



**Ter bespreking en ter kennisneming voor de commissievergadering van 31 maart 2011**

Portefeuille

**29**

Agendapunt

**20**

Datum besluit B&W

**8 maart 2011**

---

**Onderwerp**

Rapportage 4e kwartaal 2010 Noord-Zuidlijn

---

**De commissie wordt gevraagd kennis te nemen van de 4<sup>e</sup> kwartaalrapportage 2010 Noord-Zuidlijn**

---

**Wettelijke grondslag**

Art. 189 Gemeentewet

---

**Bestuurlijke achtergrond**

Kwartaalrapportages dienen als verantwoordingsinstrument voor het bestuur van de stad en voor overige subsidieverstrekkers en geven daarnaast informatie over de voortgang van het project NZL aan andere gemeentelijke onderdelen en belangstellende Amsterdammers en niet-Amsterdammers.

De kwartaalrapportage geeft inzicht in de projectvoortgang, de projectbeheersing, de kwaliteit van de organisatie en de (omgevings)communicatie.

**Ontwikkeling kaders van scope, tijd en geld**

De belangrijkste bevindingen in de 4e kwartaalrapportage 2010 ten aanzien van scope, tijd en geld zijn:

Scope

De scope is ongewijzigd gebleven. Wel is in het 4<sup>e</sup> kwartaal opnieuw duidelijk geworden dat onderdelen van de scope beïnvloed kunnen worden door derden zonder dat deze – zoals gebruikelijk is – ook voor financiële dekking zorgen. De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft recent voor het C2000 communicatiesysteem additionele eisen gesteld t.a.v. de C2000 installaties. Alhoewel er overal 99,9% dekking is voor ontvangst van het C2000 systeem, wil de Veiligheidsregio dat deze dekking ook gegarandeerd wordt als delen van het systeem uitvallen. De consequentie hiervan is dat DNZL voor een aantal ruimtes, zoals de verdeelhal CS, extra investeringen moeten doen, om aan deze extra dekkingseisen te voldoen, waar financieel tot dusver geen rekening mee is gehouden. Omdat de kans zeer klein is dat Rijk of Veiligheidsregio de kosten hiervan voor rekening nemen, is de veronderstelling reëel dat deze bij de gemeente terecht komen. Het effect (risico van ca €2 miljoen) is dit kwartaal in de prognose einde werk meegenomen.

Tijd

De planning start exploitatie is dit kwartaal gehandhaafd op oktober 2017, waarbij de haalbaarheid met 60% gelijk blijft aan de stand van het 3<sup>e</sup> kwartaal. Streven is een haalbaarheidspercentage van 85%. In Q3-2010 is daartoe een plan van aanpak aangekondigd, om binnen een periode van een jaar versnellingsmaatregelen uit te

**Gemeente Amsterdam**

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

**Ter bespreking en ter kennisneming voor de commissievergadering van 31 maart 2011**

---

werken om dit percentage daadwerkelijk omhoog te krijgen. In het 4<sup>e</sup> kwartaal is een aanvang gemaakt met deze uitwerking. De termijn van één kwartaal is echter te kort om al concrete resultaten te kunnen inboeken op de planning.

Geld

De prognoses kosten en risico's dalen in het 4<sup>e</sup> kwartaal.

De bouwkosten met ca €4 miljoen, vooral als gevolg van bijstelling van een aantal nog af te rekenen posten in de contracten Noord, Zuid en Diepe Stations.

De risico's met ca €7 miljoen, vooral doordat bij een aantal contracten de normale onzekerheden zijn afgenomen door de voortgang van het werk.

Tegenover deze positieve ontwikkelingen staat de negatieve ontwikkeling van een in het 4<sup>e</sup> kwartaal nog niet te kwantificeren hogere raming van de uitgaven van het Schadebureau Noord/Zuidlijn. De dienst Noord/Zuidlijn heeft aansluitingsverschillen geconstateerd tussen de prognose van het Schadebureau (SB) en de prognose einde werk van de dienst zelf. Op verzoek van de dienst onderzoekt de ACAM omvang en oorzaak van dit verschil. De rapportage van ACAM vindt in het eerste kwartaal van 2011 plaats, mede op basis hiervan zal een nieuwe raming uitgaven SB worden opgesteld. De resultaten zullen budgettair worden verwerkt in de Q1-2011. De uitgaven van het Schadebureau zijn niet beïnvloedbaar door de dienst Noord/Zuidlijn, vanwege de organisatorische scheiding die tussen de dienst en het Schadebureau is aangebracht.

De Commissie Veerman heeft in 2009 geadviseerd het projectbudget met €500 miljoen te verhogen. Met deze verhoging zou de haalbaarheid van het totaalbudget 95% zijn. Bij de besluitvorming over het advies van de Commissie Veerman hebben college en Raad besloten dat DNZL genoemde €500 miljoen wel in zijn ramingen op mocht nemen, maar dat een gedeelte ervan, €110 miljoen, vooralsnog niet gedekt en aan het projectbudget toegevoegd zou worden. Het betrof hier de post voor de zogenaamde Kleine Kans Groot Gevolg (KKG)-risico's. Doordat het bedrag van €500 miljoen niet volledig, maar voor €390 miljoen aan het budget was toegevoegd, lag de haalbaarheid van het projectbudget ook onder de 95%. In Q3-2010 lag dit op 35%.

In het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2010 hebben het college en de Raad besloten €65 miljoen van de post KKG-risico's te dekken en aan het projectbudget toe te voegen, ten behoeve van het onder verhoogde luchtdruk ontgraven van station Vijzelgracht. Deze dekking leidt er (samen met de hiervoor genoemde daling van de prognoses kosten en risico's) toe dat de haalbaarheid van het budget is toegenomen van 35% naar 79%.

Het voorzieningenniveau (dit is het totaal nog beschikbaar budget onvoorzien en risicofonds, afgezet tegen de nog te betalen zekere kosten) is in het 4<sup>e</sup> kwartaal toegenomen van 27% naar 32%, eveneens als gevolg van de dekking van €65 miljoen KKG-risico's en de hiervoor genoemde daling van de prognoses kosten en risico's.

Als gemeld was er in Q3-2010 een autonoom verschil tussen projectbudget en prognose einde werk van €16,9 miljoen. Met de daling van de prognose kosten met €4 miljoen en de prognose risico's met €7 miljoen bedraagt dit verschil eind 4<sup>e</sup> kwartaal €5,9 miljoen.

**Gemeente Amsterdam**

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter bespreking en ter kennisneming voor de commissievergadering van 31 maart 2011

---

In de toelichting bij de Q3-2010 heeft het college aangegeven eenmaal per jaar, bij de 4<sup>e</sup> kwartaalrapportage, te beoordelen in hoeverre een eventueel verschil tussen budget en raming dient te leiden tot extra dekking of terugname van budget. Bij deze beoordeling dient te worden betrokken de omvang van het verschil, de stand van de haalbaarheid van het budget en van het voorzieningenniveau en de algemene budgettaire positie van de gemeente. Op basis van enerzijds de relatief beperkte omvang van het verschil en anderzijds de hoge mate van haalbaarheid van het budget en voldoende omvang van het voorzieningenniveau wordt een correctie van het budget naar de stand van het 4<sup>e</sup> kwartaal 2010 niet noodzakelijk geacht.

**Voortgang werkzaamheden**

De belangrijkste bevindingen in de 4<sup>e</sup> kwartaalrapportage 2010 ten aanzien van projectvoortgang zijn:

Noortje aangekomen bij station Rokin

Op 31 oktober is tunnelboormachine Noortje aangekomen bij station Rokin. Het boren deze tweede, westelijke tunnelbuis is zonder problemen verlopen.

Zinksleuf onder het Centraal Station uitgegraven

Ondanks de eerder gerapporteerde tegenslagen is eind 2010 de zinksleuf onder het station volledig uitgegraven. Ook het deel van de bouwkuip bij de De Ruyterkade is op einddiepte gekomen.

Station Rokin op diepste punt

Het station Rokin is eind 2010 volledig uitgegraven en heeft daarmee het diepste punt bereikt. Tijdens het ontgraven werden enkele lekkages bij de diepwandpanelen geconstateerd die adequaat en volgens protocol zijn gestopt. Voor de Kerst is gestart met het storten van de fundatievloer. Dit zal tot het einde van het 1<sup>e</sup> kwartaal 2011 nog voortduren waarna de meest risicovolle fase van de bouw van dit station afgesloten kan worden.

Perrondakvloer station Vijzelgracht aangepast voor verhoogde luchtdruk

Vlak voor de Kerst zijn de aanpassingen voor de perrondakvloer die benodigd zijn voor het onder verhoogde luchtdruk uitgraven van het station, gereed gekomen volgens planning. De komende maanden zullen de luchtdrukvoorzieningen worden ingekocht en geplaatst. Alles is erop gericht om het uitgraven van het station onder verhoogde luchtdruk per medio 2011 te starten.

Stadsparkbruggen Amsterdam-Noord opgeleverd

Alle drie de stadsparkbruggen over de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg zijn het afgelopen kwartaal opgeleverd. De restpunten naar aanleiding van de oplevering zullen in het eerste kwartaal van 2011 uitgevoerd worden.

Besluit gevolgen verhoogde luchtdruk Vijzelgracht

Na de behandeling in het college van B&W en de Raadscommissie VVL is besloten om €68,3 miljoen budget toe te voegen aan het projectbudget Noord/Zuidlijn. In de begroting 2011 is €65 miljoen gereserveerd welke de Raad op 15-16 december heeft

**Gemeente Amsterdam**

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

**Ter bespreking en ter kennisneming voor de commissievergadering van 31 maart 2011**

---

goedgekeurd. Het restant van €3,3 miljoen zal met de jaarrekening over 2010 worden toegevoegd aan het project. De start exploitatiedatum van oktober 2017 blijft gehandhaafd.

Meningsverschil Ministerie Infrastructuur en Milieu over Fonds BonRoute opgelost

Het meningsverschil over de besteding van BonRoute-gelden aan het project Noord/Zuidlijn is opgelost. Daarnaast is er nog eens €4,8 miljoen (bovenop de eerder gerapporteerde €9 miljoen) extra besteedbaar voor de Noord/Zuidlijn. De prognose voor het Gemeentelijk aandeel in de dekking van de kosten voor de Noord/Zuidlijn wordt hiermee lager ten opzichte van het vorige kwartaal.

Werkend Vervoerssysteem Noord/Zuidlijn

Het college heeft de partijen DIVV (incl. AMSYS) en DNZL vorig kwartaal, n.a.v. de audit Korf c.s., opgedragen samen met SRA een nieuw voorstel voor de aansturing van het werkend vervoerssysteem Noord/Zuidlijn te maken. Doel is de organisatorische en bestuurlijke inkadering van de Noord/Zuidlijn zodanig vorm te geven dat de directeur Noord/Zuidlijn voldoende sturing heeft om zijn opdracht waar te maken om een werkend vervoerssysteem Noord/Zuidlijn te realiseren binnen de bestuurlijk vastgestelde kaders van tijd en geld. Door DIVV en de Stadsregio is een onderzoeksopdracht verstrekt aan PwC om ondersteuning te bieden bij het ontwikkelen van dit voorstel.

Verwacht wordt dat er door de betrokken partijen begin 2011 een voorstel voor de aansturing van het werkend vervoerssysteem Noord/Zuidlijn in besluitvorming wordt gebracht. De uitkomsten van het onderzoek van PwC worden hierin meegenomen.

---

**Reden bespreking**

n.v.t.

---

**Uitkomsten extern advies**

Projectcommissariaat akkoord

---

**Geheimhouding**

Het supplement bij de kwartaalrapportage is vertrouwelijk omdat het informatie bevat waarvan openbaarmaking de financiële, juridische en onderhandelingspositie van de gemeente kan schaden.

---

**Uitgenodigde andere raadscommissies**

n.v.t.

---

**Stukken**

Meegestuurd

1. Vierde kwartaalrapportage 2010 Noord/Zuidlijn
2. Samenvatting
3. Directieverslag 4<sup>e</sup> kwartaal 2010

Ter inzage gelegd

4. Vertrouwelijk supplement Q4-2010 rapportage

Portefeuille 29  
Agendapunt 20

**Gemeente Amsterdam**

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

**Ter bespreking en ter kennisneming voor de commissievergadering van** 31 maart 2011

---

**Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)**

P. Dijk (tel. 556 5420, p.dijk@nzl.amsterdam.nl)

---