



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

**Website:** [www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl)  
**E-mail:** [bbo@rotterdam.nl](mailto:bbo@rotterdam.nl)  
**Inlichtingen:** R.E. Oosterhoff  
**Telefoon:** 06-18190848

**Portefeuillehouder:** FOHGP  
**Cluster:** Stadsontwikkeling  
**Ons kenmerk:**  
**Uw kenmerk:**

**Betref:** Voortgangsrapportage  
Hoekse Lijn december 2018

**Datum:** 18 december 2018

Aan de gemeenteraad

### **Onderwerp:**

Voortgangsrapportage Hoekse Lijn december 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 en eerdere voortgangsrapportages:**

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.

In de voortgangsrapportage van november 2018 is u gemeld dat de softwareleverancier een planning heeft afgegeven waarbij de definitieve veiligheidsverklaring van de exploitatieversie van de software geleverd zou worden op 17 december 2018. Op 17 december jl. is er overleg geweest tussen de RET, het projectbureau en de softwareleverancier. Tijdens dit overleg is gebleken dat de softwareleverancier de deadline van 17 december 2018 niet heeft gehaald. Door de leverancier is in het overleg aangegeven dat het streven is om de software inclusief definitieve veiligheidsverklaring nu te leveren op 24 december 2018. Het verschuiven van de oplevering heeft gevolgen voor de start exploitatie. Omdat de software inclusief veiligheidsverklaring later wordt opgeleverd worden vervolprocessen die afhankelijk zijn van de softwareverklaring ook vertraagd. Doordat er sprake is van onderlinge afhankelijkheden en volgtijdelijkheid in die processen ontstaat een sneeuwbaaleffect,



waardoor de uiteindelijke vertraging groter is dan één week. Dit zal in deze voortgangsrapportage verder worden toegelicht. Als gevolg hiervan zal start exploitatie niet eerder mogelijk zijn dan eind maart 2019.

## **Toelichting:**

### **Ombouw**

Conform de reactie van het college van B&W op het Raadsonderzoek Hoekse Lijn (18bb1552) wordt in deze voortgangsrapportage gerapporteerd over 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.

In lijn met wat in de vorige voortgangsrapportage is gemeld was er de afgelopen periode nadrukkelijk aandacht voor het documentmanagement, de spoorbeveiligingssoftware en de indienststellingsvergunning. Verder wordt u middels deze rapportage geïnformeerd over de planning, het testen, de aanpak wateroverlast, aanpak taluds, werkzaamheden consortium Baak en de verkeerssituatie bij spoorwegovergang Slachthuisweg.

#### *Spoorbeveiligingssoftware*

In de voorgaande rapportage hebben wij uw raad gemeld dat de exploitatieversie van de software is geleverd op 5 november, maar dat de daarbij behorende veiligheidsverklaring hierbij ontbrak. Tevens hebben wij u hierin op de hoogte gebracht dat de oplevering van de definitieve veiligheidsverklaring is vertraagd van 26 november 2018 naar 17 december 2018. Op 17 december 2018 heeft de softwareleverancier laten weten dat de definitieve veiligheidsverklaring op zijn vroegst geleverd wordt op 24 december 2018. Gelet op de ervaringen tot nu toe wordt deze opleverdatum door het projectbureau als onzeker beoordeeld. Inmiddels zijn door de softwareleverancier een aantal voorlopige veiligheidsverklaringen afgegeven. Deze voorlopige veiligheidsverklaringen worden afgegeven voor verschillende onderdelen van de software die gereed zijn. Met behulp van deze deelverklaringen zijn verschillende testen uitgevoerd. Het testen kan echter pas volledig worden afgerond wanneer ook de definitieve veiligheidsverklaring is afgegeven. Wanneer de definitieve veiligheidsverklaring is ontvangen, wordt de veiligheidsverklaring verwerkt in het veiligheidsdossier van PbHL en getoetst door een onafhankelijke safety-assessor. Wanneer dit is gebeurd en parallel het testbedrijf wordt afgerond kan de aanvraag van de indienststellingsvergunning ingediend worden bij ILT en MRDH.

#### *Planning*

De dag-tot-dag-planning voor het dynamisch testen, testbedrijf en proefbedrijf wordt wekelijks opnieuw aangepast op basis van de vorderingen die gemaakt worden met de ontwikkelingen van de spoorbeveiligingssoftware. Wanneer de definitieve veiligheidsverklaring op 24 december 2018 door de spoorbeveiligingsleverancier wordt geleverd, kan de verklaring door PbHL worden verwerkt en parallel het testbedrijf worden opgestart in februari 2019. In de voortgangsrapportage van november 2018 is gemeld dat voor het uitvoeren van de scenariotesten (onderdeel van het testbedrijf) met betrekking tot het goederenoverdrachtsspoor een treinvrije periode moet worden aangevraagd bij ProRail. Hiervoor is in principe de definitieve veiligheidsverklaring van de softwareleverancier benodigd. Er is aangegeven dat onderzocht zou worden of de treinvrije periode kan worden aangevraagd op basis van een voorlopige veiligheidsverklaring. Deze verklaring is in week 50 ontvangen. Vervolgens is de aanvraagprocedure opgestart. Deze aanvraagprocedure heeft een doorlooptijd van minimaal zes weken (normaal 12 weken). Gelet op deze doorlooptijd zullen de scenariotesten van het testbedrijf voor het goederenoverdrachtsspoor op zijn vroegst in februari 2019 kunnen worden uitgevoerd.



Omdat de huidige software nog een aantal tekortkomingen (non-conformities<sup>1</sup>) kent is de verwachting dat de veiligheidsverklaring van 24 december 2018 een verklaring met beperkingen zal zijn. Door het projectbureau en RET zal vervolgens onderzocht moeten worden wat de gevolgen van deze beperkingen zijn voor het proces om te komen tot indienststelling (afroeden testbedrijf, aanvraag vergunning, proefbedrijf en start exploitatie). De verwachting is dat deze analyse begin januari 2019 is afgerond. Pas nadat deze analyse is afgerond kan het proces van aanvraag van de indienststellingsvergunning worden opgestart. Het gehele proces van aanvraag tot verkrijgen van de vergunning duurt 6 tot 7 weken. De indienststellingsvergunning is benodigd voor het uitvoeren van het proefbedrijf, dat kan derhalve op z'n vroegst eind februari starten.

Gelet op bovenstaande wijzigingen en vertragingen in de planning, dat het testbedrijf pas in februari 2019 kan worden afgerond, het proefbedrijf pas eind februari kan worden opgestart en de onzekerheid over de beperkingen in de veiligheidsverklaring zal start exploitatie niet eerder dan eind maart 2019 mogelijk zijn. Dit leidt niet tot een budgetoverschrijding en vooralsnog kunnen alle vertragingkosten worden opgevangen binnen de projectbegroting. Hierover is door wethouder FOHGP in de raadscommissie MPOF van 6 december jl. verklaard dat de extra vertragingkosten vooralsnog kunnen worden opgevangen in de post onbenoemd onvoorzien binnen de projectbegroting.

Uiteraard is deze extra vertraging wederom een forse tegenvaller en teleurstelling voor alle reizigers. Het vervangend busvervoer, inclusief de bestaande compensatiemaatregelen voor reizigers worden dan ook voortgezet voor zolang dit nodig is. Wij zijn ons ervan bewust dat hierdoor de overlast van extra reistijd blijft voortduren. Tegelijkertijd is het opleveren van een veilig en betrouwbaar vervoerssysteem van de Hoekse Lijn cruciaal voor het verkrijgen van de indienststellingsvergunning en het kunnen opstarten van exploitatie. Dit is ook in het belang van de reiziger. Op het gebied van betrouwbaarheid en veiligheid worden dan ook geen concessies gedaan.

### *Testen*

Op basis van de verkregen deelverklaringen van de spoorbeveiligingsleverancier zijn verschillende dynamische testen uitgevoerd. Deze zijn nagenoeg succesvol verlopen. Tijdens de dynamische testen van 13 december jl. zijn echter wel storingen ontstaan in de bruggen van Vlaardingen en Maassluis. Momenteel wordt onderzocht wat daarvan de oorzaak is, omdat deze storingen niet eerder opgetreden zijn bij het testen van de bruggen zelf. Zoals eerder in de rapportage is aangegeven kan een deel van het testbedrijf niet worden uitgevoerd zonder de definitieve veiligheidsverklaring van de spoorbeveiligingsleverancier. Voor de uitvoering van capaciteitstesten en scenariotesten is de definitieve veiligheidsverklaring benodigd. De verwachting is dat, indien de definitieve veiligheidsverklaring op 24 december 2018 wordt ontvangen, deze testen in de tweede helft van januari kunnen starten en vervolgens 3 tot 4 weken zullen duren. Gelet op de doorlooptijd van de aanvraagprocedure voor de treinvrije periode van ProRail zullen de scenariotesten van het testbedrijf voor het goederenoverdrachtsspoor op zijn vroegst in februari 2019 kunnen worden uitgevoerd. Wanneer het testbedrijf succesvol is afgerond en de operationele werking van de systemen is aangetoond en een indienststellingsvergunning met beperkingen is verkregen, kan het proefbedrijf worden gestart. Het proefbedrijf zal niet eerder starten dan eind februari 2019 en minimaal 4 weken duren. Tijdens het proefbedrijf test RET de Hoekse Lijn met exploitatiemodellen en worden metrobestuurders en verkeersleiders opgeleid. Bij het testen geldt dat er een risico bestaat op vertraging doordat bij het testen nieuwe non-conformities in de spoorbeveiligingssoftware worden ontdekt. Dit kan leiden tot uitloop in de planning, omdat deze non-conformities in de software zullen moeten worden hersteld.

---

<sup>1</sup> Non-conformities zijn afwijkingen in de spoorbeveiliging die hersteld moeten worden zodat aan alle gestelde eisen wordt voldaan.



### *Documentmanagement*

Met betrekking tot het documentmanagement is een onderscheid gemaakt tussen de dossiers die kritisch zijn voor start exploitatie en de overige dossiers. De dossiers die kritisch zijn met betrekking tot de exploitatie worden met prioriteit opgepakt. De documentenstroom is te onderscheiden in twee stromen. De eerste stroom betreft de verificatiedossiers die als bijlage worden verstuurd bij de adviesaanvraag inzake de indienststellingsvergunning. De tweede stroom betreft de oplevering van dossiers aan RET Beheer, waarmee de exploitatie en het beheer van de Hoekse Lijn kan worden overgedragen aan RET.

Met betrekking tot de verificatiedossiers ten behoeve van de adviesaanvraag inzake de indienststellingsvergunning is de stand van zaken als volgt:

- *Baan*: Dit dossier is afgerond voor start dynamisch testen, enkele kleine openstaande punten worden momenteel afgerond.
- *Energievoorziening*: Dit dossier is naar aanleiding van een review geoptimaliseerd en wordt aangevuld op enkele openstaande punten.
- *Overwegen*: De laatste open punten worden afgerond. De rapportage die aantoont dat de overwegen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving is gereed. Met betrekking tot de omgeving van de overwegen zijn er nog een aantal openstaande punten. Deze zullen worden opgelost voorafgaand aan de vergunningaanvraag.
- *Station systemen*: Het verificatiedossier station systemen ten behoeve van de adviesaanvraag inzake de indienststellingsvergunning is momenteel niet kritisch voor het testen omdat voorlopig wordt gereden zonder gebruik te maken van de stations. Het dossier is binnen PbHL gereviewd en wordt naar aanleiding van deze review aangepast, nadat de andere kritische dossiers zijn voltooid.
- *Bruggen*: Er zijn extra brugtesten uitgevoerd in week 48. De resultaten van deze testen worden momenteel verwerkt in de verificatierapportage en enkele andere openstaande punten worden aangevuld.
- *Spoorbeveiliging*: De Safety Case met ISA-verklaring van de exploitatieversie van de software bevat de verificatierapportage van de leverancier, die wordt beoordeeld door het project en opgenomen in het informatiedossier t.b.v. de vergunningaanvraag.

De status voor de dossiers voor de overdracht aan RET Beheer is als volgt:

- *Overwegen*: Het dossier overwegen is gereviewd en geleverd, maar wacht nog op aansluiting met het dossier spoorbeveiliging.
- *Energievoorziening*: Dit dossier wordt momenteel gereviewd door RET Beheer. Gedurende deze review vindt nog afzonderlijke afstemming plaats ten behoeve van een 'warme overdracht' aan RET Beheer. Deze overdracht loopt t/m eind 2018.
- *Bruggen*: Dit dossier ondervindt vertraging op het compleet maken van het dossier en samenhang op documenten. Dit dossier zal begin 2019 worden afgerond.
- *Aansluiting metronetwerk Schiedam*: Dit dossier wordt momenteel opgesteld. Naar verwachting is dit dossier eind december gereed.
- *Station systemen*: Dit dossier van station systemen voor overdracht aan RET Beheer wordt momenteel afgerond. Naar verwachting is dit dossier eind december gereed voor review door RET Beheer.

Het proces voor de overdracht aan RET Beheer staat onder druk omdat de spoorbeveiligingssoftware gereed dient te zijn, voordat het mogelijk is om de verificatiedossiers en de dossiers ten behoeve van de overdracht aan RET Beheer af te ronden. Daarnaast moeten ook de onderhouds- en beheercontracten met leveranciers gereed zijn voordat het beheer kan worden overgedragen.



### *Indienststellingsvergunning*

De indienststellingsvergunning van de Hoekse Lijn kan nog niet worden aangevraagd, zonder dat de definitieve veiligheidsverklaring is verkregen van de spoorbeveiligingsleverancier en zolang deze niet is verwerkt in het veiligheidsdossier. Zoals eerder aangegeven wordt de definitieve veiligheidsverklaring nu verwacht op 24 december 2018. Momenteel wordt de aanvraagprocedure in overleg met de spoorbeveiligingsleverancier, ILT en MRDH voorbereid. De veiligheidsverklaring zal samen met het gehele veiligheidsdossier worden verwerkt in de safety-case van PbHL. De aanvraagprocedure van de indienststellingsvergunning zal parallel lopen met het testbedrijf. De resultaten van dat testbedrijf worden gedeeld met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). ILT zal in haar verklaring aangeven met welke beperkingen het proefbedrijf vervolgens gestart kan worden. Deze procedure, vanaf de start van het verwerken van het veiligheidsdossier en -verklaring in het veiligheidsdossier van PbHL duurt minimaal zes tot zeven weken. MRDH kan deze beperkingen in de indienststellingsvergunning overnemen en afhankelijk daarvan gemandateerd of binnen de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (Va) het besluit nemen tot afgeven van de indienststellingsvergunning. Wanneer het proefbedrijf succesvol wordt afgerond, worden de beperkingen in de vergunning, die betrekking hebben op vervoer van reizigers en goederen, opgeheven en kan worden gestart met exploitatie.

### *Aanpak Wateroverlast*

In de vorige maandrapportage meldden wij u dat er bij het spoor nabij Hoek van Holland Haven al enige tijd sprake is van wateroverlast en besloten is om n.a.v. ruimte in de planning de realisatie van een structurele oplossing voor de wateroverlast te vervroegen. Deze werkzaamheden zijn half oktober gestart en zullen begin januari 2019 worden afgerond. De werkzaamheden gebeuren in afstemming met de testplanning, en beïnvloeden de oplevering niet.

In navolging van Hoek van Holland Haven, wordt momenteel ook de aanpak van wateroverlast nabij station Maassluis West voorbereid. Hiervoor werden afgelopen perioden al tijdelijke maatregelen getroffen, door het overtollige water weg te pompen. Deze tijdelijke maatregelen zullen getroffen worden totdat de definitieve oplossing is gerealiseerd. Momenteel worden er gesprekken gevoerd met HHD over de vergunningen en met Staatsbosbeheer over te verwerven gronden. Deze werkzaamheden zijn geen hinder voor exploitatie voor de Hoekse Lijn en zullen naar verwachting in Q2 2019 worden uitgevoerd.

### *Aanpak taluds*

Op 23 januari 2018 informeerden wij u over een taludafschuiving die eind december 2017 langs het traject heeft plaatsgevonden<sup>2</sup>. Daarbij is extra grond, die was aangebracht om de bestaande taluds te verbreden, afgeschoven. Vervolgens is door deskundigen onderzoek gedaan naar de oorzaak en benodigde oplossingen. Bij de benodigde maatregelen t.a.v. de taludafschuiving is een onderscheid gemaakt tussen maatregelen die belemmeringen hebben voor de beschikbaarheid van de baan en maatregelen die tijdens test- of exploitatiefase kunnen worden uitgevoerd, zonder dat hierbij de planning hoeft te worden aangepast.

T.a.v. de werkzaamheden die tijdens de test- en exploitatiefase zullen worden uitgevoerd, gaat het om aanpassen van een talud bij Schiedam en een talud tussen Vlaardingen en Maassluis. Deze werkzaamheden worden momenteel voorbereid en gesprekken gevoerd met betrokken partijen over de planning, gewenste oplossing en evt. te verwerven gronden. Deze ingrepen zijn niet kritisch voor start exploitatie. In Vlaardingen is er een relatie met extra waterberging in verband met de

---

<sup>2</sup> Ter hoogte van Vlaardingen-West, tussen de Energieweg en de Van Beethovenlaan.



Blankenburgverbinding en vindt momenteel afstemming plaats met het Hoogheemraadschap Delfland, in verband met diverse raakvlakken.

#### *Werkzaamheden consortium Baak*

In de vorige maandrapportage hebben wij uw raad geïnformeerd dat door consortium Baak de voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de Blankenburgverbinding succesvol zijn uitgevoerd. Rondom het weekend van 13/14 april 2019 zullen opnieuw werkzaamheden plaats vinden en zal een tunneldek worden ingeschoven. Hiervoor is een buitendienststelling van de Hoekse Lijn noodzakelijk. Deze buitendienststelling zal volgens Baak meerdere dagen duren. De buitendienststelling zal op basis van de huidige planning na start exploitatie plaatsvinden. Momenteel worden gesprekken gevoerd tussen RET, PbHL en consortium Baak over de planning van deze buitendienststelling en om te zorgen dat de overlast voor de reizigers van de Hoekse Lijn zo veel mogelijk wordt beperkt. Hierbij wordt onderzocht of tijdens de periode van werkzaamheden er sprake kan zijn van een gedeeltelijke buitendienststelling van de Hoekse Lijn. Daarbij zou de dienstregeling tussen Rotterdam en Vlaardingen mogelijk doorgang kunnen vinden tijdens de werkzaamheden.

#### *Verkeerssituatie bij spoorwegovergang Slachthuisweg en rotonde H6-weg*

De Spoorwegovergang Slachthuisweg heeft vanuit overwegveiligheid extra aandacht omdat deze intensief wordt gebruikt door vrachtverkeer vanaf de direct aangrenzende vrachtwagenterminal van StenaLine. Bij de overgang worden enkele maatregelen voorbereid die de spoor- en verkeersveiligheid zullen vergroten. Eén van deze maatregelen is het realiseren van een vrij liggend fietspad ter hoogte van de spoorwegovergang en de aansluitende wegen. De planning van deze werkzaamheden zal worden afgestemd met de testplanning en de uitvoering van de H6-weg.

#### **Verlenging Hoekse Lijn**

Naast de meest actuele stand van zaken, wordt ook gerapporteerd over de GROTICK-aspecten van de Verlenging Hoekse Lijn. In tabel 3 vindt u een rapportage over de GROTICK-aspecten van de Verlenging Hoekse Lijn.

Eind mei hebben wij uw raad per brief geïnformeerd over het definitieve ontwerp (DO) van de Spoorverlenging. De spoorverlenging bevindt zich momenteel in de bestekfase. Dit betekent dat op dit moment het DO door de gemeente Rotterdam en RET gezamenlijk wordt uitgewerkt in bestekken. Daarbij is integraliteit in alle bestekken een groot aandachtspunt. In de projectorganisatie van de spoorverlenging wordt actief invulling gegeven aan de 'lessons learned' van de ombouw. Dit komt tot uiting door het in gang zetten van gestructureerde processen in de vorm van eisenbeheer, verificatie & validatie, documentenmanagement, integraliteit van het ontwerp en voorbereiding van testen en integratie. Een groot deel van het voorbereidingsteam is per 3 december jl. verhuisd naar het pand van RET, waardoor de lijnen binnen de projectorganisatie korter zijn. Momenteel wordt onderzocht of er nog meer werkplekken te creëren zijn, zodat het gehele team bij elkaar kan zitten.

De natuurvergunning voor het aanleggen van de Hoekse Lijn door het Natura-2000 gebied Solleveld & Kapittelduinen is definitief door de Provincie Zuid-Holland vastgesteld. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Hiermee is weer een stap gezet richting het kunnen realiseren van de spoorverlenging. Daarnaast loopt de aanvraag van de natuurontheffing voor het werken in gebied waar beschermde soorten voorkomen. De aanvraag met een plan van aanpak wordt uitgewerkt. De verwachting is nog steeds dat halfweg 2019 de natuurontheffing rond is. Dit proces is kritisch, aangezien de WABO-vergunningen voor de onderdelen van de Hoekse Lijn gekoppeld zijn aan de ontheffing op de natuurvergunning. Momenteel vindt nader overleg plaats met Omgevingsdienst Haaglanden om het proces te versnellen.



In de voorbereiding van de Verlenging wordt ondervonden dat mensen op cruciale posities voor de Verlenging momenteel nog inzet moeten plegen om de Ombouw af te ronden. Dit kan consequenties gaan hebben voor de planning van de Verlenging.

#### *Realisatie H6-weg*

Met betrekking tot de watervergunning voor de realisatie van de H6-weg zijn vorderingen gemaakt. Voor de aanleg van de H6-weg is door het Hoogheemraadschap Delfland de benodigde watervergunning afgegeven en is er een overeenkomst over de vestiging van opstalrechten voor het privaatrechtelijke aspect. De subsidiebeschikking van MRDH is ontvangen. De uitvoering start januari 2019. De H6-weg zal naar verwachting begin 2020 gereed zijn. Tijdens deze werkzaamheden zal er gedurende drie maanden gewerkt worden aan de rotonde bij de Haakweg en zal het verkeer hier hinder van ondervinden. Gedurende deze drie maanden zal er circa 8 weken geen autoverkeer mogelijk zijn vanaf de Haakweg richting de Hoeksebaan. Fietsen blijft wel mogelijk. Verder zal er sprake zijn van aan de weg gerelateerd bouwverkeer. Het kan overigens niet worden uitgesloten dat de Brexit gevolgen heeft op de verkeerssituatie op de aangrenzende wegen. Scenario's voor de gevolgen van de Brexit worden momenteel in kaart gebracht. Vanuit de Hoekse Lijn worden de ontwikkelingen nauwlettend gevolgd.

#### *Inrichtingsplannen buitenruimte verlenging 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 vertaald in een bestek. De uitvoering van de eerste werkzaamheden, het aanbrengen van een voorbelasting, zijn begin december gestart. Het gebied is geïnformeerd over de werkzaamheden, de planning en de gevolgen voor de omgeving. De werkzaamheden zullen in totaal 1 jaar en 3 maanden duren en de verwachting is dat de werkzaamheden voor het strandseizoen in 2020 zijn afgerond.
2. Inrichtingsplan Stationsweg Noord: Voor dit gebied wordt geen inrichtingsplan meer gerealiseerd. Door het niet verplaatsen van de bestaande hekwerken langs het spoor wordt de openbare ruimte nauwelijks veranderd. Dit is ook met het gebied besproken. De participatie met bewoners langs het spoor wordt meegenomen vanuit het project Hoekse Lijn.
3. Inrichtingsplan Strandweg (kruising Strandweg en inpassing tunnelbak Vinetaduin): Het ontwerp van de buitenruimte is onderdeel van het bestek van de spoorverlenging. Met de bewoners van de Strandweg Noord is overleg gevoerd over de impact van de tunnelbak voor de appartementencomplexen. Bewoners zijn tevreden over de voorgenomen aanpak en monitoring.
4. Inrichtingsplan Strandboulevard: Het ontwerp van de buitenruimte is opgenomen in het hiervoor genoemde bestek van de spoorverlenging Hoekse Lijn. Over de ovonde geen nieuws. In dit traject wordt bezien of de aanwezige Atlantic Wall bij de realisatie van de spoorverlenging zichtbaar kan worden gemaakt.
5. Inrichtingsplan Stationsomgeving Hoek van Holland Strand. Dit inrichtingsplan bevindt zich in de ontwerpfase. Het ontwerp krijgt steeds meer vorm doch afronding wacht onder andere op de discussie over de veiligheid (crowd-management) en het flexibel kunnen inspelen op toekomstige planontwikkeling van de kustzone.

#### *Verkeerscirculatieplan*

De intentie is om het verkeerscirculatieplan in te passen in het Programma Bereikbaarheid Hoek van Holland. Het programma is breder gericht en houdt ook rekening met aspecten als parkeren, de BREXIT en ontwikkelingen op gebied van recreatie, woningbouw en bedrijvigheid, niet alleen in Hoek van Holland maar ook in de aangrenzende regio. Gestart is met de aanschaf van camera's, DRIP's en andere apparatuur die bedoeld zijn om meer zicht te krijgen op de huidige verkeerscirculatie en gebruikt kunnen worden om de effecten van toekomstige ingrepen te monitoren.



Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb



Tabel 1: GROTICK-Aspecten Hoekse Lijn (Ombouw)

	DECEMBER 2017	NOVEMBER 2018	DECEMBER 2018
<b>GELD</b>	Subsidie € 372 mln. Kosten € 462 mln.	De extra vertragskosten die ontstaan door het verschuiven van de exploitatiedatum leiden op dit moment niet tot een budgetoverschrijding en kunnen voorts nog worden opgevangen binnen de projectbegroting.	Geen wijzigingen.
	Tekort: € 90 mln. worst case	De vaststellingsovereenkomst is nagenoeg gereed. De verwachting is dat de vaststellingsovereenkomst binnenkort wordt getekend.	Geen wijzigingen.
<b>ORGANISATIE</b>	Bestuurlijk opdrachtgever: weth. MDC	Vanaf het aantreden van het nieuwe college op 5 juli 2018 j. is wethouder FOHGP bestuurlijk opdrachtgever van dit project. Geen wijzigingen.	Geen wijzigingen.
	Ambtelijk Opdrachtgever: dir. SI, cluster SO	Geen wijzigingen.	Geen wijzigingen.
	Algemeen Projectmanager	Geen wijzigingen.	Geen wijzigingen.
	Bestuurlijk Stakeholdersoverleg	Wethouder FOHMP neemt deel aan het BSO.	Geen wijzigingen.
	Directieraad: MRDH, gemeente RET, ProRail	Geen wijzigingen.	Geen wijzigingen.
	Stuurgroep Hoekse Lijn	De stuurgroep is in het najaar 2018 bijeengekomen. Afgesproken is dat de stuurgroep 3 tot 4 maal per jaar bijeenkomt.	Geen wijzigingen.
<b>T I J D</b>	Integrale planning, extern getoetst: oplevering Q4 2018	Het tijdstip van start exploitatie is afhankelijk van de ontwikkeling van de spoorbeveiligingssoftware, de aanvraag van de indienststellingsvergunning en de testresultaten. Voorts zal start exploitatie niet voor eind februari 2019 plaatsvinden.	Het tijdstip van start exploitatie is afhankelijk van de ontwikkeling van de spoorbeveiligingssoftware, de aanvraag van de indienststellingsvergunning en de testresultaten. Voorts zal start exploitatie niet eerder dan eind maart 2019 plaatsvinden.
	Werkzaamheden:	De dag-tot-dag-planning voor het dynamisch testen, testbedrijf en proefbedrijf wordt wekelijks opnieuw aangepast op basis van de vorderingen die gemaakt worden met de ontwikkelingen van de spoorbeveiligingssoftware. Momenteel wordt deze	De dag-tot-dag-planning voor het dynamisch testen, testbedrijf en proefbedrijf wordt wekelijks opnieuw aangepast op basis van de vorderingen die gemaakt worden met de ontwikkelingen van de spoorbeveiligingssoftware. Wanneer de definitieve



## DECEMBER 2017

## NOVEMBER 2018

aangepast op de laatste ontwikkelingen. Met de voorlopige veiligheidsverklaring van de spoorbeveiligingsleverancier kan een deel van het testbedrijf en de aanvraag van de indienststellingsvergunning worden gestart. Wanneer op 17 december 2018 de definitieve veiligheidsverklaring wordt geleverd, kan het testbedrijf en vervolgens het vergunningstraject worden afgerond.

In de vorige maandrapportage meldden wij u dat er bij het spoor nabij Hoek van Holland Haven al enige tijd sprake is van wateroverlast en besloten is om n.a.v. ruimte in de planning de realisatie van een structurele oplossing voor de wateroverlast te vervroegen. Deze werkzaamheden zijn half oktober gestart en zullen naar verwachting 8 weken duren en zullen in december worden afgerond. De werkzaamheden gebeuren in afstemming met de testplanning, en beïnvloeden de oplevering niet.

## DECEMBER 2018

veiligheidsverklaring op 24 december door de spoorbeveiligingsleverancier wordt geleverd, kan die door PbHL worden verwerkt en parallel het testbedrijf worden opgestart in februari 2019. Januari 2019 kan ook het proces tot aanvraag van de indienststellingsvergunning worden opgestart

In de vorige maandrapportage meldden wij u dat er bij het spoor nabij Hoek van Holland Haven al enige tijd sprake is van wateroverlast en besloten is om n.a.v. ruimte in de planning de realisatie van een structurele oplossing voor de wateroverlast te vervroegen. Deze werkzaamheden zijn half oktober gestart en zullen begin januari 2019 worden afgerond. De werkzaamheden gebeuren in afstemming met de testplanning, en beïnvloeden de oplevering niet.

In navolging van Hoek van Holland Haven, wordt momenteel ook de aanpak van wateroverlast nabij station Maassluis West voorbereid. Hiervoor werden afgelopen perioden al tijdelijke maatregelen getroffen, door het overtoellige water weg te pompen. Deze tijdelijke maatregelen zullen getroffen worden totdat de definitieve oplossing is gerealiseerd. Momenteel worden er gesprekken gevoerd met HDD over de vergunningen en met Staatsbosbeheer over te verwerven gronden. Deze werkzaamheden zijn geen



hinder voor exploitatie voor de Hoekse Lijn en zullen naar verwachting in Q2 2019 worden uitgevoerd.

In de vorige maandrapportage hebben wij uw raad geïnformeerd over de uitvoering van voorbereidende werkzaamheden voor de Blankenburgverbinding door Consortium Baak. Deze werkzaamheden zijn in week 45 uitgevoerd en conform planning verlopen. Later zal in 2019 het tunneldek worden ingeschoven

In de vorige maandrapportage hebben wij uw raad geïnformeerd dat door consortium Baak de voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de Blankenburgverbinding succesvol zijn uitgevoerd. In april 2019 zal een tunneldek worden ingeschoven, hiervoor is een buitendienststelling van de Hoekse Lijn noodzakelijk. Deze buitendienststelling zal meerdere dagen duren De buitendienststelling zal na start exploitatie plaatsvinden. Momenteel worden gesprekken gevoerd tussen RET, PbHL en consortium Baak over de planning van deze buitendienststelling en om te zorgen dat de overlast voor de reizigers van de Hoekse Lijn zo veel mogelijk wordt beperkt. Hierbij wordt onderzocht of tijdens de periode van werkzaamheden er sprake kan zijn van een gedeeltelijke buitendienststelling van de Hoekse Lijn. Daarbij zou de dienstregeling tussen Rotterdam en Vlaardingen mogelijk doorgang kunnen vinden tijdens de werkzaamheden.

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.

Met betrekking tot de verificatiedossiers ten behoeve van de adviesaanvraag inzake de indienststellingsvergunning is de stand van zaken als volgt:

- *Baan en energievoorziening:* Deze dossiers zijn door PbHL gereviewd en afgerond.
- *Overwegen:* De laatste open punten worden afgerond. De rapportage die aantoont dat de overwegen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving is gereed. Met betrekking tot de

Met betrekking tot de verificatiedossiers ten behoeve van de adviesaanvraag inzake de indienststellingsvergunning is de stand van zaken als volgt:

- *Baan:* Dit dossier is afgerond voor start dynamisch testen, enkele kleine openstaande punten worden momenteel afgerond.



## DECEMBER 2017

Er is een projectmanager aangesteld die dit traject direct aanstuurt en er is een ervaren documentmanager aangehouden.

De communicatie en afstemming met RET Beheer is geïntensiveerd.

Er is een analyse gemaakt van het

Programma van Eisen en ontwerp

zodat exact duidelijk is welke

documenten benodigd zijn voor het in beheer nemen van de lijn.

## NOVEMBER 2018

omgeving van de overwegen zijn er nog een aantal openstaande punten. Deze zullen worden opgelost voorafgaand aan de vergunningaanvraag.

*Station systemen:* Het verificatiedossier station systemen ten behoeve van de adviesaanvraag

inzake de indienststellingsvergunning is

momenteel niet kritisch voor het testen omdat

voorlopig wordt gereden zonder gebruik te

maken van de stations. Het dossier wordt

momenteel binnen PbHL gereviewd.

*Bruggen:* De testen van de bruggen zijn in

week 44 en week 45 succesvol verlopen.

Momenteel worden de testresultaten verwerkt

in het dossier. Hiermee wordt het dossier

bruggen afgerond.

De status voor de dossiers voor de overdracht aan RET Beheer is als volgt:

- *Overwegen:* Het dossier overwegen is gereviewd en geleverd, maar wacht nog op aansluiting met het dossier spoorbeveiliging.
- *Energievoorziening:* Dit dossier wordt momenteel gereviewd door RET Beheer. Gedurende deze review vindt nog afzonderlijke afstemming plaats ten behoeve van een 'warme overdracht' aan RET Beheer.
- *Bruggen:* Dit dossier wordt momenteel afgerond. Naar verwachting is dit dossier in november afgerond en gereed gemaakt voor review door RET Beheer.
- *Aansluiting metronetwerk Schiedam:* Dit dossier wordt momenteel opgesteld. Naar verwachting is dit dossier in november gereed.
- *Station systemen:* Dit dossier van station systemen voor overdracht aan RET Beheer wordt momenteel opgesteld. Naar verwachting

## DECEMBER 2018

*Energievoorziening:* Dit dossier is naar aanleiding van een review geoptimaliseerd en wordt aangevuld op enkele openstaande punten.

*Overwegen:* De laatste open punten worden afgerond. De rapportage die aantoont dat de overwegen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving is gereed. Met betrekking tot de omgeving van de overwegen zijn er nog een aantal openstaande punten. Deze zullen worden opgelost voorafgaand aan de vergunningaanvraag.

*Station systemen:* Het verificatiedossier station systemen ten behoeve van de adviesaanvraag inzake de indienststellingsvergunning is

momenteel niet kritisch voor het testen omdat voorlopig wordt gereden zonder gebruik te maken van de stations. Het dossier is binnen PbHL gereviewd en wordt naar aanleiding van deze review aangepast, nadat de andere kritische dossiers zijn voltooid.

*Bruggen:* Er zijn extra brugtesten uitgevoerd in week 48. De resultaten van deze testen worden momenteel verwerkt in de verificatierapportage en enkele andere openstaande punten worden aangevuld

*Spoorbeveiliging:* De Safety Case met ISA-verklaring van de exploitatieversie van de software bevat de verificatierapportage van de leverancier, die wordt beoordeeld door het project en opgenomen in het informatiedossier t.b.v. de vergunningaanvraag.



## DECEMBER 2017

## NOVEMBER 2018

is dit dossier in november gereed voor review door RET Beheer.

Het proces voor de overdracht aan RET Beheer staat onder druk omdat de spoorbeveiligingssoftware gereed dient te zijn, voordat het mogelijk is om de verificatiedossiers en de dossiers ten behoeve van de overdracht aan RET Beheer af te ronden. Daarnaast moeten ook de onderhouds- en beheercontracten met leveranciers gereed te zijn voordat het beheer kan worden overgedragen.

## DECEMBER 2018

De status voor de dossiers voor de overdracht aan RET Beheer is als volgt:

- *Overwegen*: Het dossier overwegen is gereviewd en geleverd, maar wacht nog op aansluiting met het dossier spoorbeveiliging.
- *Energievoorziening*: Dit dossier wordt momenteel gereviewd door RET Beheer. Gedurende deze review vindt nog afzonderlijke afstemming plaats ten behoeve van een 'warme overdracht' aan RET Beheer. Deze overdracht loopt t/m eind 2018.
- *Bruggen*: Dit dossier ondervindt vertraging op het compleet maken van het dossier en samenhang op documenten. Dit dossier zal begin 2019 worden afgerond.
- *Aansluiting metronetwerk Schiedam*: Dit dossier wordt momenteel opgesteld. Naar verwachting is dit dossier eind december gereed.
- *Station systemen*: Dit dossier van station systemen voor overdracht aan RET Beheer wordt momenteel afgerond. Naar verwachting is dit dossier eind december gereed voor review door RET Beheer.

Het proces voor de overdracht aan RET Beheer staat onder druk omdat de spoorbeveiligingssoftware gereed dient te zijn, voordat het mogelijk is om de verificatiedossiers en de dossiers ten behoeve van de overdracht aan RET Beheer af te ronden. Daarnaast moeten ook de onderhouds- en beheercontracten met leveranciers gereed zijn voordat het beheer kan worden overgedragen.



**DECEMBER 2017****NOVEMBER 2018****DECEMBER 2018****COMMUNI-  
CATE &  
OMGEVINGS-  
MANAGEMENT**

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.

Geen wijzigingen.

Wanneer de spoorbeveiligingssoftware wordt opgeleverd, zal worden gestart met de testfasen. Hiervoor zal een publiciteitscampagne worden opgestart om omwonenden er op te wijzen dat regelmatig over het spoor gereden zal worden. Dit heeft tot gevolg dat slagbomen bij spoorwegovergangen open en dicht zullen gaan.

Geen wijzigingen.

**KWALITEIT**

*Cultuur 'best for project' en sturen op een gezamenlijk resultaat*

Geen wijzigingen.

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 verschillende deelnemende partijen en toekomstige beheerders en exploitant. Het MT bespreekt de projectissues integraal en werkt gezamenlijk aan het project.

**RISICO'S**

1. *Risico  
Ontbreken verificatierapportage/  
veiligheidsbewijsvoering*

De leverancier van de spoorbeveiliging heeft een planning opgesteld, wanneer welk veiligheidscertificaat wordt verwacht met welke

Geen wijzigingen.



## DECEMBER 2017

Voordat gestart kan worden met testen, dienen verificatierapportages en veiligheidsbewijsvoering op orde te zijn.

### *Beheersmaatregel:*

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

### *2. Risico: overlast bij afwikkeling goederenvervoer*

Technische en/of operationele onvolkomenheden die bij het testen aan het licht komen, kunnen de afwikkeling van het goederenvervoer belemmeren.

### *Beheersmaatregel:*

Met ProRail afspraken maken over trein vrije periodes, zodat er voldoende tijd is om alle testen goed uit te kunnen voeren

### *3. Risico: uitloop van de testplanning*

Bij negatieve testresultaten moeten tests opnieuw worden uitgevoerd, waardoor het testen langer duurt.

## NOVEMBER 2018

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.

Voor wat betreft de scenariotesten met betrekking tot het goederenverdrachtsspoor moet een trein vrije periode worden aangevraagd bij ProRail. Hiervoor is de definitieve veiligheidsverklaring van de softwareleverancier benodigd. De aanvraagprocedure zal vervolgens minimaal zes weken duren. Gelet op deze doorlooptijd zullen de testen voor het goederenverdrachtsspoor op zijn vroegst in januari 2019 kunnen worden uitgevoerd. Onderzocht wordt of de trein vrije periode kan worden aangevraagd op basis van een voorlopige veiligheidsverklaring zodat de testen voor het goederenverdrachtsspoor eerder kunnen worden uitgevoerd.

In de voorgaande maandrapportage is uw raad uitgebreid geïnformeerd over de te doorlopen testfasen. Afgelopen perioden zijn pre-dynamische testen uitgevoerd. Met de voorlopige

## DECEMBER 2018

Voor wat betreft de scenariotesten met betrekking tot het goederenverdrachtsspoor moet een trein vrije periode worden aangevraagd bij ProRail. Hiervoor is een veiligheidsverklaring van de softwareleverancier, waarin verklaard wordt dat de interface met het goederenverdrachtsspoor veilig en betrouwbaar is benodigd. Deze verklaring is in week 50 ontvangen. Vervolgens is de aanvraagprocedure opgestart. Deze aanvraagprocedure zal vervolgens minimaal zes weken duren. Gelet op deze doorlooptijd zullen de scenariotesten voor het goederenverdrachtsspoor op zijn vroegst in februari 2019 kunnen worden uitgevoerd.

Op basis van de verkregen deelverklaringen van de spoorbeveiligingsleverancier zijn verschillende dynamische testen uitgevoerd. Deze zijn nagenoeg succesvol verlopen. Tijdens de dynamische testen van



## DECEMBER 2017

(Kleine) schades of onvolkomenheden kunnen oorzaak zijn van negatieve testresultaten en dienen daarom snel verholpen te worden.  
*Beheersmaatregel:*  
Extra kabecontroles en inspecties.  
Leveranciers en herstploegen staan paraat om direct eventuele problemen op te lossen.  
Tijdig inplannen van specialistisch personeel.

## NOVEMBER 2018

veiligheidsverklaring, die op 9 november jl. is geleverd kunnen dynamische testen worden uitgevoerd en kan mogelijk een deel van het testbedrijf worden gestart. Om het laatste deel van het testbedrijf te kunnen uitvoeren en het testbedrijf volledig af te kunnen ronden is de definitieve veiligheidsverklaring benodigd. Het testbedrijf zal naar verwachting minimaal 4 tot 5 weken duren. Wanneer het testbedrijf succesvol is afgerond en de operationele werking van de systemen is aangetoond en een indienstellingsvergunning met beperkingen is verkregen, kan het proefbedrijf worden gestart. Het proefbedrijf zal minimaal 4 tot 5 weken duren. Tijdens het proefbedrijf test RET de Hoekse Lijn met exploitatiemodellen en worden metrobestuurders en verkeersleiders opgeleid. Bij het testen geldt dat er een risico bestaat op vertraging doordat bij het testen nieuwe non-conformities in de spoorbeveiligingssoftware worden ontdekt. Dit kan leiden tot uitloop in de planning, omdat deze non-conformities in de software zullen moeten worden hersteld.

## DECEMBER 2018

13 december jl. zijn echter wel storingen ontstaan in de bruggen van Vlaardingen en Maassluis. Momenteel wordt onderzocht wat daarvan de oorzaak is, omdat deze storingen niet eerder opgetreden zijn bij het testen van de bruggen zelf. Zoals eerder in de rapportage is aangegeven kan een deel van het testbedrijf niet worden uitgevoerd zonder de definitieve veiligheidsverklaring van de spoorbeveiligingsleverancier. Voor de uitvoering van capaciteitstesten en scenariotesten is de definitieve veiligheidsverklaring benodigd. De verwachting is dat, indien de definitieve veiligheidsverklaring op 24 december 2018 wordt ontvangen, deze testen in de tweede helft van januari kunnen starten en vervolgens 3 tot 4 weken zullen duren. Gelet op de doorlooptijd van de aanvraagprocedure voor de trainvrije periode van ProRail zullen de scenariotesten van het testbedrijf voor het goederenoverdrachtsspoor op zijn vroegst in februari 2019 kunnen worden uitgevoerd. Wanneer het testbedrijf succesvol is afgerond en de operationele werking van de systemen is aangetoond en een indienstellingsvergunning met beperkingen is verkregen, kan het proefbedrijf worden gestart. Het proefbedrijf zal niet eerder starten dan eind februari 2019 en minimaal 4 weken duren. Tijdens het proefbedrijf test RET de Hoekse Lijn met exploitatiemodellen en worden metrobestuurders en verkeersleiders opgeleid. Bij het testen geldt dat er een risico bestaat op vertraging doordat bij het testen nieuwe non-conformities in de spoorbeveiligingssoftware worden ontdekt. Dit kan





4. *Niet tijdig gereed zijn van de spoorbeveiligingssoftware*  
 De spoorbeveiligingssoftware ligt op het kritieke pad in de planning. Tijdige oplevering is noodzakelijk om te kunnen starten met dynamisch testen.  
*Beheersmaatregel:*  
 De rapportagelijnen met de softwareleverancier zijn duidelijker en strakker neergezet en vastgelegd.  
 De voortgang van de werkzaamheden wordt dagelijks gemonitord en er is op dagelijkse basis afstemming tussen leverancier, RET en de projectorganisatie.

De exploitatieversie van de software is geleverd op 5 november, echter de daarbij behorende veiligheidsverklaring ontbrak hierbij. Deze veiligheidsverklaring is nodig voor het opstarten van de aanvraagprocedure voor de indienststellingsvergunning. Op 7 november heeft een gesprek plaatsgevonden tussen wethouder FOHGP, de directie van de RET en de directie van de leverancier van de spoorbeveiligingssoftware. Over de uitkomsten van het gesprek is uw raad op 8 november jl. per brief geïnformeerd. Door de softwareleverancier van de spoorbeveiliging is toen aangegeven dat de definitieve veiligheidsverklaring wordt geleverd op 26 november 2018. Als beheersmaatregel heeft de softwareleverancier de capaciteit van het team dat verantwoordelijk is voor de definitieve veiligheidsverklaring uitgebreid. Vooruitopend op de definitieve veiligheidsverklaring is op 9 november door de softwareleverancier een voorlopige veiligheidsverklaring afgegeven. Met deze voorlopige veiligheidsverklaring zou een deel van het testbedrijf en de aanvraagprocedure voor de indienststellingsvergunning kunnen worden opgestart. Inmiddels is van de softwareleverancier een nieuwe planning ontvangen waarbij de definitieve veiligheidsverklaring wordt verwacht op 17 december 2018. Als oorzaak van deze nieuwe vertraging is door de leverancier aangegeven dat er

leiden tot uitloop in de planning, omdat deze non-conformities in de software zullen moeten worden hersteld.

In de voorgaande rapportage hebben wij uw raad gemeld dat de exploitatieversie van de software is geleverd op 5 november, maar dat de daarbij behorende veiligheidsverklaring hierbij ontbrak. Tevens hebben wij u hierin op de hoogte gebracht dat de oplevering van de definitieve veiligheidsverklaring is vertraagd van 26 november 2018 naar 17 december 2018. Op 17 december 2018 heeft de softwareleverancier laten weten dat de definitieve veiligheidsverklaring op zijn vroegst geleverd wordt op 24 december 2018. Gelet op de ervaringen tot nu toe wordt deze opleverdatum door het projectbureau als onzeker beoordeeld. Inmiddels zijn door de softwareleverancier een aantal voorlopige veiligheidsverklaringen afgegeven. Deze voorlopige veiligheidsverklaringen worden afgegeven voor verschillende onderdelen van de software die gereed zijn. Met behulp van deze deelverklaringen zijn verschillende testen uitgevoerd. Het testen kan echter pas volledig worden afgerond wanneer ook de definitieve veiligheidsverklaring is afgegeven. Wanneer de definitieve veiligheidsverklaring is ontvangen, wordt de veiligheidsverklaring verwerkt in het veiligheidsdossier van PbHL en getoetst door een onafhankelijke safety-assessor. Wanneer dit is gebeurd en parallel het testbedrijf wordt afgerond kan de aanvraag van de indienststellingsvergunning ingediend worden bij ILT en MRDH.



**DECEMBER 2017****NOVEMBER 2018**

nog een aantal non-conformities opgelost dienen te worden voordat de definitieve veiligheidsverklaring kan worden afgegeven. In aanloop naar de nieuwe opleverdatum van 17 december 2018 zullen door de softwareleverancier meerdere voorlopige veiligheidsverklaringen worden afgegeven. Deze voorlopige veiligheidsverklaringen worden afgegeven voor de onderdelen van de software die gereed zijn. Met deze deelverklaringen kunnen verschillende onderdelen van het testbedrijf worden uitgevoerd. Het testbedrijf kan echter pas worden afgerond wanneer ook de definitieve veiligheidsverklaring is afgegeven. Op dit moment wordt onderzocht wat de consequenties zijn voor de planning. Tevens vindt met betrekking tot het vergunningstraject overleg plaats met ILT, MRDH en de softwareleverancier om de consequenties van de latere opleverdatum van de veiligheidsverklaring in kaart te brengen en te onderzoeken op welke wijze verdere verfraging zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

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.

**5. Onvoldoende tijd voor het verwerken van testresultaten**

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.

**Beheersmaatregel:**

In de planning zijn hiervoor

**DECEMBER 2018**

Geen wijzigingen.



**DECEMBER 2017****NOVEMBER 2018****DECEMBER 2018**

zogenaaemde bufferweken

opgenomen.

**6. Geen tijdsige**

**indienststellingsvergunning**

Deze vergunning wordt, mede op basis van advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), verlizend 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.

**Beheersmaatregel:**

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.

De aanvraag van de indienststellingsvergunning kan worden opgestart met behulp van de tussentijdse veiligheidsverklaring die op 9 november is verkregen. Echter kan het benodigde veiligheidsdossier voor de aanvraag van de indienststellingsvergunning pas worden afgerond, wanneer de definitieve veiligheidsverklaring (ISA-verklaring) behorend bij de exploitatieversie van de spoorbeveiligingssoftware van de leverancier gereed is. Deze verklaring wordt op 17 december 2018 verwacht. Met betrekking tot het vergunningstraject vindt overleg plaats met ILT, MRDH en de softwareleverancier om de consequenties van de latere opleverdatum van de veiligheidsverklaring in kaart te brengen en te onderzoeken op welke wijze verdere vertraging zoveel mogelijk kan worden voorkomen. Het veiligheidsdossier inclusief veiligheidsverklaring over het spoorbeveiligingssysteem wordt verwerkt in het totale veiligheidsdossier (safety-case) van PbHL. De uiteindelijke aanvraag van de indienststellingsvergunning loopt parallel met het testbedrijf. De resultaten van dat testbedrijf worden gedeeld met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). ILT zal in haar verklaring aangeven met welke beperkingen het proefbedrijf vervolgens gestart kan worden. Deze procedure, vanaf de start van het vervoer van reizigers en

De indienststellingsvergunning van de Hoekse Lijn kan nog niet worden aangevraagd, zonder dat de definitieve veiligheidsverklaring is verkregen van de spoorbeveiligingsleverancier en zolang deze niet is verwerkt in het veiligheidsdossier. Zoals eerder aangegeven wordt de definitieve veiligheidsverklaring nu verwacht op 24 december 2018. Momenteel wordt de aanvraagprocedure in overleg met de spoorbeveiligingsleverancier, ILT en MRDH voorbereid. De veiligheidsverklaring zal samen met het gehele veiligheidsdossier worden verwerkt in de safety-case van PbHL. De aanvraagprocedure van de indienststellingsvergunning zal parallel lopen met het testbedrijf. De resultaten van dat testbedrijf worden gedeeld met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). ILT zal in haar verklaring aangeven met welke beperkingen het proefbedrijf vervolgens gestart kan worden. Deze procedure, vanaf de start van het vervoer van reizigers en

de indienststellingsvergunning overnemen en afhankelijk daarvan gemaakteerd of binnen de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (Va) het besluit nemen tot afgeven van de indienststellingsvergunning. Wanneer het proefbedrijf succesvol wordt afgerond, worden de beperkingen in de vergunning, die betrekking hebben op vervoer van reizigers en



## DECEMBER 2017

## NOVEMBER 2018

veiligheidsdossier en -verklaring in het veiligheidsdossier van PbHL duurt minimaal zes tot zeven weken. MRDH kan deze beperkingen in de indienststellingsvergunning overnemen en afhankelijk daarvan gemandateerd of binnen de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (Va) het besluit nemen tot afgeven van de indienststellingsvergunning. Wanneer het proefbedrijf succesvol wordt afgerond worden de beperkingen in de vergunning, die betrekking hebben op vervoer van reizigers en goederen, opgeheven en kan worden gestart met exploitatie.

7. *Geen (tijds) overdracht van alle vereiste documenten aan de RET 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  
*Beheersmaatregel:*  
Er is een documentmanager aangesteld.

## DECEMBER 2018

goederen, opgeheven en kan worden gestart met exploitatie.

Met betrekking tot de verificatiedossiers ten behoeve van de adviesaanvraag inzake de indienststellingsvergunning is de stand van zaken als volgt:

- *Baan:* Dit dossier is afgerond voor start dynamisch testen, enkele kleine openstaande punten worden momenteel afgerond.
- *Energievoorziening:* Dit dossier is naar aanleiding van een review geoptimaliseerd en wordt aangevuld op enkele openstaande punten.
- *Overwegen:* De laatste open punten worden afgerond. De rapportage die aantoont dat de overwegen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving is gereed. Met betrekking tot de omgeving van de overwegen zijn er nog een aantal openstaande punten. Deze zullen worden opgelost: voorafgaand aan de vergunningaanvraag.



## DECEMBER 2017

## NOVEMBER 2018

- *Bruggen:* De testen van de bruggen zijn in week 44 en week 45 succesvol verlopen. Momenteel worden de testresultaten verwerkt in het dossier. Hiermee wordt het dossier bruggen afgerond.

De status voor de dossiers voor de overdracht aan RET Beheer is als volgt:

- *Overwegen:* Het dossier overwegen is gereviseerd en geleverd, maar wacht nog op aansluiting met het dossier spoorbeveiliging.
- *Energievoorziening:* Dit dossier wordt momenteel gereviseerd door RET Beheer. Gedurende deze review vindt nog afzonderlijke afstemming plaats ten behoeve van een 'warme overdracht' aan RET Beheer.
- *Bruggen:* Dit dossier wordt momenteel afgerond. Naar verwachting is dit dossier in november afgerond en gereed gemaakt voor review door RET Beheer.
- *Aansluiting metronetwerk Schiedam:* Dit dossier wordt momenteel opgesteld. Naar verwachting is dit dossier in november gereed.
- *Station systemen:* Dit dossier van station systemen voor overdracht aan RET Beheer wordt momenteel opgesteld. Naar verwachting is dit dossier in november gereed voor review door RET Beheer.

Het proces voor de overdracht aan RET Beheer staat onder druk omdat de spoorbeveiligingssoftware gereed dient te zijn, voordat het mogelijk is om de verificatiedossiers en de dossiers ten behoeve van de overdracht aan RET Beheer af te ronden. Daarnaast moeten ook

## DECEMBER 2018

- *Station systemen:* Het verificatiedossier station systemen ten behoeve van de adviesaanvraag inzake de indienststellingsvergunning is momenteel niet kritisch voor het testen omdat voorlopig wordt gereden zonder gebruik te maken van de stations. Het dossier is binnen PbHL gereviseerd en wordt naar aanleiding van deze review aangepast, nadat de andere kritische dossiers zijn voltooid.
- *Bruggen:* Er zijn extra brugtesten uitgevoerd in week 48. De resultaten van deze testen worden momenteel verwerkt in de verificatierapportage en enkele andere openstaande punten worden aangevuld
- *Spoorbeveiliging:* De Safety Case met ISA-verklaring van de exploitatieversie van de software bevat de verificatierapportage van de leverancier, die wordt beoordeeld door het project en opgenomen in het informatiedossier t.b.v. de vergunningaanvraag.

De status voor de dossiers voor de overdracht aan RET Beheer is als volgt:

- *Overwegen:* Het dossier overwegen is gereviseerd en geleverd, maar wacht nog op aansluiting met het dossier spoorbeveiliging.
- *Energievoorziening:* Dit dossier wordt momenteel gereviseerd door RET Beheer. Gedurende deze review vindt nog afzonderlijke afstemming plaats ten behoeve van een 'warme overdracht' aan RET Beheer. Deze overdracht loopt t/m eind 2018.



## DECEMBER 2017

## NOVEMBER 2018

de onderhouds- en beheercontracten met leveranciers gereed te zijn voordat het beheer kan worden overgedragen.

## DECEMBER 2018

- *Bruggen*: Dit dossier ondervindt vertraging op het compleet maken van het dossier en samenhang op documenten. Dit dossier zal begin 2019 worden afgerond.
- *Aansluiting metronetwerk Schiedam*: Dit dossier wordt momenteel opgesteld. Naar verwachting is dit dossier eind december gereed.
- *Station systemen*: Dit dossier van station systemen voor overdracht aan RET Beheer wordt momenteel afgerond. Naar verwachting is dit dossier eind december gereed voor review door RET Beheer.



**Tabel 2: Voortgang aanbevelingen Raadsonderzoek Hoekse Lijn Februari 2018**

NOVEMBER 2018	DECEMBER 2018
<p>Aanbeveling 1: <i>Houd bestuurlijk en politiek de vinger aan de pols bij het verdere verloop van het traject.</i></p>	<p>De algemeen projectmanager opereert namens de gemeente Rotterdam, RET en MRDH. De algemeen projectmanager rapporteert aan een gezamenlijke Directieraad. De Directieraad bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeente, RET, MRDH en ProRail en komt tweewekelijks bijeen. Verder vindt er periodiek overleg (minimaal tweewekelijks) plaats tussen de bestuurlijk opdrachtgever (wethouder FOHSM) 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 maandelijks rapportages worden op systematische wijze voorzien van een terugkoppeling van de GROTICK-aspecten.</p>
<p>Aanbeveling 2: <i>Evalueer, na afloop van het gereedkomen van de gehele Hoekse Lijn het totale project met aandacht voor onder meer contractingsstrategie, samenwerkingsvormen en gemaakte subsidieafspraken.</i></p> <p>Aanbeveling 3: <i>Zorg bij grote projecten die de realisatiefase ingaan voor een expliciet raadsbesluit.</i></p>	<p>Geen wijzigingen.</p> <p>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. 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.</p> <p>Geen wijzigingen.</p>
<p>Aanbeveling 4: <i>Pas de RSPW toe in grote projecten, en hanteer in</i></p>	<p>Geen wijzigingen.</p> <p>De stuurgroep is in juni voor het eerst bijeengekomen. Hierin zijn de gemeente Rotterdam, ProRail, RET en MRDH bestuurlijk</p>



<p><i>beginsel altijd een stuurgroep en directieraad. Heb aandacht voor zowel proces als inhoud. Zorg ervoor dat RSPW leeft bij betrokkenen.</i></p>	<p>vertegenwoordigd. De volgende bijeenkomst van de stuurgroep Hoekse Lijn zal na het zomerreces plaatsvinden.</p>
<p><i>Aanbeveling 5: Koppel de inzichten/aanbevelingen uit de drie lopende onderzoeken (cultuur, realisatievermogen binnen Stadsontwikkeling, toepassing RSPW) aan de bevindingen van dit raadsonderzoek.</i></p>	<p>De bevindingen van de onderzoeken (cultuur, realisatievermogen binnen Stadsontwikkeling, toepassing RSPW) zijn op 3 oktober aan uw Raad verzonden. In de bijbehorende raadsbrief zijn de inzichten uit deze onderzoeken gekoppeld aan de inzichten uit het raadsonderzoek Hoekse Lijn.</p> <p>Geen wijzigingen.</p>
<p><i>Aanbeveling 6: Focus op de 'best-for-project' gedachte op de Hoekse Lijn.</i></p>	<p>In het project de verlenging worden de lessons learned meegenomen vanuit de ombouw. Daarnaast wordt veel geïnvesteerd in samenwerking en teambuilding. De focus ligt in het project Hoekse Lijn ligt op integraal werken. RET Beheer en Exploitatie worden in de bestekfase ook aan de voorkant betrokken.</p> <p>Geen wijzigingen.</p>
<p><i>Aanbeveling 7: Rapporteer halfjaarlijks aan de raad over de stand van zaken van de opvolging van de aanbevelingen.</i></p>	<p>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.</p> <p>Geen wijzigingen.</p>







Tabel 3: GROTICK-Aspecten Hoekse Lijn (Verlenging)

	NOVEMBER 2018	DECEMBER 2018
<b>GELD</b>	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 overschrijdingskans 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.	In Q1 van 2019 wordt een update van de prognose gedaan.
<b>ORGANISATIE</b>	Bestuurlijk opdrachtgever: weth. FOHSMD Ambtelijk Opdrachtgever: dir. SI, cluster SO Algemeen Projectmanager Bestuurlijk Stakeholdersoverleg (BSO) Directieraad: MRDH, gemeente, RET, ProRail Stuurgroep Hoekse Lijn	Geen wijzigingen.
<b>Projectorganisatie</b>	Geen wijzigingen. Geen wijzigingen. Geen wijzigingen. Wethouder FOHSMD neemt deel aan het BSO. Geen wijzigingen. De stuurgroep is in het najaar 2018 bijeengekomen. Afgesproken is dat de stuurgroep 3 tot 4 maal per jaar bijeenkomt. In juli heeft er een teambuildingsessie plaatsgevonden met de projectorganisatie van de Spoorverlenging Hoekse Lijn. Tijdens deze sessie zijn gezamenlijk met afspraken gemaakt over de samenwerking, waarbij het succesvol realiseren van de verlenging van de Hoekse Lijn in een "Best for Project" benadering uitgangspunt is. Tevens is voor het project een integrale planning opgesteld, waarin naast de spoorverlenging ook de	Geen wijzigingen. Geen wijzigingen. Geen wijzigingen. Geen wijzigingen. Geen wijzigingen. Geen wijzigingen. Het voorbereidingsteam is per 3 december jl. verhuisd naar het pand van RET, waardoor de lijnen binnen de projectorganisatie korter zijn.

## NOVEMBER 2018

aanleg van de H6-weg, Stationsomgeving Hoek van Holland Haven en de gerelateerde buitenruimte is opgenomen. In deze planning zijn alle activiteiten van de afzonderlijke deelprojecten op elkaar afgestemd.

## TIJD

Op 15 augustus jl. heeft de Raad van State uitspraak gedaan in deze zaak. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft besloten dat de gemeente de ruimtelijke procedure voor het bestemmingsplan 'Hoek van Holland-Spoorverlenging' correct heeft uitgevoerd en de bezwaren ongegrond verklaard. Hiermee wordt het bestemmingsplan onherroepelijk en kan de spoorverlenging Hoekse lijn worden gerealiseerd. Uw raad is 15 augustus per brief over deze uitspraak geïnformeerd. Momenteel wordt het vonnis verder bestudeerd en wordt invulling gegeven aan het vervolgtraject.

Met betrekking tot de watervergunning voor de realisatie van de H6-weg zijn vorderingen gemaakt. Voor de aanleg van de H6-weg is door het Hoogheemraadschap Delfland de benodigde watervergunning afgegeven. De start van de realisatie wordt begin 2019 voorzien.

Met betrekking tot de watervergunning voor de realisatie van de H6-weg zijn vorderingen gemaakt. Voor de aanleg van de H6-weg is door het Hoogheemraadschap Delfland de benodigde watervergunning afgegeven en is er een overeenkomst over de vestiging van opstalrechten voor het privaatrechtelijke aspect. De subsidiebeschikking van MRDH is ontvangen. De uitvoering start januari 2019. De H6-weg zal naar verwachting begin 2020 gereed zijn. Tijdens deze werkzaamheden zal er gedurende drie maanden gewerkt worden aan de rotonde bij de Haakweg en zal het verkeer hier hinder van ondervinden.



## DECEMBER 2018

## NOVEMBER 2018

De spoorverlenging bevindt zich momenteel in de bestekfase. Dit betekent dat op dit moment het DO door de gemeente Rotterdam en RET gezamenlijk wordt uitgewerkt in bestekken. Daarbij is integraliteit in alle bestekken een groot aandachtspunt. Naar verwachting kan in Q1 2019 de aanbestedingsprocedure van de spoorverlenging van de Hoekse Lijn worden gestart

## DECEMBER 2018

Gedurende deze drie maanden zal er circa 8 weken geen autoverkeer mogelijk zijn vanaf de Haakweg richting de Hoeksebaan. Fietsen blijft wel mogelijk. Verder zal er sprake zijn van aan de weg gerelateerd bouwverkeer. In dezelfde periode zal naar verwachting ook de Brexit plaats vinden. Het kan niet worden uitgesloten dat de Brexit gevolgen heeft op de verkeerssituatie op de aangrenzende wegen. Scenario's voor de gevolgen van de Brexit worden momenteel in kaart gebracht. Vanuit de Hoekse Lijn worden de ontwikkelingen nauwlettend gevolgd.

In de voorbereiding van de Verlenging wordt ondervonden dat mensen op cruciale posities voor de Verlenging momenteel nog inzet moeten plegen om de Ombouw af te ronden. Dit kan consequenties gaan hebben voor de planning van de Verlenging.

## INFORMATIE

Geen wijzigingen.

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 omtrent de documentenoverdracht in een vroeg stadium bekend. Hierbij moeten wij u helaas meedelen dat het afdoeningsvoorstel langer op zich laat wachten. Reden hiervoor is dat er nog nadere afstemming nodig is tussen het projectbureau Hoekse Lijn en de RET. De RET moet als toekomstig beheerder en exploitant van de Hoekse Lijn de voorgestelde maatregelen beoordelen. Hiervoor is nog enige tijd benodigd. Omdat

Geen wijzigingen.



## NOVEMBER 2018

nog niet duidelijk is of het oordeel van RET leidt tot nadere aanpassingen op de voorgestelde maatregelen kan op dit moment nog niet precies worden aangegeven wanneer een afdoeningsvoorstel naar de raad kan worden gestuurd. De definitieve maatreregelen zullen evenwel bekend moeten zijn voordat gestart wordt met de contractering. Via de maandelijkse voortgangsrapportages zal uw raad worden geïnformeerd over de verdere voortgang.

### COMMUNICATIE & OMGEVINGS-MANAGEMENT

Op 4 september is overleg geweest met de klankbordgroep HvH over stand van zaken en verdere plannen. Op 29 augustus heeft het eerste integrale veiligheidsoverleg plaatsgevonden. Dit wordt de komende periode doorgezet.

Medio november heeft een themabijeenkomst plaatsgevonden over de realisatie van de H6-weg en stationsomgeving Hoek van Holland Haven. Hierbij waren de gebiedscommissie en bewoners aanwezig.

Met de klankbordgroep HvH is 27 november de voortgang van de diverse projecten besproken. Ook is een vervolgoverleg geweest met de hulpdiensten, RET en anderen en is een basis voor veiligheidsscenario's gelegd.

Op 7 november heeft een overleg plaatsgevonden met de bewoners van de flats aan de Strandweg. Zij hebben aangegeven vertrouwen te hebben in de aanpak (mede dankzij een 2nd opinion een externe partij) en de wijze van monitoring.

### KWALITEIT

Binnen de projectorganisatie van de spoorverlenging actief invulling gegeven aan de 'lessons learned' van de ombouw. Dit komt tot uiting door het in gang zetten van gestructureerde processen in de vorm van eisenbeheer, verificatie & validatie, documentenmanagement en voorbereiding van testen en integratie.

In de projectorganisatie van de spoorverlenging wordt actief invulling gegeven aan de 'lessons learned' van de ombouw. Dit komt tot uiting door het in gang zetten van gestructureerde processen in de vorm van eisenbeheer, verificatie & validatie, documentenmanagement, integraliteit van het ontwerp en voorbereiding van testen en integratie.

### RISICO'S

1. *Projectorganisatie Verlenging Hoekse Lijn*

Geen wijzigingen.

## DECEMBER 2018



## NOVEMBER 2018

Projectorganisatie functioneert niet goed, waardoor samenwerking en besluitvorming uitblijft.

### *Beheersmaatregel:*

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. *Onvoldoende integratie binnen het project.*

Door het ontbreken van een duidelijke scope, integrale contracten en onvoldoende integrale aansturing kan de vereiste kwaliteit niet worden geleverd.

### *Beheersmaatregel:*

Voor de verlenging van de Hoekse Lijn en onderliggende projecten wordt een integraal projectplan opgesteld. Waar mogelijk worden contracten geïntegreerd. Ook RET Beheer en Exploitatie worden vanaf het begin meegenomen in het project en maken deel uit van de Projectorganisatie.

### 3. *Bezwaar en beroep bij het verkrijgen van de benodigde vergunningen.*

Belanghebbenden kunnen bezwaar en beroep aantekenen tegen de benodigde vergunningen. Dit kan leiden tot vertragingen of het niet kunnen uitvoeren van de Spoorverlenging.

### *Beheersmaatregel:*

## DECEMBER 2018

Er wordt een start gemaakt met het gereed maken van de projectorganisatie voor de uitvoering.

Geen wijzigingen.

In Q1 van 2019 is een integraliteitstoets voorzien op het ontwerp

De natuurvergunning voor het aanleggen van de Hoekse Lijn door het Natura-2000 gebied

Solleveld&Kapittelduinen is voor inspraak vrijgegeven.

De termijn om zienswijzen in te dienen verloopt half november. Daarnaast loopt de aanvraag van de natuurvergunning voor het werken in gebied waar beschermde soorten voorkomen. De vergunningverlener (Omgevingsdienst Haaglanden) stelt zich op dit moment

De natuurvergunning voor het aanleggen van de Hoekse Lijn door het Natura-2000 gebied

Solleveld&Kapittelduinen is definitief door de Provincie Zuid-Holland vastgesteld. Er zijn geen

zienswijzen ingediend. Hiermee is weer een stap gezet richting het kunnen realiseren van de spoorverlenging. Daarnaast loopt de aanvraag van de natuuronthefing voor het werken in gebied waar



## NOVEMBER 2018

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.

#### 4. *De ontwikkeling van de spoorbeveiliging wordt te laat opgestart*

De leverancier van de spoorbeveiligingssoftware start niet op tijd of kan niet op tijd starten met de ontwikkeling van de spoorbeveiligingssoftware van de spoorverlenging van de Hoekse Lijn. Hierdoor kan het de spoorverlenging van de Hoekse Lijn mogelijk vertraging oplepen.

#### *Beheersmaatregel:*

Documentatie die de spoorbeveiligingsleverancier nodig moet tijdig worden geleverd door PbHL en RET, zodat de spoorbeveiligingsleverancier tijdig over de benodigde documentatie beschikt. Daarnaast moeten na afgifte van documentatie aan de leverancier afspraken gemaakt worden om een planning op te stellen en consequenties inzichtelijk te maken.

## DECEMBER 2018

op het standpunt dat er aanvullende onderzoeken nodig zijn naar het voorkomen van de beschermde soorten. Deze onderzoeken kunnen naar verwachting in april 2019 zijn afgerond. Dit levert een risico op omdat de WABO-vergunningen voor de onderdelen van de Hoekse Lijn gekoppeld zijn aan de ontheffing op de natuurvergunning. Momenteel vindt nader overleg plaats met Omgevingsdienst Haaglanden om het proces te versnellen.

Geen wijzigingen.

beschermde soorten voorkomen. De aanvraag met een plan van aanpak wordt uitgewerkt. De verwachting is nog steeds dat halfweg 2019 de natuuronthefing rond is. Dit proces is kritisch, aangezien de WABO-vergunningen voor de onderdelen van de Hoekse Lijn gekoppeld zijn aan de ontheffing op de natuurvergunning. Momenteel vindt nader overleg plaats met Omgevingsdienst Haaglanden om het proces te versnellen. Overwogen wordt of en op welke onderdelen de bestaande contracten een update behoeven.

