

# Noord/Zuidlijn

Verslag nr. 64  
1e kwartaal 2010

Gemeente Amsterdam  
Dienst Noord/Zuidlijn



# INHOUDSOPGAVE

	<b>Bladzijde</b>
<b>1. Inleiding</b>	
1.1 Doel	3
1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal	3
<b>2. Projectvoortgang</b>	
2.1 Werk in uitvoering	7
2.2 Voorbereiding transporttechniek en exploitatie	9
2.3 Omgevingsprojecten	11
2.4 Veiligheid en gezondheid	12
2.5 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	12
<b>3. Projectbeheersing</b>	
3.1 Programma van Eisen	13
3.2 Planning	13
3.2.1 Projectplanning	13
3.2.2 Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn	13
3.3 Financiën	14
3.3.1 Budget en prognose	14
3.3.2 Dekking	15
3.3.3 Financiële voortgang	15
3.3.4 Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie	16
3.4 Risico's en onzekerheden	16
<b>4. Kwaliteit en organisatie</b>	
4.1 Ontwikkelingen binnen Dienst Noord/Zuidlijn	20
4.2 Samenwerking met andere organisaties	20
4.3 Kwaliteitssysteem Noord/Zuidlijn	20
4.4 Externe audits	21
<b>5. Omgeving en Informatie</b>	
5.1 Langs de lijn	22
5.2 Informatiecentrum	25
5.3 Internet	27
5.4 In de pers	29
<b>Bijlage projectplanning</b>	<b>31</b>

## 1. INLEIDING

### 1.1 Doel

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

Het kwartaalverslag geeft daarnaast informatie over het project aan de gemeentelijke diensten, bedrijven, stadsdelen en projectorganisaties, die betrokken zijn bij de Noord/Zuidlijn. Het gaat om de Dienst Noord/Zuidlijn, de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, het Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, Haven Amsterdam, de Dienst Ruimtelijke Ordening, de Bestuursdienst Amsterdam, de directies Stedelijke Bestuursadvisering en Concern Financiën, de Dienst Economische Zaken, de Dienst Milieu en Bouwtoezicht, het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, de stadsdelen Amsterdam Noord, Centrum, Zuid, de projectorganisaties Noordwaarts en Zuidas, en het Schadebureau 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.

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

Dit kwartaalverslag beschrijft de maanden januari, februari en maart 2010.

### 1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal

#### **12 januari 2010: Oplevering ruwbouw Europaplein**

Volgens planning en binnen het budget werd op 12 januari de ruwbouw van station Europaplein opgeleverd. Alleen moet de voormalige eindschacht aan het Scheldeplein nog worden omgebouwd tot startschacht, vanwege de gewijzigde boorvolgorde.

#### **21 januari 2010: Raad akkoord met € 575 miljoen uitvoeringskrediet Amsys**

De Gemeenteraad heeft op 21 januari 2010 ingestemd met het 1e uitvoeringskrediet van € 575 miljoen voor de aanschaf van nieuwe Metrovoertuigen voor het Amsterdamse Metronet (waaronder ook de Noord/Zuidlijn), de werkplaats Diemen en enkele emplacementen.

#### **26 januari 2010: College besluit tot instelling Dienst Noord/Zuidlijn**

Mede naar aanleiding van de adviezen van de commissie Veerman is besloten tot het instellen van een aparte Dienst Noord/Zuidlijn binnen de Gemeente Amsterdam. Hiermee worden de lijnen tussen het project en het bestuur korter en krijgt de projectdirecteur een ruimer mandaat om slagvaardig te kunnen handelen.

#### **3 februari: Aanvoer laatste onderdeel boormachine Noortje**

Nadat eind 2009 de onderdelen van tunnelboormachine Gravin in de startschacht zijn getakeld, waren in januari 2010 de onderdelen voor boormachine Noortje aan de beurt. De grote en zware onderdelen werden in de nacht aangevoerd om het verkeer in de binnenstad zo min mogelijk te hinderen. Deze negen transporten verliepen goed en volgens planning. Op 3 februari werd het laatste onderdeel aangevoerd en gemonteerd. In totaal is voor de twee boormachines ongeveer 1.000.000 kilo aan onderdelen in de startschacht gehesen.

#### **5 februari: versteviging kademuur Damrak klaar**

De tunnelbuizen van de Noord/Zuidlijn worden deels onder de kademuur bij het Damrak geboord. Omdat uit onderzoek was gebleken dat de kademuur in relatief slechte staat verkeert, is besloten om de kademuur voor de start van het boren te verstevigen over een lengte van ca.

65 meter. Dit was één van de aanbevelingen van de commissie Veerman. Op 4 januari startten de werkzaamheden voor de versteviging van de kademuur. De kademuur is verankerd en de grond boven de kademuur is vervangen door een lichter materiaal. Ondanks de strenge vorst in januari, kon de aannemer de werkzaamheden in de geplande vier à vijf weken voltooien. Op 5 februari werd het werkterrein opgeheven en was de kade weer vrij voor voetgangers.

**Begin februari: Vriesscherm onder Natte Damrak bereikt gewenste dikte en lengte**

Begin februari had het vriesscherm onder het Natte Damrak de gewenste dikte van anderhalve meter en lengte van 90 meter bereikt. De vriesinstallatie, die op het werkterrein aan de Prins Hendrikkade staat, stond sinds half december aan. De installatie is verbonden met vrieslansen in de grond onder het Damrak. Rond de lansen werd een temperatuur van ongeveer 35 graden onder nul bereikt. In de grond is een vriesscherm ontstaan dat het boorproces afschermt van de bovenliggende grond. Dit helpt Gravin om hier regelmatig de eerste tunnelbuis te kunnen boren, ondanks de slechte grondcondities en ondiepe ligging van de tunnels op deze plek. De installatie blijft in werking totdat de tunnelbuizen zijn geboord.



**11 februari: openbare hoorzitting boorproces Noord/Zuidlijn**

Op 20 januari werd het rapport van de Enquêtecommissie Noord/Zuidlijn in de gemeenteraad besproken. De enquêtecommissie deed onderzoek naar de voorbereiding, besluitvorming en uitvoering van de Noord/Zuidlijn. Naar aanleiding van deze bespreking in de gemeenteraad organiseerde het gemeentebestuur op 11 februari een openbare hoorzitting over het boorproces van de Noord/Zuidlijn. Deze vond plaats in de raadszaal van het stadhuis en werd live uitgezonden op AT5. Namens Dienst Noord/Zuidlijn gaven directeur Peter Dijk en Paul Janssen, contractmanager geboorde tunnels en mitigerende maatregelen, een presentatie over de risico's en mogelijke gevolgen van het boren, de genomen beheersmaatregelen en de handelwijze bij schade of calamiteiten. Funderingsspecialist Victor de Waal en Hans Burger, consultant geboorde tunnels, reageerden op deze toelichting. De raadsleden en andere aanwezigen in de raadszaal konden vragen stellen aan de deskundigen.

**17 februari 2010: Positieve uitspraak Raad van State over vergunning Wet milieubeheer**

De Raad van State heeft het beroep dat de Stichting Wetering Verbetering, een vereniging van bewoners van de Vijzelgracht, had ingesteld, afgewezen. De Stichting was van mening dat voor de bouwactiviteiten van de Noord/Zuidlijn een vergunning op basis van de Wet milieubeheer vereist is.

**18 februari 2010: Koopovereenkomst getekend met metroleverancier Alstom**

Op 18 februari 2010 tekenden de Gemeente en leverancier Alstom een koopovereenkomst voor nieuwe metrovoertuigen. Na ondertekening van deze overeenkomst is de volgende fase gestart, die moet leiden tot een succesvolle oplevering van metrovoertuigen van het type M5/M6 (M5 vanaf begin 2012 en M6 vanaf 2014 – zie ook § 2.2).

**10 maart: Vliegende Brigade van start**

Het is niet uit te sluiten dat door het tunnelboren of tijdens het ontgraven van de diepe stations schade ontstaat aan panden die in het invloedsgebied van de werkzaamheden staan. Of het nu om daadwerkelijke schade gaat of om ongerustheid, in beide situaties kunnen de bewoners en eigenaren sinds 10 maart terecht bij de 'Vliegende Brigade'. Dit team bestaat uit ingenieurs, communicatiedeskundigen en schadespecialisten. De Vliegende Brigade is 24 uur per dag en zeven dagen per week bereikbaar en kan snel in actie komen. Reparaties worden snel uitgevoerd. Desnoods meteen. De storingsdienst van aannemingsbedrijf Derksen&Singerling staat de Vliegende Brigade dag en nacht bij. De instelling van de Vliegende Brigade was één van de aanbevelingen van de commissie Veerman.



**11 maart: tunnelboormachines krijgen hun namen**

Op donderdag 11 maart werden na jaren van voorbereidingen de laatste belangrijke handelingen voor de start van het boren verricht. De eerste twee tunnelboormachines kregen hun namen: Gravin en Noortje. De namen zijn bedacht en onthuld door leerlingen van twee Amsterdamse basisscholen: de Witte Olifant uit Centrum en De Biënkorf uit Amsterdam-Noord. Behalve hun namen kregen de boormachines ook de zegen van de Deken van Amsterdam en een champagnedoop van tunnelpatin Cecilia van der Pol. Een handjevol mensen woonde de ceremonie in de startschacht bij. Bovengronds volgden zo'n 400 genodigden de gebeurtenissen via een groot scherm met een 'live' cameraverbinding naar de startschacht. Boorders, buurtbewoners, de deken en pastoor, schoolkinderen, de burgemeester en wethouder, het koor van de Mijnbouwkundige Vereeniging en andere relaties van de Noord/Zuidlijn, het was een bont gezelschap en een geslaagd evenement.





**16 maart 2010: College besluit over kosten Noord/Zuidlijn**

Op basis van de financiële prognose per ultimo 2009, waarin de adviezen van de commissie Veerman zijn verwerkt, heeft het College ingestemd om het budget (inclusief risico's) van de Noord/Zuidlijn te verruimen met €390 miljoen. De commissie Veerman had in haar rapport geadviseerd om €500 miljoen extra middelen te reserveren. Vooral nog zal de door de projectorganisatie aangegeven extra voorziening voor "kleine kans – groot gevolg" risico's ad. €110 miljoen niet verwerkt worden in de begroting. Na instemming van de Raad op de gemeentelijke begroting zal de budgetverruiming voor het project geformaliseerd zijn.

**18 maart 2010: Boorproces gestart vanuit het Damrak**

Na de inzegeningprocedure van de tunnelboormachines op 11 maart jl. is het daadwerkelijke boorproces per 18 maart zonder problemen van start gegaan. De boorders van de eerste tunnelboormachine Gravin, begonnen met het voorzichtig doorboren van de betonnen wand van de startschacht, waarna de eerste grond onder het natte Damrak met de boor is weggehaald. Hierna zal de tunnelboormachine onder het straatniveau zijn route vervolgen naar station Rokin.

**22 maart 2010: Herstart uitgraven station Vijzelgracht**

Na een lange periode van stilstand en beraad, zijn de bouwers van station Vijzelgracht - na het gedurende enkele maanden bevroren van de diepwandvoegen - weer gestart met het verder uitgraven van het station.

**29 maart: Start vriezen Rokin**

Na een uitgebreide voorbereidingsperiode is op 29 maart de vriesinstallatie in Rokin aanzet. Ook hier zullen de diepwandvoegen eerst worden bevroren, voordat het verder uitgraven van het station wordt hervat. In het weekend eraan voorafgaand organiseerde de Noord/Zuidlijn samen met de ondernemers rond het Rokin een Ijsfeest met vooral veel activiteiten voor kinderen (zie ook § 5.1).

## **2. PROJECTVOORTGANG**

### **2.1 Werk in uitvoering**

#### **Amsterdam-Noord**

##### ***Station Buikslotermeerplein***

Er is vertraging opgetreden bij de aanleg van de staalconstructies voor het perron en de geluidsschermen van station Buikslotermeerplein. Hierdoor zullen de asfalteringswerkzaamheden vanaf oktober 2010 plaatsvinden. De vertragingen hebben geen gevolgen voor de indienststeldingsdatum van de Noord/Zuidlijn.

##### ***Station Johan van Hasseltweg***

Het viaduct over de van Hasseltweg is sinds november 2008 klaar. Daarmee is dit station in ruwbouw gereed.

##### ***Nieuwe Leeuwarderweg***

De verlaagde ligging is in maart van dit jaar gereed gekomen. De drie verbindende stadsparkbruggen over de verlaagde ligging zullen naar verwachting medio 2010 gereed komen. De uitvoering van de definitieve IJ-tunnel signalering verloopt goed en zal naar verwachting na de zomer gereed zijn. Als gevolg van de vertraagde staalconstructies van station Buikslotermeerplein zal de eindoplevering van het wegenwerk en de maaiveldinrichting verschuiven naar het eerste kwartaal van 2011.

##### ***Zinktunnel IJ***

Voordat de zinkelementen van de zinktunnel kunnen worden afgezonken in het IJ moet de zinksleuf aan de De Ruyterkade zodanig gereed zijn dat de zinkelementen onder het wateroppervlak er tegenaan geplaatst kunnen worden. De start van deze werkzaamheden was na SAIL 2010 voorzien.

##### ***Bouwdok Sixhaven***

Het werk bij de Sixhaven is afgerond op de toegangsgebouwtjes van het schuivengebouw en de nooduitgangen na. Deze zullen in het tweede kwartaal van 2010 geplaatst worden. Ook zullen dan afdekplaten voor de kabelkokers, die als vluchtpaden zullen dienen, in de tunnel worden geplaatst. De bouwhekken van Sixhaven blijven staan, want het terrein wordt weer in gebruik genomen als straks de zinktunnel wordt gemaakt.

#### **Amsterdam Centraal Station**

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

Het uitbaggeren van de zinksleuf onder het CS is sinds de start medio oktober 2009 minder snel gegaan dan verwacht door tegenvallende grondgesteldheid en de aanwezigheid van meer houten palen. Extra capaciteit (3e bouwplaat) en materieel (hoge druk spuiten) zijn nodig om te voorkomen dat de vertraging geen gevolgen heeft voor het kritieke pad van de Noord/Zuidlijn. De oplevering van het contract Centraal Station zal hierdoor circa 4 maanden opschuiven.

##### ***Voorplein***

De diepe put onder het voorplein ten behoeve van het station CS was begin februari geheel uitgegraven. Na de nodige voorbereidingen is op 15 maart 2010 gestart met de realisatie van de vloer en de voorzetwanden. Vlak voordat de diepe put was uitgegraven, trad op 21 januari 2010 een lekkage op in een diepwandvoeg. Deze is snel hersteld volgens het afgesproken protocol en bleef zonder verdere gevolgen. De middendiepe put – waar de verbinding met de Oostlijn komt – zal naar verwachting eind mei gereed zijn. Daarna kan het werkterrein aan de oostzijde worden verkleind, zodat er weer meer openbare ruimte komt bij de oostingang van het Centraal Station en voor het NZH Koffiehuis. De bouw van caisson 2 die het voorplein verbindt met de startschacht, zal naar verwachting medio 2011 starten.

## **Boortunnel**

### **Startschacht Damrak**

Het bouwplatform bij verkeersbrug 326 (Prins Hendrikkade) kwam in februari gereed, waarna alle installaties die voor het boorproces nodig zijn, werden geïnstalleerd. Medio maart is de hal over de startschacht - ter beperking van de geluidsoverlast door de boorlogistiek - gereed gekomen.

Zoals al in §1.2 beschreven, is in de periode tussen 4 januari en 5 februari 2010 de walmuur aan het Natte Damrak gestabiliseerd, waarbij het risico op instorten is geminimaliseerd. Daarnaast is de afgelopen maanden het 'vriesscherm' dat de bovenliggende grond ondersteunt tijdens het boren van de tunnelbuizen, voldoende gevormd voor het starten van het boorproces. Op 11 maart werden de boormachines officieel ingezegend en kregen ze hun namen "Gravin" en "Noortje".

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

Na het evenement van 11 maart is het boorproces met de Gravin op 18 maart 2010 van start gegaan. Zoals gebruikelijk bij boorprocessen zal de productie in deze aanvangsfase buitengewoon laag zijn, omdat alles nog ingeregeld moet worden.



### **Vorbereidingen Boren vanaf Zuid**

In en rond het Zuidas gebied zijn de komende jaren grote projecten gepland zoals de oververbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL), de Zuidas en de Noord/Zuidlijn. Tussen ProRail en de Gemeente Amsterdam wordt een bestuursovereenkomst opgesteld waarin het gebruik van werkterreinen en de gebruikers daarvan wordt geregeld. Momenteel worden de werkzaamheden voor het boorproces vanuit Zuid voorbereid en stemt de Noord/Zuidlijn de ombouw van eindschacht naar startschacht af met de omgeving van het Scheldeplein. Eveneens wordt nagedacht over het ontwerp van het werkterrein op de middenberm A10.

De Wm-vergunning voor de bentonietscheidingsinstallatie voor de locatie Ouderkerkerdijk is ingediend en door Dienst Milieu & Bouwtoezicht in ontwerp verleend. Ook de bouwvergunning voor deze installatie is inmiddels ingediend. Alle bevoegde instanties zijn in principe akkoord



met de komst van de scheidingsinstallatie op deze plek. Naar verwachting zal de lay-out en uitvoering van het leidingentracé (voor de grondafvoer) in het tweede kwartaal gereed zijn.

### **Diepe stations**

#### **Station Rokin**

Op 29 maart zijn de vriesinstallaties in werking gesteld. Op basis van ervaringen van de Vijzelgracht is voorafgaand aan dit moment besloten een derde vriesinstallatie te plaatsen om de ontwikkeling van het ijslichaam te bespoedigen. In samenwerking met de Vereniging Ondernemers Rokin is in het weekend van 27 en 28 maart een "IJsfeest" gehouden, waarbij de diverse activiteiten in het teken stonden van vriezen. Veel buurtbewoners en andere belangstellenden kwamen een kijkje nemen.

#### **Station Vijzelgracht**

Na het opstarten van de vriesinstallaties eind 2009 bleek begin 2010 dat de vorming van het ijslichaam langzamer ging dan was berekend. Hierop is besloten om twee extra vriesinstallaties bij te plaatsen. Nadat het ijslichaam voldoende groot was, is op 22 maart weer gestart met het uitgraven van het station. Voor het uitgraven van de laatste grondlaag in het station wordt momenteel onderzocht of het vanuit veiligheidsoogpunt de voorkeur verdient dit onder verhoogde luchtdruk uit te voeren, zoals bij station Ceintuurbaan is gebeurd. In hoofdstuk 3 wordt dit nader toegelicht

#### **Station Ceintuurbaan**

In het afgelopen kwartaal zijn al 7 van de 11 betonstorten van de onderste vloer uitgevoerd. De laatste fase van het onder luchtdruk uitgraven is gestart. De luchtdruk is in deze laatste fase het hoogst. Ook is het werk voor de toegangsgebouwen van het station in de Ferdinand Bolstraat gestart.

### **Zuid**

#### **Europaplein**

De ruwbouw van het station Europaplein is op 12 januari 2010 volgens planning opgeleverd. Vanwege het besluit om van twee kanten te gaan boren wordt de voormalige eindschacht op het Scheldeplein omgebouwd tot startschacht, zodat de boormachines begin 2011 aan de slag kunnen. Deze schacht wordt vervolgens afgebouwd, nadat het hele boorproces is afgerond. In het tweede kwartaal zal gestart worden met de definitieve inrichting van het maaiveld Europaplein.

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

Door het slechte winterweer is een vertraging van twee maanden ontstaan bij de kruising A10. De werkzaamheden bij de Minerva-as en Beethovenstraat lopen conform planning.

## **2.2 Voorbereidingen transporttechniek en exploitatie**

De voorbereidingen voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn gebeuren onder verantwoordelijkheid van de dienst Noord/Zuidlijn en in nauwe samenwerking met het Projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System) van de dienst IVV. AMSYS is in 2007 opgericht om een aantal zaken dat nodig is voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn voor te bereiden zoals de aanschaf van nieuwe metrovoertuigen. De activiteiten van AMSYS hebben betrekking op het gehele metronet van Amsterdam en zijn daarmee niet alleen beperkt tot de Noord/Zuidlijn.

#### **Aanbesteding transporttechniek en afbouw**

De civiele werkzaamheden voor de bouw van de Noord/Zuidlijn zijn volop in uitvoering. Maar ook de transporttechnische -en afbouwwerkzaamheden moeten nog worden gerealiseerd. Dit betreft de nog te contracteren werkzaamheden voor baan- en bovenbouw, energievoorziening, telecom, liften en roltrappen, installaties, passagiersvoorzieningen en architectonische afbouw van de stations.

De Dienst Noord/Zuidlijn is voornemens begin april de aanbesteding te publiceren. De wijze van marktbenadering gebeurt met de zgn. "concurrentiegericht dialog", een marktbenadering die ook veel door Rijkswaterstaat wordt toegepast. De kern hiervan is dat aan het einde van het aanbestedingstraject de kans nog zeer klein is dat partijen verschil van inzicht en interpretatie van het contract hebben. De gunning van het werk wordt voorzien per eind juni 2011.

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

De M6-metrovoertuigen zijn, samen met de nieuwe metrovoertuigen voor het bestaande Amsterdamse netwerk (serie M5), Europees aanbesteed. De onderhandelingen zijn in het eerste kwartaal van 2010 afgerond. De Commissie Verkeer en Vervoer en de Gemeenteraad zijn respectievelijk op 13 en 21 januari 2010 akkoord gegaan met het beschikbaar stellen van het eerste uitvoeringskrediet van €575 miljoen voor de AMSYS-onderdelen Metrovoertuigen, Werkplaats Diemen en Emplacementen. Op 18 februari 2010 is de Koopovereenkomst voor de metrovoertuigen ondertekend door leverancier Alstom en de Gemeente. Na ondertekening van de Koopovereenkomst is de volgende fase van het project M5/M6 gestart, die moet leiden tot een succesvolle oplevering van de metrovoertuigen M5/M6 (M5 vanaf begin 2012 en M6 vanaf 2014).



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

De systemen voor Signalling & Control (treinsturing en beveiliging) zullen onderdeel gaan uitmaken van een geïntegreerd contract voor zowel de bestaande metro als de Noord/Zuidlijn. De offerte-uitvraag voor het pakket Signalling & Control wordt na bestuurlijke instemming in het 2e kwartaal van 2010 voorzien. Uiterlijk 1 juni 2010 dient er een besluit te worden genomen.

### ***Overige exploitatievoorzieningen Noord/Zuidlijn***

Naast de nieuwe metrovoertuigen, de voorzieningen om deze voertuigen te onderhouden en veilig op te stellen en de systemen om ze te laten rijden, zijn er nog aanvullende voorzieningen nodig voor de Noord/Zuidlijn als werkend vervoerssysteem. Voor deze voorzieningen heeft de Dienst Noord/Zuidlijn in samenwerking met AMSYS een inventarisatie uitgevoerd. Deze behelst de volgende thema's:

1. voortschrijdend inzicht (diverse voorzieningen op de stations en het keerspoor);
2. nieuwe regelgeving (bijvoorbeeld schoonmaakvoorzieningen in stations vanwege ARBO);
3. landelijk en regionaal beleid (bijvoorbeeld voorzieningen voor de OV-chipkaart);
4. gewijzigde vervoersprognose (bijvoorbeeld extra benodigde roltrappen).

De eerste twee thema's maken deel uit van de door het college van B&W geaccordeerde financiële prognose Noord/Zuidlijn per ultimo 2009 (zie ook paragraaf 1.2).

De thema's 3 en 4 maken deel uit van de opdracht van AMSYS. De financiering van deze exploitatieve voorzieningen zal separaat worden opgepakt in nauw overleg met de Stadsregio Amsterdam.

## **2.3 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.

### ***4/5 mei herdenking***

In overleg met het Nationaal Comité 4/5 mei heeft de Dienst Noord/Zuidlijn een oplossing gevonden voor haar bouwterrein op de Dam. Dit betreft de schacht voor de preventieve maatregelen voor het boren langs de Bijenkorf. Voor 4 mei zal de schacht voor de Bijenkorf worden afgedekt. Het bouwterrein wordt tijdelijk tot een minimumomvang beperkt, zodat er genoeg plek is voor het publiek dat de activiteiten op 4 en 5 mei bezoekt. Door de opstelling van de beeldschermen op de Dam wordt het werkterrein ook goeddeels aan het zicht onttrokken.

### ***Vervanging leidingen***

Liander (voorheen Nuon) heeft langs het Damrak en onder de Dam in het kader van het reguliere onderhoud de gasleiding vervangen. Inmiddels is duidelijk geworden dat de werkzaamheden van Liander niet alleen gaan plaatsvinden langs het boortracé, maar ook langs de stationslocaties. Overal in de stad waar mogelijk invloed van de werkzaamheden kan optreden, vervangt Liander de gietijzeren leidingen door een leiding van meer zettingbestendig materiaal.

Voorjaar 2010 staan Rokin (en omgeving), en Scheldeplein (en omgeving) op het programma, in het najaar 2010 is de Ferdinand Bolstraat aan de beurt. Er is regulier overleg tussen Liander en de Dienst Noord/Zuidlijn om de werkzaamheden zo goed mogelijk af te stemmen en te trachten de overlast voor de omgeving te beperken.

### ***Giro d'Italia***

De voorbereiding van de Giro d'Italia (8, 9, 10 mei) is in volle gang. Eerder was al duidelijk dat op zaterdag 8 mei op veel bouwterreinen geen aan- en afvoer mogelijk zou zijn. De route loopt echter niet meer langs het Rokin, maar nog wel langs de Vijzelgracht en Ceintuurbaan.. Vanwege de Giro wordt in april wel het wegdek van het Muntplein en de Amstel aangepakt (transportroute Rokin). De werkzaamheden worden 's nachts uitgevoerd en leveren daarmee geen probleem op. Over de bereikbaarheid van de bouwterreinen voor Noord/Zuidlijn-medewerkers vindt afstemming plaats met de Giro organisatie.

### ***Noord***

In de vorige rapportage was de bouw van het ROC bij het Buikslotermeerplein nog een potentieel knelpunt. Inmiddels is een aantal zaken opgelost en is de bouwvergunning verleend. Over de bouw van de kap over het metrostation Buikslotermeerplein is geen overeenstemming bereikt met Noordwaarts. De afbouw van het station vindt vooralsnog plaats zonder kap.

### ***Vergunningen in relatie tot monitoring***

Het Stadsdeel Centrum en de Dienst Noord/Zuidlijn hebben afspraken gemaakt over opbreken en steigervergunningen (WIOR) tijdens het boorproces. Dit met het oog op de meetpunten van monitoring in de openbare ruimte en de gevels van het Damrak die niet mogen worden belemmerd als de boor langskomt. Daarom zullen alle steigervergunningen voor het Damrak (en begin Rokin) ter beoordeling van consequenties voor de monitoring worden voorgelegd aan het team monitoring. Verder heeft het stadsdeel voor incidentele aanvragen een opbrekverbod afgekondigd. Aan partijen met een doorlopende opbrekvergunning is gemeld dat zij bij

calamiteiten waarvoor het maaiveld open moet, begeleiding van het team monitoring in moeten schakelen.

## **2.4 Veiligheid en gezondheid**

Gedurende het afgelopen kwartaal hebben er elf veiligheidsincidenten plaatsgevonden tijdens de bouwwerkzaamheden. Bij vier incidenten betrof het een incident met niet levensbedreigend letsel en zeven incidenten waren bijna-ongevallen of incidenten met enkel materiële schade. Van alle ongevallen is er slechts één die geleid heeft tot 1 dag verzuim. De Noord/Zuidlijn blijft met de incidenten in het eerste kwartaal onder het landelijke gemiddelde voor de betreffende branche.

## **2.5 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**

#### **Programma van Eisen**

In de tweede helft van 2009 is het in 1996 vastgestelde Programma van Eisen Noord/Zuidlijn (PvE) geactualiseerd. Dit betreft zowel het bijwerken van het eerder vastgestelde PvE met de bestuurlijk geaccordeerde wijzingen (bijvoorbeeld de toepassing van de 3e rail in plaats van bovenleidingen), als de wet- en regelgeving (bijvoorbeeld wet tunnelveiligheid) en afspraken die met derden zijn gemaakt (zoals convenant met de Bovengrondse). Deze actualisatie is in een afrondend stadium en raakt niet de huidige projectopdracht. Het geactualiseerde (functionele) Programma van Eisen zal na ambtelijke vaststelling ter informatie aan het bestuur worden aangeboden.

Parallel aan de actualisatie van het PvE Noord/Zuidlijn is binnen dienst IVV het integrale programma van eisen voor het operationeel systeem metro Amsterdam (IPvE) opgesteld. Hierin zijn de eisen vastgelegd die aan het gehele metronetwerk Amsterdam worden gesteld. In het vierde kwartaal van 2009 is gestart met het toetsen van het PvE Noord/Zuidlijn aan het IPvE. Dit heeft geleid tot een inventarisatie van aanvullende voorzieningen (zie ook paragraaf 2.2. van dit kwartaalverslag) welke -voor zover binnen de opdracht van de dienst Noord/Zuidlijn vallend – financieel zijn meegenomen in de financiële prognose per ultimo 2009. Het toetsproces dient in de komende periode nog te worden voltooid. Er worden hier echter geen wijzigingen met een majeur gevolg uit verwacht.

#### **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

##### **3.2.1 Projectplanning**

De per 1 januari 2010 vastgestelde projectplanning, is in de afgelopen verslagperiode ongewijzigd. Als datum start exploitatie van de Noord/Zuidlijn wordt nog steeds oktober 2017 gehanteerd. De actuele voortgang zoals in hoofdstuk 2 is genoemd heeft geen gevolgen voor de datum start exploitatie Noord/Zuidlijn.

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

Naast de actuele voortgang van de planning wordt elk kwartaal de haalbaarheid van de datum "start exploitatie Noord/Zuidlijn" beschouwd op basis van de dan geldende risico's en onzekerheden. De ontwikkelingen in dit kwartaal over het al of niet onder luchtdruk uitgraven van station Vijzelgracht kunnen van invloed zijn op de planning. Mogelijk wordt deze maatregel genomen om eventuele risico's verder te beperken. Op basis van tot nu toe uitgevoerde pompproeven, die moeten aantonen dat zonder luchtdruk uitgegraven kan worden, is nadere analyse noodzakelijk. In elk geval treft de Noord/Zuidlijn voor alle zekerheid vast voorbereidingen, om zo min mogelijk tijd te verliezen als uitgraven onder luchtdruk toch nodig blijkt te zijn. In de volgende kwartaalrapportage wordt meer duidelijkheid over dit onderwerp verwacht. In paragraaf 3.3. wordt het betreffende risico nader toegelicht.



### 3.3 Financiën

#### 3.3.1 Budget en prognose

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		
	Q4-2009 pp'2009 [1]	Mutaties pp'2009 [2]	Q1-2010 pp'2009 [3]=[1]+[2]	Q4-2009 pp'2009 [4]	Mutaties pp'2009 [5]	Q1-2010 pp'2009 [6]=[4]+[5]	Q4-2009 pp'2009 [7]=[1]-[4]	Mutaties pp'2009 [8]=[2]-[5]	Q1-2010 pp'2009 [9]=[7]+[8]
Bouwkosten	1.905,4		1.905,4	2.127,3	2,5	2.129,8	-221,9	-2,5	-224,4
Bijkomende kosten	119,1		119,1	144,0		144,0	-24,9		-24,9
VAT-kosten	438,4		438,4	487,6		487,6	-49,2		-49,2
Beheersmaatregelen	25,8		25,8				25,8		25,8
Subtotaal exclusief risico's	2.488,7		2.488,7	2.758,9	2,5	2.761,4	-270,2	-2,5	-272,7
Risico's	141,5		141,5	260,9	-2,5	258,4	-119,4	2,5	-116,9
Extra voorziening 'kk-gg' risico's <sup>1)</sup>				110,4		110,4	-110,4		-110,4
Subtotaal risico's	141,5		141,5	371,3	-2,5	368,8	-229,8	2,5	-227,3
<b>Totaal Noord/Zuidlijn</b>	<b>2.630,2</b>		<b>2.630,2</b>	<b>3.130,2</b>		<b>3.130,2</b>	<b>-500,0</b>		<b>-500,0</b>

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

#### Ontwikkelingen budget

Op basis van de in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2009 gepresenteerde financiële prognose heeft op 16 maart 2010 het College van B&W besloten om in te stemmen met deze prognose waarbij de extra voorziening ten behoeve van de zogenaamde 'kleine kans – groot gevolg' risico's voorlopig niet gedekt zal worden. Door het College is niet uitgesloten dat in latere jaren alsnog een extra reservering voor deze risico's zal worden getroffen. De Raad dient het besluit van het College nog te bekrachtigen voordat het budget formeel wordt aangepast, vandaar dat dit in bovenstaand overzicht nog niet is verwerkt.

In het eerste kwartaal van 2010 zijn er geen budgetmutaties geweest..

#### Ontwikkelingen prognose

De prognose einde werk is het afgelopen kwartaal op totaal projectniveau ongewijzigd gebleven. Binnen de verschillende kostensoorten van het project hebben mutaties (+ en -) plaatsgevonden. Er heeft ook een verschuiving plaatsgevonden tussen risico's en bouwkosten. De belangrijkste mutatie dit kwartaal betreft de kosten die worden voorzien met betrekking tot de tegenvallende productie bij het uitbaggeren van de zinksleuf van het Centraal Station. De ontwikkelingen aangaande het mogelijk onder luchtdruk moeten ontgraven van station Vijzelgracht, zijn nog niet beschouwd in de financiële prognose van dit kwartaal. Zoals eerder in dit rapport is aangegeven is het op basis van de huidige informatie niet mogelijk om de kwantitatieve effecten daarvan te bepalen, mede daar er nog andere alternatieven worden onderzocht. Daarom is, tot er meer duidelijkheid is over dit dossier, de situatie van eind 2009 aangehouden op dit punt.

### 3.3.2 Dekking

Tabel 2: dekking van het projectbudget (inclusief Risicofonds)

In EURO x miljoen	Begroting			Prognose			Verschil begroting-prognose		
	Q4-2009 [1]	Mutaties [2]	Q1-2010 [3]	Q4-2009 [4]	Mutaties [5]	Q1-2010 [6]	Q4-2009 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q1-2010 [9]=[7]+[8]
Rijk	1.125,4		1.125,4	1.124,8		1.124,8	0,6		0,6
Regio	119,5		119,5	119,5	9,0	128,5		-9,0	-9,0
Parkeergarage Rokin	55,0		55,0	55,0		55,0			
Subtotaal bijdragen derden	1.299,9		1.299,9	1.299,3	9,0	1.308,3	0,6	-9,0	-8,4
Gemeente (incl. risicofonds)	1.330,3		1.330,3	1.330,9	-9,0	1.321,9	-0,6	9,0	8,4
<b>Totaal dekking</b>	<b>2.630,2</b>		<b>2.630,2</b>	<b>2.630,2</b>		<b>2.630,2</b>			

#### Begroting

De financiering van het totale projectbudget (inclusief het Risicofonds) is afgelopen kwartaal ongewijzigd. Na instemming van de Raad op het eerder genomen besluit van het College aangaande de prognose per ultimo 2009 zal de financiering van het budget gewijzigd worden.

#### Prognose

Volgens de afgegeven subsidiebeschikking van de stichting BonRoute op de deelprojecten van Hasseltweg en de tunnel Noord, zal de subsidie naar verwachting € 1,2 miljoen hoger uitpakken dan waar eerder rekening mee was gehouden in de Gemeentelijke begroting. Daarnaast is in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2010 het bericht van de stichting Bonroute ontvangen dat aanvullend nog € 7,8 miljoen ter beschikking gesteld zal worden ter dekking van de kosten van station Europaplein. Op basis van deze prognose zal het Gemeentelijk aandeel in de dekking van de projectkosten met € 9 miljoen kunnen dalen.

### 3.3.3 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 Q4-2009 [1]	t/m Q1-2010 [2]	Wijziging [3]=[2]-[1]
<b>Uitgaven:</b>			
Verplicht	1.636,7	1.660,1	23,4
Betaald	1.349,8	1.400,3	50,5
<b>Ontvangsten:</b>			
Rijkssubsidie	643,3	670,9	27,6
Regio	103,3	103,3	
Parkeergarage Rokin			
Totaal ontvangsten	746,6	774,2	27,6

De Rijkssubsidie wordt achteraf betaald, bij het behalen van afgesproken fysieke mijlpalen. In het eerste kwartaal van 2010 is voor € 27,6 miljoen aan betalingen van het Rijk ontvangen.

### 3.3.4 Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie

Via voortgangsoverleg per kwartaal tussen Rijkswaterstaat en het Projectbureau 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 2010 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 66, Boormachine B (Gravin) opgebouwd, exclusief volgwagens

### 3.4 Risico's en onzekerheden

Elk project wordt bedreigd door risico's en onzekerheden. Daarom is risicomangement een van de belangrijkste beheersaspecten die nodig is om de doelstellingen van het project te blijven borgen. 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 belangrijkste risico's waarbij de belangrijkste beheersingsmaatregelen al genomen zijn. In een aantal gevallen is nog steeds aandacht voor de restrisico's waarbij de ontwikkeling gemonitord blijft totdat de betreffende restrisico's 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.*

- *Opbarsten bodem station Vijzelgracht*  
In 2007 heeft een optimalisatie in het ontwerp van station Vijzelgracht plaatsgevonden waardoor het onder luchtdruk uitgraven van de laatste grondlaag niet meer noodzakelijk zou zijn. Voorwaarde voor het veilig uitgraven bij deze ontwerpkeuze is dat de bemaalbaarheid van de omringende zandlagen van het station kon worden aangetoond, zodat de druk door het grondwater onder de bouwput, dat opbarsten van de bodem zou kunnen veroorzaken, door het wegpompen kan worden verlaagd. Op basis van de resultaten van een aantal uitgevoerde (pomp)proeven is de haalbaarheid van het ontwerp ter discussie komen te staan. Op dit moment is de analyse van de resultaten en de mogelijke oplossingsrichtingen nog in volle gang. Er kan nog niet met enige zekerheid gesteld worden - of en zo ja, welke - aanvullende maatregelen genomen zullen moeten worden. Ook worden allerlei alternatieve oplossingen doorgerekend. Mocht het uitgraven onverhoopt alsnog onder verhoogde luchtdruk moeten gebeuren, dan heeft dat gevolgen voor de planning en de kosten.
- *Grote plaatselijke verzakking als gevolg van het wegvallen van de druk van de Tunnelboormachine*  
Dit risico heeft een kleine kans van optreden met mogelijk grote gevolgen voor de planning, schade aan omliggende panden en infrastructuur en mogelijk letsel voor passanten. De beheersmaatregelen die al in het ontwerp ingepast zijn, betreffen: op grote diepte boren, historisch onderzoek naar de ondergrond, vergrote afstand tussen de tunnelboormachines, zorgvuldige boorinstructies, het opstellen van een incidentendrapereboek en inrichten van de incidentenorganisatie. Bewoners van de meest kritieke tracédelen in de Pijp wordt een hotelovernachting aangeboden als er onder hun huis wordt geboord. Hoewel de kans uiterst klein is dat er iets gebeurt, kan de projectorganisatie zich voorstellen dat bewoners de nacht elders willen doorbrengen. Als gebaar krijgen zij een hotelbon, die ze overigens ook op een ander tijdstip mogen gebruiken.  
In het afgelopen kwartaal is met de Bijenkorf een (aanvullende) overeenkomst gesloten waarin eerder gemaakte afspraken over gemeentelijke aansprakelijkheid voor schade als gevolg van het boorproces zijn herbevestigd en verduidelijkt.

- Cosmetische en/of constructieve schade aan panden door bovennormale zettingen*  
 Het risico bestaat dat er met het boren een verstoring in de ondergrond ontstaat (1 á 2 cm) met zakkings tot gevolg. Dit kan resulteren in cosmetische en in het ergste geval constructieve schade aan nabij gelegen panden en infrastructuur. De kans is relatief groot dat cosmetische, eenvoudig te repareren schades door het boorproces zullen optreden. Om dit risico en het geringere risico van constructieve schade te reduceren, kan in geval van het optreden van grotere zettingen dan verwacht, op acht locaties (waaronder Munttoren en Bijenkorf) de fundering verstevigd worden door zogenoemde "compensation grouting". Hierbij wordt grout, een soort cement, in de bodem onder het fundament van gebouwen geïnjecteerd om eventuele bewegingen tijdens de passage van de boormachine te compenseren. Daarnaast wordt zowel de omgeving (zettingen) als het boorproces zelf gemonitord. Bij dreigende afwijkingen wordt het boorproces bijgesteld. Door nieuw beschikbaar gekomen hard- en software is het nu mogelijk om het boorproces en de reactie van de grond en omliggende panden met een veel grotere dichtheid te meten dan voorheen. Mochten zich onverhoopt toch schades voordoen als gevolg van het boorproces dan zal een zogenaamde "vliegende brigade" de schade per direct herstellen.
- Ontwerpfouten en mogelijke lacunes tussen de projectopdracht en het ontwerp*  
 Op advies van de commissie Veerman is dit risico in het vierde kwartaal van vorig jaar opgenomen. 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. Hierdoor krijgen de raakvlakken tussen de in uitvoering zijnde civiele onderbouw en de nog aan te besteden onderdelen van spoortechniek en afbouw bijzondere aandacht. Zo is bijvoorbeeld een scan uitgevoerd om te checken of de tunnel niet zodanig vol is gebouwd dat de metro er nog veilig door kan (het zogenoemde Profiel van Vrije Ruimte). Daarnaast is in 2009 een actualisatie gestart met betrekking tot het Programma van Eisen dat nog van 1996 dateert. Alle tussentijds geaccordeerde wijzigingen (in de verschillende ontwerpen als wel in wet- en regelgeving) worden daarbij in ogenschouw genomen. Tot slot vindt in overleg met de projectorganisatie AMSYS nauwe afstemming plaats over de spoortechnische onderdelen van het project.
- 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 naar de omgeving toe als trillingen van de bovenliggende trams die een negatief effect hebben op de passagiers in de metrostations. Ten behoeve van het spoorontwerp voor de metro is een trillingsmodel gemaakt dat als basis dient voor de eisen die gesteld worden aan het (nog aan te besteden) contract. Dit model behoeft echter validatie vanuit de praktijk. Daarom zal, zodra een eerste tracé geboord is, een validatie op het betreffende trillingsmodel plaatsvinden zodat eventueel aangescherpte eisen tijdig kunnen worden meegegeven aan de D&C aannemer.
- 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 vooral in de boortunnel waar sprake is van een kleine diameter buis dit risico het grootst. Het aantal kabels en systemen dat in de boortunnel loopt is groot waardoor wederzijdse beïnvloeding een reëel risico is. Onderzocht wordt in welke mate er eventuele aanpassingen nodig zijn voor de nog te installeren systemen en kabels in de boortunnel.
- Systemen voor Signalling & Control (AMSYS)*  
 De systemen voor Signalling & Control (treinsturing en beveiliging) zullen onderdeel gaan uitmaken van een geïntegreerd contract voor zowel de bestaande metro als de

Noord/Zuidlijn. Medio 2009 is het principebesluit genomen om volledig automatisch te gaan rijden op het bestaande metronetwerk en de Noord/Zuidlijn. In maart 2010 is een tussenrapportage over de business case aan de wethouder VVI voorgelegd als eerste stap richting het definitieve besluit, dat voorzien is in het derde kwartaal van 2010. In deze tussenrapportage is onder andere ingegaan op het onderzoek naar volwaardig menselijk toezicht bij automatisch rijden, dat is uitgevoerd naar aanleiding van de motie Bergervoet/Flos van 20 mei 2009. Daarnaast is, naar aanleiding van de toezegging in de Commissie Verkeer en Vervoer van 13 mei 2009, gerapporteerd over de vergelijking tussen de toepassing van perrondeuren en perrondetectie bij automatisch rijden. De conclusie uit deze rapportage luidt dat een moderne, betrouwbare en veilige automatische metro in Amsterdam alleen met perrondeuren realiseerbaar is, maar dat dit grote consequenties zal hebben voor de uitvoering, het budget en de planning.

- *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. Er vindt inmiddels overleg plaats in de werkgroep systeemintegratie (WESI) waarin de Dienst Noord/Zuidlijn, het bureau AMSYS van Dienst IVV, Stadsregio Amsterdam en het GVB deelnemen.

### **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.*

- *Verzakking c.q. bezwijken walmuur Natte Damrak*  
Eerder was dit nog een belangrijk risico. Doordat in januari de walmuur bij het Natte Damrak verankerd is bestaat er slechts nog een heel klein restrisico dat de walmuur als gevolg van het boorproces alsnog verzakt.
- *Lekkende/bezwijkende diepwanden Vijzelgracht/Rokin als gevolg van grondinsluitingen*  
In 2009 zijn na zorgvuldige afweging en consultatie maatregelen ontworpen om te voorkomen dat opnieuw lekkages optreden met betrekking tot de diepwanden van stations Vijzelgracht en Rokin. Besloten is om de voegen van de diepwanden te bevriezen aan de binnenzijde van de stations. De betreffende maatregelen zijn in uitvoering genomen. Bij stations Vijzelgracht wordt inmiddels weer ontgraven, bij station Rokin worden de diepwanden bevroren.
- *Geluidsoverlast nabij startschacht en diepe stations*  
De boorwerkzaamheden die 7x24 uur plaatsvinden, veroorzaken mogelijke geluidsoverlast bij de startschacht en de openingen van de diepe stations in de binnenstad. Voor het 7x24 uur kunnen werken is een werktijdenonthefving verkregen. Er bestond een reële kans dat bij met name de werkterreinen overlast ontstaat. Er zijn geluidsreducerende maatregelen getroffen zoals een hal die boven de startschacht is geplaatst. Daarnaast worden de openingen van de diepe stations in de binnenstad afgeschermd zodra de boor het station gaar doorboren. Tot slot wordt vindt er gerichte communicatie plaats over de werkzaamheden en zal er snel worden gereageerd bij geconstateerde hinder.



- *Raakvlakrisico's in relatie tot planning*  
Tussen de verschillende contracten bestaan diverse raakvlakken in de planning. Dit geldt vooral voor de contracten die op het kritieke pad van de planning liggen. In de tweede helft van 2009 is in nauwe afstemming met de belangrijkste aannemers van de binnenstad veel aandacht geschonken aan de projectplanning, met name op de onderlinge afhankelijkheden. Dit heeft al geresulteerd in het vaststellen van een nieuwe projectplanning per januari 2010. Ter borging van de planning worden nog contractuele mechanismen op dit moment ontwikkeld.
- *Incidenten (risico's met een kleine kans maar een groot gevolg)*  
Er bestaat een zeer kleine kans dat er zich een aantal incidenten kunnen voordoen ondanks de reeds genomen beheersmaatregelen. Enkele voorbeelden zijn het aanvaringsrisico tijdens het afzinken van de tunnelelementen in het IJ, het opbarsten van de bodem bij station Ceintuurbaan ondanks het toepassen van verhoogde luchtdruk, 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.

## **4. KWALITEIT EN ORGANISATIE**

### **4.1 Ontwikkelingen binnen de Dienst Noord/Zuidlijn**

Op 26 januari heeft het college van B&W besloten tot de instelling van de Dienst Noord/Zuidlijn. Dit besluit vloeit voort uit de aanbevelingen van de commissie Veerman. Met het besluit zullen de lijnen tussen het project en het bestuur korter worden en zal het mandaat voor de projectdirecteur beter in verhouding komen te liggen tot de uitvoeringsverantwoordelijkheid zodat slagvaardig optreden gewaarborgd is. Als toezichthouder en adviseur is het Projectcommissariaat Noord/Zuidlijn ingesteld. Dit commissariaat bestaat uit Cees Veerman (voorzitter), Han Vrijling, Carl Berg en de directeurs van diensten IVV en DMB.

Het besluit om van de Noord/Zuidlijn een dienst te maken heeft terugwerkende kracht tot 1 januari 2010. De uitwerking van de consequenties van het dienstbesluit is inmiddels ter hand genomen. Zo worden de onderdelen van de Noord/Zuidlijn van de balans van de dienst IVV ontvlecht, wordt de Noord/Zuidlijn-organisatie zodanig ingericht dat ze in staat is zelfstandig een bijdrage aan de P&C-cyclus van het concern Amsterdam te leveren, wordt de (door)mandatering uitgewerkt en wordt een besluit over de positionering van ambtenaren die in dienst zijn van IVV en werken voor de Noord/Zuidlijn voorbereid.

### **4.2 Samenwerking met andere organisaties**

Om het project met succes te kunnen opleveren is afstemming met een groot aantal andere organisaties van belang. Voorbeelden van dergelijke organisatie (niet uitputtend) zijn Dienst IVV (projectbureau AMSYS in het bijzonder), Dienst Milieu en Bouwtoezicht, GVB, projectorganisatie Zuidas, Rijkswaterstaat, ProRail, verschillende stadsdelen, bedrijfsleven, Kamer van Koophandel, etc.

Ten aanzien van de systeemintegratie is een werkgroep ingesteld (WESI) waarin de Dienst Noord/Zuidlijn, het projectbureau AMSYS van Dienst IVV, Stadsregio Amsterdam en het GVB deelnemen. Deze werkgroep heeft tot taak om de integraliteit van de Noord/Zuidlijn als onderdeel van het totale metronetwerk te borgen.

Met betrekking tot scopeafbakening (wie doet wat) en fasering tussen Dienst Noord/Zuidlijn en projectbureau AMSYS van Dienst IVV wordt afgestemd in het zogenaamde NAMZ (NoordZuidlijn-AMSYS) overleg. Hierboven is een Stuurgroep ingesteld waarin beide dienstdirecteurs van IVV en de Noord/Zuidlijn besluiten nemen die binnen hun mandaat genomen kunnen worden.

### **4.3 Kwaliteitssysteem**

Mede naar aanleiding van de adviezen van de commissie Veerman, de daaruit voortvloeiende gewijzigde projectopdracht voor de projectdirecteur en de voortschrijdende inzichten in werkwijze en organisatie, wordt het kwaliteitssysteem van de Noord/Zuidlijn ingrijpend geactualiseerd. In het kwaliteitssysteem worden werkprocessen en procedures vastgelegd die de beheersing van het project moeten borgen. Naast de beschrijving van de werkprocessen en procedures worden deze periodiek ge-audit. Op basis van de auditresultaten wordt aangegeven of volgens de vastgestelde werkprocessen en procedures wordt gewerkt en waar nog verbeteringen in het kwaliteitssysteem nodig zijn. Audits kunnen zowel intern als extern georganiseerd worden en kunnen verschillende opdrachtgevers hebben.

Naar verwachting worden de belangrijkste processen en procedures van het kwaliteitssysteem nog voor de zomer vastgesteld. Op dit moment wordt tevens de inrichting van de externe auditfunctie ontworpen. Ook daarvan is het de verwachting dat deze voor de zomer vastgesteld kan worden.

#### 4.4 Externe Audits

Eind van het eerste kwartaal is een externe audit opgestart welke zich richt op de vraag of er bij het project Noord/Zuidlijn sprake is van voldoende mate van projectbeheersing. De audit wordt uitgevoerd door drie externe auditors, te weten de heren Korf, Grinwis en Podt. Betreffende personen hebben hun sporen bij andere grote projecten verdiend in verschillende disciplines en zijn al eerder bekend geraakt met het project.

De externe audit, welke in opdracht van de dienstdirecteur Noord/Zuidlijn wordt uitgevoerd, richt zich op de vraag of de organisatie voldoende gesteld staat en een afdoende visie ten aanzien van de beheersing van het project hanteert. In het tweede kwartaalverslag zullen de conclusies en aanbevelingen gerapporteerd worden.

Ook in het eerste kwartaal is Rijkswaterstaat, in opdracht van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, een onderzoek gestart naar de implementatie van de aanbevelingen van de commissie Veerman. De resultaten van dit onderzoek worden in het tweede kwartaal van 2010 verwacht.



## **5. OMGEVING EN COMMUNICATIE**

### **5.1 Langs de lijn**

#### **Amsterdam-Noord**

Aangezien de werkzaamheden in Amsterdam-Noord voorlopig een laatste fase zijn ingegaan is op 5 maart de laatste informatiebrief huis-aan-huis verspreid. Indien nodig wordt de omgeving uiteraard van werkzaamheden en/of ander activiteiten op de hoogte gesteld. Ook is het laatste spreekuur geweest. Dit was op 16 maart.

#### **Stationseiland/Damrak**

In het afgelopen kwartaal zijn bewoners en ondernemers in de omgeving van het Stationseiland en het Damrak met regelmaat zowel mondeling als schriftelijk geïnformeerd over de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn. Elke tweede maandag van de maand vindt er een buurtoverleg plaats voor bewoners en ondernemers uit de omgeving van het Natte Damrak. Tijdens dit maandelijks overleg worden de bewoners en ondernemers geïnformeerd over de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn in deze omgeving. Daarnaast hebben de aanwezigen de mogelijkheid om hun vragen direct te stellen aan de verantwoordelijke projectleiders.

Via de nieuwsbrieven van Coördinatie Stationseiland (CSE) wordt de omgeving geïnformeerd over de werkzaamheden op en rond het Stationseiland. Ook de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn bij het Damrak worden hierin opgenomen. De nieuwsbrieven verschijnen één keer per maand.

Begin maart is een brief verzonden die geheel in het teken stond van eventuele schade of calamiteiten die optreden als gevolg van het boren. Door middel van deze brief zijn bewoners en ondernemers langs het eerste deel van het boortracé tussen het Damrak en station Rokin uitgebreid geïnformeerd over hoe er gehandeld moet worden als er schade ontstaat of er sprake is van een incident tijdens het boren. In de brief werd de omgeving ook geattendeerd op de twee spreekuren die op 9 en 15 maart plaatsvonden. Bewoners en ondernemers die naar aanleiding van de brief behoefte hadden aan meer toelichting of nog met vragen zaten, konden onder andere terecht bij de twee spreekuren. Beiden spreekuren zijn door niemand bezocht.

Daarnaast zijn er in de laatste twee weken van maart twee brieven verzonden die de omgeving informeerden over de start en voortgang van het boren vanaf het Damrak.

Eind maart is er een nieuwe kunstexpositie gelanceerd aan de bouwschuttingen van het Voorplein genaamd 'Edits'. Voor de eerste Edits expositie zijn drie vormgevers aan drie verschillende musea gekoppeld. Zo presenteren Lennard Kok, Rolf Coppens en Stefan Glerum hun verbeelding van respectievelijk het Allard Pierson Museum, NIMk en Van Gogh Museum.

#### **Rokin**

In dit kwartaal heeft er drie keer een BegeleidingsCommissie Uitvoerings overleg (BCU) plaatsgevonden. Belangrijke onderwerpen waren de voorbereidingen voor het bevriezen van de voegen van de diepwanden, de standzekerheid van panden langs de bouwput, de opstart van de Vliegende Brigade en voorbereidingen voor een "ijsevenement" op het Rokin. Paul Janssen, contractmanager van het tunnelboorcontract, heeft tijdens het buurtoverleg van februari een presentatie gegeven over het boren.

Bovendien zijn er in het eerste kwartaal drie informatiebrieven verstuurd om bewoners en ondernemers te informeren over de werkzaamheden. In een informatiebrief over de risico's en beheersmaatregelen van afgelopen december werd de omgeving geattendeerd op twee spreekuren op 12 en 13 januari. Een aantal mensen heeft

gebruik gemaakt van de spreekuren en er zijn interessante vragen gesteld, vooral over alarmering van de nood- en hulpdiensten.

In januari werden in opdracht van de Dienst Noord/Zuidlijn de ramen gewassen van een groot deel van de panden aan de oneven kant van het Rokin. De ramen worden aan deze kant regelmatig gewassen omdat het bouwterrein hier dicht bij de gevels van de panden ligt.

Eind maart is er met enkele mensen van het buurtoverleg een bezoek gebracht aan de vriesinstallatie op het bouwterrein. Er is toen ter plekke een uitgebreide toelichting gegeven op het vriezen en er was de mogelijkheid een kijkje te nemen in een van de vriesaggregaten. Ook konden aanwezigen zelf ervaren hoeveel geluid de koeltorens produceren.

Op 27 en 28 maart werd in samenwerking met de Vereniging Ondernemers Rokin (VOR) en met hulp van ondernemers er een ijsevenement gehouden. Doel van dit feest was tweeledig: het in de "spotlight" zetten van het Rokin als prettig winkel -en verblijfsgebied en daarmee bezoekers te stimuleren langs te gaan bij winkels en horecagelegenheden. Om dit laatste te kracht bij te zetten zijn speciale bonnenboekjes gemaakt met daarin aanbiedingen van verschillende winkels. Daarnaast was het via het ijsevenement mogelijk informatie te geven over het vriesproces dat in de komende tijd op het Rokin gaat plaatsvinden.

### **Vijzelgracht**

De BCU kwam dit kwartaal twee keer bijeen. Op 11 januari is een informatiebijeenkomst gehouden in het Stadsarchief voor omwonenden van de Vijzelgracht. De bijeenkomst ging over het vriesproces en het ontgraven van het station Vijzelgracht. Tevens hebben wij met de bezoekers het glas geheven op het nieuwe jaar. Op 1 maart zijn achttien geïnteresseerde omwonenden in de bouwput geweest. De bezoekers waren enthousiast en onder de indruk van het bouwwerk. Er werden in totaal zes informatiebrieven verspreid. Twee van deze brieven waren maandelijkse bewonersbrieven over de werkzaamheden. Een brief ging over het funderingsherstel van Vijzelgracht 35, een over de herstart van het ontgraven, een over het ramen lappen langs het bouwterrein en een brief ging over de BCU die eind maart verplaatst is naar half april.

### **Ceintuurbaan**

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met enige regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Dat werk betrof vooral de voortgang met betrekking tot het uitgraven van het station en de verschillende betonstorts. Er is in het eerste kwartaal eenmaal overleg geweest met de Bewonersvereniging F. Bolstraat. In februari zijn de ramen langs het gehele bouwterrein gelapt. Er zijn in dit kwartaal verder geen middelen uit het Fonds Leefbaarheid ingezet

### **Europaplein**

De BCU kwam dit kwartaal één keer bijeen. Belangrijke onderwerpen waren de herinrichting van het Europaplein en de voorbereidingen van het boorproces; het boren van de Noord/Zuidlijntunnels vanaf het Scheldeplein.

Omdat de tunnels en het station in januari in ruwbouw zijn opgeleverd is er op 24 februari door de Noord/Zuidlijn een rondleiding georganiseerd met aansluitend een borrel voor ondernemers en bewoners in de omgeving van het Europaplein. Belangstellenden konden vanaf de Beethovenstraat door de aangelegde tunnels helemaal naar het Scheldeplein lopen. De rondleiding was goed bezocht en de aanwezigen waren zeer enthousiast. Dezelfde route is in deze week ook afgelegd door pers en de wethouder.

Er zijn in dit kwartaal drie informatiebrieven verstuurd aan de omgeving waarin de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn zijn toegelicht.

In de middenberm van de Europaboulevard zijn door het stadsdeel Zuideramstel 22 grote platanen teruggeplaatst. De Noord/Zuidlijn heeft het proces om tot de herplant van de bomen te komen samen met het stadsdeel en enkele vertegenwoordigers van de buurt succesvol doorlopen.



### **Scheldeplein**

Eind 2009 besloot het College van B&W om de tunnels tussen het Damrak en het Scheldeplein te boren vanuit twee richtingen. In februari 2010 werd dit besluit ter kennisneming behandeld in de Commissie Verkeer en Vervoer. Met de behandeling door de Commissie is het besluit definitief: een deel van de tunnels van de Noord/Zuidlijn wordt geboord vanaf het Scheldeplein.

Er zal vooral hinder zijn tijdens het aanpassen van de eerder gebouwde schacht op het Scheldeplein en de aanvoer en start van de tunnelboormachines. Op en rond het Scheldeplein zal veel bedrijvigheid ontstaan door bouwverkeer, vooral tijdens de aanvoer van de tunnelboormachines. De verkeerssituatie op het Scheldeplein wordt tijdelijk gewijzigd waardoor de voorbereidingen voor het boren kunnen worden getroffen en het verkeer zo goed mogelijk kan doorstromen. Er werden dit kwartaal verschillende varianten uitgewerkt en besproken met organen zoals verkeerspolitie en brandweer en het stadsdeel Zuid.

De verkeersvarianten voor het Scheldeplein werden uitvoerig besproken in het Buurtoverleg Europaplein en met ondernemers van de Scheldestraat / Scheldeplein in een apart ondernemersoverleg.

Het inhijzen van de onderdelen van de tunnelboormachines en het opstarten van het boorproces neemt veel tijd in beslag. In de tunnel grenzend aan de startschacht, staat een middenwand die het ruimtelijk onmogelijk maakt om de volgwagens van de tunnelboormachine in de tunnel op te stellen. Er wordt onderzocht of deze middenwand verplaatst kan worden zodat (een groter deel van) de volgwagens wel in de tunnel kunnen worden opgesteld. Dit levert een besparing op in tijd en geld doordat het gefaseerd naar beneden brengen van tunnelboormachine tijdens de opstartfase wordt voorkomen. Ook beperkt dit in grote mate de overlast voor de omgeving tijdens de start van het boren.

### **Mitigerende maatregelen**

#### **Dam**

Ondernemers rond de Dam zijn schriftelijk op de hoogte gesteld van de inrichting van het werkterrein op de Dam. Er zijn gesprekken gevoerd met medewerkers van de bedrijven die zich direct naast het werkterrein bevinden. Daarbij werden afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van de bedrijven tijdens de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn.

#### **Rokin**

Voordat het werkterrein voor de mitigerende maatregelen opnieuw werd ingericht, zijn ondernemers op de hoogte gesteld via de maandelijkse informatiebrief voor het Rokin. Met één ondernemer zijn in goed overleg afspraken gemaakt over schadebeperkende maatregelen, zoals in het oog springende verwijzingen naar het bedrijf die op de bouwhekken worden bevestigd.

#### **Saenredamstraat**

Dit kwartaal werd vanuit de diepe betonnen schacht een deel van de injectielansen voor de mitigerende maatregelen geboord. Omwonenden werden door middel van bewonersbrieven op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden. Er zijn in dit kwartaal verder geen middelen uit het Fonds Leefbaarheid ingezet. Wel is aan een bewoner van de Saenredamstraat toegezegd dat zij van een hotelovernachting gebruik kan maken als de omstandigheden daartoe aanleiding geven.

#### **Cornelis Troostplein**

Omwonenden en ondernemers ontvingen twee informatiebrieven: over het uitstel van de inrichting van het werkterrein als gevolg van vorst en over de hervatting van de werkzaamheden in maart.

## **Churchillaan - nooduitgang Oost**

Bewoners en ondernemers ontvingen een informatiebrief over de start van de werkzaamheden voor de nooduitgang Oost. Dit was tevens een uitnodiging voor een spreekuur. Bij het spreekuur is niemand verschenen.

## **5.2 Informatiecentrum**

### **Bezoekersaantallen**

In kwartaal 1 zijn in totaal 8.116 (tegen 7.617 in 2009) bezoekers in het informatiecentrum geweest. Daarvan kwamen 2.892 mensen met een groepsbezoek, 4.159 mensen bekeken de tentoonstelling op gewone dagen en 1.065 bezoekers hadden een andere informatievraag (VVV/OV).

Er zijn bij elkaar 147 groepen geweest. In totaal zijn er in dit kwartaal 139 rondleidingen (ter vergelijking, in 2009 waren dit er 82), waarvan 9 in het Engels, door de rondleiders van Stationsplein 7 gegeven. In deze periode zijn er ook 21 extra presentaties en lezingen gegeven. Een aantal groepen heeft zelf een programma verzorgd, zonder rondleiding. Er waren 12 onbetaalde rondleidingen en ontvangsten buiten openingstijd, deze groepen kwamen allemaal op initiatief van de projecten.

Er waren 101 groepen die een rondleiding combineerden met een bouwplaatsbezoek. Grote publiekstrekker was zoals verwacht het ondergronds Uitkijkpunt Rokin. Maar liefst 38 groepen met in totaal een kleine duizend belangstellenden kregen uitleg over de werkzaamheden en alle wetenswaardigheden over dit toekomstige metrostation. Ook de Sixhaven, waar we sinds vorig kwartaal zelf rondleidingen kunnen verzorgen, kon op belangstelling rekenen: 16 groepen met in totaal 559 personen bezochten deze locatie. Vorig jaar waren er in het totaal slechts 11 groepen.



### **Instaprondleidingen Uitkijkpunt**

Het informatiecentrum verzorgde in het eerste kwartaal ook zogenoemde instaprondleidingen naar het Ondergronds Uitkijkpunt, speciaal voor mensen die iets minder gepland een bezoek met uitleg wilden brengen. In totaal hebben we dit 22 keer georganiseerd met 128 'instappers'. Aansluitend op deze rondleiding, die startte op Stationsplein 7 en eindigde op het Rokin bleef de rondleider nog een uur op het Uitkijkpunt om uitleg te geven aan de andere bezoekers.

### **Naamgeving tunnelboormachine**

Het informatiecentrum heeft een belangrijke rol gespeeld bij de naamgeving van de Tunnelboormachines. Van te voren namen 9 scholen deel aan de speciale Tunnelboorrondeleiding. Daarvoor was speciaal informatiemateriaal ontwikkeld. Aan de hand daarvan konden de scholen meedoen aan de naamgevingwedstrijd. Op de dag van de inzegening zelf begeleidden medewerkers van het informatiecentrum de twee winnende klassen.

### **Bezoeken Startschacht**

Onder begeleiding van de voorlichters van het informatiecentrum was het mogelijk om voorafgaand aan de start van het boren de startschacht te bezoeken. De belangstelling was groot. Ruim 160 medewerkers van de Dienst Noord/Zuidlijn hebben hiervan gebruik gemaakt. Daarnaast konden 18 mensen, algemeen publiek, zich via de website opgeven. Er kwamen 197 inzendingen binnen. De mensen die niet meekonden, hebben een fotoboekje opgestuurd gekregen.

### **Thema-avond Vriestechniek**

Vier keer per jaar wordt in Stationsplein 7, het informatiecentrum voor de werkzaamheden op het Stationseiland en aan de Noord/Zuidlijn, een thema avond georganiseerd. Dit keer stond die in het teken van de vriestechnieken bij de Noord/Zuidlijn.

Al om 17.00 uur kwamen de eerste bezoekers zich melden aan de balie. De Koffie stond traditiegetrouw klaar. Met alleen al 46 vooraf aangemelde bezoekers, was deze bijeenkomst over de vriestechnieken op voorhand al een succes.

Twee sprekers wisten zich namens de projectorganisatie los te wurmen van hun drukke werkzaamheden om een bijdrage te leveren aan het welslagen van deze avond. Joost Joustra, projectleider uitvoering boortunnel, beet om stipt 17.30 het spits af met een lezing over voornamelijk het vriesscherm in het "Natte Damrak". Deze constructie is een maatregel om de ondiepe start van het boorproces en de passage van de kademuur veilig te stellen.

Felix Paleari, projectleider Vijzelgracht, nam de bezoekers stapsgewijs mee in het proces van diepwanden maken, de opgetreden incidenten en de uiteindelijke keuze voor en uitvoering van het vriesproces.



- 26 -

### 5.3 Internet

#### **Verdubbeling bezoeken website en sociale media Noord/Zuidlijn**

In het eerste kwartaal van dit jaar is de website 77.569 keer bezocht. Daarmee is een enorme groei te zien in het aantal bezoeken in vergelijking met hetzelfde kwartaal in 2009. Toen werd de website 23.669 keer bezocht. Sinds de website in maart 2009 is gelanceerd, stijgt het aantal bezoeken elk kwartaal. In het vierde kwartaal van 2009 werd het tot dan toe hoogste aantal bezoeken geregistreerd: 35.629. In het eerste kwartaal van 2010 is dit aantal verdubbeld tot 77.569.

#### **Uitschieters**

Het bericht op 16 januari over de paspop die op de vriesinstallatie van station Vijzelgracht was gezet, trok de meeste bezoeken. Op één dag werd de website 13.236 bezocht. Met dank aan GeenStijl dat er een bericht over schreef en een link naar onze website plaatste. Verder trokken de berichtgeving over de bezwaren van de Bijenkorf tegen het boren (10 februari), de inzegening van de boormachines (11 maart) en de doorbraak van tunnelboormachine Gravin (29 maart) veel bezoeken.

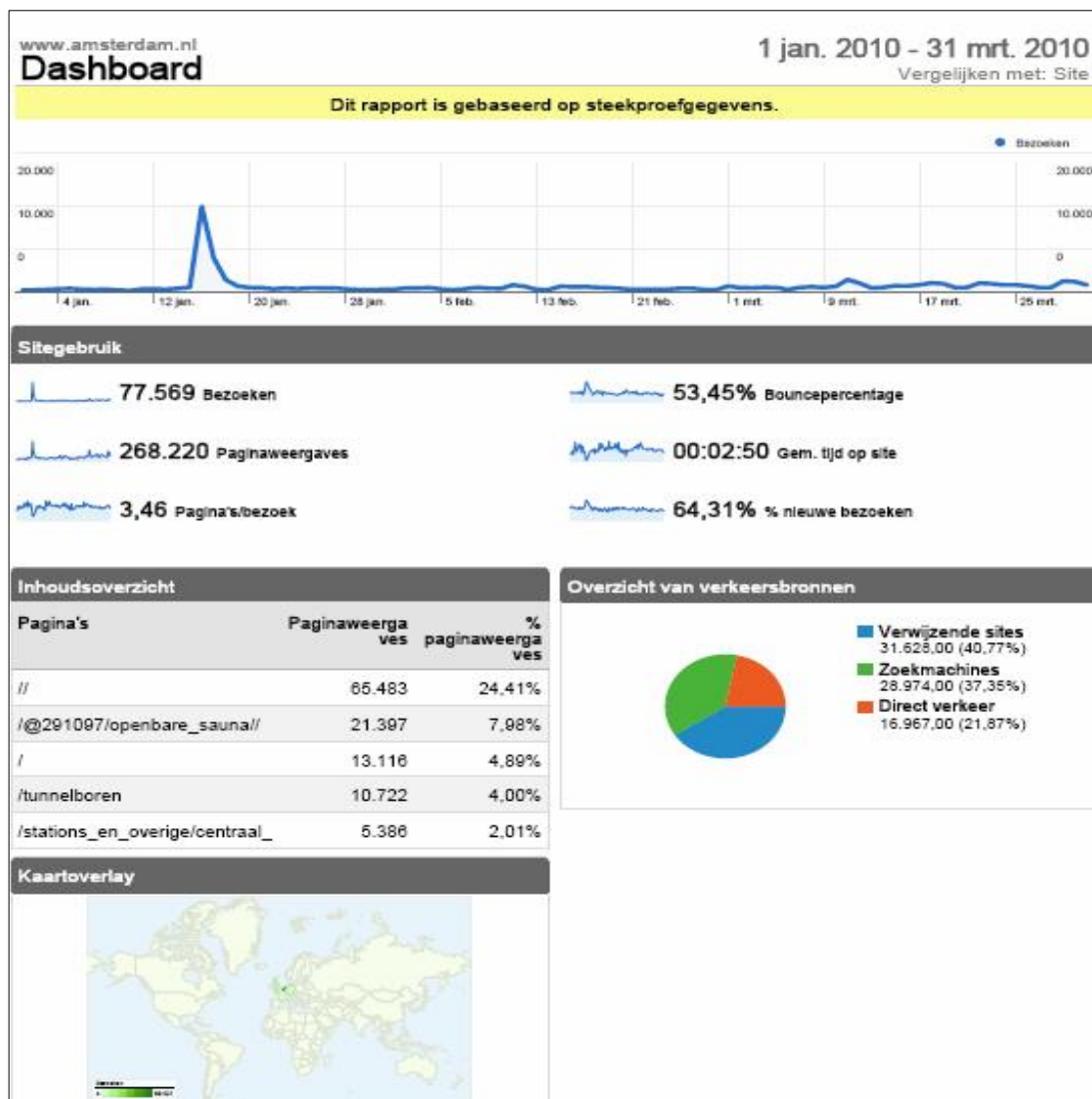


#### **Sociale media**

De foto's op Flickr werden in het eerste kwartaal 61.172 keer bekeken. In het vierde kwartaal was dit nog 33.878 keer. De video's op YouTube werden 34.203 keer opgevraagd. In het laatste kwartaal van 2010 was dit 16.318 keer. De bezoeken aan zowel Flickr als YouTube zijn in vergelijking met het laatste kwartaal van 2010 eveneens verdubbeld.

## Op naar de 100.000

Naar verwachting blijft het aantal bezoeken aan de website en de sociale media het komende kwartaal groeien. De webactiviteiten zullen worden uitgebreid met de nieuwe website [www.hierzijnwij.nu](http://www.hierzijnwij.nu) en een intensieve inzet van Twitter. De nieuwe website volgt de tunnelboorders bij hun werk en wordt een interactief platform waar alle sociale netwerken bijeen komen. Naar verwachting is [hierzijnwij.nu](http://hierzijnwij.nu) eind mei gereed.





## 5.4 In de pers

In het eerste kwartaal van 2010 stond de media-aandacht voor de Noord/Zuidlijn in het teken van de start van het boren. Daarnaast was er onder meer aandacht voor de oplevering van station Europaplein in ruwbouw.

De hoorzitting die de Gemeenteraad op 11 februari organiseerde werd rechtstreeks uitgezonden door AT5; vrijwel alle media waren aanwezig en besteedden er ruim aandacht aan. Boormanager Paul Janssen en andere deskundigen namen veel onduidelijkheid weg tijdens hun presentaties en de beantwoording van de diverse vragen.

Daags voor de hoorzitting verscheen er een brief van de Bijenkorf aan de Noord/Zuidlijn in de publiciteit, waarin het bedrijf haar zorg uitsprak over het boren. De Bijenkorf had een ingenieurbureau in de arm genomen, dat meende dat de compenserende maatregelen die de Noord/Zuidlijn treft rond het boren onvoldoende zijn. Ook voor dit item was grote mediabelangstelling. In een gesprek met de Bijenkorf heeft de Noord/Zuidlijn directie de grootste zorgen kunnen wegnemen en afspraken over eventuele schadevergoeding herbevestigd.

Op 26 februari lichtte projectdirecteur Peter Dijk de bouw van station Europaplein en het tracé richting A10 toe aan de pers tijdens een wandeling van station Zuid naar Europaplein.



Ge Dubbelman/Hollandse Hoogte 2010

In de aanloop naar het boren bezochten de Volkskrant, het Parool en vaktijdschrift De Ingenieur de boormachine in opbouw in de startschacht, met grote artikelen over het hele boorproces en de inzegening tot gevolg. De Ingenieur maakte zelfs een complete special over het boren. Ook het ANP bezocht de startschacht in aanloop naar het inzegeneringsritueel en maakte een bericht over de speurtocht naar een tunnelpatin, een soort moeder voor de boorders. Dit leidde tot veel publiciteit en spontane aanmeldingen van kandidaat-tunnelpatins. Uiteindelijk is Cecilia van der Pol, een enthousiaste politicologie studente, uitgekozen als 'boormoeder'.



De wedstrijd die de Noord/Zuidlijn had uitgeschreven onder Amsterdamse basisscholen om namen te bedenken voor de tunnelboormachines leverde al de nodige artikelen op.

Hét grote media-event van de Noord/Zuidlijn was het inzegeneringsritueel en de naamgeving van de boormachines op 11 maart. De landelijke, regionale en lokale televisiezenders en diverse radiostations waren aanwezig of besteedden aandacht aan dit gebeuren. Zelfs het Vlaamse TV-journaal was afgereisd naar Amsterdam voor een verslag. Uiteindelijk waren 7 cameraploegen en in totaal meer dan 60 journalisten aanwezig bij dit evenement, dat rechtstreeks werd uitgezonden door AT5 en RTV Noord-Holland.



Na de grote inzegening waren alle ogen uiteraard gericht op de daadwerkelijke start van het boren. Met name de lokale media wilden precies weten wanneer de Gravin haar eerste omwentelingen maakte.

BIJLAGE: Projectplanning per 1 januari 2010

