

## **Noord/Zuidlijn**

VERSIE 11-05-2011 – 0 5

**Verslag nr. 68**  
**1e kwartaal 2011**

**Gemeente Amsterdam**  
**Dienst Noord/Zuidlijn**

# **Q1 - 2011**

# INHOUDSOPGAVE

## Bladzijde

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	
1.1	Doel	3
1.2	Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal	3
<b>2.</b>	<b>Projectvoortgang</b>	
2.1	Werk in uitvoering	4
2.2	Vorbereiding transporttechniek en exploitatie	7
2.3	Overdracht en beheer infrastructuur	9
2.4	Omgevingsprojecten	9
2.5	Veiligheid en gezondheid	10
2.6	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	11
<b>3.</b>	<b>Projectbeheersing</b>	
3.1	Programma van Eisen	12
3.2	Planning	12
3.2.1	Projectplanning	12
3.2.2	Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn	13
3.3	Financiën	14
3.3.1	Monitoring budget en prognose	14
3.3.2	Mutaties budget en prognose afgelopen verslagperiode	15
3.3.3	Dekking	17
3.3.4	Financiële voortgang	17
3.3.5	Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie	18
3.4	Risico's en onzekerheden	19
<b>4.</b>	<b>Kwaliteit en organisatie</b>	
4.1	Ontwikkelingen binnen Dienst Noord/Zuidlijn	23
4.2	Kwaliteitssysteem Noord/Zuidlijn	23
4.3	Interne audits	23
4.4	Externe audits	24
<b>5.</b>	<b>Omgeving en Informatie</b>	
5.1	Langs de lijn	25
5.2	Informatiecentrum	28
5.3	Internet	29
5.4	In de pers	30
	<b>Bijlage projectplanning</b>	<b>32</b>

## 1. INLEIDING

### 1.1 Doel

De kwartaalverslagen geven het gemeentebestuur, de gemeentelijke Diensten, Stadsregio Amsterdam (SRA) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat inzicht in de voortgang van het project Noord/Zuidlijn.

Het kwartaalverslag dient ook als onderbouwing van de declaraties m.b.t. de Rijkssubsidie. De declaraties geschieden op basis van de mijlpalenmethodiek. Deze methodiek maakt onderdeel uit van de lumpsumbeschikking, die is afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 23 december 1999 onder nummer DGP/VI/U99.04694.

Verder is het verslag een bron van informatie voor inwoners van Amsterdam en andere belangstellenden.

Dit kwartaalverslag beschrijft de maanden januari, februari, en maart 2011.

### 1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal

#### ***Inrichting RAI-gebied voltooid***

De maaiveld inrichting bij het RAI-gebied is in februari gereed gekomen. De aannemer handelt nu nog een aantal restpunten af. De herinrichting is conform afspraak op een hoger kwaliteitsniveau uitgevoerd op verzoek van projectbureau Zuidas. De meerkosten worden door projectbureau Zuidas gedekt.

#### ***Nieuwe locaties voor winkels bij CS en definitieve verlegging oostelijke trambaan***

In januari zijn de nieuwe (tijdelijke) locaties voor de AKO, Simon Levelt en Leonidas in gebruik genomen in verband met de sloop van de oude bedrijvenruimtes onder de monumentale rijtuigkap van het Centraal Station. Tevens is de oostelijke trambaan in februari naar de definitieve locatie verlegd.

#### ***Onderwaterbetonvloer zinksleuf Centraal Station gestort***

Na het uitgraven van de zinksleuf onder het Centraal Station is de onderwaterbetonvloer afgelopen kwartaal gestort. Hiermee is de constructie onder het Centraal Station gereed om eind mei het tunnelelement onder het Centraal Station binnen te varen.

#### ***Vloer station Rokin gestort***

De fundatievloer van station Rokin is afgelopen kwartaal gestort. De laatste stort vond op 24 maart plaats. De meest risicovolle fase van de bouw van het station is daarmee afgesloten.

#### ***Bezwaar- en beroepsprocedures***

De organisatie Stadsvervoerbelangen heeft op 25 maart 2011 haar beroep -dat dateert van juli 2009- tegen de bouwvergunning van de boortunnel ingetrokken. Hiermee heeft de Noord/Zuidlijn voor het eerst een moment zonder dat er een beroep of bezwaarprocedure loopt.

## 2. PROJECTVOORTGANG

### 2.1 Werk in uitvoering

#### Amsterdam-Noord

##### **Station Buikslotermeerplein**

De voorbereiding, detaillering en productie van de staalconstructies t.b.v. de perronondersteuning, leuning en geluidsschermen is nu grotendeels afgerond. De montage buiten, naast het oplossen van restpunten, is inmiddels zichtbaar. Aan de aannemer is een korting opgelegd voor de tot nu toe opgelopen vertraging.

##### **Nieuwe Leeuwarderweg**

Extra werkzaamheden aan de stadsparkbruggen (leuning en asfalt) op verzoek, en voor rekening van stadsdeel Noord, zijn in uitvoering. In voorbereiding zijn de verdere afwerking van de bermen en de afscheiding tussen de metrobaan en het wegverkeer. De aannemer is om een prijsopgave gevraagd. De werkzaamheden zijn gepland om in het eerste half jaar van 2011 afgerond te zijn.

Voor de geluidsschermen is dit kwartaal een kostenraming en een voorstel voor kostenverdeling voorgelegd aan de betrokken (omgevings-)partijen. Omgevingspartijen hadden eerder het verzoek neergelegd geluidsschermen te realiseren met een hoger architectonisch ambitieniveau dan waar DZNL vanuit ging. Over de kostenverdeling is echter geen overeenstemming bereikt. Waarschijnlijk zal daarom alsnog moeten worden teruggevallen op een soberder ontwerp. Door het uitblijven van overeenstemming, krijgt de geplande uitvoering in 2012 een uitloop in het eerste kwartaal van 2013. De aanleg van de definitieve deklaag van geluidsreducerend asfalt op de Nieuwe Leeuwarderweg en de aanleg van het definitieve maaiveld aan de westzijde zullen plaats vinden na voltooiing van de geluidsschermen.

##### **Zinktunnel IJ**

Voordat de zinkelementen van de zinktunnel kunnen worden afgezonken in het IJ moet het betonwerk van de De Ruyterkade zodanig gereed zijn dat de zinkelementen onder het wateroppervlak er tegenaan geplaatst kunnen worden. De verwachting is dat dit in het tweede kwartaal van 2012 plaats gaat vinden. In het eerste kwartaal van 2011 heeft er grondonderzoek ter plaatse van de zinksleuf in het IJ plaats gevonden. Vierwekelijks worden de drijvende zinktunnelelementen in de Suezhaven geïnspecteerd.

##### **Bouwdok Sixhaven**

In het eerste kwartaal zijn de toegangsgebouwtjes en het schuivengebouw Sixhaven geheel afgerond. De bouwhekken van Sixhaven blijven staan want het terrein wordt weer in gebruik genomen wanneer de voorbereidingen voor het afzinken van de tunnelelementen starten. Wekelijkse inspecties van het werkterrein en de in-situ tunnel worden uitgevoerd.

#### Amsterdam Centraal Station

##### **De Ruyterkade/Zinksleuf**

In januari 2011 is de zinksleuf onder het spooreplacement en het stationsgebouw uitgepeild en zijn de laatste restanten slib weggezogen. Vervolgens is over de gehele lengte een grindbed van 30 cm gestort. Begin maart is de onderwaterbetonvloer met een dikte van 1,10m gestort. Na een week uitharden van het onderwaterbeton is gestart met het verwijderen van de stalen stempels uit de bouwkuip.

In het aansluitende deel van de bouwkuip aan de De Ruyterkade zijn voorzieningen in de bouwkuip aangebracht om het opbarstrisico te beheersen. Het betreffen 51 verticale stalen

buizen waarvan 21 stuks met grind worden gevuld om de waterdruk van onderaf af te voeren. In overleg met experts wordt een bemalingsplan uitgewerkt.

Begin maart is ook in de bouwkuip De Ruyterkade de 1,35m dikke onderwaterbetonvloer aangebracht. Na een week uitharden van het onderwaterbeton is gestart met het verwijderen van de stalen stempels uit de bouwkuip. Ter voorbereiding van het afzinkproces is in het IJ gestart met het aanbrengen van de damwanden van de sluiskuip en is aanvaarbescherming aangebracht.

### ***Voorplein***

Ten behoeve van de bouw van de stijgpunten Damrak en West zijn in januari 2011 nieuwe tijdelijke winkellocaties voor de AKO, Simon Levelt en Leonidas in gebruik genomen. Aansluitend zijn de oude (tijdelijke) winkelruimtes onder de westelijke rijtuigkap verwijderd en is de monumentale rijtuigkap gedemonteerd en opgeslagen. Tijdens de demontage is geconstateerd dat de fundatie van de rijtuigkap aanzienlijk dieper zat dan was aangenomen. Tevens zijn bij het voorboren van het damwandtracé van de stijgpunten Damrak en West diverse obstakels in de ondergrond aangetroffen zoals oude kabels en buizen etc. die niet op de tekening stonden. Dit heeft tot enkele weken vertraging geleid waardoor de partiële ingebruikname van de metrohal voorplein (verbinding met Oostlijn) verschuift van het derde naar het vierde kwartaal van dit jaar. De voor de partiële ingebruikname noodzakelijke noodwaterkering in de Oostlijn is in februari opgeleverd. Restpunten worden in april afgerond.

In de metrohal is het tijdelijke betonnen stempelraam zonder problemen gesloopt. In februari is de trambaan op de definitieve locatie geplaatst boven de metrohal en is het bouwterrein op het voorplein voor het stationsgebouw verkleind.

De werkzaamheden aan caisson 2, die de metrohal onder het voorplein zal verbinden met het caisson aan het Damrak (voorheen startschacht boorproces), zijn per medio maart gestart.

Veel materieel van het boorcontract is verhuisd naar het zuidelijke bouwterrein tussen de rijbanen van de A10 (ter hoogte van station RAI). Het leidingtracé tussen Damrak en het platform in het IJ, waar de bentonietscheidingsinstallatie stond opgesteld, is verwijderd en afgevoerd.

## **Binnenstad**

### ***Boortracé tussen Damrak en station Rokin***

In het eerste kwartaal heeft de aannemer de kernboringen ten behoeve van de aanleg van de dwarsverbinding Beursplein geplaatst waarna de vrieslansen kunnen worden aangebracht om de grond bij de dwarsverbinding te kunnen bevriezen.

### ***Station Rokin***

Gedurende de eerste maanden van dit jaar is er door de aannemer 7 dagen per week, 24 uur per dag gewerkt om de vertraging als gevolg van de noodzakelijke maatregelen tegen de (eerder gerapporteerde) welvorming van de bodem, te minimaliseren. De vertraging is hierdoor beperkt tot 3 weken welke nog geen gevolgen heeft voor de indienststeldingsdatum van de Noord/Zuidlijn. De gehele vloer is het afgelopen kwartaal gestort waarmee de meest risicovolle fase van de bouw van het station achter de rug is.

### ***Station Vijzelgracht***

In het eerste kwartaal is (atmosferisch) ontgraven tot een niveau van circa NAP -23m. Verschillende voorbereidingswerkzaamheden worden uitgevoerd om per medio juni de graafwerkzaamheden onder verhoogde luchtdruk voort te zetten. De tijdelijke luchtdrukvloeren in de stijgpunten noord en zuid en twee materiaalsluizen zijn gestort. De maatregelen (diepwell- en vacuümbemaling), ten behoeve van de volgende ontgravingslag tot NAP -26m, worden aangebracht.

### **Station Ceintuurbaan**

Het storten van de voorzetwanden is in volle gang. Tot 70 procent van de voorzetwanden kan voor de passages van de tunnelboormachines worden uitgevoerd. Meer is niet mogelijk in verband met de ruimte die de tunnelboormachines tijdens de passages nodig hebben. Tevens is in het eerste kwartaal gewerkt aan de kopwanden met daarin de brillingen die nodig zijn voor de binnenkomst van de tunnelboormachines. In het komende kwartaal moet het station gereed komen om de eerste tunnelboor te kunnen ontvangen.

Op de plaats van de toekomstige toegang zuid, is gestart aan de sloop van het pand waar de ABN-Amro gevestigd was. Een verkeersoplossing ten behoeve van de bouw van de toegang noord is in overleg de verschillende omgevingspartijen in voorbereiding.

### **Tijdelijke Maatregelen/Mitigerende Maatregelen**

Vanuit de schacht in de Eerste Jacob van Campenstraat zijn de laatste voorinjecties verricht onder de fundering van de Marie Heinekentoren. De locatie is nu aanbeland in een tussenfase. Het wachten is op de passage van de tunnelboormachine. In het eerste kwartaal is de Eerste Jacob van Campenstraat na herbestrating weer opengesteld voor verkeer.

Naar verwachting zal de tunnelboormachine in het tweede kwartaal de brug over het Amstelkanaal passeren. De brug is in het verleden voorbereid voor de passage door middel van voorinjectie vanuit een schacht ter hoogte van hotel Okura. De brug zal tijdens de passage actief in de gaten worden gehouden en mogelijke zettingen zullen worden gecompenseerd met groutinjecties. Binnenkort zal worden gestart met de inrichting van het werkterrein.

Van de schachten aan de Churchillaan is de eerste fase van de bouw van de nooduitgangen afgerond. Het oostelijke werkterrein is tijdelijk verkleind. Liander werkt vanuit het westelijke werkterrein aan het vervangen van de gasleidingen langs het tracé van de Noord/Zuidlijn.

## **Zuid**

### **Europaplein**

De definitieve bestrating op het voorplein van de RAI is in het eerste kwartaal opgeleverd. De aannemer is bezig met het afronden van de restpunten. Stadsdeel Zuid heeft bomen teruggeplaatst. De definitieve inrichting van de Groene Zoom is uitgevoerd (met uitzondering van de plek waar de bouwkeet staat).

### **Voorbereidingen boren vanaf Zuid**

#### *Startschacht Scheldeplein*

Vanwege het besluit om van twee kanten te gaan boren, is de voormalige eindschacht op het Scheldeplein omgebouwd tot startschacht zodat de boormachines van daaruit kunnen starten. Deze schacht kan vervolgens worden afgebouwd (dak en maaiveld) nadat het hele boorproces is afgerond. Er wordt door het stadsdeel nagedacht over een ontwerp voor de definitieve maaiveldinrichting van het Scheldeplein.

In het eerste kwartaal is het dichtblok gestort t.b.v. de tunnelboormachines, het restant van de bouwput gevuld met zand en zijn de damwanden verwijderd. De realisatie van de brilwand, de funderingsplaat voor een kraan en het verwijderen van de middenwand in moot 2 van de reeds gerealiseerde tunnel zijn gereed gekomen in het eerste kwartaal. De derde tunnelboormachine wordt opgebouwd. Gedurende acht avonden en/of nachten is het verkeer omgeleid rond het Scheldeplein/Europaplein en konden de grote onderdelen vanaf het Scheldeplein met een kraan ingehesen worden. Alle werkzaamheden lopen conform plan voor de start van het boorproces per begin mei 2011.

#### *Ouderkerkerdijk*

Nadat de benodigde vergunningen waren ontvangen, is in het vierde kwartaal het werkterrein van de bentonietseparatieinstallatie (BSI) aan de Ouderkerkerdijk bouwrijp gemaakt. In het eerste kwartaal van 2011 is het platform gerealiseerd waarop het grootste deel van de componenten van de BSI zijn geplaatst. Door de keuze van vervoer over water zal de verkeershinder beperkt blijven. Wanneer medio april de montage gereed is, wordt de hal om de installatie gebouwd en is deze gereed voor start boren.

### *Leidingentracé*

In het eerste kwartaal is gestart met de aanleg van het leidingentracé voor de afvoer van de geboorde grond. Inmiddels is een groot deel tussen de rijbanen van de A10 gereed. Er zal nog een leidingenbrug over de Europaboulevard worden gebouwd. Ook de voedingskabels voor de tunnelboormachine en de BSI zijn aangelegd.

### *Werkterrein A10*

Het werkterrein wordt momenteel gereed gemaakt voor start boren. De mortelmenginstallatie, die is verhuisd vanaf het Damrak, is geplaatst en de booraannemer is gestart met de aanleg van kabels en leidingen in de tunnel. De voedingskabels voor de tunnelboormachine en de BSI worden op het werkterrein aangesloten.

### *Vergunningen*

Verskillende vergunningen en ontheffingen benodigd voor/rond het Scheldeplein, de Ouderkerkerdijk, het werkterrein A10 en het leidingentracé zijn verleend of zijn in behandeling. De voortgang van de aanvragen die nog in behandeling zijn wordt bewaakt.

### **Kruising A10 en station Zuid**

Tijdens het eerste kwartaal heeft de aannemer gewerkt aan zijn restpunten onder een beperkt toegangsregime. De booraannemer heeft inmiddels de onderdoorgang als werkterrein in gebruik genomen.

Het metroviaduct Beethovenstraat is nog in uitvoering. Er is gewerkt aan de westzijde en het midden van het viaduct waarvoor het verkeer wordt omgeleid. Eind maart zijn de betonnen liggers tijdens de nachtelijke uren geplaatst. Het verkeer is tijdens de stremming omgeleid. Vanaf begin april tot eind mei wordt er gewerkt aan de afbouw van het viaduct. Het glaswerk in het dak van de Minerva-as is geplaatst en de restwerkzaamheden aan het overloopspoor zijn afgerond tijdens een nachtelijke buitendienststelling. Door het niet leveren van de vereiste kwaliteit door de aannemer hebben de werkzaamheden aan de perrons van station Zuid vertraging opgelopen. De afkeuring van onderdelen van het werk heeft tot stilstand geleid. De verwachting is dat eind mei 2011 de werkzaamheden aan de perrons alsnog afgerond zullen zijn.

## **2.2 Voorbereidingen transporttechniek en exploitatie**

De voorbereidingen voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn gebeuren onder verantwoordelijkheid van de Dienst Noord/Zuidlijn in nauwe samenwerking met het Projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System) van de Dienst IVV. AMSYS is in 2007 opgericht om een aantal onderdelen voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn in te kopen, zoals de nieuwe metrovoertuigen en de systemen voor treinbeveiliging. De activiteiten van AMSYS hebben betrekking op het gehele metronet van Amsterdam en zijn niet alleen beperkt tot de Noord/Zuidlijn.

### ***Aanbesteding transporttechniek en afbouw (DNZL)***

De werkzaamheden op het gebied van transporttechniek en afbouw zijn de laatste grote aanbesteding van de Noord/Zuidlijn en daarmee van groot belang. De aanbesteding is nog steeds in volle gang. Er zijn nog drie gegadigden die meedoen. De dialoofase -een onderdeel van het aanbestedingstraject- loopt tot begin mei 2011. De gunning van het contract is gepland medio 2011.

### ***Metrovoertuigen Noord/Zuidlijn (AMSYS)***

Leverancier Alstom is door middel van een Design & Build contract volledig verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van de metrovoertuigen. Projectbureau AMSYS, ondersteund door GVB, beoordeelt of de ontwerpkeuzes van Alstom en de bouw voldoen aan de functioneel-technische eisen. De designfase van het project Metrovoertuigen (M5/M6) is afgerond. Naar aanleiding van de beoordeling van de "mock up" (een 1:1 schaalmodel van het metrovoertuig) door stakeholders, belangengroeperingen, een reizigerspanel en de Reizigersadviesraad (RAR) is een aantal wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd. In het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2011 is gestart met

de productie van de voertuigen. Begin 2012 worden de eerste voertuigen voor het bestaande net (M5) geleverd. De serie M6, voor de Noord/Zuidlijn, volgt vanaf 2014.

### **Systemen voor Signalling & Control (AMSYS)**

De beoordeling van de offertes voor de Signalling & Control-systemen (treinsturing en -beveiliging) ten behoeve van het bestaande metronet en de Noord/Zuidlijn is in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2011 afgerond. Op basis van deze beoordeling zijn enkele leveranciers afgefallen en zijn de overige inschrijvers uitgenodigd voor het vervolg van de Europese aanbesteding. Medio 2011 zal de aanvraag van een uitvoeringskrediet voor Signalling & Control worden voorgelegd aan het gemeentebestuur. Voorwaarde hiervoor is dat de budgettaire dekking voor de gehele scope (bestaand metronet en NZL) is geregeld. Het grootste deel van de dekking moet gevonden worden binnen het Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP) en het Meerjaren Onderhoudsprogramma (MOP) van de Stadsregio Amsterdam. Er bestaat op dit moment nog onzekerheid of deze dekking gevonden zal worden (actueel € 4,5 miljoen jaarlijks tekort gedurende 30 jaar). Het subsidiebesluit van het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio is begin juni 2011 voorzien. De dekking (op basis van de geraamde kosten) voor de onderdelen ten behoeve van de Noord/Zuidlijn is geregeld binnen het projectbudget Noord/Zuidlijn.

De eindrapportage over automatisch rijden (UTO/GoA4), waarin wordt ingegaan op de resultaten van de geactualiseerde businesscase en de uitgevoerde onderzoeken (o.a. naar de invloed van de toepassing van perrondeuren op zowel de Noord/Zuidlijn als de Oostlijn) is in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2011 afgerond. Aan de eindrapportage zal een ambtelijk advies worden toegevoegd, waarna het definitieve go/no go besluit over automatisch rijden aan het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio wordt voorgelegd (naar verwachting in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2011). In 2010 heeft het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio een besluit genomen om voor het gehele metronet over te gaan tot GoA2. Hiertoe wordt momenteel ook gecontracteerd. De voorkeur van de dienst Noord/Zuidlijn gaat uit naar vasthouden aan dit genomen besluit tot GoA2 voor het hele metronetwerk. Afwijking van GoA2 zal consequenties voor tijd en geld met zich mee brengen.

### **ICT/Telecom programma (AMSYS)**

Om de consistentie met het bestaande metronet te waarborgen worden, analoog aan Signalling & Control en de metrovoertuigen, de ICT/Telecom voorzieningen van de Noord/Zuidlijn ingekocht binnen een groter programma waarbij ook de ICT/Telecom voorzieningen voor het bestaande metronet worden vernieuwd.

Een risico voor de uitrol van de moderne Signalling- en ICT-systemen is het niet verkrijgen van een breedbandradionetwerk met eigen frequenties. In het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2011 is ambtelijk een verzoek ingediend bij het Ministerie van Economische Zaken om de frequenties niet te veilen, maar "ter beschikking te stellen voor vergunningverlening bij voorrang ten behoeve van treinbeveiliging en treinsturing en/of systemen voor veiligheid en toezicht in het Openbaar Vervoer op een geografisch beperkt gebied". In het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2011 wordt een reactie van het Ministerie verwacht.

De gesprekken met DNZL en de Stadsregio Amsterdam over de financiering van het ICT/Telecom-programma zijn in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2011 voortgezet. De Stadsregio beseft dat het programma per saldo goedkoper is dan het één op één vervangen van de diverse voorzieningen. Het subsidiebesluit van het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio met betrekking tot het ICT/Telecom-programma wordt begin juni 2011 verwacht. Vervolgens wordt voor het programma een uitvoeringskrediet aangevraagd bij het gemeentebestuur. Streven is dat dit tegelijkertijd gebeurt met de aanvraag van het uitvoeringskrediet voor Signalling & Control (naar verwachting medio 2011).



## 2.3 Overdracht en beheer infrastructuur

Bij de oplevering van de Noord/Zuidlijn moet de gerealiseerde infrastructuur worden overgedragen aan de (toekomstig) beheerders. Daarnaast komen er onderdelen van het project eerder gereed dan de finale opleverdatum van het project. Deze onderdelen dienen in tijdelijk beheer te worden genomen of direct in definitief beheer indien er meteen gebruik van wordt gemaakt. Dit laatste geval betreft hoofdzakelijk infrastructuur van derde partijen.

### **Voortgang afgelopen periode**

De concretisering van diverse afspraken met dIVV Beheer en AMSYS is voortgezet, ten einde te borgen dat de indienststelling en de overdracht van de Noord/Zuidlijn op de gewenste datum kan plaatsvinden. Er is met dIVV Beheer Kunstwerken overeenstemming bereikt over de Checklist Overdrachtsdocumentatie. Dit is een generieke lijst met informatiedragers, die voor alle ruwbouwcontracten van toepassing is.

Waternet heeft opdracht gekregen om het riool Sixhavenweg te inspecteren en dusdanig aan te passen dat zij het object in beheer kunnen overnemen. Naar verwachting dient een beperkt aantal aanvullende werkzaamheden te worden verricht, voordat overdracht mogelijk wordt.

Er is een verschil van mening met Noordwaarts en Waternet omtrent de locatie van de aangelegde riolering bij Station Buikslotermeerplein. Dit is mede veroorzaakt door de onduidelijkheid in de bouwplannen van betreffende omgevingspartijen en het ontbreken van een integrale aanpak voor het hele gebied. Momenteel vindt er overleg plaats over hoe hier mee om te gaan.

Voor de opgeleverde contracten Europaplein en onderdoorgang A10 zijn nulinspecties uitgevoerd t.b.v. de beheerfase. Bij de nulinspectie van de Sifonduiker (A'dam-Noord) in 2010 is gebleken dat de toegangsschachten niet voldoen aan (arbo)-wetgeving, waardoor de Sifonduiker nog niet wordt geaccepteerd door de toekomstige beheerder. In overleg worden maatregelen getroffen, die in een veegbestek worden ondergebracht en uitgevoerd. Voor de overdracht van het viaduct bij rijksweg A10 aan Rijkswaterstaat is een concept overdrachtsdocument opgesteld, waarop Rijkswaterstaat heeft gereageerd. Er resteert nog één onderdeel betreffende onderhoudskosten waar partijen het nog niet over eens zijn geworden. Na inspectie is gebleken dat de sierverlichting onder het viaduct naast de RAI niet aan de installatietechnische eisen voldoet. In overleg met dIVV worden aanpassingen gedaan, teneinde overdracht mogelijk te maken. Tot dat moment wordt de verlichting om veiligheidsredenen niet ingeschakeld. De Noodwaterkering Oostlijn is nagenoeg gereed voor overdracht. Er dienen nog definitieve afspraken te worden gemaakt over de bediening.

## 2.4 Omgevingsprojecten Noord/Zuidlijn

Op of in de omgeving van de huidige en toekomstige bouwterreinen en opslagplaatsen van de Noord/Zuidlijn staan meer dan honderd projecten gepland, waarmee de Noord/Zuidlijn een relatie heeft. Het betreft bijvoorbeeld projecten door stadsdelen, het GVB of corporaties. Sommige projecten hebben een fysieke of programmatische relatie met de Noord/Zuidlijn, andere zijn van invloed op de bereikbaarheid van een buurt waar werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn plaatsvinden.

### **GVB**

Het GVB is 21 maart gestart met de vervanging van het railkruis van de Ferdinand Bolstraat-Ceintuurbaan. Daarvoor is de kruising (m.u.v. tram en voetgangers) afgesloten. Tegelijkertijd is DNZL begonnen met de sloop van het oude ABN gebouw op die kruising. Na overleg met verschillende gemeentelijke partijen, en enkele praktische afspraken tussen GVB, DNZL en stadsdeel heeft de WWU (Werkgroep Werk in Uitvoering) positief geadviseerd, en is het stadsdeel akkoord gegaan met gelijktijdige uitvoering.

Het GVB start in mei met de 1 op 1 vervanging van het spoor in de noordelijke Ferdinand Bolstraat. De werkzaamheden vallen gedeeltelijk samen met die van de Noord/Zuidlijn

(mitigerende maatregelen in de zijstraten). Hierover zijn met de WWU enkele afspraken gemaakt. DNZL kan beginnen in de Daniël Stalpertstraat als fase 2 van het GVB gereed is. Als het GVB niet uitloopt past het precies met de planning van DNZL.

### ***Liander***

Liander is met haar project om langs het tracé van de Noord Zuidlijn de gietijzeren leidingen te vervangen, aangekomen bij de Ferdinand Bolstraat ter hoogte van station Ceintuurbaan. Vanwege de zeer beperkte ruimte past Liander hier een speciale techniek toe om de omgevingshinder te beperken. Daar waar bij de gewone vervangingsmethode steeds stukken straat van zo'n 40 meter lengte worden open gegraven, beperkt het zich hier tot de straathoeken. Op de kruising Ceintuurbaan-Ferdinand Bolstraat is het werk van Liander geïntegreerd met de werkzaamheden van het GVB.

### ***Noord***

Voor het CAN gebied is een definitief Plan van Aanpak opgesteld voor de coördinatie van de BLVC (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) aspecten van alle projecten die in uitvoering zijn van DNZL, Noordwaarts, Stadsdeel Noord en dIVV.

dIVV is gestart met de uitvoering van de langzaam verkeersverbinding over het Noord-Hollandsch kanaal. Deze verbinding loopt over het station Johan van Hasseltweg. Er zijn afspraken gemaakt over locatie en tijd van gebruik van werkterrein in de omgeving van het station.

Noordwaarts heeft eerder verzocht om voor station Buikslotermeerplein in plaats vanabri's een volledige overkapping voor de perrons te realiseren. In het thans in aanbesteding zijnde contract Transporttechniek en Afbouw is het ontwerp van de volledige overkapping als optie met een taakstellend budget uitgevraagd. Mocht de winnende partij binnen dit budget aanbieden dan kan, zodra Noordwaarts de financiering rond heeft, deze optie gelicht worden. Dit zal uiterlijk begin 2012 zijn. De kosten komen niet ten laste van het Noord/Zuidlijn budget.

### ***Centrum***

Stadsdeel Centrum voert groot onderhoud uit in de Nieuwe Doelenstraat en Oude Turfmarkt. De afsluiting van de Oude Turfmarkt zorgde voor een bereikbaarheidsprobleem van touringcars, met name voor rondvaartrederij Kooij. DNZL heeft in overleg met het stadsdeel een deel van het werkterrein van station Rokin tijdelijk beschikbaar gesteld voor het halteren van enkele bussen.

Het bestuur van stadsdeel Centrum heeft (gedeeltelijk) een besluit genomen over enkele maatregelen t.b.v. economische stimulering van de omgeving rond het tracé van de Noord/Zuidlijn. Het stadsdeel pakt de nadere uitwerking van de maatregelen verder op.

### ***Centraal Station***

DNZL is bezig met de voorbereiding voor de bouw van het oostelijk stijgpunt. Samen met NS en Prorail wordt gestudeerd op de mogelijkheid en voorwaarden voor gedeeltelijke openstelling van de oorspronkelijke hoofdentree van het centraal station.

### ***Zuid***

Afstemming vindt plaats met Dienst Zuidas en OV SAAL over de fasering, wijze van oplevering en inrichting van de werkzaamheden in de Beethovenstraat. Deze hebben een relatie met de bereikbaarheid van het werkterrein A10 en met de verkeersstromen in de Beethovenstraat. Met dienst Zuidas en OV SAAL vindt afstemming plaats over de leidingenbrug over de A10. Tevens vindt overleg plaats over het werkterrein aan de Ouderkerkerdijk.

## **2.5 Veiligheid**

### ***Bouwveiligheid en gezondheid***

In het eerste kwartaal zijn er 35 veiligheidsinspecties uitgevoerd. Met behulp van de veiligheidsinspecties wordt beoordeeld of er risicovolle situaties aanwezig zijn die zouden kunnen leiden tot een incident. Voor elke aangetroffen potentiële risicobron wordt een

aanbeveling gedaan om de kans op een incident te verminderen of het effect van een eventueel incident te reduceren. Als sprake is van een acuut risico dan wordt gevraagd direct passende maatregelen te nemen. De overige punten worden besproken met de aannemer om te komen tot een meest passende maatregel om het risico te beperken.

In het eerste kwartaal van 2011 zijn naast de veiligheidsinspecties zeven V&G-audits gehouden. Het algemene beeld is positief, betrokkenen zijn professioneel en ter zake kundig.

Het afgelopen kwartaal kenmerkt zich vooral door een aantal bijna-ongevallen of incidenten waarbij beknelling of vallen van hoogte de oorzaken zijn. Twee opgetreden arbeidsongevallen hebben een relatief lange verzuimduur van meer dan 15 dagen. Het betreft in beide situaties een val van hoogte waarbij diverse lichte verwondingen zijn opgelopen. Bij het Voorplein CS betreft het een ongelukkige val met slechts een hoogteverschil van 0,5 meter en bij de Boortunnel van circa 4 meter hoogte. Bij station Vijzelgracht heeft een aantal incidenten plaatsgevonden met enkel materiële schade. Hierbij betreft hier veelal het vallen van hijslast. Omdat dit ook had kunnen leiden tot letsel zijn hiervoor de nodige maatregelen genomen.

Afgelopen kwartaal is ook veel tijd besteed aan het voorbereiden met betrekking tot bouwveiligheid van nieuwe werkfasen zoals het gaan werken onder overdruk bij het metrostation Vijzelgracht, het invaren van het tunnelsegment onder het Centraal Station, het bouwrijp maken voor caisson 2, het slopen van de tijdelijke betonconstructies in het metrostation CS, het maken van nieuwe damwandkuipen voor de toegangen van metrostation CS, het inrichten van de werkterreinen ten behoeve van het tunnelboren vanaf zuid en het inhijzen van de brugliggers voor het viaduct in de Beethovenstraat.

### **Systemveiligheid**

Voor de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn dient aangetoond te worden dat het werkend vervoersysteem voldoet aan de gestelde veiligheidscriteria. Veiligheidsbewijsvoering gaat over het proces van het leveren en geaccepteerd krijgen van de bewijzen waaruit blijkt dat de Noord/Zuidlijn voldoet aan de veiligheidscriteria voor het bedoelde gebruik, onder voorwaarde van het gespecificeerde onderhoudsregime. De veiligheidscriteria zijn afgeleid van wet- en regelgeving, regionaal en lokaal veiligheidsbeleid en afspraken met belangenpartijen die in het verleden zijn gemaakt. De criteria zijn vertaald naar de verschillende ontwerpen van de Noord/Zuidlijn die grotendeels in uitvoering zijn, op de bovenbouw en spoorssystemen na. De aanbesteding van deze onderdelen is op dit moment nog gaande. Naast infrastructurele maatregelen zal ook de organisatie voor de exploitatiefase (beheerder en vervoerder) gesteld moeten staan en zullen de verschillende operationele procedures beschreven en geïmplementeerd moeten zijn.

In het eerste kwartaal van 2011 is de aanbesteding van de Independent Safety Assessor (ISA) gestart. De ISA is een belangrijke (onafhankelijke) partij voor de veiligheidsbewijsvoering van de Noord/Zuidlijn. DZNL heeft te maken met voortschrijdende inzichten van stakeholders, welke zoveel mogelijk afgedekt worden door de reeds bestaande afspraken die in het kader van de vergunningaanvragen zijn gemaakt.

## **2.6 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking**

Er hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het definitief programma van eisen en de voorontwerpen (referentiemodellen), zoals deze zijn vastgelegd in de subsidiebeschikking van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 23 december 1999.

### **3. PROJECTBEHEERSING**

#### **3.1 Programma van Eisen**

In het afgelopen kwartaal zijn geen wijzigingen ten opzichte van de vigerende projectopdracht van de Noord/Zuidlijn vastgesteld.

Voor een groot aantal eerder geconstateerde verschillen tussen het Functioneel Programma van Eisen Noord/Zuidlijn en het Integraal Programma van Eisen Metronet Amsterdam is het inhoudelijk onderzoek afgerond. Waar nodig zullen wijzigingsvoorstellen worden voorbereid en in procedure worden gebracht. In sommige gevallen houden deze wijzigingsvoorstellen in dat geaccepteerd wordt afgeweken van het IPvE Metronet Amsterdam. Andere wijzigingen hebben betrekking op het aanpassen van het FPvE Noord/Zuidlijn mits deze opgevangen kunnen worden binnen het bestaande projectbudget en geen gevolgen hebben voor de planning.

De formulering van de normen m.b.t. veiligheidsrisico's voor de exploitatiefase - wanneer de metro rijdt - is nader afgestemd tussen DNZL en AMSYS (dIVV). De precieze verdeling van de verantwoordelijkheid voor de voorzieningen rondom de stationstoegangen en nooduitgangen is onderwerp van gesprek in het overleg met Stadsdeel Centrum over de inrichtingsplannen van de Rode Loper en het Stationseiland (Stationsplein en IJ-hal).

#### **3.2 Planning**

In deze paragraaf wordt ingegaan op de wijzigingen van de projectplanning en de verwachte haalbaarheid van de datum start exploitatie Noord/Zuidlijn. De haalbaarheid van de start exploitatiedatum wordt uitgedrukt in een kanspercentage. Dit percentage geeft aan met welke kans de oplevering van het project binnen de betreffende datum gerealiseerd kan worden. De hoogte van de kans is afhankelijk van de voortgang op de planning en het risicoprofiel op de nog uit te voeren activiteiten. Deze analyse vindt elk kwartaal plaats. Hoe hoger de haalbaarheidskans is hoe waarschijnlijker het is dat binnen de betreffende datum opgeleverd kan worden.

##### **3.2.1 Projectplanning**

###### ***Referentie***

De uitgangsdatum voor de start exploitatie is ongewijzigd oktober 2017. In de berekening van deze datum is rekening gehouden met risico's en onzekerheden op de planning.

De deterministische einddatum (waarbij geen rekening is gehouden met risico's en onzekerheden) is gewijzigd in het afgelopen kwartaal. Besloten is de boorfasering te wijzigen waarbij de tunnelboormachines niet meer parkeren in station Ceintuurbaan maar voor station Vijzelgracht. Hierdoor wordt het boorproces minder afhankelijk van de voortgang de werkzaamheden in station Vijzelgracht. Daarnaast zal het laatste boortraject van station Vijzelgracht naar station Rokin serieel geboord worden met 1 boorploeg in plaats van parallel met 2 boorploegen. Het resultaat van deze gewijzigde boorfasering is dat de deterministische einddatum weliswaar met 1 maand naar achteren schuift (van september 2016 naar oktober 2016) maar dat het risicoprofiel voor de planning en de kosten kleiner is geworden (zie verder ook paragraaf 3.2.2. en 3.3.2).

Een groot voordeel van 1 boorploeg is tevens dat het laatste deel van het boortraject, langs het Stadsarchief en de Munttoren, wordt geboord met een uiterst ervaren boorploeg. Dit mitigeert het risico op dit deel van het boortraject.

###### ***Voortgang (deterministische) projectplanning***

In het afgelopen kwartaal is de deterministische projectplanning (Masterplanning NZL) aangepast op door de hiervoor genoemde wijziging in de boorfasering. De deterministische einddatum is hierdoor met 1 maand naar achteren verschoven. Ten opzichte van de aangepaste Masterplanning is de afgelopen kwartaalperiode station Rokin met 3 weken vertraagd als gevolg van de noodzakelijke aanvullende maatregelen tegen de welvorming in de

bodem van het station. Daarnaast is bij het Voorplein (Centraal Station) 5 weken vertraging opgelopen bij het slopen van de westelijke rijtuigkap door vele en omvangrijke onvoorziene obstakels. De betreffende vertragingen hebben geen gevolgen voor de start exploitatiedatum.

### **3.2.2 Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn**

Het afgelopen kwartaal is een risicoanalyse op de (deterministische) planning uitgevoerd. Hieruit volgt dat de haalbaarheid van oktober 2017 ten opzichte van het vorige kwartaal is gestegen van 60% naar 65%. De 85% haalbarheidsdatum is eveneens gewijzigd van februari 2018 naar december 2017. Deze positieve ontwikkeling wordt naast de eerder genoemde wijziging in de boorfasering met name veroorzaakt door een afname van het risicoprofiel als gevolg van de gerealiseerde voortgang m.b.t. de voorbereidingen van het boren vanuit Zuid en station Vijzelgracht.

De gewijzigde boorfasering is afgelopen kwartaal overeengekomen met de aannemer van het boortunnelcontract. Met de aannemer van de diepe stations zullen de gesprekken over de 2<sup>e</sup> ruwbouwfase, gericht op het reduceren van de planningsonzekerheid in deze fase, vervolgd worden. Hiermee wordt beoogd om tot herziene contractuele afspraken te komen die passend zijn binnen het huidige planningskader. Tot slot zullen de nog als kansrijk geachte optimalisaties verder uitgewerkt worden.

### **3.3 Financiën**

De commissie Veerman heeft in 2009 geadviseerd om het budget voor de Noord/Zuidlijn zodanig te bepalen dat de kans 95% is dat het budget (meer dan) voldoende is en dat er maar een kans van 5% bestaat dat het budget een tekort vertoont. Dit wordt ook uitgedrukt als een onderschrijdingskans van 95%. Om deze 95% te halen heeft de commissie Veerman berekend dat € 3,1 miljard (prijspeil 2008) gereserveerd zou moeten worden als budget voor het project. Deze € 3,1 miljard wordt sindsdien in de kwartaalrapportages de "Veerman-referentie" genoemd. Het is als het ware het uitgangsbudget waarmee de nieuwste uitgavenprognoses van kwartaal tot kwartaal worden vergeleken.

Onderdeel van het bedrag van € 3,1 miljard was een voorziening voor "kleine kans – groot gevolg" risico's ter hoogte van € 110,4 miljoen. De gemeente heeft destijds besloten om deze voorziening vooralsnog niet te dekken. Door de lagere dekking werd ook de 95% onderschrijdingskans niet gehaald. De prognoses in de kwartaalrapportages (paragraaf 3.3.2) wordt gepresenteerd op basis van de 95% onderschrijdingskans, dus hoeveel geld er nodig is om 95% kans te hebben dat het budget (meer dan) voldoende is. Vervolgens wordt deze prognose vergeleken met het actueel door het bestuur beschikbaar gestelde budget. Daarbij wordt elk kwartaal de haalbaarheid van het actuele budget in een kanspercentage uitgedrukt. Dit percentage geeft aan hoe groot de kans is om binnen het budget het project op te leveren.

#### **3.3.1 Monitoring budget en prognose**

In de onderstaande tabel is de ontwikkeling van de prognose en het budget weergegeven over de afgelopen kwartalen vanaf het moment dat de commissie Veerman heeft geadviseerd om € 500 miljoen aan het projectbudget toe te voegen.

EUR x miljoen		[1]	[2]	[3]	[4] = [1]-[3]	[5] = [2]-[3]	[6]	[7]	[8]
Kwartaal	Prijspeil	Veerman referentie	Projectbudget	Prognose (95%-waarde)	Verschil Veerman	Verschil projectbudget	Haalbaarheid % "Veerman"	Haalbaarheid % projectbudget	Voorzieningen %
Q4-2009	2009	3.130,2	2.630,2	3.130,2	0,0	-500,0	95%	<1%	17%
Q1-2010	2009	3.130,2	2.630,2	3.130,2	0,0	-500,0	95%	<1%	17%
Q2-2010	2009	3.130,2	3.019,8	3.130,2	0,0	-110,4	95%	40%	30%
Q3-2010	2010	3.160,8	3.050,4	3.177,7	-16,9	-127,3	90%	35%	27%
Q4-2010	2010	3.160,8	3.115,4	3.166,7	-5,9	-51,3	94%	79%	32%
Q1-2011	2010	3.160,8	3.118,7	3.163,7	-2,9	-45,0	94%	81%	33%

**Legenda kolommen:**

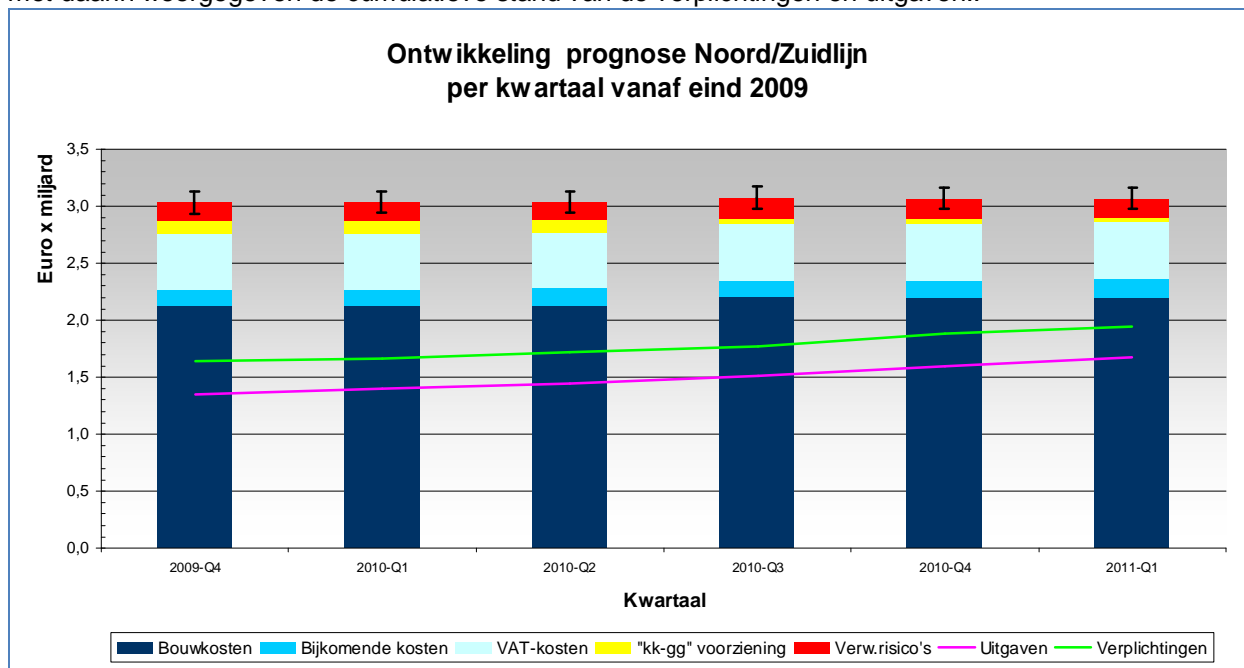
- [1] Veerman referentie: door Cie Veerman genoemd bedrag € 3,1 mrd (pp'08) tegen actueel prijspeil
- [2] Projectbudget : door de Gemeenteraad geaccordeerd projectbudget inclusief Risicofonds
- [3] Prognose : prognose einde werk op basis van de bovengrens (95%-waarde)
- [4] en [5] : berekende verschillen tussen prognose einde werk en Veerman referentie respectievelijk projectbudget
- [6] en [7]: de kans waarbinnen de Veerman referentie respectievelijk het projectbudget wordt gebleven gegeven de prognose
- [8] : totaal nog vrij beschikbaar budget Onvoorzien + Risicofonds t.o.v. de nog voorzienbaar te betalen kosten tot einde werk

Ten opzichte van het vorige kwartaal is het voorzieningenniveau tot einde werk gestegen van 32% naar 33%. Deze stijging wordt veroorzaakt door:

- dit kwartaal is € 3,3 miljoen met jaarrekening 2010 aan het budget toegevoegd in verband met het besluit om station Vijzelgracht deels onder verhoogde luchtdruk uit te graven (vorig kwartaal was al € 65 miljoen toegevoegd)
- er is ten opzichte van het vorige kwartaal een daling van € 3 miljoen in de prognose uitgaven tot einde werk.
- er is in het afgelopen kwartaal € 69 miljoen betaald waarmee de onzekerheid voor nog toekomstige uitgaven is afgenomen ten opzichte van het vorige kwartaal.

De haalbaarheid van de "Veerman" referentie en van het projectbudget is het afgelopen kwartaal ongewijzigd gebleven op 94%. De haalbaarheid van het projectbudget is het afgelopen kwartaal licht gestegen van 79% naar 81%. Dit wordt met name veroorzaakt door de toevoeging van € 3,3 miljoen aan het budget en de daling van de prognose einde werk met € 3 miljoen het afgelopen kwartaal. De haalbaarheid van het projectbudget ligt nog steeds lager dan de "Veerman" referentie omdat de resterende extra voorziening voor "kleine kans – groot gevolg" risico's ad. € 42,1 miljoen vooralsnog niet gedekt is.

In onderstaande figuur is aangegeven wat de ontwikkeling van de prognose is vanaf Q4-2009 met daarin weergegeven de cumulatieve stand van de verplichtingen en uitgaven..



### 3.3.2 Mutaties budget en prognose in de afgelopen verslagperiode

De ontwikkeling van het budget, de prognose en de verschillen tussen budget en prognose zijn als volgt:

Tabel 1: budget en prognose Noord/Zuidlijn

In EURO x miljoen	Budget			Prognose			Verschil budget-prognose		
	Q4-2010 pp'2010 [1]	Mutaties [2]	Q1-2011 pp'2010 [3]=[1]+[2]	Q4-2010 pp'2010 [4]	Mutaties [5]	Q1-2011 pp'2010 [6]=[4]+[5]	Q4-2010 pp'2010 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q1-2011 pp'2010 [9]=[7]+[8]
Bouwkosten	2.194,1	7,1	2.201,2	2.200,6	-4,0	2.196,6	-6,5	11,2	4,6
Bijkomende kosten	146,1		146,1	146,1	16,2	162,3		-16,2	-16,2
VAT-kosten	499,8	0,1	499,9	499,8	1,0	500,8	0,0	-0,9	-0,8
<b>Subtotaal exclusief risico's</b>	<b>2.840,0</b>	<b>7,3</b>	<b>2.847,2</b>	<b>2.846,5</b>	<b>13,2</b>	<b>2.859,7</b>	<b>-6,5</b>	<b>-6,0</b>	<b>-12,5</b>
Risico's	275,4	-3,9	271,5	278,1	-16,2	262,0	-2,7	12,3	9,5
Extra voorziening 'kk-gg' risico's <sup>1)</sup>				42,1		42,1	-42,1		-42,1
<b>Subtotaal risico's</b>	<b>275,4</b>	<b>-3,9</b>	<b>271,5</b>	<b>320,2</b>	<b>-16,2</b>	<b>304,0</b>	<b>-44,8</b>	<b>12,3</b>	<b>-32,5</b>
<b>Totaal Noord/Zuidlijn</b>	<b>3.115,4</b>	<b>3,3</b>	<b>3.118,7</b>	<b>3.166,7</b>	<b>-3,0</b>	<b>3.163,7</b>	<b>-51,3</b>	<b>6,3</b>	<b>-45,0</b>

<sup>1)</sup> Betreft een extra voorziening voor risico's met een kleine kans van optreden maar met een groot gevolg

#### Budgetmutaties

Het budget is met de goedkeuring van de jaarrekening 2010 door het College van B&W met € 3,3 miljoen verhoogd. Dit betreft het restant van de gevolgkosten overdruk Vijzelgracht (€ 68,3 miljoen) waar vorig kwartaal € 65 miljoen aan het budget was toegevoegd. Hiervan is € 2,7 miljoen toegevoegd aan het Risicofonds en € 0,6 miljoen aan het budget voor de Bouwkosten. Daarnaast is een aantal goedgekeurde wijzigingsvoorstellen verwerkt het afgelopen kwartaal. De belangrijkste betrof de gevolgkosten (€ 18 miljoen) met betrekking tot de problematiek bij het ontgraven van de zinksleuf onder het Centraal Station. Er is hier voor € 5,3 miljoen onttrokken uit het Risicofonds, de overige € 12,7 miljoen is gedekt uit meevallers bij andere contractclusters. De overige wijzigingen betroffen budgetneutrale overhevelingen van een aantal werkzaamheden tussen verschillende contractclusters binnen het project.

#### Mutaties prognose

In totaal is ten opzichte van het vorige kwartaal de prognose tot einde werk per saldo met € 3 miljoen gedaald. De ontwikkeling binnen de hoofdkostensoorten is als volgt:

##### Bouwkosten (-/- € 4 mln.)

De prognose bouwkosten is per saldo met € 4 miljoen gedaald. Deze per saldo daling bestaat uit meevallers als gevolg van gunstige tussentijdse afrekeningen voor contracten in Amsterdam Noord en Zuid (-/- € 7,5 mln.). Daarnaast zijn er meerkosten door de gewijzigde boorfaserings van € 3 mln. waar overigens een aanzienlijke reductie in het financiële risicoprofiel tegenover staat (zie Risico's). Tot slot zijn er extra kosten ad. € 0,5 mln. gemoeid met de maatregelen (diepwells en filters) voor de problematiek bij de De Ruyterkade.

##### Bijkomende kosten (+ € 16,2 mln.)

Zoals in de voorgaande rapportage is aangekondigd heeft ACAM een onderzoek uitgevoerd naar de financiële aansluitverschillen tussen Dienst Noord/Zuidlijn en het Schadebureau Noord/Zuidlijn. ACAM heeft de situatie per eind 2009 onderzocht waarbij is gebleken dat o.a. historische uitgaven van het Schadebureau van voor 2004 tussen wal en schip zijn gevallen en dat er door de dienst Noord/Zuidlijn en het Schadebureau vanuit verschillende budgetreferenties is geredeneerd ten aanzien van de prognose einde werk. Dat dit heeft kunnen gebeuren vindt vooral zijn grond in het feit dat in het verleden bestuurlijk is besloten dat de dienst Noord/Zuidlijn enerzijds en het Schadebureau anderzijds gescheiden organisaties zijn, met een gescheiden verantwoordelijkheid, een gescheiden aansturing en gescheiden administraties. Dit heeft een afstand in de relatie tussen het Schadebureau en de Dienst Noord/Zuidlijn gecreëerd die de onafhankelijke positie van het Schadebureau waarborgt, maar het heeft ook als consequentie gehad dat de financiële afstemming te beperkt is geweest. Op basis van de bevindingen van ACAM zou de prognose per ultimo 2009 ruim € 25 miljoen hoger geweest moeten zijn. Inmiddels zijn de aansluitverschillen door de Dienst Noord/Zuidlijn

- 15 -

en het Schadebureau volledig in kaart gebracht en is tevens de prognose geactualiseerd naar de situatie per ultimo 2010. Hierbij zijn onder andere de uitkeringen van de verzekering t.a.v. de incidenten bij Vijzelgracht meegenomen en is de prognose voor bouwschades die onder het eigen risico vallen beter onderbouwd. Per saldo leidt dit tot een opdruk van € 13,3 miljoen die dit kwartaal is opgenomen in de prognose. De dienst Noord/Zuidlijn, het Schadebureau en het VGA bespreken maatregelen om het risico op dit soort problemen in de toekomst te verkleinen. Zo wordt er gedacht aan het plaatsen van een controller vanuit de dienst Noord/Zuidlijn bij het Schadebureau.

Naast de actualisatie van de prognose van het Schadebureau is bekend geworden dat er een nadelig resultaat is behaald bij het verkopen van een aantal zogenaamde "incidentpanden" bij Vijzelgracht. Na de zakkingsincidenten bij station Vijzelgracht is door de gemeente (OGA) een aantal van de verzakte panden aangekocht. Deze aankoop is via een apart krediet gegaan waarbij is afgesproken dat het resultaat van aankoop en verkoop ten laste van de begroting Noord/Zuidlijn zou komen. Per raadsbesluit van maart 2010 is ingestemd met het verkopen van een aantal van deze "incidentpanden" aan bureau Stadherstel. Het resultaat op deze transactie is een nadelig resultaat van € 2,9 miljoen die in dit kwartaal is opgevoerd in de prognose.

#### *VAT-kosten (+ € 1 mln.)*

Per saldo is de prognose VAT-kosten met € 1 miljoen gestegen. Dit wordt veroorzaakt door een toename van € 1,6 miljoen a.g.v. de gewijzigde boorfaserings die dit kwartaal is doorgevoerd waarmee de deterministische einddatum met 1 maand naar achteren verschoven is. Daarnaast is de prognose voor contractcluster Noord & Zuid met € 0,6 miljoen afgenomen door voortschrijdend inzicht.

#### *Risico's (-/- € 16,2 mln.)*

De verwachtingswaarde van de financiële risico's is per saldo met € 15,1 miljoen gedaald door diverse bijstellingen in het risicodossier. Belangrijkste oorzaak voor de afname is de wijziging van het risico voor de tijdgebonden kosten doordat de boorfaserings is gewijzigd dit kwartaal. Ten opzichte van het vorige kwartaal dalen de tijdgebonden kosten met ruim € 15 miljoen. Een nieuw risico is dit kwartaal opgevoerd voor een eventueel aanvullend nadelig transactieresultaat aangaande de "incidentpanden" Vijzelgracht aangezien nog een aantal panden verkocht dient te worden. Een belangrijke stijger (+ € 3,5 mln.) is de rioolpersleiding bij station Vijzelgracht. Het ziet ernaar uit dat de oplossing (aanleggen door het station zelf of tussen het station en de belendingen) aanzienlijk meer zal kosten dan tot nu toe is aangenomen. Nader onderzoek is gaande om zowel de oplossing als de daarbij behorende kosten beter te duiden.

De spreiding van het risicoprofiel, zijnde het verschil tussen de verwachtingswaarde en de bovengrens (95%-waarde) is afgelopen kwartaal gedaald met € 1,1 miljoen.

#### *Extra voorziening "kk-gg" risico's*

De prognose is ongewijzigd en bedraagt € 42,1 miljoen (€ 110,4 miljoen -/- € 68,3 miljoen overdruk Vijzelgracht)

#### **Vershil budget-prognose**

Het totaal geprognosticeerde tekort (o.b.v. de 95%-waarde) is ten opzichte van het vorige kwartaal gedaald met € 6,3 miljoen (van € 51,3 mln. naar € 45 mln. zie tabel 1). Dit wordt veroorzaakt doordat er € 3,3 miljoen budget is toegevoegd en de prognose einde werk met € 3 miljoen is gedaald. Het actueel geprognosticeerde tekort van € 45 miljoen bestaat uit:

- € 42,1 miljoen extra voorziening "kk-gg" risico's
- € 2,9 miljoen autonoom verschil prognose versus budget (was vorig kwartaal € 5,9 mln.).



### 3.3.3 Dekking

Tabel 2: dekking van het projectbudget

In EURO x miljoen	Begroting			Prognose			Verschil begroting-prognose		
	Q4-2010 pp'2010 [1]	Mutaties [2]	Q1-2011 pp'2010 [3]=[1]+[2]	Q4-2010 pp'2010 [4]	Mutaties [5]	Q1-2011 pp'2010 [6]=[4]+[5]	Q4-2010 pp'2010 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q1-2011 pp'2010 [9]=[7]+[8]
Rijk	1.129,6		1.129,6	1.128,8		1.128,8	0,8		0,8
Regio	119,6		119,6	133,4		133,4	-13,8		-13,8
Parkeergarage Rokin	57,4		57,4	57,4		57,4			
Subtotaal bijdragen derden	1.306,6		1.306,6	1.319,6		1.319,6	-13,0		-13,0
Gemeente (incl. risicofonds)	1.808,8	3,3	1.812,1	1.847,1	-3,0	1.844,1	-38,3	6,3	-32,0
<b>Totaal dekking</b>	<b>3.115,4</b>	<b>3,3</b>	<b>3.118,7</b>	<b>3.166,7</b>	<b>-3,0</b>	<b>3.163,7</b>	<b>-51,3</b>	<b>6,3</b>	<b>-45,0</b>

#### Begroting

De gemeentelijke bijdrage is afgelopen kwartaal toegenomen met €3,3 miljoen. Dit betreft het restant voor de gevolgen overdruk Vijzelgracht dat met jaarrekening 2010 is toegevoegd aan het projectbudget.

#### Prognose

De prognose voor het gemeentelijk aandeel is verlaagd met €3 miljoen, zijnde de afname van de prognose einde werk per Q1-2011.

Ten aanzien van de eerder gerapporteerde, aanvullend beschikbaar gekomen middelen ad. €4,8 miljoen van het fonds BonRoute is de subsidieaanvraag voor contract Europaplein ingediend.

Ten aanzien van de dekkingsbijdrage die voortvloeit na de verkoop van de in aanbouw zijnde parkeergarage Rokin, is een actualisatie gaande. De extra opbrengst na verkoop ad. €57,4 miljoen kent als basis een in 2005 uitgevoerde berekening van bureau Goudappel Coffeng die laatstelijk in 2008 is geactualiseerd. Door hetzelfde bureau wordt de huidige actualisatie uitgevoerd waarbij de resultaten naar verwachting per Q2-2011 beschikbaar zullen zijn.

### 3.3.4 Financiële voortgang

De financiële voortgang van het project wordt uitgedrukt in kengetallen met betrekking tot de uitgaven en ontvangsten:

Tabel 3: Kengetallen financiële voortgang

In EURO x miljoen	t/m Q4-2010 [1]	t/m Q1-2011 [2]	Wijziging [3]=[2]-[1]
<b>Uitgaven:</b>			
Verplicht	1.884,9	1.945,5	60,6
Betaald	1.599,6	1.668,6	69,0
<b>Ontvangsten:</b>			
Rijkssubsidie	749,9	756,7	6,8
Regio	108,3	119,6	11,3
Parkeergarage Rokin			
<b>Totaal ontvangsten</b>	<b>858,2</b>	<b>876,3</b>	<b>18,1</b>

In het afgelopen kwartaal is €69 miljoen betaald. Er is €6,8 miljoen aan Rijksbijdrage ontvangen en €11,3 miljoen aan Regionale bijdrage (BonRoute).

### 3.3.5 Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie

Via voortgangsoverleg per kwartaal tussen Rijkswaterstaat en de dienst Noord/Zuidlijn wordt tijdig inzicht geboden in de realisering van de mijlpalen en de consequenties voor de kasstromen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het kwartaalverslag is daarbij de onderbouwing van de declaraties.

In het eerste kwartaal van 2011 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 2, station Buikslotermeerplein: landhoofden en viaducten gereed
- Mijlpaal 8, tracédelen 1-9, definitieve weg geasfalteerd
- Mijlpaal 10, tracédelen 12-17, definitieve weg geasfalteerd
- Mijlpaal 92, tracédeel 32, diepe vloer gestort
- Mijlpaal 156 B, tracédeel 60, alle landhoofden gereed

### 3.4 Risico's en onzekerheden

Elk project wordt bedreigd door risico's en onzekerheden. Daarom is risicomanagement een van de belangrijkste beheersaspecten die nodig is om de doelstellingen van het project zoveel als mogelijk te blijven waarborgen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de belangrijkste risico's en onzekerheden voor het project die actieve managementaandacht krijgen. Tevens wordt in deze paragraaf ingegaan op de grootste risico's waarbij de belangrijkste beheersingsmaatregelen al genomen zijn. In een aantal gevallen is nog steeds aandacht voor de restrisico's, die nauwlettend in de gaten worden gehouden, totdat ze niet meer kunnen optreden.

#### ***Belangrijkste risico's en onzekerheden***

*Het betreft hier de belangrijkste risico's en onzekerheden waar op dit moment actieve managementaandacht naar uitgaat.*

- *Uitloop oplevering Centraal Station en Zinktunnel*  
De door het bevoegd gezag geaccordeerde beheersmaatregelen (diepwells en filters) voor de lekkende combiwand zijn in voorbereiding en worden op korte termijn uitgevoerd. Er bestaat nog een gering restrisico dat de maatregelen in de praktijk niet afdoende blijken te zijn. In dat geval zal de onderwaterbetonvloer op grote diepte (ca. 60 meter) verankerd moeten worden wat een aanzienlijke vertraging voor de oplevering van deze contracten tot gevolg zal hebben (een Kleine Kans Groot Gevolg risico).
- *Grote plaatselijke verzakking als gevolg van het wegvallen van de druk van de Tunnelboormachine*  
Ten aanzien van het traject startschacht (Damrak) naar station Rokin kan dit risico zich niet meer voordoen omdat beide tunnels zonder problemen zijn geboord. Voor de nog te boren tunnels vanuit het Scheldelplein blijft dit risico nog wel bestaan. Alles is in het werk gesteld om de kans op dit risico tot een minimum te beperken.
- *Cosmetische en/of constructieve schade aan panden door bovennormale zettingen*  
Er is vertrouwen dat de zich inmiddels bewezen beheersmaatregelen (traject Damrak-Rokin), zoals in voorgaande rapportages is toegelicht, ook afdoende zullen zijn voor de nog te boren tunnelbuizen. Desalniettemin zal de aandacht voor dit risico niet verminderen op het moment dat vanuit het Scheldeplein het boorproces wordt hervat.
- *Ontwerpfouten en mogelijke lacunes tussen de projectopdracht en het ontwerp*  
Het risico behelst het onvoldoende aansluiten van verschillende projectonderdelen door ontwerpfouten en de mogelijke 'witte vlekken' in het ontwerp, waardoor achteraf alsnog aanpassingen nodig zijn die zowel financieel als planningsgevolgen kunnen hebben. Dit risico wordt beheerst door verbeterd raakvlakmanagement. In het afgelopen kwartaal is het aardingsconcept (veiligheid) van de civiele constructies getoetst aan de eisen voor het contract Transporttechniek en afbouw. Hieruit is gebleken dat het ontwerp van de civiele constructies voldoet aan de eisen. Thans wordt bewaakt of de uitvoering ook conform ontwerp geschiedt. Na verificatie van de ontwerpen van de civiele onderbouwcontracten is gebleken dat voor een aantal honderden meters ballastspoor moet worden toegepast in plaats van directe spoorstaafbevestiging. Dit is in de aanbesteding meegenomen in de vraagspecificatie van Transporttechniek en Afbouw.
- *Hinder door trillingen en laag frequent geluid*  
Het risico bestaat dat tijdens de exploitatiefase er zich trillingen voordoen welke boven de norm uitstijgen. Het gaat hierbij zowel om trillingen die de metro veroorzaakt voor de omgeving, als trillingen van de bovenliggende trams die een negatief effect hebben op de passagiers in de metrostations. In het vierde kwartaal van 2010 heeft een gespecialiseerd bureau het ontwerp getoetst en is er een praktijkproef uitgevoerd in de

geboorde oostelijke tunnel tussen de startschacht en station Rokin. De resultaten hiervan hebben aanleiding gegeven het risico te verlagen.

- *Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)*  
Dit is het risico dat verschillende elektrische of elektronische systemen elkaar negatief beïnvloeden waarbij het functioneren van een of meerdere systemen in het geding komt. Bij de HSL-Zuid en Betuweroute heeft bijvoorbeeld de toepassing van 25.000 Volt op het nieuwe spoor negatieve effecten gehad op het treinverkeer dat op parallel gelegen spoor (1500 Volt) reed. Bij de Noord/Zuidlijn is in de boortunnel waar sprake is van een kleine diameter buis dit risico het grootst. Inmiddels zijn eisen ter voorkoming van dit probleem opgenomen in het in aanbesteding zijnde contract voor Transporttechniek & Afbouw.
- *Safetycase en Integraliteit vervoerssysteem*  
Voordat de metro in gebruik kan worden genomen, moet in de eindfase van het project de veiligheid van het vervoerssysteem (safetycase) en de integrale werking worden aangetoond. Er bestaat een risico dat dit onvoldoende kan worden aangetoond. Eventuele aanpassingen hebben tot gevolg dat de metrolijn later dan gepland opengesteld kan worden en er sprake zal zijn van meerkosten. Om dit te voorkomen worden de eisen zo zorgvuldig mogelijk gespecificeerd in het nog aan te besteden contract Transporttechniek & Afbouw. Daarnaast zal het test- en integratieprogramma zodanig worden ingericht dat voldoende bewijsvoering vergaard wordt voor de safetycase. Afgelopen kwartaal is gestart met het opstellen van een strategie voor de systeemintegratie.

### **Beheerste risico's**

*Het betreft hier risico's waarvan de belangrijkste beheersmaatregelen inmiddels genomen zijn of waarvan de maatregelen genomen zullen gaan worden op het moment dat dit volgens de projectplanning opportuun wordt. De eventuele restrisico's blijven gemonitord worden totdat het risico zich niet meer kan voordoen.*

- *Opbarsten bodem station Vijzelgracht*  
Nu het besluit tot het deels (vanaf -26 m NAP) onder verhoogde luchtdruk uit te graven van station Vijzelgracht is genomen, resteert er nog slechts een klein restrisico dat de bodem kan opbarsten. Dit restrisico wordt bewaakt en gemonitord totdat de fundatievloer gestort is.
- *Verzakking c.q. bezwijken walmuur Natte Damrak*  
Zeker is gesteld dat de walmuur kan niet meer bezwijken nu ook het vrieslichaam is ontdooid. Echter, er blijkt nog steeds sprake te zijn van een (niet met het oog waarneembare) zetting waardoor mogelijk later lokaal herbestrating nodig zal zijn.
- *Lekkende/bezwijkende diepwanden Vijzelgracht als gevolg van grondinsluitingen*  
Voor station Vijzelgracht is er nog een restrisico aanwezig omdat de bouwput nog niet geheel uitgegraven is. De genomen beheersmaatregelen (vriezen van de diepwandvoegen en vervolgens ontgraven onder overdruk) zullen nog van kracht blijven totdat het diepste niveau is bereikt.
- *Geluidsoverlast nabij startschacht en diepe stations*  
Bij de startschacht Damrak zal de geluidsdempende hal tot einde 2011 blijven staan. Alle benodigde ontheffingen en vergunningen t.b.v. werkzaamheden voor de diepe stations en het boren vanuit Zuid zijn verleend.
- *Raakvlakrisico's in relatie tot planning*  
In het afgelopen kwartaal is besloten de boorfaseringswijzigingen (zie ook par. 3.2.1) waardoor het boorproces minder afhankelijk is geworden van het ontgraven van station Vijzelgracht. Daarbij is met de aannemer van het boorcontract als gevolg van deze

gewijzigde boorfasering overeenstemming bereikt over de planning. In het contract van de nog te selecteren aannemer voor Transporttechniek & Afbouw is een coördinatieverplichting opgenomen voor de bouw- en systeemintegratiefase en is flexibiliteit ingebouwd ten aanzien van de startmomenten waarop deze aannemer kan aanvangen met zijn werkzaamheden.

- *Incidenten (risico's met een kleine kans maar een groot gevolg – zgn. kkgg-risico's)*  
Er bestaat een zeer kleine kans dat risico's uit deze categorie zich voordoen. De gevolgen zijn echter groot. Enkele voorbeelden zijn schade aan de tunnelelementen tijdens het afzinken in het IJ, het aantreffen van grote obstakels in de ondergrond tijdens het boorproces, het bezwijken van het hoofdlager van de tunnelboormachine en brand tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden. De projectorganisatie schenkt grote aandacht aan het voorkomen van dergelijke incidenten. Preventieve maatregelen ter voorkoming van deze risico's zijn of worden al genomen.

### **Exogene risico's**

*Het betreft hier risico's waar de dienst Noord/Zuidlijn vrijwel geen invloed op heeft maar die wel van invloed kunnen zijn op de projectreferenties (scope, tijd en geld) van het project. Deze risico's zijn aandachtspunten voor het bestuurlijk niveau. Voor de eventuele gevolgen van deze risico's zijn geen voorzieningen opgenomen in de planning en/of budget.*

- *Financiering Stadsregio Amsterdam (AMSYS)*  
Voor de activiteiten aangaande Signalling, ICT/Telecom en test- en proefbedrijf op het bestaande metronet en mogelijke aanpassingen in verband met wijzigende vervoersprognoses, zal een belangrijke financiële bijdrage van de Stadsregio Amsterdam (SRA) nodig zijn (zie hoofdstuk 2.2). Op dit moment zijn alleen de kosten voor het deel dat betrekking heeft op de Noord/Zuidlijn gedekt. Discussie over de financiering van het bestaande net heeft gevolgen voor de planning van de Noord/Zuidlijn, omdat de aanbesteding zowel betrekking heeft op het bestaande net als het Noord/Zuidlijn-deel. Onvoldoende financiering kan tot gevolg hebben dat nieuwe aanbestedingen moeten worden uitgeschreven waardoor minimaal een jaar wordt verspeeld. Dit heeft direct gevolg voor de oplevering van de Noord/Zuidlijn.
- *Werken voor derden*  
Een aantal werken wordt in opdracht van derden (zoals stadsdeel Noord, Noordwaarts, DIVV, Zuidas) gerealiseerd door Dienst Noord/Zuidlijn. Het betreft hier bijvoorbeeld de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg, het realiseren van stadsparkbruggen in Amsterdam-Noord, activiteiten voor project IJSEI en maaiveldverbeteringen bij de RAI. Voor een aantal zaken bestaat verschil van mening over de financiële bijdrage van betreffende partijen. Indien de door de Noord/Zuidlijn verwachte opbrengsten niet geïnd kunnen worden, zal de gemeentelijke bijdrage aan de financiering van de Noord/Zuidlijn stijgen.
- *Invloed vervoerder op (tijdige) oplevering werkend vervoersysteem NZL*  
Om het werkend vervoersysteem Noord/Zuidlijn met succes en op tijd op te leveren is een tijdige betrokkenheid van de toekomstige vervoerder essentieel. Op dit moment is er echter onduidelijkheid over de positie van twee belangrijke partijen hierbij, namelijk de Stadsregio (SRA) en de vervoerder.  
Gezien de plannen van het huidige kabinet is het onzeker of de SRA in de huidige structuur blijft voortbestaan.  
Verder is onzeker wie de uiteindelijke vervoerder zal zijn. Volgens de afspraken in het regeerakkoord dienen de grote steden het openbaar vervoer namelijk openbaar aan te besteden. Zonder de participatie van de vervoerder in de voorbereiding voor een werkend vervoerssysteem zal de haalbaarheid van oktober 2017 lager zijn dan de gerapporteerde 65%.
- *Autotunnel De Ruyterkade (IJSEI)*  
Het contract Centraal Station van de Noord/Zuidlijn heeft een belangrijk planningsraakvlak met project IJSEI (dIVV) waar de autotunnel bij De Ruyterkade

onderdeel van is. Afgelopen kwartaal is gebleken dat - vanwege aanhoudende discussie en onhelderheid over de vereisten voor tunnelveiligheid - de kans reëel is dat zonder aanvullende voorzieningen de autotunnel niet voldoet aan de vigerende wet- en regelgeving (tunnelveiligheid). Hierdoor bestaat het risico dat de autotunnel niet vrijgegeven kan worden, waardoor de noodzakelijke omlegging van het verkeer op De Ruyterkade niet tijdig plaats kan vinden. Dit heeft tot gevolg dat de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn bij de De Ruyterkade ernstig stagneren met aanzienlijke financiële gevolgen van dien. Er zal op korte termijn een oplossing moeten worden gevonden om dit risico te beheersen. DNZL onderzoekt scenario's om onafhankelijk van de "veiligheidsvrijgave" van de tunnel toch door te kunnen werken. Dit zal dan echter financiële consequenties hebben.

## KWALITEIT EN ORGANISATIE

### 4.1 Ontwikkelingen binnen de Dienst Noord/Zuidlijn

Door de auditoren Korf, Grinwis en Podt zijn aanbevelingen gedaan over de werkwijze en samenstelling van het projectcommissariaat. Inmiddels zijn deze aanbevelingen omgezet in een geïmplementeerd besluit. In het kader hiervan zijn onlangs C.J de Graaff (portefeuille afbouw, oplevering & overdracht) en P. Grinwis (portefeuille omgeving en communicatie) als externe deskundigen benoemd in het project commissariaat. De directeurs van DIVV en DMB maken niet langer onderdeel uit van het projectcommissariaat.

In de vorige rapportage is aangegeven dat er in opdracht van DNZL, DIVV en Stadsregio een onderzoeksopdracht was verstrekt aan PwC om ondersteuning te bieden bij het ontwikkelen van een voorstel voor de herinrichting van de aansturing van het metrosysteem. Dit rapport is inmiddels met instemming van de betrokkenen afgerond. De voorstellen uit het rapport van PwC worden door de DNZL en DIVV gezamenlijk uitgewerkt tot een voorstel voor het college van B&W. In dit voorstel wordt in lijn met het PwC rapport onder meer voorgesteld om per medio 2012 een Dienst Metro in te stellen. De nieuwe Dienst Metro zal bestaan uit de huidige DNZL en een aantal, deels nog nader te bepalen taken, die vanuit DIVV in de nieuwe Dienst Metro worden ondergebracht.

Besloten is om het contractcluster Noord & Zuid per 1 september te ontbinden. De meeste werkzaamheden zijn afgerond in het betreffende cluster. De nog resterende werkzaamheden en restpunten worden ondergebracht bij respectievelijk contractcluster Centraal Station & Zinktunnel (Noord) en contractcluster Boortunnel en schachten (Zuid).

### 4.2 Kwaliteitssysteem

De volgende nieuwe procedures zijn geactualiseerd en nieuw opgenomen in het kwaliteitssysteem van de dienst Noord/Zuidlijn:

- Bedrijfsplan
- Interne auditing
- Beheer kwaliteitssysteem
- Management review

### 4.3 Interne audits

In het eerste kwartaal zijn de volgende audits uitgevoerd:

- § Audit procedure Wijziging Project Referentie en procedure planning
- § Audit procedure Inkoop en procedure Inkomende betalingen

Van beide audits worden momenteel de definitieve rapporten opgesteld. In het volgende kwartaalrapport zullen de voornaamste conclusies worden opgenomen.

In het tweede kwartaal van 2011 zijn de volgende interne audits gepland:

- § Procedure afhandeling schade
- § Systeemintegratie
- § Procedure Contract Mutaties Formulier en procedure Afwijkingsrapport (AWR/CMF)

Op 15 maart 2011 heeft de tweede bijeenkomst plaatsgevonden van het Auditcomité Noord/Zuidlijn. Tijdens de bijeenkomst is onder meer het instellingsbesluit van het Auditcomité Noord/Zuidlijn formeel door de deelnemende partijen ACAM, CoFin en de DNZL bekrachtigd.

#### **4.4 Externe Audits**

De ACAM heeft een onderzoek gedaan naar het financiële aansluitverschil tussen het Schadebureau Noord/Zuidlijn en Dienst Noord/Zuidlijn. De conceptrapportage is inmiddels besproken met betrokkenen. De voornaamste bevindingen van dit onderzoek zijn beschreven in paragraaf 3.3.2 (prognose Bijkomende kosten). De definitieve rapportage is nog niet afgerond.



## 5 OMGEVING EN COMMUNICATIE

### 5.1 Langs de lijn

#### Amsterdam-Noord

Dit kwartaal zijn geen informatiebrieven verspreid. Wel zijn individuele vragen afgehandeld en hebben een aantal persoonlijke gesprekken plaatsgevonden op de keet over de geluidsschermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg.

#### Centraal Station

Iedere maand is de omgeving geïnformeerd over de werkzaamheden op en rond het Stationseiland via de bewonersbrieven van Coördinatie Stationseiland (CSE). Met de ondernemers op het Centraal Stations was regelmatig overleg. Dit kwartaal is ook gestart met het plaatsen van de nieuwe aankleding van de bouwhekken.

#### Stationseiland/Damrak

##### **Buurtoverleg Natte Damrak**

Op 28 februari heeft het buurtoverleg 'Natte Damrak' plaatsgevonden met ondernemers en omwonenden in de omgeving van het werkterrein Damrak. Tijdens het overleg zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen: het handhaven van de geluiddempende hal en de bouw van caisson 2.

##### **Informatiebrieven**

Via de maandelijkse bewonersbrief van Coördinatie Stationseiland (CSE) zijn bewoners en ondernemers in de omgeving van het Damrak geïnformeerd over de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn in deze buurt.

##### **Verwijderen bentonietleidingen**

In januari en februari zijn gedurende vijf weken het verwijderen van de bentonietleidingen in het Open Havenfront. De rederijen zijn schriftelijk hiervan op de hoogte gesteld.

#### Rokin

In dit kwartaal zijn er zeven informatiebrieven verspreid aan bewoners en ondernemers in de omgeving van de Noord/Zuidlijn. In de brieven is vooral het storten van de, in totaal 14 vloerdelen, uitvoerig behandeld. Het betonstorten van vloerdeel 1 op 4 februari was goed zichtbaar vanuit het ondergrondse uitkijkpunt "M". Daarom is er een klein evenement georganiseerd in de avond van 4 februari. Het uitkijkpunt was 's avonds geopend tot 23.00 uur en er was een "koek en zopie" kraam in de toekomstige fietsenstalling. Er werd voorlichting gegeven door diverse medewerkers van de Noord/Zuidlijn. Het evenement was een groot succes, er waren meer dan 1000 bezoekers en veel pers.

Daarnaast was er drie keer bewonersoverleg en persoonlijk contact met ondernemers over de werkzaamheden en (preventieve) maatregelen. Ook bracht wethouder Wiebes een bezoek aan een aantal ondernemers.

In de week van 7 februari is er een aantal dagen volcontinu (24 uur per dag) grond uitgegraven. Dit was nodig om zo snel mogelijk op het diepste niveau te zijn en voorbereidingen te kunnen treffen voor het storten van de definitieve vloer. De nachtelijke werkzaamheden zijn gemeld in een informatiebrief en er zijn hotelovernachtingen aangeboden aan bewoners.

##### **Monitoring**

Eigenaren van panden langs het boortracé tussen het Damrak en de noordzijde van het Rokin hebben in januari 2011 een brief ontvangen over het verwijderen van de meetvoorzieningen van het monitoringsysteem. Aangezien de zakkingen tijdens het boren gering waren, en uit vervolgmetingen bleek dat er geen nazakkingen ten gevolge van het tunnelboren zijn, was er geen noodzaak om het monitoringsysteem langs dit deel van het boortracé volledig in bedrijf te houden. Op enkele panden blijven de meetvoorzieningen nog enige tijd behouden voor het

monitoren van de walmuur Damrak en het monitoren van het Beursplein tijdens de bouw van de dwarsverbinding tussen de tunnelbuizen.

### **Mitigerende maatregelen “Industria”**

In het eerste kwartaal van dit jaar is het terrein “Industria” definitief ingericht. De werkzaamheden waren op 18 maart klaar. Tijdens de werkzaamheden heeft de projectbegeleider intensief contact gehouden met de winkels achter de bouwhekken, vooral schoenenwinkel Betsy Palmer. Er zijn een aantal maatregelen genomen waaronder verwijzingsborden en het vrijmaken van zoveel mogelijk werkterrein. Verder is er informatie verstrekt via informatiebrieven en het buurtoverleg (BCU) Rokin.

Voor de definitieve inrichting van het pleintje is er door de projectbegeleider begin dit jaar een bijeenkomst georganiseerd waarbij de ondernemersvereniging (Rokin) en enkele andere ondernemers op het Rokin suggesties konden doen voor de inrichting van het plein. Het stadsdeel heeft de suggesties meegenomen in het ontwerp.

### **Vijzelgracht**

#### **Sneeuwpoppenfestival**

Op zaterdag 8 januari organiseerden de Dienst Noord/Zuidlijn samen met de ondernemers aan de Vijzelgracht het sneeuwpoppenfeest op het bouwterrein. Achterliggend doel van het sneeuwpoppenfeest was om de Vijzelgracht, die veelvuldig op negatieve manier in het nieuws is geweest, weer eens positief onder de aandacht te brengen.

#### **Communicatie over lekkende voeg**

Op donderdag 24 februari merkten medewerkers in de bouwput op dat de bodem van de bouwput drassig werd op ca 23 meter onder NAP. Deze situatie deed zich voor aan de zuidoost kant van het station, nabij Café Mulder. Een mogelijke oorzaak was een kleine lekkage in de diepwand ter plaatse. Na onderzoek ter plekke was half maart de herkomst van het water bekend en zijn maatregelen genomen om de toevoer te stoppen. De direct betrokkenen en BCU-leden zijn deze weken op de hoogte gehouden.

#### **Ondernemers**

Er lopen kleine initiatieven om de ondernemers langs het station te helpen met hun zichtbaarheid en promotie (doeken, verwijzingen, bordjes).

#### **Buurtoverleg**

Er zijn in deze periode 3 BCU's geweest: maandag 17 januari, maandag 14 februari en maandag 14 maart. Bij de laatste BCU schoof Liander aan voor een toelichting op het vervangen van de gasleidingen in de zijstraten van de Vijzelgracht (start half mei 2011).

#### **Reacties en klachten uit de buurt**

In maart kwamen relatief veel klachten uit de buurt over het lawaai van de ventilator die bovengronds op het bouwterrein staat. Naar aanleiding hiervan zijn afspraken gemaakt over het terugschakelen van de ventilator na 19 uur 's avonds.

### **Ceintuurbaan**

De werkzaamheden aan station Ceintuurbaan zijn in volle gang. Er zijn 2 bewonersbrieven uitgegaan. In maart is gestart met de sloop van het voormalige ABN-AMRO gebouw, de toekomstige zuidelijke toegang tot het station. De werkzaamheden zijn in combinatie uitgevoerd met GVB en Liander. Voor dit stuk werk is in samenwerking met Stadsdeel Zuid, GVB en Liander een gezamenlijke brief aan de omgeving verstuurd.

### **Mitigerende maatregelen.**

In het 1e kwartaal is het bouwterrein in de 1e Jacob van Campenstraat opgeruimd en weer voor het verkeer opengesteld.

### **Europaplein/Scheldeplein** **Ondernemersoverleg Zuid**

In februari heeft het ondernemersoverleg Zuid plaatsgevonden. Dit overleg wordt georganiseerd door Dienst Noord/Zuidlijn en is bedoeld om ondernemers in de nabije omgeving van het Scheldeplein te informeren over de werkzaamheden. In dit ondernemersoverleg is vooral het inhijzen van de onderdelen van de tunnelboormachine besproken.

### **Bewonersoverleg (BCU) Europaplein**

In februari heeft het bewonersoverleg plaatsgevonden. In dit overleg is onder andere het inhijzen van de onderdelen van de tunnelboormachine aan bod gekomen.

### **Informatiebrieven**

Er zijn in dit kwartaal vijf informatiebrieven verstuurd aan de omgeving waarin de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn zijn toegelicht. De brieven hadden betrekking op het trekken van de damwanden, de bouw van een funderingsplaat en de aanvoer van onderdelen van de tunnelboormachine.

Op 3 en 4 maart zijn, in opdracht van de Noord/Zuidlijn, de ramen gewassen van panden rondom het Scheldeplein en Europaplein.

### **Afstemmingsoverleg RAI**

In het eerste kwartaal van 2011 heeft er drie keer een overleg plaatsgevonden met de RAI over de herinrichting van het voorplein en de werkzaamheden van DNZL op en rond het werkterrein Scheldeplein.

### **Winkelstraatmanager**

Het contract van de winkelstraatmanager Scheldebuurt, wiens werkzaamheden door DNZL worden bekostigd, liep eind februari af. DNZL heeft het contract met een jaar verlengd.

### **Afwikkeling schades ten gevolge van verzakte rioolleiding**

Naar aanleiding van de zes weken durende afsluiting van het Scheldeplein, als gevolg van de verzakte rioolleiding, hebben een aantal ondernemers een schadeclaim ingediend bij het Schadebureau Noord/Zuidlijn. De ondernemers die het schadeformulier hebben ingevuld zijn in contact gebracht met de accountant die het Schadebureau Noord/Zuidlijn heeft ingesteld. Er zijn nog geen schades afgewikkeld. Eén ondernemer op het Scheldeplein claimt al langer schade te lijden door de werkzaamheden van DNZL. Het Schadebureau heeft hem in het reguliere traject van de nadeelcompensatieregeling via de Schadecommissie gezet.

### **Hotelovernachtingen tijdens nachtelijke werkzaamheden Scheldeplein**

In verband met de aanvoer van de volgwagens bij het werkterrein Scheldeplein, van 28 februari tot en met 5 maart, zijn er op deze locatie in de avond en de nacht werkzaamheden uitgevoerd. Bewoners in de directe omgeving van het werkterrein is aangeboden om gedurende deze werkzaamheden in een hotel te overnachten. Zes huishoudens hebben hiervan gebruik gemaakt.

De geluidshinder tijdens deze nachtelijke werkzaamheden was vrij gering, DNZL heeft hierover ook geen klachten ontvangen vanuit de omgeving. Om deze reden zijn er tijdens de aanvoer en het inhijzen van het boorschild in de nachten van 14 tot en met 19 maart geen hotelovernachtingen aangeboden.

### **Beethovenstraat**

Hier wordt een viaduct gebouwd. De buurt heeft hierover een informatiebrief ontvangen dit kwartaal in verband met nachtelijke afsluitingen van de Beethovenstraat.

### **Bentonietscheidingsinstallatie Ouderkerkerdijk**

Begin februari is de bentonietscheidingsinstallatie verhuisd van zijn voormalige locatie in het IJ achter het Centraal Station naar de Ouderkerkerdijk in Amsterdam Oost. Vanaf de start van de opbouw werkt de aannemer zeven dagen per week op dit werkterrein. De omgeving werd hierover geïnformeerd via een informatiebrief.

### **Naamwedstrijd derde tunnelboormachine**

Dienst Noord/Zuidlijn heeft een naamwedstrijd voor de derde tunnelboormachine uitgeschreven onder basisscholen langs het boortracé in stadsdeel Amsterdam Zuid. De wedstrijd ging eind februari van start. De naam wordt bekend gemaakt bij de inzegening van de boormachine op 28 april 2011.

## **5.2 Informatiecentrum**

### **Januari , februari en maart**

#### **Bezoekersaantallen**

In kwartaal 1 zijn in totaal 8.358 (tegen 8.116 in 2010) bezoekers in het informatiecentrum geweest. Daarvan kwamen 3.409 (2.892 in 2010 ) mensen met een groepsbezoek, 3.941 mensen bekeken de tentoonstelling op gewone dagen en 1.008 bezoekers hadden een andere informatievraag (VVV/OV).

Er zijn in totaal 165 groepen geweest. In totaal zijn er in dit kwartaal 177 rondleidingen, waarvan 5 in het Engels, door de rondleiders van Stationsplein 7 gegeven. In deze periode zijn er ook 30 extra presentaties en lezingen gegeven. Een aantal groepen heeft zelf een programma verzorgd, zonder rondleiding.

Het grootste deel van de groepen,133, combineerden een rondleiding met een bouwplaatsbezoek, hierbij rekenen we ook rondleidingen naar het uitkijkpunt Rokin en de startschacht.

#### **Instaprondeidingen**

In kwartaal 4 hebben 329 mensen deelgenomen aan de instaprondeidingen. In het totaal zijn er 23 instaprondeidingen gegeven.

#### **Nieuwe fase**

Vanaf januari 2011 heeft de Coördinatie Stationseiland zich teruggetrokken uit het informatiecentrum. Dit betekent dat alle bezoekers voor de Noord/Zuidlijn zijn gekomen. In dit kwartaal zijn de voorbereidingen gestart om het informatiecentrum te actualiseren en de ruimte die is vrijgekomen weer in te vullen met Noord/Zuidlijn gerelateerde informatie.

#### **Thema-avond**

Woensdagavond 30 maart was het weer tijd om met geïnteresseerden de diepte in te gaan. Ditmaal met als thema: Tunnel onder het Centraal. Dat dit onderwerp leeft onder de volgers van de Noord/Zuidlijn bleek wel uit het enorme aantal aanmeldingen via de nieuwsbrief van het informatiecentrum. De thema-avond was (over)vol. Met wat extra stoelen konden we tegen de tachtig belangstellenden een zitplaats geven.

## 5.3 Digitale Media Q1 2011

Het aantal bezoeken van de websites noordzuidlijn.nl en hierzijnwij.nu daalde in het eerste kwartaal van 2011. Noordzuidlijn.nl sloot af op 53.773 ten opzichte van 66.134 in het vierde kwartaal van 2010. De campagne-website hierzijnwij.nu, die juli 2010 is gelanceerd, werd in het eerste kwartaal 29.834 bezocht. In het vierde kwartaal van 2010 stond de teller nog op 55.751 bezoeken.

### Overzicht bezoeken noordzuidlijn.nl in Q1 2011

#### Dashboard

Jan 1, 2011 - Mar 31, 2011

This report is based on sampled data. [Learn more.](#)



#### Site Usage



53,773 Visits



38.17% Bounce Rate



202,026 Pageviews



00:03:10 Avg. Time on Site



3.76 Pages/Visit



43.77% % New Visits

#### Content Overview

Pages	Pageviews	% Pageviews
//	68,874	34.09%
/stations_en_overige//	5,361	2.65%
/stations_en_overige/centraal_st...	4,951	2.45%
/tunnelboren//	4,610	2.28%
/stations_en_overige/rokin//	4,163	2.06%

#### Traffic Sources Overview



### Voorbereidende fase boren

De daling van het aantal bezoeken heeft te maken met een relatief publiciteitsluwe periode van de Noord/Zuidlijn in het eerste kwartaal. Het boren van de tunnels bevond zich in de voorbereidende fase op het Scheldeplein. Ondanks het behalen van verschillende mijlpalen, zoals het storten van de vloeren in station Rokin en in de zinksleuf onder het Centraal Station, bleef het aantal bezoeken van de websites achter ten opzichte van 2010. Vooral de website hierzijnwij.nu, die verslag doet van het tunnelboren, laat in het eerste kwartaal een sterke daling zien.

### Facebook

In het eerste kwartaal zijn de voorbereidingen getroffen voor het lanceren van een nieuw communicatiemiddel voor de bewoners en ondernemers langs de bouwplaatsen: Facebook. Dit sociale netwerk zal in het tweede kwartaal worden gelanceerd.

## Cross mediale aanpak

De 'vloot' van digitale media van de Noord/Zuidlijn bestaat uit de algemene website noordzuidlijn.nl, de campagne website hierzijnwij.nu en de sociale netwerken Twitter, YouTube en Flickr. De digitale media zijn onderling verbonden. Ze vullen elkaar aan met verschillende vormen van informatie waarin elk medium een specifieke rol heeft. Gezamenlijke zorgen zij voor een groot bereik en bedienen verschillende externe doelgroepen. Omdat de verschillende media elkaar versterken spreken wij van een cross mediale aanpak.

## Overzicht bezoeken hierzijnwij.nu Q1 2011

### Dashboard

Jan 1, 2011 - Mar 31, 2011



#### Site Usage



29,834 Visits



40.88% Bounce Rate



79,315 Pageviews



00:03:33 Avg. Time on Site



2.66 Pages/Visit



32.37% % New Visits

#### Traffic Sources Overview



#### Content Overview

Pages	Pageviews	% Pageviews
/	35,670	44.97%
/category/nieuws/	3,395	4.28%
/nieuws/boren-noordzuidlijn-twe...	2,278	2.87%
/category/stations/	2,018	2.54%
/nieuws/tunnelboor-drie-klaar-vo...	1,685	2.12%

## 5.4 In de pers

In het eerste kwartaal van 2011 is een aantal persbijeenkomsten georganiseerd, waarbij de nadruk lag op de bijzondere prestaties die de bouwers van de Noord/Zuidlijn verrichten.

### Vijzelen Wevershuisjes

Er was forse persbelangstelling voor het opvijzelen van de Wevershuisjes aan de Vijzelgracht op 4 januari. Deze panden werden min of meer beschouwd als een icoon van de zaken die misgingen bij de Noord/Zuidlijn. Zowel regionale als lokale media, maar ook de Wereldomroep waren aanwezig en maakten melding van de stand van zaken.

### **24 uursstort Rokin**

Het grootste betonnen vloerdeel van station Rokin werd op (recht onder het Ondergronds Uitzichtpunt, dat speciaal tot middernacht open bleef).

### **Sloop stempelramen en vloer Zinksleuf**

Ook de spectaculaire sloopwerkzaamheden onder het Voorplein van Amsterdam Centraal (16 feb) en het storten van onderwaterbeton (7 maart) in de Zinksleuf onder CS leverde veel persbelangstelling op.

### **Aankomst en inhijzen onderdelen derde tunnelboor machine**

Tussen 14 en 18 maart kwamen de onderdelen van de boorkop van de 3<sup>e</sup> tunnelboormachine naar Amsterdam Zuid. De overslag vanaf de boot naar de diepladers, het transport en het inhijzen leverden diverse artikelen en vooral foto's op in de media.

### **Overige pers- en PR-zaken**

De saunaman was halverwege januari ineens weer terug op de vriesinstallatie aan het Weteringcircuit. Maar daags erna was hij veranderd in een Sambaman, die de volgende dag weer verdwenen was. De regionale en lokale media maakten er melding van een ook op Twitter was het een onderwerp van gesprek.

Parool publiceerde op 4 februari een interview met Peter Dijk, directeur Dienst Noord/Zuidlijn. Daarin kwam de stand van zaken van het project aan de orde, evenals de stappen die na 2008 genomen zijn om de risico's beter te beheersen.

Op 9 februari was een aflevering van het televisieprogramma Dekselse Dames gewijd aan de Noord/Zuidlijn. De dames gingen koken voor de bouwers van de Noord/Zuidlijn.

Een persbericht over de kennisuitwisseling tussen de Noord/Zuidlijn en de TU-Delft leverde vooral berichten in de vakpers op.

De Telegraaf kwam op 4 februari met een groot artikel over de nieuwste gracht van Amsterdam, nl. de Zinksleuf onder Amsterdam Centraal. De unieke werkzaamheden en omstandigheden op die plek werden in het artikel toegelicht door een van de bouwers.  
24 feb voorbereiding boren

Een kleine lekkage in een voeg van de bouwput Vijzelgracht op 28 feb trok de aandacht van AT5, die toelichting kreeg op de getroffen maatregelen in een kort nieuwsitem.

Het persbericht over de laatste betonstort van de vloer van Rokin kwam in een aantal media terug.

BIJLAGE: Projectplanning per Q1-2011

