies uitgebracht. Geld: Hoewel de realisatie van de Hallen Ahoy en het zwembad (bijna) is afgerond, moet het grootste gedeelte van de bouw van de vastgoedopgave (ICC en Kunstenpand) nog gerealiseerd worden. De buitenruimteprojecten bevinden zich in de voorbereidingsfase. Dat betekent relatief veel onzekerheden en risico's (zie onder kopje risico's). Het budget voor het project kan dan onder druk komen te staan omwille van de connectie tussen aspecten "Geld" en "Risico's". Daarom is nu in de huidige fase van het project gekozen de kleuring in de projectcockpit aan elkaar te verbinden. Budget is randvoorwaarde voor project en wordt als zodanig beheerst. BNH heeft een financiële uitdaging: het verlies bij de bouw is hoger dan verwacht wat meer druk op de noodzaak van extra woningbouwontwikkelingen zet. Hetgeen ook een wens van de gemeente is. Organisatie: De relatie met BNH is verder verbeterd en focus ligt nu op verdere verbetering en samenwerking tussen beide teams. Hierbij wordt met name ingezet – vanuit de grondbeginselen van de overeenkomst met BNH – op beider belang en het gedeelde belang: de ontwikkelpotentie van het gebied, het verder professionaliseren van omgevingsmanagement en een integrale aanpak van de projecten. Beide partijen hebben erkend dat verbetering in samenwerking haalbaar en noodzakelijk is. Ondanks en dankzij de huidige uitdagende financiële prognose van BNH op dit project en complexiteit van project werken partijen aan verhogen van ontwikkelingen en daarmee gebiedskwaliteit. Door veelheid van deelprojecten en raakvlakken daartussen en raakvlakken met omgeving en derden, blijft de organisatie een belangrijk aandachtspunt om zowel intern als met BNH, stakeholders en omgeving te beheersen. Mede door verbeteren van de relatie met BNH, het oppakken van extra ontwikkelingen en het feit dat veel projecten tegelijkertijd plaats vinden, is aan gemeentekant de organisatie zwaarder dan eerder is ingeschat (nog wel passend binnen projectbegroting). Tijd / Planning: Wijziging van de mijlpalen in het project is regelmatig onderwerp van analyse: een wijziging kan de gebiedskwaliteit verhogen. Ten opzichte van het besluit van 2015 zijn de opleverdata gewijzigd van het ICC, het Kunstenpand, het zwembad, de OV terminal, het winkelcentrum, de parkeergarage en de woningen. Dankzij dat er optimalisatie (tussen gebiedskwaliteit en kosten) plaatsvindt komt er steeds meer afstemming tussen oplevering en inhuizing. Belangrijke mijlpalen zijn gehaald, zoals goedkeuring van de ontwerpen van ICC en het Kunstenpand. Het zwembad is opgeleverd en er is een voorkeur aangegeven voor de bioscoopexploitant en de betreffende locatie is gekozen (de leisureplot naast Ahoy). In april 2018 is, volgens planning, gestart met de bouw van het Kunstenpand. De omgevingsvergunning is definitief. Naar aanleiding van exploitatieonderzoeken wordt samen met MO een actieplan ter verbetering van de exploitatie van het Kunstenpand opgezet. Hiervoor is een kwartiermaker aangesteld en worden met Theater Zuidplein, als belangrijkste huurder, afspraken gemaakt.

Communicatie:

De bewonersorganisaties zijn kritisch naar BNH en gemeente. Bewoners staan, in de basis, positief tegenover het project, maar zij hebben wel hun persoonlijke zorgen en/of overlast. Communicatie naar bewoners, stakeholders en gebruikers is geïntensiveerd en verbeterd. De afstemming met de omgeving (bewoners en ondernemers) vindt nu continu plaats op basis van voortgangsbespreking, participatie en inspraak. BNH heeft een wekelijks inloopspreekuur en organiseert maandelijks een driehoeksoverleg met bewoners en gemeente, met als doel draagvlak en participatie te verhogen en bezwaren te minimaliseren. In december 2017 is in de Van Swietenlaan een Contactgroep Bedrijven & Bewoners gestart om preventief te investeren in goede burenerelaties in deze straat waar nog veel bouwoverlast zal zijn. Daarnaast intensificeert de 3-partijen-filosofie van het project de afstemming met de stakeholders die later in een van de panden komen. In het najaar 2017 is de gebiedsmarketing campagne voor Hart van Zuid stap voor stap in uitvoering genomen. Onder andere door het gebruik van een nieuwe aansprekende huisstijl en actiever optreden op social media. De successen van met name de opening Zwembad, maar ook de komst van Pathe, leverden veel media aandacht op. Zie ook de website www.hartvanzuidrotterdam.nl.

Kwaliteit:

Alle ontwerpen zijn getoetst aan de bij de start van het project meegegeven eisen en ingediende ontwerpen. De ontwerpen van ICC, het Kunstenpand, delen van Ahoy Hallen, het Zwembad en inrichtingsplannen voor delen van het gebied zijn ontwerpen die binnen de gestelde kaders uitgewerkt zijn. Het verder concretiseren van de verhoging van de kwaliteit van het gebied is continu onderwerp van analyse met BNH en stakeholders uit de omgeving. BNH heeft een aantal gebiedsbrede producten (o.a. verkeersplan, schetsontwerp inrichtingsplan en toolkit) uitgewerkt welke zijn getoetst. Met deze plannen zet BNH een duidelijke stap in de goede richting qua ambitie: het SO-IP biedt een robuust ruimtelijk raamwerk, wat een stevige kwaliteit biedt voor de centrale as (de ruggengraat van het plangebied). Voor de bouwvakantie 2018 worden de gebiedsbrede producten op hoofdlijnen afgerond, als basis voor de uitwerking naar VO-IP's. Belangrijke borger van kwaliteit is om zoveel als mogelijk met de toekomstige huurders/exploitanten van de gebouwen in het proces van ontwerpuitwerking te zitten. Daarnaast is een Kwaliteitsteam geïnstalleerd om nog meer borging op het project te zetten.

Risico's:

De huidige fase van het project karakteriseert zich naast uitvoering (Hallen in afronding, uitvoering Kunstenpand net begonnen en start ICC in juli 2018) door voorbereiding met ontwerpactiviteiten en integrale gebiedsontwikkelingen waarbij de meeste risico's kunnen optreden: een dynamische fase met relatief hoge mate van onzekerheid, daarom is dit als oranje weergegeven. Actualisatie en integrale beheersing van de risico's vinden continu plaats. De financiële en kwaliteitsrisico's zijn nu beheerst. De gemeentelijke projectorganisatie moet meer tijd in het project steken dan aan het begin was ingeschat. Dit komt door de complexiteit van de opgave, maar is ook deels veroorzaakt door de financiële tegenvallers aan de kant van BNH. De gemeente steekt samen met BNH extra energie in het verbeteren van de opbrengstpotentie, waarbij tevens extra gebiedskwaliteit kan worden gerealiseerd. Tot op heden zijn de hogere apparaatskosten gedekt vanuit de beschikbare onzekerheidsreserve. Voor de komende jaren blijft dit wel een aandachtspunt om goed op te blijven sturen. Uitwerking van een succesvolle exploitatie van het Kunstenpand met Sport en Cultuur bevat op dit moment nog onzekerheden, een aanvullende financiering van circa 1,2 mln. per jaar lijkt nodig te zijn omdat Theater Zuidplein haar exploitatie nog niet rond krijgt. Er is een kwartiermaker aangesteld om te helpen reductie van kosten en optimalisering van opbrengsten te realiseren. De financiële consequenties van de verkleining van de bibliotheek pakken hoger uit (0,3 mln. per jaar) dan verwacht. Bij de verkleining van de bibliotheek zijn de negatieve consequenties voor het projectbudget van de gemeente afgekocht door de bibliotheek. De gedeelde huuropbrengsten werden ook voor een deel gecompenseerd door geraamde lagere bouw- en onderhoudskosten. Deze voorziene besparing bleek bij nadere uitwerking niet helemaal mogelijk te zijn. De financiële consequenties van de verkleining van de bibliotheek vallen binnen de scope van het project Hart van Zuid en moeten conform de opdracht van de raad binnen het project opgelost worden. Het mogelijke tekort van theater Zuidplein leidt tot andere inzichten van de invulling van het Kunstenpand en mogelijke nieuwe gebruikers. De komende maanden wordt gewerkt aan concrete voorstellen om deze beide tekorten op te lossen.

Relevante ontwikkelingen maart t/m juni (aanvullend op boven)

1. Er is verder doorgebouwd aan een meer robuuste relatie GR-CP waarbij de risico's meer 'in control' zijn en vertrouwen hoog kan blijven. De financiële uitdaging voor BNH is hiermee aan het kantelen van bedreiging naar kans voor het project: een impuls om extra ontwikkelingen te verkennen die leiden tot hogere gebiedskwaliteit. Dit is ook onderwerp van gesprek in het bestuurlijk overleg (ieder kwartaal) met wethouder Kurvers en Visser met de twee CEO's van BNH en bekrachtigd in een beslisdocument dat invulling geeft aan de hulpvragen van CP en kwaliteitsverbetering.
2. Welstand heeft met het doorvoeren van enkele aanpassingen van het ontwerp ICC positief advies gegeven voor de aanvraag Omgevingsvergunning. Deze aanpassing is tussen Contractpartij en Gemeente in een Wijziging overeengekomen. De omgevingsvergunning is verleend en onherroepelijk.
3. BNH is in afstemming met stakeholders in het gebied en gemeente constructief en intensief bezig met het ontwerpen en maken van afspraken voor de mogelijke ontwikkelingen van het hotel, de uitbreiding van het winkelcentrum Zuidplein (hiertoe zijn inmiddels de winkelunits van Kroonenberg door CP aangekocht) en de realisatie van de parkeergarage.
4. Pathe is bezig met uitwerking van plannen voor de bioscoop op de Leisureplot. De besprekingen met een mogelijke exploitant voor het te bouwen hotel bevinden zich in de eindfase.
5. Afspraken zijn gemaakt over de ontsluiting van de Leisureplot. Om een zekerheid te creëren over de kwalitatief beste ontsluiting van deze plot is afgesproken een tweede variant te onderzoeken (rechtstreekse aansluiting op kruising Strevelsweg-Vaanweg) en te beoordelen. In februari is een voorkeur uitgesproken voor het realiseren van een ontsluitingsvariant conform het SO-IP. Dit omdat de andere variant geen overtuigende meerwaarde biedt, maar wel buiten de project scope viel. De variant uit het SO-IP vormt het vertrekpunt voor het vervolg onderzoek en ontwerp.
6. Afstemming met Ruggedised is geïntensiveerd voor het realiseren van de businesscase Smart thermisch Grid in relatie tot de bouwopgaven Ahoyhallen, ICC en de leisureplot. Hiervoor worden contracten afgesloten met Eneco. Dit is een boost voor de duurzaamheidsdoelstellingen van Hart van Zuid.
7. In nauw overleg met theater Zuidplein, de subsidieverlener MO en het projectteam Hart van Zuid worden de risico's verkend en afspraken gemaakt over de samenwerking, uitwerking en aanvullende kansen voor de exploitatie van het Kunstenpand. Het gaat hier dan vooral om het vinden van optimalisatiemogelijkheden en aanvullende kansen voor het gebruik van het Kunstenpand. Er is een kwartiermaker aangesteld.
8. Met de vervoersbedrijven wordt het ontwerp van het nieuwe OV-station verder geoptimaliseerd.
9. In het kader van het realiseren van meer woningen in het gebied is recent de verkenning "Hoogbouw Hart van Zuid gestart" en zijn de gesprekken rondom ABN/AMRO inmiddels weer hervat.
10. Diverse eigenaren kantoorgebouwen Twentestraat zijn in gesprek om gemeenschappelijk plan te maken voor transformatie.
11. SROI: CP is bezig met de voorbereiding van de werkpakketten voor de SROI van bouwproject Kunstenpand.
12. Techniek College: Dit voorjaar werkt een groep studenten in het kader van "real life learning" aan een opdracht van Hart van Zuid, namelijk het ontwerpen van zitelementen voor de openbare ruimte.
13. In de plint van het Zwemcentrum zijn dit voorjaar drie nieuwe ondernemers gevestigd: Albion Swimming, Lil Foodie (Asian Fusion) en restaurant De Engel.
14. Zwemcentrum Rotterdam kreeg op 7 juni tijdens de landelijke Provada beurs de Steden in Beweging Award (StiB) uitgereikt.
15. Zes kunstenaars hebben samen met kinderen uit de omgeving van Hart van Zuid de houten schutting van de bouwplaats van het Kunstenpand beschilderd in vrolijke kleuren. Dit leverde leuke creatieve ontmoetingen op, op het AMG Schmidtplein.

Belangrijkste risico's

1. Het verkrijgen van de definitieve omgevingsvergunning voor het ICC. De realisatie van het hotel is verbonden aan realisatie van het ICC. De bereidheid van een commerciële hotelketen is nog een risico.
2. Uitwerking van een succesvolle exploitatie van het Kunstenpand met Sport en Cultuur bevat op dit moment nog onzekerheden, die komende maanden wordt uitgewerkt naar concrete voorstellen.
3. Positief risico is de potentie van het realiseren van meer woningen in het gebied.

Vooruitblik

1. Komend kwartaal wordt specifiek aandacht besteed aan het zoeken van een integrale parkeer-oplossing voor de verschillende functies rondom het Ahoy-terrein en de Leisureplot. Hierbij wordt zowel naar de permanente oplossing als naar een tijdelijke oplossing voor tijdens de bouwperiode gekeken (van zowel ICC, Leisureplot en woningbouw Z'67), waarbij een oplossing wordt gezocht die draagvlak kent bij zowel BNH, Ahoy als de gemeente. Dit om onnodige belasting op de omgeving te voorkomen.
2. Uitwerken plan OV-station met de vervoersbedrijven.
3. Afronding SO-IP
4. Woningen afronding planontwikkeling Z67. Start verkoop 4de kwartaal 2018.
5. 15 juli 2018: eerste paal ICC
6. Q3 2018 : oplevering hallen Ahoy
7. GO/NO-GO haalbaarheid woningen ABN/AMRO 3de kwartaal 2018
8. De impact van de HOV-verbinding Feyenoord City – Zuidplein (buiten de business case) wordt het komende half jaar onderzocht.

4.6 Project Depot Boijmans van Beuningen

Project: Depot Boijmans van Beuningen

Cockpit: Oordeel Projectmanager						
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's
⚠	😊	😐	😊	😊	😊	😐
↓	=	=	=	=	=	=

Overall cockpit	
Pol. Best. Context	Resultaat
😐	😊
=	=

Projectdoel/ omschrijving
Betreft extern project Collectiegebouw Het project Collectiegebouw is een project van Stichting Collectiegebouw. St. Collectiegebouw wordt bestuurd door twee bestuursleden van de gemeente Rotterdam en één van St. De Verre Bergen. Gezien de gemeentelijk inbreng in het bestuur van de St. Collectiegebouw wordt het project als een extern project meegenomen in de MGP. In het Collectiegebouw is de hele kunstcollectie van de gemeente toegankelijk voor publiek. Museum Boijmans Van Beuningen beheert deze collectie in het Collectiegebouw op een eigentijds manier. Ook biedt het ruimte aan private verzamelaars om hun kunstcollectie te exposeren, te restaureren en te bewaren. Met dit nieuwe concept wordt een jarenlang bestaand probleem van een te kleine en sterk verouderde depotruimte omgedraaid tot een innovatie op het gebied van collectiebeheer. Het spectaculaire gebouw komt te staan in het zgn. Voorportaal van het Museumpark. Het Voorportaal kent een levendige sfeer, waar groen en steen worden afgewisseld, en is een fijne verblijfplaats voor inwoners en bezoekers van buiten de stad. De beplanting, ingebed in hoge en lage grassen is ook in de winter groen. De verharde stenen ondergrond is geschikt voor de tijdelijke bebouwing en terrassen van festivals. Tezamen met de vergroening van de aanliggende straten ontstaat er een nieuwe, kwalitatief hoogwaardige buitenruimte in het centrum.

Bestuurlijk opdrachtgever
S.A. Kuvers

Fase
Uitvoering

Planning	
Startdatum	sep-12
Einddatum initieel	okt-19
Einddatum actueel	juni-20
Einddatum prognose	juni-20

Geld	
Budget Initieel	€ 71,2 mln.
Budget bijgesteld	€ 78,8 mln.
Besteed	€ 25,7 mln.
Prognose	€ 78,8 mln.

Meest recente relevante ontwikkelingen
1. Tijdens de uitvoering, nadat 80% van de palen aangebracht waren, was twijfel ontstaan inzake de draagkracht van de palen. Momenteel zijn alle palen goedgekeurd zowel door projectorganisatie, Bouw- en Woningtoezicht en door een second opinion van een externe partij. De bouw is hervat en verloopt nu goed. De vertraging die als gevolg van deze palenissue is ontstaan bedraagt 139 werkdagen die niet kan worden ingehaald. De kosten van de vertraging en de proeven kosten ca. € 2 mln. Daarnaast wil de aannemer nog eens indexatie voor de kosten die ze nog moeten maken. Wij schatten die kosten op € 0,5 mln., de aannemer op € 2,0 mln. De eerder ingezette mediator heeft niet geleid tot tot een bruikbare uitspraak. Afgelopen maanden is er een technisch onderzoek uitgevoerd door een specialist, op basis daarvan concluderen wij dat BAM een aandeel van de kosten voor zijn rekening moet nemen van de paalmisstanden. Er wordt weer volop gebouwd! 2. De inrichting van het Atrium en de Entree zijn ontworpen in opdracht van MBVB. Uitvoering van deze inrichtingsonderdelen hangt af van akkoord van het gemeentelijke directieoverleg waarin MBVB, SDVB en de gemeente zijn vertegenwoordigd. Hierbij wordt rekening gehouden met de planning, financiële dekking en kwaliteit. Momenteel is de financiële dekking geregeld middels giften van totaal € 7,6 mln., zodat we nu ook met de aannemer afspraken kunnen maken over deze onderdelen. Zie ook aangepast budget. 3. De afgelopen maanden is een update gemaakt van de financiën op basis van de nieuw overeengekomen planning, de huidige kosten, de te verwachten kosten en de risico's. Zie ook 'Vooruitblik' voor de laatste stand van zaken.

Belangrijkste risico's
1. Gebruik relatieve nieuwe producten (de aannemer is hier verantwoordelijk voor en daarmee voor de beheersmaatregelen). Het gebouw is pas echt geslaagd als het gebouw werkt zoals het door de architect bedoeld is. Dit kan alleen maar worden bereikt als alle (nieuwe) materialen en samengestelde producten, en alle voorbereidende werkzaamheden 'perfect' worden uitgevoerd. Vanuit de St. Collectiegebouw wordt op dagelijks-, wekelijks-, maandelijksniveau de vinger aan de pols gehouden. 2. Raakvlakken niet goed afgestemd. De raakvlakken moeten goed worden afgestemd (St. Collectiegebouw draagt de verantwoordelijkheid en daarmee de beheersmaatregelen). In het project zijn er veel (meer dan normaal) verschillende partijen die gezamenlijk het gebouw maken. Afstemming op inhoud, geld en tijd is dan ook cruciaal, dit krijgt dan ook veel aandacht. Als dit niet in orde is ontstaan veel vertragingen en extra kosten. 3. Het Collectiegebouw heeft diverse, zgn. bollenvloeren. Het gebruik van een bollenvloer voor de 2de verdiepingsvloer wordt als te riskant gezien. Deze vloer zal daarom worden uitgevoerd als een massieve betonnen vloer, extra kosten ca. € 0,6 mln. en 15 werkdagen vertraging. De vloeren van de 3de, 4de, 5de en de 6de hebben een veel lager risicoprofiel, deze zullen wel als bollenvloeren worden uitgevoerd. De aannemer heeft ca 20 Bollenvloeren getest. Op basis van deze testen is inzichtelijk geworden waar de kritische factoren zitten. Op basis hiervan kan de aannemer de Bollenvloeren aanpassen zodat zij voldoen. De parkeergarage in Eindhoven wordt gelijke wijze opnieuw opgebouwd. De gemeente heeft voldoende expertise om de bollenvloeren te keuren.
Vooruitblik
1. De aangepaste planning heeft momenteel een achterstand van ca. 6 weken, de BAM denkt de vertraging in te kunnen halen, zij werken in de bouwvakantie door. 2. Ondertussen hebben wij eind juli een deal gesloten met de BAM inzake de paalmisstanden en de Bollenvloeren. Dat is goed voor het proces maar het financiële resultaat vraagt wel om meer dekking vanuit het project dan wel uit andere middelen. Zie ook Raadsbrief 18/0013759.

4.7 Project A16 Rotterdam

Project: A16 Rotterdam

Cockpit: Oordeel Projectmanager						
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's
😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
=	=	=	=	=	=	=

Projectdoel/ omschrijving
Om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio Rotterdam te vergroten, legt Rijkswaterstaat een nieuwe snelweg aan. De 11 km lange verbindingsweg komt te liggen tussen de A13 bij Rotterdam The Hague Airport en de A16/A20 bij het Terbregseplein. Dit is vastgelegd in de Inpassingsovereenkomst uit 2015, ondertekend door Ministerie I&M, Gemeente Rotterdam en overige regiopartners.
Gemeente Rotterdam faciliteert Rijkswaterstaat bij het halen van de projectdoelstelling, waarbij de gemeente haar eisen en wensen inbrengt om tot een goede tot stand koming en inpassing van de weg te komen.
Het doel van de gemeentelijke organisatie is om te waarborgen dat de afgesproken eisen en verplichtingen uit de verschillende bestuurlijke overeenkomsten worden nageleefd en indien dit verplichtingen betreft van de Gemeente Rotterdam, deze uit te voeren.

Meest recente relevante ontwikkelingen
Toenmalig wethouder Pex Langenberg heeft als bestuurlijk opdrachtgever 2 overeenkomsten ondertekend, de Uitvoeringsovereenkomst (UVO), waarin de eisen voor het bouwconsortium worden vastgelegd en een Bilaterale Overeenkomst (BO), waar de afspraken tussen gemeente en Rijkswaterstaat worden vastgelegd.
Rijkswaterstaat heeft 8 mei 2018 het contract ondertekend van de A16 Rotterdam met het consortium De Groene Boog. Een combinatie van Besix, Dura Vermeer, Van Oord, John Laing, Rebel en TBI. Vanaf medio juni worden de gesprekken opgestart tussen het consortium en de gemeente om te komen tot proces/werkafspraken en inhoudelijke afstemming.

Belangrijkste risico's
Hieronder staan de belangrijkste risico's voor dit moment.
Risico 1 In de Inpassingsovereenkomst en het Regionaal uitvoeringsprogramma (afgesloten met RWS en regiopartners) is vastgesteld dat Rotterdam €40 miljoen (prijspeil 2010) bijdraagt inclusief een indexering tot en met 2021 op basis van de daadwerkelijk gemiddelde prijsstijging van de bruto investeringen van de collectieve sector (IBOI). De €40 miljoen is opgenomen in de LTIP, de toekomstige indexatie is nog onbekend, maar zal ook nog moeten worden gefinancierd. Door de indexering is het nu nog niet in te schatten wat de daadwerkelijke bijdrage van de Gemeente zal zijn. De indexatie wordt nu geschat op €3,3 miljoen. Het bedrag is bestemd inpassingsprojecten, bedoeld om de geluidseffecten voor omwonenden gelijk te houden en de weg zo goed mogelijk in te passen in het landschap. Deze projecten zijn gedefinieerd en de bijdrage is taakstellend voor deze projecten. De schatting voor de gemeentelijke apparaatskosten worden geschat op €1,8 miljoen. Doordat de bestuurlijk afgesproken indexering van de gemeentelijke bijdrage en de gemeentelijke apparaatskosten niet zijn meegenomen bovenop de gereserveerde €40 miljoen in de LTIP, kan het gebeuren dat de gemeente niet genoeg budget heeft om de maatregelen ten behoeve van inpassing en saldo0 uit te voeren, waardoor wij niet aan onze bestuurlijk afgesproken verplichtingen kunnen voldoen. Een voorstel voor de dekking wordt meegenomen in het investeringsvoorstel 2019, dat na de installatie van een nieuw college aan de Raad zal worden voorgelegd. De wijze van indexering en de financiering van de apparaatskosten van 2018 t/m 2024 is voorbereid. Risico 2 Omdat de planning van het bouwconsortium nog niet bekend is, kan het gebeuren dat de gemeente niet genoeg personele capaciteit kan leveren wanneer dit gewenst is, waardoor wij niet aan onze bestuurlijk afgesproken verplichtingen kunnen voldoen. Als beheersmaatregel worden er overleggen ingepland vanaf medio juni met het bouwconsortium om (onder andere) de planning door te nemen zodat de gemeentelijke organisatie ingeregeld kan worden.

Vooruitblik
Momenteel bereidt het gemeentelijk projectteam en overige onderdelen van de gemeente zich voor op de interactie met het bouwconsortium, waarbij de planning, ontwerp en inpassing belangrijk zijn. Op basis van deze informatie richt de gemeente haar werkzaamheden verder in.

Overall cockpit	
Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😊
=	=

Bestuurlijk opdrachtgever
J. Bokhove

Fase
Voorbereiding

Planning	
Startdatum	1-1-2015
Einddatum initieel	31-12-2024
Einddatum actueel	31-12-2024
Einddatum prognose	31-12-2024

Geld	
Budget Initieel	€40,0 mln
Budget bijgesteld	€40,0 mln
Besteed	€ 0
Prognose	€45,1 mln

4.8 Project Open Venster

Project: Open Venster

Cockpit: Oordeel Projectmanager						
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's
😊	😞	😞	😞	😊	😞	😞

Overall cockpit	
Pol. Best. Context	Resultaat
😞	😞

Projectdoel/ omschrijving
Het project HOV betreft de bouw van basisschool Het Open Venster op de hoek van de Pascalweg en Catullusweg waarbij het ontwerp en realisatie te maken heeft gehad met verschillende problemen. Bij de besluitvorming in februari 2018 is besloten om een nieuw ontwerp te maken op de bestaande fundering en kelderbak en daarbij te anticiperen op de invoering van de eisen bijna energie neutrale gebouwen (BENG) per 2020. Het zogenoemde variant BR 2 behelst een school en een buitenschoolse opvang (BSO) van 2.000 m2 BVO en 1 gymzaal van 630 m2 BVO en overige multifunctionele ruimte van 630 m2 BVO. Totaal 3259 m2 BVO. Uitgangspunt van het ontwerp is een traditionele constructieopbouw. Het eerdere ontwerp met houtskeletbouw wordt daarmee los gelaten. De oplevering van het gebouw is thans gepland op medio 2021.

Bestuurlijk opdrachtgever
S.A. Kurvers

Fase
Initiatiefase

Planning	
Startdatum	1-1-2013
Einddatum initieel	1-7-2021
Einddatum actueel	1-7-2021
Einddatum prognose	1-7-2021

Meest recente relevante ontwikkelingen
Het verleden van dit project heeft een groot impact op de projectmatige beheersaspecten. Na de besluitvorming begin 2018 is een doorstart ingezet. 1. Projectteam HOV Bremen Bouwadviseurs heeft door middel van een second opinion geadviseerd tot een doorstart met hergebruik van fundering en kelderbak. Dit advies (BR2) heeft het College overgenomen en aldus besloten. Daarbij is door het College en directie besloten om een nieuw team aan te stellen. De projectmanager (PM) en ambtelijk opdrachtgever zijn vervangen. Directeur Gebiedskwaliteit van cluster SO is als ambtelijk opdrachtgever aangesteld. De inhoudelijke overdracht van het oude projectnummer naar het nieuwe projectnummer heeft plaatsgevonden. De financieel administratieve verwerking hiervan wordt voor 1 september 2018 doorgevoerd. 2. Evaluatieonderzoek op Het Open Venster van PRC Het evaluatieonderzoek over de ontwikkeling van Het Open Venster uit het verleden is in juni 2018 besproken in het college. Het college heeft zijn reactie vastgesteld en aangeboden aan de gemeenteraad. Het college betreft de zeven aanbevelingen uit deze rapportage in het vervolg van dit project. 3. Planontwikkeling HOV In de besluitvorming begin 2018 is gekozen voor een nieuw en geoptimaliseerd ontwerp in traditionele bouwmaterialen. Er ligt nu een functioneel en technische Programma van Eisen inclusief ruimtestaat waar in samenspraak met gemeentelijke cluster MO en schoolbestuur PCBO de laatste hand aan wordt gelegd. Om de initiatieffase af te kunnen sluiten wordt er een fasedocument opgesteld en ondertekend door de AOG, schoolbestuur en PM. Het document zal vervolgens worden vastgesteld door de bestuurlijk opdrachtgever en betrokken wethouder(s). Conform de update RSPW zullen de volgende documenten in dit fasedocument worden opgenomen: - definitieve PVE - investeringsraming gekoppeld aan het PVE - een uitvoeringsplanning - Projectplan voor de komende fases die recht doet aan de uitgangspunten van variant BR2. Dit fasedocument is de grondslag om het ontwerpfase op te starten. Dit fasedocument zal september 2018 worden afgerond.

Geld	
Budget Initieel	€ 12,6 mln
Budget bijgesteld	€ 12,6 mln
Besteed	€ 2,9 mln
Prognose	€ 12,6 mln

Belangrijkste risico's
Projectorganisatie: - Doordat de beoogde PM tussentijds is uitgevallen is er een tijdelijke PM aangesteld. Hierdoor loopt de planontwikkeling vertraging op. De prognose is dat de beoogde PM in september 2018 weer in de lead is waardoor de impact op tijd en kwaliteit minimaal zal zijn. - Om toekomstige uitval binnen het projectteam op te kunnen vangen wordt de robuustheid van de projectorganisatie vergroot conform de RSPW. Hierdoor zal naast de PM ook voldoende capaciteit worden vrijgemaakt voor een projectsecretaris en ondersteuning. Geld: - In de huidige markt ligt er een hoge werkdruk bij de aannemers/ontwikkelaars. Hierdoor ontstaat er een volatiele markt waarbij de kans aanwezig is dat de beschikbare budgetten niet voldoende zijn. Belangrijk is dat dit risico zo vroeg mogelijk in de planontwikkeling wordt gemitigeerd. Bij de keuze van de marktbenadering zal dit risico worden meegenomen. Governance: - Door de constructieve samenwerking tussen de clusters is het PVE op korte termijn af te ronden. Het inpassen van de BSO en peuterspeelzaal is ruimtelijk opgenomen waarbij de definitieve afspraken nog moeten worden afgerond. Onderdeel van het afronden van de initiatief fase is het houden van een risicosessie conform de RSPW in augustus/september 2018.

Vooruitblik
Na de besluitvorming over de varianten en bijbehorende budgetten zit het project nu aan het einde van de initiatief fase en zal in Q3 2018 overgaan naar de ontwerpfase. Door de uitval van de beoogde PM is de planning iets uitgelopen maar dit heeft geen invloed op de beoogde opleverdatum van medio 2021. De verwachting is dat de beoogde PM het project na de zomer weer op zal pakken. Bij het afronden van de initiatieffase en opstart van de ontwerpfase zal een Project Startup (PSU) gehouden worden met het gehele projectteam inclusief stakeholders. In deze PSU zullen de risico's worden besproken en het plan van aanpak voor het ontwerp en realisatie van de school. De zeven aanbevelingen uit het evaluatierapport van PRC worden meegenomen in deze PSU. Hiermee ontstaat een beheers en controleerbaar proces waarop gestuurd kan worden. Het opnieuw vaststellen van het PvE biedt de ruimte om eerdere zorgen vanuit de school over de inrichting van de buitenruimte rondom de school te heroverwegen. Op basis van de huidige inrichting zijn varianten opgesteld die tegemoet komen aan de wensen van de school. Deze worden samen met de stakeholders in het gebied de komende maanden uitgewerkt. Tijdens het ontwerpproces zal een besluit genomen gaan worden over het opnemen van deze aanpassing in de scope van het project. De bestaande bouwplaats en constructie wordt op dit moment bewaakt en onderhouden zodat de overlast voor de omgeving geminimaliseerd wordt. Om kosten op de langere termijn te beperken wordt gekeken om (bouw)materieel over te nemen in plaats van langdurig huren.

4.9 Project Renovatie Boijmans van Beuningen

Project: Voorbereiding Renovatie Boijmans van Beuningen

Cockpit: Oordeel Projectmanager						
Geld	Organisatie	Tijd	Informatie	Communicatie	Kwaliteit	Risico's
😊	😞	😞	😞	😊	😞	😞

Overall cockpit	
Pol. Best. Context	Resultaat
😊	😞

Projectdoel/ omschrijving
Het project 'Renovatie Museum Boijmans Van Beuningen' heeft als om het museumgebouw weer veilig te maken voor bezoekers, personeel en de collectie. Het project bevindt zich in de initiatieffase waarin het ambitieniveau van de renovatie moet worden bepaald. Daartoe worden verschillende scenario's uitgewerkt. De scenariokeuze moet dit kalenderjaar in de gemeenteraad worden afgerond, zodat een beslissing over de toekomst genomen is voordat het museum in januari 2019 tijdelijk sluit. Hiervoor worden verschillende beslisdocumenten gemaakt: a. De scenario's, variërend van een basis-renovatatie tot een uitgebreide variant; b. Het inhoudelijke toekomstperspectief van het museum na renovatie van het museumgebouw en na openstelling van het Depot/Collectiegebouw (beschreven in het ambitiedocument); c. Een voorstel voor bekostiging en financiering van de verschillende renovatievarianten waarbij alternatieve vormen van financiering en dekking van de investeringskosten zijn uitgezocht; d. Een voorstel voor het behoud van de museale functie van het museum in de stad tijdens sluiting van het museumgebouw.

Bestuurlijk opdrachtgever
S.A. Kurvers

Fase
Initiatief

Planning	
Startdatum	1-5-2016
Einddatum initieel	Eind Q2, 2018
Einddatum actueel	Eind Q3, 2018
Einddatum prognose	29-11-2018

Meest recente relevante ontwikkelingen
Aan de verschillende documenten die samen de bouwstenen voor de besluitvorming vormen (zie onze brief 18bb1288 van 15 februari jl.) wordt momenteel gewerkt. De kern daarvan vormen het ambitiedocument voor MBVB, de financiële onderbouwing, het Programma van Eisen in hoofdlijnen, de projectplanning, de risicoanalyse en de plannen voor tijdelijke huisvesting. Tevens worden deze producten gevalideerd en van een second opinion voorzien door externe deskundigen. Daarnaast heeft het college onlangs opdracht gegeven aan de Rotterdamse Raad voor de Kunst en Cultuur om aanbevelingen te doen voor de verbouwing van het museumgebouw en hierbij 'het belang en de positie van MBVB en zijn collectie nu en in de toekomst' als uitgangspunt te nemen. De afgelopen periode hebben twee consultatiesessies met de gemeenteraad plaatsgevonden, waarmee invulling is gegeven aan het amendement van Van Rij (18bb1885). De input wordt meegenomen in het besluitvormingsdossier. Er is een verzoek vanuit MBVB om de Bodon-Meugel van het museum in 2019 langer open te houden voor de Bauhaus expositie. Deze publiekstrekker is goed voor de stad en voor het museum, maar de kosten en de veiligheidsrisico's moeten daar wel tegen opwegen. Bezien wordt hoe de kosten (gedeeltelijk) gedekt kunnen worden uit de reguliere verleende subsidie aan het museum.

Geld	
Budget Initieel	€ 2,9 mln
Budget bijgesteld	n.v.t.
Besteed	€ 1,9 mln
Prognose	€ 2,9 mln

Belangrijkste risico's
Op dit moment voert een externe bureau een risicoanalyse uit voor verschillende scenario's, zodat er een weloverwogen keuze gemaakt kan worden voor een voorkeursvariant door de gemeenteraad. De risicoanalyse maakt onderdeel uit van de bouwstenen voor de besluitvorming. Een risico voor de huidige fase is dat het besluitvormingsdossier niet tijdig is afgerond of er geen besluit wordt genomen door de gemeenteraad voor de geplande sluitingsdatum van het museum op 1 januari 2019. Indien er medio 2018 geen eenduidige voorkeur voor een variant wordt uitgesproken door de gemeenteraad, is er extra geld en inspanning benodigd om een andere variant uit te werken. Om dit risico te beperken hebben er twee consultatiesessies met de gemeenteraad plaatsgevonden en werkt de projectorganisatie aan een heldere onderbouwing van de verschillende scenario's. Een ander risico is dat er voor bezoekers van het museum tijdens de periode van sluiting te weinig alternatieven zijn om delen van de collectie te zien. Op dit moment wordt er door MBVB de haalbaarheid van een locatie op het Zuidplein onderzocht.

Vooruitblik
De komende periode worden de diverse producten die gezamenlijk het besluitvormingsdossier vormen afgerond. Streven is om in het najaar 2018, met als richtdatum 29-11-2018, een voorstel aan de gemeenteraad voor te leggen voor een scenariokeuze en een kredietaanvraag.

5 Bijlagen

Bijlage 5.1: Voortgangsrapportage Hoekse Lijn



Gemeente Rotterdam

College van Burgemeester en Wethouders

Bezoekadres: Stadhuis Coolingsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen: R.E. Oosterhoff
Telefoon: 06-18190848

Aan de gemeenteraad

Portefeuillehouder: FOHSMD
Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: 18bb4784
Uw kenmerk:

Betreft: Voortgangsrapportage
Hoekse Lijn juni 2018

Datum: B&W 19 juni 2018

Onderwerp:

Voortgangsrapportage Hoekse Lijn juni 2018.

Op welke gronden deze brief? Waarom nu voorgelegd?

Uw raad ontvangt maandelijks een rapportage over de voortgang van het project Hoekse Lijn.

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

Toenmalig wethouder MDC heeft op 14 december 2017 de toezegging gedaan om maandelijks over de voortgang te rapporteren (toezegging 17bb10940).

Wethouder FOHSMD heeft op 16 mei de toezegging gedaan om in de maandelijkse voortgangsrapportages te rapporteren over de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen uit het Raadsonderzoek Hoekse Lijn van februari 2018 (toezegging 18bb4273). Deze zijn opgenomen in tabel 2. Wij stellen voor om met het toevoegen van de stand van zaken t.a.v. de aanbevelingen uit het Raadsonderzoek Hoekse Lijn, de toezegging 18bb4273 als afgedaan te beschouwen.

Toelichting:

Ombouw

Conform de reactie van het college van B&W op het Raadsonderzoek Hoekse Lijn (18bb1552) wordt in deze voortgangsrapportage gerapporteerd op de GROTICK-aspecten van de ombouw. Deze zijn te vinden in tabel 1. In tabel 2 vindt u een rapportage over de stand van zaken van de aanbevelingen uit het Raadsonderzoek Hoekse Lijn.

18bb1552



De spoorbeveiligingssoftware ligt op het kritieke pad in de planning. Tijdige oplevering is noodzakelijk om te kunnen starten met dynamisch testen. Steeds meer non-conformities worden weggewerkt in nieuwe software-releases. Er wordt nadrukkelijk gestuurd op de stabiliteit van de planning van de spoorbeveiligingssoftware, zodat deze steeds nauwkeuriger wordt. De softwareversie, waarin de non-conformities m.b.t. de veiligheidseisen zijn verholpen, wordt eind juli verwacht. Dit is een vertraging van twee weken t.o.v. de vorige voortgangsrapportage. De geplande start exploitatie in Q4 2018 komt hierdoor niet in gevaar. Momenteel vinden met de leverancier van de spoorbeveiliging en RET gesprekken plaats om op basis van deze software-release te gaan testen.

Bij het testen van de bruggen blijkt dat er veel storingen zijn, waarvan de oorzaak nog niet vastgesteld is. Uiteraard dienen ook de bruggen betrouwbaar te zijn, voordat de testen op de baan plaatsvinden. Een team van specialisten o.l.v. de Projectmanager Uitvoering is ingezet om, samen met de opdrachtnemer van de bruggen, de oorzaak van de storingen te achterhalen en het probleem tijdig op te lossen.

Daarnaast is het documentmanagement een kritiek proces. Voor het in beheer nemen van de Hoekse Lijn door de RET dient er overdracht van alle benodigde en vereiste documenten plaats te vinden, zodat op basis van de juiste bevoegdheden en verantwoordelijkheden invulling gegeven kan worden aan het beheer. Daarnaast zijn vereiste documenten nodig voor het verkrijgen van een indienstellingsvergunning. Sommige eisen van het I-PvE zijn niet vastgelegd in contracten. Dit heeft geleid tot het feit dat bepaalde documenten ontbreken. Inmiddels dreigt een aantal vereiste documenten niet tijdig geleverd te kunnen worden, wat de validatie en verificatie, acceptatie door RET Beheer en het verkrijgen van benodigde vergunningen voor testen en indienstelling kan bemoeilijken. Dit beeld is ongewijzigd. Het documentmanagement van de ombouw van de Hoekse Lijn wordt scherp aangestuurd. Hierbij wordt RET Beheer direct betrokken. Er is met RET Beheer gezamenlijk afgesteld welke dossiers kritisch zijn voor start exploitatie. De betreffende dossiers krijgen prioriteit bij de aanpak van de documentenoverdracht. De focus ligt daarbij op de documentatie m.b.t. energievoorziening, overwegen, stations, bruggen en spoorbeveiliging.

Verlenging Hoekse Lijn

Het definitief ontwerp (inclusief de raming en planning) is gereed. Hierover is uw raad op 23 mei per brief geïnformeerd. Daarnaast is het DO van de Spoorverlenging Hoekse Lijn op 30 mei jl. besproken in de tijdelijke commissie Fysiek. In tabel 3 vindt u een rapportage over de GROTICK-aspecten van de Verlenging Hoekse Lijn.

De projecten H6-weg, Stationsomgeving Hoek van Holland Haven en de buitenruimte projecten gerelateerd aan de spoorverlenging zijn qua organisatie geïntegreerd met de verlenging van de Hoekse Lijn. Op deze manier kunnen de onderlinge raakvlakken van de betreffende projecten beter worden beheerst. Er is een nieuwe integrale projectorganisatie voor de verlenging van de Hoekse Lijn en de hierboven genoemde projecten ingericht. Medio mei is een projectkantoor in gebruik genomen, waar vanuit de gemeente Rotterdam en RET gezamenlijk aan de projecten wordt gewerkt. Momenteel wordt de aanbesteding van de H6-weg en de stationsomgeving Hoek van Holland Haven gestart.



Op 1 maart 2018 heeft de zitting plaatsgevonden bij de Raad van State over het bestemmingsplan 'Hoek van Holland-Spoorverlenging'. De Raad van State heeft 23 mei jl. laten weten de termijn waarbinnen de uitspraak plaatsvindt opnieuw met zes weken te verlengen. De datum waarop de uitspraak uiterlijk wordt verwacht is nu 4 juli. Indien het bestemmingsplan 'Hoek van Holland-Spoorverlenging' door de Raad van State, zonder aanvullende eisen, onherroepelijk wordt verklaard, heeft het uitstel van de uitspraak nog geen effect op de realisatie van de spoorverlenging in de eerste helft van 2021. Indien de Raad van State wel aanvullende vragen stelt en onderzoeken eist dan kan dat wel consequenties hebben voor de eerder afgegeven planning.

Met de bevoegde gezagen (gemeente Rotterdam, Omgevingsdienst Haaglanden en Hoogheemraadschap van Delfland) worden gesprekken gevoerd over het proces en de inhoud van de aanvragen voor de omgevings-, natuur- en de watervergunningen. Deze vergunningentrajecten lopen grotendeels parallel maar hebben wel een onderlinge relatie en moeten allemaal zijn geaccordeerd alvorens gestart kan worden met de werkzaamheden.

Met de Stichtingen Zuid-Hollands Landschap en Duinbehoud en Rijkswaterstaat/Rijksvastgoedbedrijf wordt gewerkt aan de verdere uitwerking van de overeenkomsten over de aankoop, inrichting en beheer van de gronden die direct/indirect nodig zijn voor de realisatie van de spoorverlenging. Ook deze trajecten lopen parallel aan de vergunningen en moeten leiden tot afspraken om tijdig te kunnen starten met de realisatie van het werk.

Inrichtingsplannen buitenruimte verlenging Hoekse Lijn

I.v.m. raakvlakken met de spoorverlenging van de Hoekse Lijn, wordt ook een aantal buitenruimteprojecten opgenomen in het project Spoorverlenging Hoekse Lijn. Om de Hoekse Lijn te kunnen inpassen in de buitenruimte, worden meerdere inrichtingsplannen gerealiseerd. Het betreft de volgende inrichtingsplannen:

1. Het Inrichtingsplan Stationsomgeving Hoek van Holland Haven is vastgesteld. Voor de ingrepen in dit gebied is het bestek gemaakt en is de aanbesteding gestart.
2. Inrichtingsplan Stationsweg Noord (buitenruimte tussen Hoek van Holland Haven en Hoek van Holland Strand (oude station)); het Programma van Eisen wordt in samenspraak met alle betrokkenen momenteel opgesteld en kent geen directe belemmering voor de uitvoering van de HL. Naar verwachting stellen wij het Programma van Eisen medio 2018 vast. Het definitief ontwerp is naar verwachting eind 2018 gereed.
3. Inrichtingsplan Strandweg (kruising Strandweg en inpassing tunnelbak Vinetaduin): Naar verwachting stellen wij het definitief ontwerp in juni vast.
4. Inrichtingsplan Strandboulevard: Naar verwachting stellen wij het definitief ontwerp in juni vast.
5. Over het Programma van Eisen voor het inrichtingsplan Stationsomgeving Hoek van Holland Strand (Voorheen Inrichtingsplan Strand) zijn en worden overleggen gevoerd met het gebied, Stadsbeheer, de betrokken ondernemers, de politie en andere hulpdiensten. Het Programma van Eisen voor fase 1, waarbij die zaken worden opgepakt die nodig zijn om de Hoekse Lijn te kunnen aanleggen en exploiteren (bereikbaar maken en houden van het plein, omleggen van kabels en leidingen en fietspaden) wordt in juli voorgelegd aan



de Gebiedscommissie. Vervolgens stellen wij naar verwachting het Programma van Eisen in september vast. Het definitief ontwerp wordt eind 2018 verwacht. In de tussentijd wordt met betrokkenen gesproken over de verdere inrichting van de buitenruimte rondom het eindstation (fase 2 van dit IP).

De planning van de inrichtingsplannen is meegenomen in de overall-planning van de spoorverlenging Hoekse Lijn en is zodanig uitgelijnd dat bij de aanbesteding van de contracten bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

C.M. Sierps

De burgemeester,

B.J. Eerdmans, l.b.

Tabel 1: GROTICK-Aspecten Hoekse Lijn (Ombouw)

	DECEMBER 2017	MEI 2018	JUNI 2018
GELD	Subsidie € 372 mln. Kosten € 462 mln.	De eindprognose kosten bedraagt € 462 mln. op basis van de eindprognose voor de Ombouw en de Voorlopige kostenraming voor de Verlenging. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd: - Indienststelling eind 2018 (ombouw). - De kosten aan MRDH-zijde zijn meegenomen. - De vertragskosten van € 1 mln. per maand aan RET-zijde zijn meegenomen tot eind 2018. - Het Projectbureau Hoekse Lijn heeft rekening gehouden met € 2,5 mln. vertragskosten per maand tot eind 2018.	Geen wijzigingen
	Tekort: € 90 mln. worst case	De vaststellingsovereenkomst waarin de verdeling van het tekort van €90 mln. wordt vastgelegd, wordt deze maand ondertekend.	Over vaststellingsovereenkomst, vindt over een aantal punten nog bestuurlijk overleg plaats. De verwachting is dat deze eind juni/begin juli wordt getekend.
ORGANISATIE	Bestuurlijk opdrachtgever: weth. MDC	Op 6 maart 2018 heeft het college de portefeuilles herverdeeld. Met ingang van 6 maart 2018 is de wethouder FOHSMD de bestuurlijk opdrachtgever van dit project.	Geen wijzigingen.
	Ambtelijk Opdrachtgever: dir. SI, cluster SO	Geen wijzigingen.	Geen wijzigingen.
	Algemeen Projectmanager	Wethouder FOHSMD neemt deel aan het BSO.	Geen wijzigingen.
	Bestuurlijk Stakeholdersoverleg		
	Directieraad: MRDH, gemeente, RET, ProRail	De stuurgroep wordt momenteel ingericht. Met een aantal partijen vinden nog	De eerste bijeenkomst van de stuurgroep vindt medio juni plaats.

	DECEMBER 2017	MEI 2018	JUNI 2018
TIJD	Integrale planning, extern getoetst: oplevering Q4 2018 Werkzaamheden:	gesprekken plaats over deelname in de stuurgroep. Geen wijzigingen De werkzaamheden aan de taluds zijn succesvol afgerond. Daarnaast heeft het onderhoud aan de overkapping van station Vlaardingen-Centrum plaatsgevonden en zijn liften op enkele stations geplaatst. In week 14 hebben er pre-dynamische testen plaatsgevonden door PbHL.	Geen wijzigingen. Komende periode vinden een aantal restwerkzaamheden plaats. Er hebben diverse schouwen/opnames vanuit RET Beheer en RET Exploitatie plaatsgevonden. De resultaten daarvan en eventuele aanpassingen/verbeteringen worden komende maanden uitgevoerd.
INFORMATIE	Voor het in beheer nemen van de Hoekse Lijn door de RET dient er overdracht van alle benodigde en vereiste documentatie plaats te vinden, zodat op basis van de juiste bevoegdheden en verantwoordelijkheden invulling gegeven kan worden aan het beheer. Er is een projectmanager aangesteld die dit traject direct aanstuurt en er is een ervaren documentmanager aangetrokken. De communicatie en afstemming met RET Beheer is geïntensiveerd. Er is een analyse gemaakt van het Programma van Eisen en ontwerp	Inmiddels is met RET Beheer gezamenlijk afgestemd welke dossiers kritisch zijn voor start exploitatie. De betreffende dossiers krijgen prioriteit bij de aanpak van de documentenoverdracht.	De focus richt zich m.b.t. documentatie op de volgende dossiers: energievoorziening, overwegen, stations, bruggen en spoorbeveiliging.

	DECEMBER 2017	MEI 2018	JUNI 2018
COMMUNI- CATIE & OMGEVINGS- MANAGEMENT	zodat exact duidelijk is welke documenten benodigd zijn voor het in beheer nemen van de lijn.	De gesprekken met Stena Line hebben plaatsgevonden. Hierbij is besproken welke oplossingen realistisch zijn in relatie tot de spoorbeveiliging en waarbij de veiligheid kan worden gegarandeerd. Er is een voorstel tot afdoening van de motie 'Compensatie voor ondernemers' (17bb10877) aan uw raad verstuurd.	Geen wijzigingen. Geen wijzigingen.
KWALITEIT		<i>Cultuur 'best for project' en sturen op een gezamenlijk resultaat</i> Een cultuur gericht op 'best for project' en leiderschap dat een dergelijke cultuur stimuleert en uitdraagt. Daarbij horen zakelijke afspraken die het sturen op een gezamenlijk resultaat stimuleren. Het is hierbij onvermijdelijk dat alle partijen een deel van hun autonomie inleveren ten faveure van het gezamenlijk resultaat. De APM heeft een MT samengesteld met projectmanagers en stafleden uit de	Op 7 juni heeft er een themabijeenkomst plaatsgevonden waarbij de gebiedscommissie (en bewoners) op de hoogte zijn gebracht van de stand van zaken omtrent de Hoekse Lijn (Ombouw en Verlenging). Geen wijzigingen.

	DECEMBER 2017	MEI 2018	JUNI 2018
RISICO'S	1. <i>Risico</i> <i>Ontbreken verificatierapportage/ veiligheidsbewijsvoering</i> Voordat gestart kan worden met testen, dienen verificatierapportages en veiligheidsbewijsvoering op orde te zijn. <i>Beheersmaatregel:</i> RET Exploitatie en RET Beheer zijn betrokken bij het testen en het testbedrijf. De veiligheidsbeoordelaars worden betrokken bij de voorbereiding van het testproces. De stand van zaken van de startvoorwaarden voor het testen, wordt dagelijks gemonitord	verschillende deelnemende partijen en toekomstige beheerders en exploitant. Het MT bespreekt de projectissues integraal en werkt gezamenlijk aan het project.	
	2. <i>Risico: overlast bij afwikkeling goederenvervoer</i> Technische en/of operationele onvolkomenheden die bij het testen aan het licht komen, kunnen de afwikkeling van het goederenvervoer belemmeren. <i>Beheersmaatregel:</i> Met ProRail afspraken maken over treinvrije periodes, zodat er	De leverancier van de spoorbeveiliging heeft een planning opgesteld, wanneer welk veiligheidscertificaat wordt verwacht met welke functionaliteit. De PbHL stuurt er op dat de documentmanager tijdig documentatie en verificatierapportages oplevert. Daarnaast vindt extra sturing plaats op het tijdig realiseren van de startvoorwaarden. In een keer toewerken naar een definitieve situatie voor de koppeling van het goederenvervoer blijkt niet mogelijk. ProRail heeft opdracht gekregen om eerst tijdelijke situatie te ontwikkelen voor de afwikkeling van het goederenvervoer. Pas in 2019 zal een definitieve oplossing als respunt worden ontwikkeld.	Geen wijzigingen Geen wijzigingen.

DECEMBER 2017	MEI 2018	JUNI 2018
voldoende tijd is om alle testen goed uit te kunnen voeren <i>3. Risico: uitloop van de testplanning</i> Bij negatieve testresultaten moeten tests opnieuw worden uitgevoerd, waardoor het testen langer duurt. (Kleine) schades of onvolkomenheden kunnen oorzaak zijn van negatieve testresultaten en dienen daarom snel verholpen te worden. <i>Beheersmaatregel:</i> Extra kabelcontroles en inspecties. Leveranciers en herstploegen staan paraat om direct eventuele problemen op te lossen. Tijdig inplannen van specialistisch personeel. <i>4. Niet tijdig gereed zijn van de spoorbeveiligingssoftware</i> De spoorbeveiligingssoftware ligt op het kritieke pad in de planning. Tijdige oplevering is noodzakelijk om te kunnen starten met dynamisch testen. <i>Beheersmaatregel:</i> De rapportagelijnen met de softwareleverancier zijn duidelijker en strakker neergezet en vastgelegd. De voortgang van de werkzaamheden wordt dagelijks	De beheersmaatregelen worden toegepast, deze worden tijdens het testen gehandhaafd. De softwareversie, waarin de non-conformities m.b.t. de veiligheidseisen zijn verholpen, wordt half juli verwacht. Dit is een vertraging van twee weken t.o.v. de vorige voortgangsrapportage. Momenteel vinden met de leverancier van de spoorbeveiliging en RET gesprekken plaats om op basis van deze softwarerelease te gaan testen.	Geen wijzigingen. De softwareversie, waarin de non-conformities m.b.t. de veiligheidseisen zijn verholpen, wordt eind juli verwacht. Dit is een vertraging van twee weken t.o.v. de vorige voortgangsrapportage. Het draaiboek van het dynamisch testen, testbedrijf en proefbedrijf is gereed en worden momenteel gereviewd.

DECEMBER 2017	MEI 2018	JUNI 2018
gemonitord en er is op dagelijkse basis afstemming tussen leverancier, RET en de projectorganisatie. <i>5. Onvoldoende tijd voor het verwerken van testresultaten</i> Uitkomsten van de testen kunnen aanleiding zijn om de software aan te passen, dit is een iteratief proces en daar dient voldoende tijd voor beschikbaar te zijn. <i>Beheersmaatregel:</i> In de planning zijn hiervoor zogenaamde bufferweken opgenomen. <i>6. Geen tijdige indienstellingsvergunning</i> Deze vergunning wordt, mede op basis van advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), verleend door MRDH, als verklaring dat de lijn veilig en betrouwbaar in gebruik kan worden genomen. Hiervoor is een 'informatiedossier' nodig met verklaringen van veiligheid, resultaten van testen, acceptatie door beheerder, zienswijzen van exploitant en wegbeheerder en uitkomsten van testen.	De softwareversie, waarin de non-conformities m.b.t. de veiligheidseisen zijn verholpen, wordt half juli verwacht. Dit is een vertraging van twee weken t.o.v. de vorige voortgangsrapportage. Momenteel vinden met de leverancier van de spoorbeveiliging en RET gesprekken plaats om op basis van deze softwarerelease te gaan testen. Er wordt vastgehouden aan eerder afgesproken data om voldoende buffers in de planning te handhaven. Documenten worden gefaseerd aangeleverd aan ILT. Hierdoor wordt ILT eerder betrokken in het proces in het kader van de indienstellingsvergunning waardoor besluitvorming over de definitieve aanvraag sneller kan worden afgehandeld.	De softwareversie, waarin de non-conformities m.b.t. de veiligheidseisen zijn verholpen, wordt eind juli verwacht. Er wordt vastgehouden aan eerder afgesproken data om voldoende buffers in de planning te handhaven. Verder worden er voor de testen meer ritten ingepland, zodat testresultaten sneller kunnen worden verwerkt en opnieuw kunnen worden getest. Geen wijzigingen.

DECEMBER 2017	MEI 2018	JUNI 2018
<i>Beheersmaatregel:</i> Er is een nauwkeurige planning opgesteld waarin is vastgelegd welke documentatie op welk moment gereed moet zijn. De samenwerking en overleg tussen veiligheidsbeoordelaars (safety-assessors) is geïntensiveerd. 7. <i>Geen (tijdige) overdracht van alle vereiste documenten aan de RET</i> t.b.v. het in beheer nemen van de Hoekse Lijn. Om op basis van de juiste bevoegdheden en verantwoordelijkheden invulling te kunnen geven aan het beheer, moeten de vereiste documenten tijdig worden overgedragen. <i>Beheersmaatregel:</i> Er is een documentmanager aangesteld.	Inmiddels is met RET Beheer gezamenlijk afgestemd welke dossiers kritisch zijn voor start exploitatie. De betreffende dossiers krijgen prioriteit bij de aanpak van de documentenoverdracht.	De focus richt zich m.b.t. documentatie op de volgende dossiers: energievoorziening, overwegen, stations, bruggen en spoorbeveiliging. 8. <i>Storingen bruggen</i> Bij het testen van de bruggen blijkt dat er veel storingen zijn, waarvan de oorzaak nog niet vastgesteld is. Uiteraard dienen ook de bruggen betrouwbaar te zijn, voordat de testen op de baan plaatsvinden. <i>Beheersmaatregel:</i> Een team van specialisten o.l.v. de Projectmanager Uitvoering is

DECEMBER 2017	MEI 2018	JUNI 2018
		ingezet om, samen met de opdrachtnemer van de bruggen, de oorzaak te achterhalen en het probleem tijdig op te lossen.

Tabel 2: Voortgang aanbevelingen Raadsonderzoek Hoekse Lijn Februari 2018

JUNI 2018	
Aanbeveling 1: <i>Houd bestuurlijk en politiek de vinger aan de pols bij het verdere verloop van het traject.</i>	De algemeen projectmanager opereert namens de gemeente Rotterdam, RET en MRDH. De algemeen projectmanager rapporteert aan een gezamenlijke Directieraad. De Directieraad bestaat uit vertegenwoordigingen van de gemeente, RET, MRDH en ProRail en komt tweewekelijks bijeen. Verder vindt er periodiek overleg (minimaal tweewekelijks) plaats tussen de bestuurlijk opdrachtgever (wethouder FOHSMD) en de algemeen Projectmanager. De bestuurlijke aansturing wordt verbreed door het instellen van een bestuurlijke stuurgroep. Deze wordt momenteel geïnstalleerd en komt medio juni voor het eerst bijeen. Uw raad wordt maandelijks geïnformeerd over de voortgang van zowel de ombouw als de verlenging van de Hoekse Lijn. Deze maandelijkse rapportages worden op systematische wijze voorzien van een terugkoppeling van de GROTICK-aspecten.
Aanbeveling 2: <i>Evalueer, na afloop van het gereedkomen van de gehele Hoekse Lijn het totale project met aandacht voor onder meer contracteringsstrategie, samenwerkingsvormen en gemaakte subsidieafspraken.</i>	De RSPW schrijft voor dat elk project wordt afgesloten met een evaluatie. Nadat start exploitatie en overdracht aan RET Beheer heeft plaatsgevonden, zal het project 'ombouw Hoekse Lijn' worden geëvalueerd. Hierin zullen ook de componenten worden meegenomen die worden aangedragen in het onderzoeksrapport. Lessons learned uit het verleden worden reeds geïmplementeerd m.b.t. integrale organisatie, planning, documentenstroom e.d.
Aanbeveling 3: <i>Zorg bij grote projecten die de realisatiefase ingaan voor een expliciet raadsbesluit.</i>	Ten aanzien van een groot project, zal op basis van een DO-raming uw Raad om een besluit worden gevraagd indien er een kredietvoorstel nodig is. Wanneer een project geen investeringskrediet behoeft, zal uw Raad over het project worden geïnformeerd. Zo is uw Raad op 23 mei jl. per brief geïnformeerd over het definitief ontwerp Spoorverlenging Hoekse Lijn en is het DO besproken in de commissie Fysiek op 30 mei jl.
Aanbeveling 4: <i>Pas de RSPW toe in grote projecten, en hanteer in beginsel altijd een stuurgroep en directieraad. Heb aandacht voor zowel proces als inhoud. Zorg ervoor dat RSPW leeft bij betrokkenen.</i>	In navolging op het instellen van een Directieraad is er ook een stuurgroep Hoekse Lijn ingesteld. Deze komt medio juni voor het eerst bijeen.

Aanbeveling 5: Koppel de inzichten/aanbevelingen uit de drie lopende onderzoeken (cultuur, realisatievermogen binnen Stadsontwikkeling, toepassing RSPW) aan de bevindingen van dit raadsonderzoek.

Op 26 april is de collegebrief over de stand van zaken lopende onderzoeken Stadsontwikkeling (18bb3233) aan uw raad verzonden. Hierin is aangegeven dat de specifieke aanbevelingen uit het raadsonderzoek Hoekse Lijn die rechtstreeks van toepassing zijn op het lopende project, binnen het project worden ingevuld. Hierover wordt u maandelijks door middel van deze voortgangsrapportage geïnformeerd. Conform de aanbeveling uit het raadsonderzoek is uw gemeenteraad eerder toegezegd dat de SO-brede aanbevelingen mee genomen worden in een breed verbetertraject (18bb1552) en ze in samenhang worden gebracht met de overige onderzoeken (cultuur, realisatievermogen binnen Stadsontwikkeling, toepassing RSPW). Zoals in de brief van 26 april is aangegeven wordt het resultaat hiervan uiterlijk september 2018 aan uw raad verzonden.

Aanbeveling 6: Focus op de 'best-for-project' gedachte op de Hoekse Lijn.

Binnen de projectorganisatie Hoekse Lijn wordt integraal samengewerkt en afgesproken werkwijzen en escalatielijnen gehanteerd en informatie actief met elkaar gedeeld. Hierbij leveren betrokken partijen een deel van hun autonomie in, om gezamenlijk het beoogde resultaat te halen. Het gezamenlijke doel is de ingebruikname van de Hoekse Lijn in het vierde kwartaal van 2018.

Aanbeveling 7: Rapporteer halfjaarlijks aan de raad over de stand van zaken van de opvolging van de aanbevelingen.

In navolging van de toezegging (18bb4273) van de wethouder FOHSMD tijdens de tijdelijke commissie Fysiek op 16 maart, zal via de maandelijkse voortgangsrapportages over het project ombouw Hoekse Lijn worden gerapporteerd over de voortgang van de aanbevelingen van het Raadsonderzoek Hoekse Lijn.

Tabel 3: GROTICK-Aspecten Hoekse Lijn (Verlenging)

	MEI 2018	JUNI 2018
GELD	Het DO incl. raming is gereed. Uw raad wordt in de tweede helft van mei middels een aparte raadsbrief geïnformeerd over de inhoud van het DO en de bijbehorende raming.	Uw raad is op 23 mei per brief geïnformeerd over de vaststelling van het DO Spoorverlenging Hoekse Lijn. De raming van het DO bedraagt €74,6 mln. Met een onder- en overschrijdskans van 15% gelden daarbij de volgende grensbedragen: €68,4 mln. (ondergrens) tot €80,7 mln. (bovengrens). Dit betekent dat er een zekerheid van 70% is dat de raming binnen de genoemde onder- en bovengrens blijft.
	GS Zuid-Holland hebben schriftelijk laten weten een bijdrage van €20 mln. beschikbaar te willen stellen voor de verlenging en hiervoor besluitvorming voor Provinciale Staten voor te bereiden voor mei 2018.	Besluitvorming mb.t. €20 miljoen door Provinciale Staten zal plaatsvinden op 27 juni 2018.
ORGANISATIE		
Bestuurlijk opdrachtgever: weth. FOHSMD	Geen wijzigingen	Geen wijzigingen.
Ambtelijk Opdrachtgever: dir. SI, cluster SO	Geen wijzigingen	Geen wijzigingen.
Algemeen Projectmanager	Geen wijzigingen	Geen wijzigingen.
Bestuurlijk Stakeholdersoverleg (BSO)	Wethouder FOHSMD neemt deel aan het BSO.	Geen wijzigingen.
Directieraad: MRDH, gemeente, RET, ProRail	Conform de aanbevelingen uit het Raadsonderzoek Hoekse Lijn wordt een stuurgroep geformeerd. Met een aantal partijen vinden nog gesprekken plaats over deelname in de stuurgroep.	De eerste bijeenkomst van de stuurgroep vindt medio juni plaats.
Projectorganisatie	De gezamenlijke Project Start-Up met de Gemeente Rotterdam, RET en PbHL heeft plaatsgevonden. Verder is er een gezamenlijke	Medio mei is een gezamenlijke kantoorruimte in gebruik genomen. Hier werken medewerkers van de

	MEI 2018	JUNI 2018
	kantoorruimte ingericht, die vanaf medio mei in gebruik wordt genomen.	gemeente Rotterdam en RET gezamenlijk aan de Verlenging.
TIJD	De planning is gereed. Uw raad wordt middels een aparte raadsbrief geïnformeerd over de inhoud van het DO en de planning.	Uw raad is op 23 mei per brief geïnformeerd over de vaststelling van het DO Spoorverlenging Hoekse Lijn en bijbehorende planning. Op basis van deze planning wordt uitgegaan van indienststelling van de spoorverlenging in de eerste helft van 2021. De uitspraak van de Raad van State in het kader van het bestemmingsplan is opnieuw uitgesteld. De datum van deze uitspraak staat nu uiterlijk op 4 juli as. De procedures voor de vergunningen (omgeving, natuur en water) worden door de bevoegde gezagen vanwege hun complexiteit en bestuurlijke gevoeligheid op 26 weken gesteld. De vergunningentrajecten zijn gekoppeld aan de uitspraak van de Raad van State. Met het project spoorverlenging is gestart met de bestekfase. Deze fase eindigt eind 2018, waarna aansluitend de aanbesteding is voorzien. De aanbesteding van de projectonderdelen Stationsomgeving Hoek van Holland Haven en H6-weg is gestart.
INFORMATIE	T.b.v. het in beheer nemen van de Spoorverlenging Hoekse Lijn is RET Beheer al in eerdere fasen van het project betrokken. Op deze manier kunnen betere afspraken worden gemaakt over de overdracht en zijn de verwachtingen en verantwoordelijkheden	Geen wijzingen.

	MEI 2018	JUNI 2018
	omtrent de documentenoverdracht in een vroeg stadium bekend. Met betrekking tot de Spoorverlenging staan er nog twee moties open aan de Gemeenteraad. Voor de motie 'Hoekse Lijn tot aan het strand' (17bb10870) wordt een afdoeningsvoorstel gedaan bij het vaststellen van het DO. Voor de motie 'op gelijke hoogte' (17bb1865) is een uitstelbericht aan u verstuurd. Deze motie zal in juni worden afgedaan, n.a.v. de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Spoorverlenging.	Voor de motie 'op gelijke hoogte' (17bb1865) geldt dat het afdoeningsvoorstel mogelijk opschuift naar juli. Dit i.v.m. het nieuwe uitstel van de uitspraak van de Raad van State. De fatale datum van deze uitspraak staat nu op 4 juli as.
COMMUNICATIE & OMGEVINGS-MANAGEMENT	Er is een klankbordgroep met bewoners en leden van de gebiedscommissie over voortgang van de Hoekse Lijn en ontwikkeling van buitenruimteplannen. Als uitvloeisel van de overeenkomst met de Stichting Duinbehoud wordt een regio-overleg natuur voorbereid. In dit overleg worden de natuurmaatregelen met de betrokken partijen verder uitgewerkt.	De Hoekse ondernemers zijn op 23 mei jl. door wethouder FOHSMD bijgepraat over de nieuwe planning van de Spoorverlenging Hoekse Lijn. Ook op andere momenten wordt het gebied bijgepraat over de ontwikkelingen met betrekking tot de inrichtingsplannen voor de buitenruimte en het verkeercirculatieplan. Op 7 juni heeft er een themabijeenkomst plaatsgevonden waarbij de gebiedscommissie op de hoogte is gebracht van de stand van zaken omtrent de Hoekse Lijn (Ombouw en Verlenging) en de gevolgen voor de omgeving. Geen wijzigingen.
KWALITEIT	<i>Cultuur 'best for project' en sturen op een gezamenlijk resultaat</i> Een cultuur gericht op 'best for project' en leiderschap dat een dergelijke cultuur stimuleert en uitdraagt. Daarbij horen zakelijke afspraken die het sturen op een gezamenlijk resultaat stimuleren. Het is hierbij onvermijdelijk dat alle partijen een deel van hun	Er wordt geïnvesteerd in samenwerking binnen de projectteams. Zo worden sessies georganiseerd om verwachtingen van elkaar, rollen en inzichten te delen. Dit moet leiden tot een efficiëntere samenwerking binnen de projectorganisatie.

	MEI 2018	JUNI 2018
	autonomie inleveren ten faveure van het gezamenlijk resultaat. De APM heeft een MT samengesteld met projectmanagers en stafleden uit de verschillende deelnemende partijen en toekomstige beheerders en exploitant. Het MT bespreekt de projectissues integraal en werkt gezamenlijk aan het project.	
RISICO'S	1. <i>Projectorganisatie Verlenging Hoekse Lijn</i> Projectorganisatie functioneert niet goed, waardoor samenwerking en besluitvorming uitblijft. <i>Beheersmaatregel:</i> Voor de verlenging is een projectorganisatie ingericht. Binnen de projectorganisatie zijn afspraken gemaakt over samenwerking en escalatielijnen. Verder krijgen nieuwe medewerkers een uitgebreide introductie. 2. <i>Procedure Raad van State.</i> De procedure bij Raad van State inzake het bestemmingsplan Spoorverlenging leidt tot grote scopewijzigingen, waardoor de doelen van het project moeten worden aangepast. <i>Beheersmaatregel:</i> Aan de voorkant is de procedure goed voorbereid m.b.v. externe juristen. Verder is met een deel van de bezwaarmakers een overeenkomst gesloten, wat heeft geleid tot het intrekken van het door hen ingediende bezwaar. 3. <i>Onvoldoende integratie binnen het project.</i> Door het ontbreken van een duidelijke scope, integrale contracten en onvoldoende integrale aansturing kan de vereiste kwaliteit niet worden geleverd. <i>Beheersmaatregel:</i> Voor de verlenging van de Hoekse Lijn en onderliggende projecten wordt een integraal projectplan opgesteld. Waar mogelijk worden	Geen wijzigingen. De Raad van State 23 mei heeft laten weten de termijn waarbinnen de uitspraak plaatsvindt opnieuw met zes weken te verlengen. De fatale datum waarop uitspraak uiterlijk wordt verwacht is 4 juli. Geen wijzigingen.

MEI 2018	JUNI 2018
contracten geïntegreerd. Ook RET Beheer en Exploitatie worden vanaf het begin meegenomen in het project en maken deel uit van de Projectorganisatie. 4. <i>Bezwaar en beroep bij het verkrijgen van de benodigde vergunningen.</i> Belanghebbenden kunnen bezwaar en beroep aantekenen tegen de benodigde vergunningen. Dit kan leiden tot vertragingen of het niet kunnen uitvoeren van de Spoorverlenging. <i>Beheersmaatregel:</i> Indien bezwaar- en beroepsprocedures zich voordoen, m.b.v. juridische expertise de bezwaar- en beroepsprocedures goed voorbereiden. Daarnaast tijdelijk en goed betrekken van de projectomgeving om verdere weerstand te voorkomen.	Geen wijzigingen.