

Noord/Zuidlijn

CONCEPTVERSIE 11-02-2010

Verslag nr. 67
4e kwartaal 2010

Gemeente Amsterdam
Dienst Noord/Zuidlijn

Q4 - 2010

INHOUDSOPGAVE (deze wordt na de laatste versie definitief gemaakt)

	Bladzijde
1. Inleiding	
1.1 Doel	3
1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal	3
2. Projectvoortgang	
2.1 Werk in uitvoering	5
2.2 Voorbereiding transporttechniek en exploitatie	8
2.3 Overdracht en beheer infrastructuur	10
2.4 Omgevingsprojecten	11
2.5 Veiligheid en gezondheid	12
2.6 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	13
3. Projectbeheersing	
3.1 Programma van Eisen	14
3.2 Planning	14
3.2.1 Projectplanning	14
3.2.2 Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn	15
3.3 Financiën	16
3.3.1 Monitoring budget en prognose	16
3.3.2 Mutaties budget en prognose afgelopen verslagperiode	17
3.3.3 Dekking	18
3.3.4 Financiële voortgang	19
3.3.5 Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie	19
3.4 Risico's en onzekerheden	20
4. Kwaliteit en organisatie	
4.1 Ontwikkelingen binnen Dienst Noord/Zuidlijn	24
4.2 Samenwerking met andere organisaties	24
4.3 Kwaliteitssysteem Noord/Zuidlijn	24
4.4 Interne audits	24
4.5 Externe audits	25
5. Omgeving en Informatie	
5.1 Langs de lijn	26
5.2 Leefbaarheidsmaatregelen	29
5.3 Informatiecentrum	30
5.4 Digitale media	30
5.5 In de pers	33
Bijlage projectplanning	35

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 oktober, november en december 2010.

1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal

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. Er waren aanvullende maatregelen nodig voor problemen met de lekkende combiwand bij de De Ruyterkade. Deze beheersmaatregelen zorgen voor verdere uitloop waardoor het invaren en afzinken van het tunnelelement onder het Centraal Station nu in het tweede kwartaal van 2011 is gepland.

Station Rokin op diepste punt

Het station Rokin is eind 2010 volledig uitgegraven en heeft daarmee het diepste punt bereikt. Tijdens het uitgraven werden enkele lekkages bij de diep wandpanelen geconstateerd die adequaat en volgens protocol zijn gestopt. Voor de Kerst is gestart met de voorbereidingen voor het storten van de fundatievloer. Dit zal nog tot het einde van het 1^e kwartaal 2011 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 (nodig voor het onder verhoogde luchtdruk uitgraven van het station) volgens planning afgerond. De komende maanden worden de luchtdrukvoorzieningen ingekocht en geplaatst. Alles is erop gericht om het uitgraven van het station onder verhoogde luchtdruk medio 2011 te starten.

Stadsparkbruggen Amsterdam-Noord opgeleverd

De drie stadsparkbruggen over de verlaagde Nieuwe Leeuwarderweg zijn het afgelopen kwartaal opgeleverd. De resterende punten van de oplevering worden in het eerste kwartaal van 2011 uitgevoerd.

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 die de Raad op 15-16 december heeft 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

Van de stichting Fonds BonRoute is een brief ontvangen waarin bevestigd wordt dat het meningsverschil over de besteding van fondsgelden aan het project Noord/Zuidlijn is opgelost. Daarnaast is er nog eens € 4,8 miljoen (bovenop de eerder gerapporteerde € 9 mln.) 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 (zie ook paragraaf 3.3.3 van dit kwartaalverslag).

Eind oktober: Noortje passeert zonder problemen Peek & Cloppenburg en Madame Tussauds

Eind oktober passeerde tunnelboormachine Noortje op korte afstand het gebouw van Peek & Cloppenburg en Madame Tussauds op de hoek van de Dam en het Rokin. Onder dit gebouw waren lansen aangebracht om tijdens de passage van de boormachine de fundering zo nodig extra te kunnen ondersteunen door het injecteren van grout. Noortje passeerde echter zonder enig probleem het gebouw, de invloed van het boren was gering. Het injecteren van grout is niet nodig geweest. De voorinjecties en het bijregelen van de boormachine waren voldoende.

29 oktober: rioolleiding onder Scheldeplein verzakt tijdens graafwerkzaamheden

Eind oktober is tijdens graafwerkzaamheden op het werkterrein Scheldeplein een rioolleiding verzakt. De leiding was zodanig verzakt dat deze vervangen moest worden. Vanwege de toekomstige tunnelboorwerkzaamheden vanaf het Scheldeplein is gekozen voor een tijdelijke oplossing: een bovengrondse bypass via een brugconstructie over het Scheldeplein. Door de werkzaamheden aan de rioolleiding waren het Scheldeplein en de Scheldestraat gedurende vijf weken slecht bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. De hinder voor de buurt was aanzienlijk. De Dienst Noord/Zuidlijn heeft daarom in overleg met bewoners en ondernemers een aantal maatregelen getroffen zoals de verfraaiing van de brugconstructie en een korte campagne om meer mensen naar de bedrijven rond het Scheldeplein en de Scheldestraat te trekken.

31 oktober: tunnelboren Damrak tot Rokin gereed

Eind oktober arriveerde tunnelboormachine Noortje – 2 weken eerder dan gepland – zonder problemen op haar eindbestemming, net voor het toekomstige station Rokin. Op 16 augustus 2010 begon ze vanuit de startschacht in het Damrak aan haar ondergrondse reis. Precies vijftien dagen later was de tweede tunnelbuis, tussen het Damrak en het Rokin, klaar. Eerder dit jaar boorde tunnelboormachine Gravin al de eerste tunnel vanaf het Damrak tot aan het Rokin. Nu beide boormachines voor station Rokin zijn geparkeerd, is het tunnelboren in dit deel van de stad klaar. Onder het Damrak, de Dam en het Rokin liggen nu twee tunnelbuizen met elk een lengte van 725 meter. Het boren van de tunnels is goed verlopen met een zeer beperkte invloed op de omgeving. De zakkingen waren geringer dan waar van te voren rekening mee werd gehouden en is gecommuniceerd. Het boorproces wordt in mei 2011 vanuit het Scheldeplein hervat.

Oktober: werkhall met kunstzinnig jasje

Tegenover het Centraal Station, boven de startschacht van de tunnelboormachines, staat een grote hal die een geluiddempende functie heeft tijdens de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn. De hal is een groot en opvallend bouwwerk op een druk en in het oog springende locatie in de stad. Daarom is de hal in oktober aan twee kanten voorzien van enorme kunstwerken die de aanblik van de hal aanzienlijk verfraaien. De kunstenaars zijn aangedragen door buurtgenoten. Het doek is geproduceerd in opdracht van Dienst Noord/Zuidlijn.

2. PROJECTVOORTGANG

2.1 Werk in uitvoering

Algemeen

Vergunningen

Naar de stand van dit kwartaal zijn er in totaal ca 1100 vergunningen aangevraagd sinds het begin van het project. Naar schatting zullen er tot einde project nog circa 100 vergunningen, ontheffingen, beschikkingen en meldingen aan de orde komen.

Herzieningsverzoek uitspraak Raad van State bestemmingsplan Noord/Zuidlijn

De Raad van State heeft in 2001 het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn goedgekeurd. In 2009 heeft een belangengroep herziening van de uitspraak gevraagd, omdat deze op verkeerde - door Amsterdam aangereikte- gronden zou zijn genomen. De gemeente heeft op verzoek van de Raad van State hierop gereageerd en verzocht om dit af te wijzen. De Raad van State heeft op 26 oktober 2010 het verzoek ongegrond verklaard en afgewezen. Hiermee is deze zaak afgerond.

Milieudelict groutspoil

Het gerechtshof Amsterdam heeft de Dienst Noord/Zuidlijn op 5 oktober 2010 vrijgesproken van een vermeend milieudelict uit 2005. De Dienst Noord/Zuidlijn zou vervuilde grond hebben aangeboden aan een grondverwerkingsbedrijf, en de verwerking zou niet conform de milieuvergunning hebben plaatsgevonden. Het Openbaar Ministerie is niet tegen deze uitspraak in cassatie gegaan. Hiermee is definitief een einde gekomen aan deze zaak.

Amsterdam-Noord

Station Buikslotermeerplein

Er is vertraging opgetreden bij de productie en montage van de staalconstructies die voornamelijk bestemd zijn voor de perronondersteuning, de leuning en de geluidsschermen van station Buikslotermeerplein. Er is discussie met de aannemer over het detailontwerp van de genoemde onderdelen. De voorbereiding, detaillering en productie is inmiddels wel gestart. De oplevering is verschoven van het eerste kwartaal van 2011 naar medio 2011. De vertraging heeft geen gevolgen voor de indienststellingsdatum van de Noord/Zuidlijn.

Nieuwe Leeuwarderweg

Er is in het vierde kwartaal gewerkt aan de verdere inrichting van het tracé in de middenberm (kabelkokers en spoorbed) en het asfalt van de Nieuwe Leeuwarderweg. De drie stadsparkbruggen zijn in het vierde kwartaal opgeleverd. Extra werkzaamheden en de restpunten uit de oplevering worden in het eerste kwartaal van 2011 uitgevoerd.

De verdere afwerking van de bermen en de afscheiding tussen de metrobaan en het wegverkeer wordt voorbereid en in het eerste half jaar van 2011 uitgevoerd.

Voor de geluidsschermen naast het tracé moeten nog definitieve afspraken gemaakt worden met alle betrokken omgevingspartijen. De werkzaamheden lopen door tot in 2013. De definitieve deklaag van geluidsreducerend asfalt op de Nieuwe Leeuwarderweg en het definitieve maaiveld aan de westzijde worden aangelegd nadat geluidsschermen geplaatst zijn.

Bouwdok Sixhaven

In het vierde kwartaal zijn de toegangsgebouwtjes en het schuivengebouw Sixhaven bijna geheel afgerond. De bouwhelken van Sixhaven blijven staan want het terrein wordt weer in gebruik genomen zodra de voorbereidingen voor het afzinken van de tunnelelementen starten.

Zinktunnel IJ

Voordat de zinkelementen van de zinktunnel kunnen worden afgezonken in het IJ moet eerst het tunneldeel onder het Centraal Station zijn afgezonken. Ook moet het betonwerk van de De Ruyterkade ver genoeg zijn om de zinkelementen onder het wateroppervlak er tegenaan te kunnen plaatsen.

Amsterdam Centraal Station

De Ruyterkade/Zinksleuf

Het uitbaggeren van de zinksleuf onder het CS is ondanks de eerder gerapporteerde problemen in het vierde kwartaal voltooid. De bodem is volledig uitgevlakt en opgeschoond. De voorbereidingen voor het storten van het grind en het onderwaterbeton zijn nagenoeg gereed. Het aansluitende deel van de bouwkuip aan de De Ruyterkade is uitgegraven (nat) tot de einddiepte. Tijdens de werkzaamheden is gebleken dat twee elementen van de stalen (combi)wand niet goed op elkaar aansluiten waardoor er water de bouwkuip blijft inlopen. Aanvullende maatregelen worden genomen door het lassen van stalen platen. Om het opbarstrisco van de vloer van de bouwkuip bij het leegpompen tegen te gaan worden voorzieningen (filters en bemalingsbronnen) in het onderwaterbetonstempel geplaatst. Dit zorgt voor een verlaging van de waterdruk.

Deze noodzakelijke maatregelen zorgen ervoor dat het tunnelement onder het Centraal Station niet eerder dan in het tweede kwartaal van 2011 kan worden ingevaren. Er zijn geen gevolgen voor de start exploitatiedatum. Wel wordt als beheersmaatregel onderzoek verricht naar een extra toegang aan de zuidzijde van het CS t.b.v. de toekomstige aannemer van het Transporttechniek en Afbouw (TT&A)-contract.

Voorplein

In het vierde kwartaal is de gehele verdeelhalvloer (hal metrostation) uitgevoerd en zijn diverse aansluitingen gerealiseerd op zowel vloer-, verdeelhal- en dakniveau. De voorbereidingen voor de tijdelijke looproute van passagiers naar de Oostlijn zijn gereed.

De verhuizing van de tijdelijke AKO-winkel van de westzijde naar de oostzijde van de hoofdingang CS is aan het einde van 2010 gestart. Deze verhuizing is noodzakelijk om te kunnen starten met de werkzaamheden van de (rol)trappen aan de westkant, de verbinding tussen de verdeelhalvloer en het maaiveld. Ook is tegen het einde van het jaar het werk voor de verplaatsing van de trambaan op het voorplein naar de definitieve locatie begonnen.

De werkzaamheden voor de bouw van caisson 2, als onderdeel van de verbinding tussen de metrostationshal en de boortunnel starten naar verwachting in het eerste kwartaal van 2011.

De noodwaterkering voor de Oostlijn is qua constructie gereed. De restpunten worden momenteel afgehandeld zodat de oplevering naar verwachting begin 2011 kan plaatsvinden.

Binnenstad

Damrak

Het tunnelboren vanaf het Damrak is klaar. In november zijn de volgwagens van tunnelboormachine Noortje uit de diepe startschacht getakeld. De aannemer kon op het werkterrein voldoende ruimte creëren voor het benodigde materieel zoals een grote hijskraan en trailers. Door deze oplossing hoefde de hijskraan niet, zoals bij de aanvoer van de boormachineonderdelen, op de openbare weg te staan. Hierdoor kon een langdurige stremming van het Damrak in de drukke decembermaand voorkomen worden.

Afbraak werkterrein installaties en keten

In december is de demontage en de afvoer gestart van de boorinstallaties en keten die op het werkterrein aan de Prins Hendrikkade staan. Het materieel wordt verhuisd naar de nieuwe werkterreinen in Amsterdam Zuid. Daar wordt alles in gereedheid gebracht voor het tunnelboren vanaf de startschacht op het Scheldeplein richting station Ceintuurbaan.

Boortracé tussen Damrak en station Rokin

Twee weken eerder dan gepland heeft tunnelboormachine Noortje op 31 oktober 2010 de noordwand van station Rokin zonder problemen bereikt. Daar is de machine naast de eerste tunnelboormachine Gravin geparkeerd. Aannemer Saturn zal in 2011 de dwarsverbinding bij het Beursplein en de definitieve tunnelaansluitingen op het caisson realiseren. De geluidsdempende hal over de startschacht wordt naar verwachting eind 2011 verwijderd.

Station Rokin

Het station is in het laatste kwartaal volledig uitgegraven. Enkele lekken in de panelen van de diepwanden werden adequaat en volgens protocol gedicht. Tijdens de laatste fase van het uitgraven zijn aanvullende preventieve maatregelen voor het opbarsten van de bodem doorgevoerd. De volgorde voor het storten van de vloermoten is aangepast en de drainagelaag is versneld aangelegd. Ook zijn aanvullende monitoringssystemen geplaatst waaruit geen grote afwijkingen zijn geconstateerd. De uitvoering van deze beheersmaatregelen heeft voor vier weken oponthoud gezorgd op de geplande opleverdatum van dit station. Aan het eind van het 1^e kwartaal van 2011 moet de fundatievloer van het station in zijn geheel zijn gestort waarmee de meest risicovolle fase voor de bouw van dit station wordt afgesloten.

Station Vijzelgracht

Nadat het besluit is genomen om station Vijzelgracht deels onder verhoogde luchtdruk uit te graven zijn vlak voor de Kerst de aanpassingen aan het perrondak voor het toepassen van verhoogde luchtdruk gereed gekomen. Het inkoopproces van de voorzieningen voor het graven onder verhoogde luchtdruk is in volle gang. Alles is erop gericht om medio 2011 te kunnen starten met het graven onder verhoogde luchtdruk. Eind 2011 zal naar verwachting ook hier de meest risicovolle fase zijn afgelopen. De uitvoering van station Vijzelgracht is maatgevend voor de indienststellingsdatum van de Noord/Zuidlijn.

Station Ceintuurbaan

De bouwvergunning Ceintuurbaan is onherroepelijk geworden. Het advies van de bezwaarschriftencommissie is in het vierde kwartaal 2010 opgesteld. Op basis van dit advies heeft het college van B&W het besluit op bezwaar genomen, waartegen geen beroep is ingesteld.

Na het opruimen van alle constructies die nodig waren tijdens het werken onder verhoogde luchtdruk, is gestart met de voorbereidingen voor de ontvangst van de eerste tunnelboormachine. Aan de kopzijden van het station worden op beide perronniveaus de nodige voorzieningen aangebracht. Ook is in het vierde kwartaal op beide perronniveaus gewerkt aan de voorzetwanden. Eveneens is begonnen met de voorbereiding van de bouw van de toegangsgebouwen aan de noord- en zuidzijde van het station. Voor de bouw van het toegangsgebouw aan de zuidzijde moet het voormalige ABN Amro gebouw in 2011 gesloopt worden. Voor de noordelijke toegang van station Ceintuurbaan, waarbij ook een naastgelegen pand gesloopt moet worden vanwege de slechte staat van de constructie, is een omgevingsvergunning (bouw) aangevraagd in het kader van de nieuwe wetgeving Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

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 in 2011 van daaruit kunnen starten. Deze schacht kan vervolgens worden afgebouwd (dak en maaiveld) nadat het boorproces is afgerond. Er wordt door het stadsdeel nagedacht over een ontwerp voor de definitieve maaiveldinrichting van het Scheldeplein.

Er is gewerkt aan de definitieve hoge (Zuidas) kwaliteit bestrating op het voorplein van de RAI. De in stijl gemetselde muren zijn gereed en grote delen van het maaiveld zijn in het vierde

kwartaal opengesteld voor het publiek. De uitvoering van de definitieve inrichting van de Groene Zoom is uitgesteld tot begin 2011.

Vorbereidingen boren vanaf Zuid

Startschacht Scheldeplein

Bij het maken van een zogenoemd dichtblok voor de start van de tunnelboormachines, bleek een nabij gelegen rioolpersleiding te zakken waardoor de werkzaamheden tijdelijk zijn gestaakt. Door een bypass aan te leggen is dit probleem verholpen. De betonstorten voor het dichtblok hebben aan het einde van het jaar plaatsgevonden.

De realisatie van de brilwand, de funderingsplaat en het verwijderen van de middenwand is van start gegaan. In het eerste kwartaal van 2011 moeten deze werkzaamheden zijn afgerond waarna gestart kan worden met het inhijzen van de eerste onderdelen van de tunnelboormachine (TBM). Alle werkzaamheden zijn erop gericht om in mei 2011 te kunnen starten met boren.

Ouderkerkerdijk

Nadat de benodigde vergunningen waren ontvangen, is in het afgelopen kwartaal het werkterrein van de bentonietscheidingsinstallatie (BSI) aan de Ouderkerkerdijk bouwrijp gemaakt. Medio november is de aannemer gestart met het slaan van de fundatiepalen ten behoeve van de BSI. Ook zijn er ter plaatse twee meerpalen in de Amstel aangebracht zodat zoveel mogelijk over het water aangevoerd kan worden. Het komende kwartaal zal er een funderingsplaat aangebracht worden waarop de BSI opgebouwd kan worden.

Leidingentracé

Afstemming van het leidingentracé met belanghebbende partijen heeft in het vierde kwartaal intensief plaats gevonden.

Werkterrein A10

Het werkterrein A10 is in het vierde kwartaal gereed gemaakt om de onderdelen van de TBM's en volgwagens die vanaf het Damrak kwamen op te stellen. Conform planning zal het werkterrein in het komende kwartaal gereed zijn voor het testen van de tunnelboormachines en het inrichten van de boorlogistiek. Er zijn in het vierde kwartaal tevens twee keten opgebouwd. Het contractteam van de DNZL heeft eind 2010 één van de keten in gebruik genomen. De andere is bestemd voor aannemer Saturn. Om de logistiek vanaf het werkterrein A10 naar de toekomstige boortunnel mogelijk te maken zijn de delen van contract kruising A10 en station Europaplein overgedragen aan de booraannemer Saturn.

Vergunningen

Verschillende vergunningen en ontheffingen nodig voor werkzaamheden en installaties rond het Scheldeplein, de Ouderkerkerdijk, het werkterrein A10 en het leidingentracé zijn verleend of zijn in behandeling.

Kruising A10 en station Zuid

De aannemer van de onderdoorgang binnenring A10 heeft verzocht het werk op te leveren. Tijdens de opnemings zijn er diverse restpunten geconstateerd wat een oplevering heeft verhinderd. In de komende periode zal deze aannemer de restpunten afronden.

Het metroviaduct Beethovenstraat is in uitvoering. Er is gewerkt aan de westzijde van het viaduct waarvoor het verkeer wordt omgeleid. De verwachting is dat eind mei de werkzaamheden zijn afgerond. Door het niet leveren van de vereiste kwaliteit hebben de werkzaamheden aan de perrons van station Zuid vertraging opgelopen. De verwachting is dat eind maart 2011 de werkzaamheden aan de perrons afgerond zijn.

2.2 Vorbereidingen 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 aanbesteding voor de werkzaamheden op het gebied van transporttechniek en afbouw is in volle gang. Op dit moment loopt de dialoofase, waarin nog drie gegadigden meedoen. De dialoofase loopt tot begin mei 2011. De gunning van het contract is gepland medio 2011.

Metrovoertuigen Noord/Zuidlijn (AMSYS)

Het project Metrovoertuigen (M5/M6) bevindt zich sinds februari 2010 in de projectfase, die leidt tot oplevering van de voertuigen voor het bestaande net (M5) vanaf begin 2012 en M6 voor de Noord/Zuidlijn vanaf 2014. 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 door middel van zogenoemde Design Reviews of de ontwerpkeuzes van Alstom voldoen aan de functioneel-technische specificatie-eisen. De Design Reviews verlopen tot nu toe goed. In het afgelopen kwartaal is de zogenaamde "mock up" (een 1:1 schaalmodel) van het metrovoertuig beoordeeld door de stakeholders, belangengroeperingen en een reizigerspanel. Op basis van deze beoordelingen is een aantal keuzes gemaakt voor de inrichting van de voertuigen.

Systemen voor Signalling & Control (AMSYS)

De aanbesteding van de systemen voor Signalling & Control (treinsturing en beveiliging) ten behoeve van het bestaande metronet en de Noord/Zuidlijn, is in volle gang. In het 4^e kwartaal van 2010 zijn de vragen van de leveranciers naar aanleiding van de offerteaanvraag beantwoord. Op 14 december 2010 heeft een aantal leveranciers een offerte ingediend. De offertes worden momenteel beoordeeld op kwaliteit en conformiteit aan het Programma van Eisen. De dekking (op basis van de geraamde kosten) voor de onderdelen t.b.v. de Noord/Zuidlijn is geregeld binnen het projectbudget Noord/Zuidlijn. Voor de rest van het metronet zal 2^e kwartaal van 2011 de aanvraag voor een uitvoeringskrediet voor Signalling & Control worden voorgelegd aan het gemeentebestuur. Op dat moment dient de budgettaire dekking voor de gehele scope (bestaand metronet en NZL) geregeld te zijn. Het grootste deel van de dekking moet gevonden te worden binnen het Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP) en het Meerjaren Onderhoudsprogramma (MOP) van de Stadsregio Amsterdam. Er bestaat op dit moment nog steeds onzekerheid of deze dekking gevonden zal worden (actueel € 4,8 mln. jaarlijks tekort gedurende 30 jaar).

Besluitvorming over automatisch rijden/GoA4 vindt naar verwachting in het 2^e kwartaal van 2011 plaats. In de aanloop naar het definitieve go/no go besluit is de business case voor automatisch rijden uitgewerkt en geactualiseerd en zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Onder andere is nader onderzoek verricht naar de invloed van de toepassing van perrondeuren op diverse ontwerpaspecten (bijvoorbeeld Rook Warmte Afvoer) van de stations en tunnels van de Noord/Zuidlijn, als ook de invloed op de planning van de Noord/Zuidlijn. Dit dossier wordt door Projectbureau Amsys (onderdeel van dIVV) getrokken.

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. In het 4^e kwartaal van 2010 is de samenhangende, integrale planning van het ICT/Telecom-programma gereed gekomen. Hierin zijn de onderlinge afhankelijkheden van de ICT/Telecom-projecten en de afhankelijkheden met de werkzaamheden voor Transporttechniek & Afbouw als Signalling & Control aangegeven. Alle plannings passen binnen de door de stakeholders gestelde deadlines. In de plannings is rekening gehouden met de "worst case" doorlooptijden van de formele procedures rond Europese aanbestedingen. Ook is in de afgelopen periode, door een extern bureau, een second opinion op de kostenramingen van het ICT/Telecom-programma uitgevoerd. Op hoofdlijnen zijn de ramingen door het bureau onderschreven. Amsys voert de gesprekken met de Stadsregio over de financiering van de ICT/Telecom-projecten. Deze gesprekken worden in het 1^e kwartaal

- 9 -

van 2011 voortgezet. Voor het programma ICT/Telecom zal naar verwachting in het 2^e kwartaal van 2011 door Amsys een uitvoeringskrediet worden aangevraagd bij het gemeentebestuur, tegelijkertijd met de aanvraag van een uitvoeringskrediet voor het project Signalling & Control.

Overige exploitatievoorzieningen Noord/Zuidlijn (AMSYS)

AMSYS bewaakt ook enkele kleine resterende posten die een raakvlak hebben met het werkend vervoerssysteem Noord/Zuidlijn en die voortkomen uit gewijzigde inzichten in de te verwachten passagiersstromen. Dit betreft eventuele aanpassingen aan de capaciteit van de stijpunten op diverse stations. AMSYS heeft voor deze resterende posten een adviserende en bemiddelende rol (inzake de eventuele financiering door de Stadsregio).

Uit de EENZ-studie (Exploitatie Effecten Noord/Zuidlijn) en de studie Zaancorridor is gebleken dat, de transfercapaciteit tussen het in aanbouw zijnde metrostation Buikslotermeerplein en het busstation - dat daaronder wordt gerealiseerd – krap is. Uit de genoemde studies blijkt dat circa 70% van de buspassagiers zal overstappen op de Noord/Zuidlijn en andersom. Dit is ruim twee keer meer dan oorspronkelijk aangenomen. De Dienst Noord/Zuidlijn bereidt, naar aanleiding van deze bevinding, een wijziging van de perron- en vide-indeling voor (van 3 vides naar 5) en levert de huidige perronplaten op met een tijdelijke bevestiging, Met deze wijziging wordt de flexibiliteit voor de toekomst gewaarborgd. Door DIVV/AMSYS is € 0,5 mln. aangevraagd uit het fonds BON-Route om de kosten van de bouwkundige voorinvestering ten behoeve van de wijziging te dekken. Op 24 november 2010 is de aanvraag van deze € 0,5 mln. conform bestedingsvoorstel gehonoreerd.

In een later stadium kan de perron- en vide-indeling daadwerkelijk gewijzigd worden en kunnen de extra stijpunten gerealiseerd worden. De kosten hiervan bedragen circa € 1,5 mln. Voor de dekking van deze kosten zal door DIVV/AMSYS financiering gezocht worden.

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 overleggen met Activa BV (het onderdeel van GVB Holding dat de beheertaken van het GVB uitvoert) omtrent de delen die bij deze organisatie in beheer dienen te komen, hebben op hoofdlijnen tot overeenstemming geleid. Activa krijgt het beheer over strategische assets, waaronder de gebouwen en het materieel. Andere assets, die Activa BV voorheen beheerde, gaan over naar DIVV Beheer.

De concretisering van diverse afspraken met DIVV Beheer en AMSYS is voortgezet, om te waarborgen dat de indienstelling en de overdracht van de Noord/Zuidlijn op de gewenste datum kan plaatsvinden.

Het Programma van Eisen Beheerinformatie is door DIVV Beheer in nauw overleg met Dienst Noord/Zuidlijn, AMSYS en GVB nader uitgewerkt. In het contract transporttechniek & afbouw, dat momenteel wordt aanbesteed zijn de belangrijkste elementen gespecificeerd. Nadere detaillering van de documentvraag is nagenoeg afgerond. Met DIVV Beheer heeft overleg plaatsgevonden om tot procesafspraken over het overdrachtsproces te komen.

Met DIVV en GVB is de voorbereiding gestart voor het beheerconcept van de corridor naar de Oostlijn, die door het bouwterrein van het Voorplein loopt. Er vindt overleg plaats met het OGA en de Provincie Noord-Holland, over de overname of gebruik van het gebied Sixhaven en het herstel van de kademuur. Met Projectbureau Noordwaarts wordt overleg opgestart over de herinrichting van het gebied ten zuiden van de Willem I sluis. De verlegging van de riolering ter hoogte van de bouwkuip Vijzelgracht is met Waternet nader besproken. In 2011 worden de varianten uitgewerkt, waarna een definitief besluit kan worden genomen.

Met de toekomstig beheerder (DIVV) van de Syphonduiker in Amsterdam-Noord zijn afspraken gemaakt voor de overdracht. Enkele aanpassingen bij de toegangsschachten dienen nog te worden gerealiseerd. 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 nog overeenstemming over moeten krijgen. Met Zuideramstel zijn afspraken gemaakt over de beheergrenzen van het viaduct naast de RAI.

De tekening met de beheergrenzen in Noord zijn door de beheerders DIVV en SDAN ondertekend. De tekening met de beheergrenzen in Zuid is gereed. Vanaf RW10 in Noord tot en met het station Europaplein zijn alle objecten en de kunstwerken geïnventariseerd. Waternet heeft opdracht gekregen om het riool Sixhavenweg te inspecteren en dusdanig aan te passen dat zij het beheer kan overnemen. Naar verwachting dienen er enkele beperkte aanvullende werkzaamheden te worden verricht, voordat de overdracht geaccepteerd wordt.

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 gaat in maart en april 2011 het railkruis vervangen op de kruising Ferdinand Bolstraat-Ceintuurbaan. De Dienst Noord/Zuidlijn zal in dezelfde periode op de hoek Ferdinand Bolstraat-Ceintuurbaan het oude ABN-AMRO gebouw slopen om de zuidelijke entree van station Ceintuurbaan te maken. Met GVB, stadsdeel Zuid en Bureau Stadsregie is afgestemd op welke wijze, met oog op de veiligheid en bereikbaarheid van de omgeving, de werkzaamheden op de kruising tegelijkertijd uitgevoerd kunnen worden. De afstemming tussen DNZL en GVB over de bouwlogistiek van beide projecten loopt.

Zuid

Mede op verzoek van de stadsregisseur heeft DNZL begin december een bijeenkomst georganiseerd met de ondernemersverenigingen in de Pijp over de geplande werkzaamheden in 2011 van DNZL en GVB. Het opslagterrein in de spoorwegdriehoek wordt ook geclaimd door OV SAAL. Overleg vindt plaats over de planning en beschikbaarheid van de verschillende werkterreinen. Afstemming zal plaatsvinden met Dienst Zuidas over de fasering van de DNZL werkzaamheden in de Beethovenstraat. In mei 2011 is voor rioleringswerkzaamheden in de Rooseveltlaan en de Haringvlietstraat een aantal weekendafsluitingen van de Wielingenstraat nodig. Afstemming over omleidingsroutes vindt plaats.

Waternet

Na het probleem op het Scheldeplein met een verzakte rioolbuis heeft de Dienst Noord/Zuidlijn samen met Waternet in overleg met de omgeving een tijdelijke bovengrondse oplossing voor de rioolbuis gerealiseerd. Deze wordt naar verwachting over 2 jaar weer terug ondergronds gelegd. De Dienst Noord/Zuidlijn en Waternet zijn in gesprek over de realisatie van het definitieve diepriet in de Vijzelgracht.

Centrum

Het stadsdeel wacht met groot onderhoud aan de Dam totdat de betonstorten op het Rokin zijn afgerond. Verder wordt met Centrum overlegd over de afstemming van de werkzaamheden in het kader van de Rode Loper.

Centraal Station

De onderlinge afstemming tussen Prorail, NS, IVV, CSE en DNZL verloopt goed. Er is gezamenlijk een concept uitgewerkt voor een kwalitatief hoogwaardiger uitvoering van de

bouwhekken op het stationsplein. Deze maatregel ter verbetering van de uitstraling van de entree van de stad wordt voor Pasen 2011 gerealiseerd.

Leefbaarheid en economische ontwikkeling lijnbreed

DNZL heeft het initiatief genomen om samen met verschillende gemeentelijke partijen (stadsdelen, project Rode Loper, project 1012, shadebureau NZlijn, dRO, EZ, IVV) te onderzoeken hoe we tot een breed gedragen traject voor de economische ontwikkeling van de gebieden rond het tracé kunnen komen.

Vervanging leidingen

Overal in de stad waar door werkzaamheden mogelijk invloed in de grond kan optreden, vervangt Liander de gietijzeren leidingen door flexibele leidingen. De werkzaamheden worden afgestemd met DNZL. In november en december heeft Liander werkzaamheden uitgevoerd in de Scheldestraat. De werkzaamheden in de Scheldestraat lopen door tot februari 2011.

2.5 Veiligheid

Bouwveiligheid en gezondheid

Gedurende het afgelopen kwartaal hebben er tijdens de bouwwerkzaamheden minder incidenten plaatsgevonden dan bij het voorgaande kwartaal, maar zijn de gevolgen wel ernstiger. Op 8 oktober werden medewerkers van de aannemer in de bouwput van station Rokin onwel. Na aanbrengen van extra ventilatie konden de werkzaamheden worden hervat. Verder waren er twee valincidenten bij Rokin en Ceintuurbaan. Bij station Rokin is een medewerker van de aannemer ongeveer 5 meter naar beneden gevallen. De werknemer is korte tijd buiten bewustzijn geweest, achteraf bleken de verwondingen gelukkig mee te vallen. Bij station Ceintuurbaan is bij het weghalen van de afscherming over een bouwopening een werknemer circa 10 meter naar beneden gevallen met ernstige verwondingen tot gevolg. Er zijn specifieke maatregelen vastgesteld gericht op preventie van dit soort incidenten. Zo is de aannemer van de Diepe Stations gestart met een aanwijzingencampagne over vallen en hijsen, waarin een training- en instructieprogramma en een controleprogramma zijn opgenomen. Dienst Noord/Zuidlijn heeft haar controles geïntensiveerd. Er is een V&G coördinator geheel vrijgemaakt voor de diepe stations Vijzelgracht en Ceintuurbaan en de Veiligheids & Gezondheidscoördinator voor het boorproces is in capaciteit 50% uitgebreid. Tijdens de beoordeling van V&G- en werkplannen wordt intensiever gelet op fase overgangen, details van voorbereiding en op de specifieke risicofactoren hijsen, werken op hoogte en ventilatie. DNZL heeft een auditprogramma opgesteld, waarbij actualisatie van werkplannen, nauwkeurigheid van werkplannen, en explicieter benoemen van risico's geadresseerd wordt. Direct na het eerste valincident is er ook intensief overleg geweest met alle contractmanagers om tot direct uit te voeren maatregelen te komen en is er meer intensief overleg met de projectdirecties van de aannemers en het Veiligheid- en gezondheidsteam.

Systeemveiligheid

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.

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.

De in het vorige kwartaal gerapporteerde verschillenanalyse tussen het Functioneel Programma van Eisen Noord/Zuidlijn en het Integraal Programma van Eisen Metronet Amsterdam is ambtelijk door Dienst Noord/Zuidlijn en dienst IVV vastgesteld. Met het oog op het in aanbesteding zijnde contract voor transporttechniek & afbouw, zijn de meest urgente verschillen opgepakt. Er wordt aandacht besteed aan de grens van de maaiveldvoorzieningen direct rond de stationstoegangen, de veiligheidsrisiconormering, de uitwerking van de beschikbaarheidsnormen en de besluitvorming over de omgang met de recente vervoersprognoses. Er zijn inmiddels diverse onderzoeken opgestart en wijzigingsvoorstellen opgesteld die naar verwachting in het eerste kwartaal van 2011 volgens de vastgestelde wijzigingsprocedure worden afgehandeld.

In de afgelopen kwartaalperiode hebben zich een aantal zaken voorgedaan die de invloed die derden kunnen hebben op het werkend vervoerssysteem Noord/Zuidlijn illustreren. De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft recent voor het C2000 communicatiesysteem additionele eisen gesteld. Alhoewel er overal dekking is voor ontvangst van het C2000 systeem, en deze dekking 24 uur per dag 99,9% beschikbaarheid dient te zijn, wil de Veiligheidsregio dat deze dekking ook overal gegarandeerd wordt als willekeurige delen van het systeem uitvallen, ongeacht de oorzaak van dit uitvallen. Hier wordt t.a.v. de tunnels en de stations ook inderdaad aan voldaan, maar dit is niet in alle door C2000 gedekte ruimten, zoals bijvoorbeeld de verdeelhal CS, doorgevoerd. De consequentie van deze aanscherping is dat DNZL voor de verdeelhal extra investeringen moeten doen, waar financieel tot dusver geen rekening mee is gehouden. Waar het gebruikelijk is dat de initiator van scopewijzigingen ook voor de financiële dekking zorg draagt, is er in dit geval geen zicht op dekking door het Rijk of de Veiligheidsregio. De kans dat de kosten voor rekening van de Gemeente komen is daarom reëel. In deze periode zijn de kosten ten aanzien van dit probleem meegenomen in de prognose einde werk (zie paragraaf 3.3).

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

Met het besluit om station Vijzelgracht deels onder verhoogde luchtdruk uit te graven blijft de start exploitatiedatum gehandhaafd op oktober 2017. Bij deze datum wordt rekening gehouden met risico's en onzekerheden op de planning. De deterministische einddatum (zonder risico's en onzekerheden) is met het besluit -en zoals al verwerkt in de vorige kwartaalrapportage- verschoven van juli 2016 naar september 2016.

Voortgang (deterministische) projectplanning

In het afgelopen kwartaal is de deterministische projectplanning (Masterplanning NZL) nader uitgewerkt. Een aantal planningsrelaties met betrekking tot de boorlogistiek is hierbij aangepast die doorwerken in de raakvlakken met de diepe stations. Op de deterministische einddatum van september 2016 heeft dit nauwelijks effect, echter de ruimte op een aantal onderliggende deelplanningen binnen de deterministische planning is hiermee geslonken.

Met betrekking tot het Centraal Station en de zinktunnel onder het IJ is er, door de vertragingen van de afgelopen kwartalen, ten opzichte van de vastgestelde Masterplanning sprake van een uitloop van 17 weken. Dat wordt vooral veroorzaakt door de benodigde extra maatregelen voor de combiwand bij de De Ruyterkade. Deze uitloop heeft geen gevolgen voor de deterministische einddatum van het project.

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 gelijk is gebleven (60%). De 85% haalbarheidsdatum is eveneens ongewijzigd op februari 2018.

Het totale risicoprofiel op de planning is dit kwartaal ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van het vorige kwartaal. In het vorige kwartaal is, zoals gemeld in de 3^e kwartaalrapportage 2010, een plan van aanpak opgesteld om de haalbaarheid van oktober 2017 te vergroten. Streven is om binnen een periode van een jaar hier resultaat van te zien. Dit plan is in het 4^e kwartaal nader uitgewerkt en in gang gezet. Dit betekent dat weliswaar voortgang is geboekt, maar dat het nog te vroeg is om concrete resultaten op de planning in te boeken.

De volgende activiteiten zijn opgestart:

- Er is een deelplan opgesteld, gericht op het optimaliseren van de verschillende civiele planningsraakvlakken.
- Het planningsinterfaceoverleg is aangepast om zodoende beter kansen en optimalisaties te kunnen benutten.
- In het afgelopen kwartaal is vooral het risicoprofiel voor het tijdig starten van het boorproces vanuit het zuiden en het tijdig onder luchtdruk kunnen uitgraven van station Vijzelgracht afgenomen.
- Een aantal optimalisaties voor station Ceintuurbaan en Rokin wordt op dit moment nog nader uitgewerkt waarbij verwacht wordt dat deze de planningsonzekerheid voor beide stations zal doen afnemen. De effecten van deze optimalisaties zullen, nadat besloten is om ze te implementeren, later (2011) zichtbaar worden in de risicoanalyses op de planning.
- De eerder als kans geïdentificeerde optimalisaties bij station Ceintuurbaan (voortrekken middendeel verdeelhalvloer) en Vijzelgracht (weglaten schuine wanden boven de roltrappen) zijn verder uitgewerkt. De te verwachten tijds winst blijkt bij nadere uitwerking tegen te vallen.
- De aansluiting van de boortunnel op station Rokin-Zuid wordt momenteel nog nader onderzocht.
- Tevens wordt op dit moment nog onderzocht of de boorfasering in relatie tot de stationspassages verder geoptimaliseerd kan.
- Voor de systeemintegratiefase van het project is de aanzet gegeven voor een plan van aanpak. Daarnaast is er enige voortgang geboekt op de organisatorische inrichting voor deze fase, waarbij het op dit moment nog moeilijk is om met alle betrokkenen voor deze fase harde afspraken te maken.
- Met het nog te nemen besluit over de "topstructuur" (zie hoofdstuk 4.5) van het werkend vervoersysteem Noord/Zuidlijn wordt verwacht dat de fase van de systeemintegratie beter beheersbaar wordt.

3.3 Financiën

De commissie Veerman heeft in 2009 geadviseerd om het budget voor de Noord/Zuidlijn te bepalen op basis van de 95% onderschrijdingskans van de geprognosticeerde kosten. Dit betekent dat er slechts een kans van 5% bestaat dat het budget overschreden wordt. Op basis van het rapport van de commissie Veerman dat gebaseerd was op de stand Q4-2008 is geadviseerd om € 500 miljoen toe te voegen aan het budget en daarmee in totaal € 3,1 miljard (prijspeil 2008) te reserveren als budget voor het project.

Onderdeel van de prognose ten tijde van de budgettaire besluitvorming was een extra voorziening voor "kleine kans – groot gevolg" (KKG) risico's ter hoogte van € 110,4 miljoen. College en Raad hebben destijds besloten om deze extra voorziening voornamelijk niet te dekken. Als gevolg van deze lagere dekking werd ook de onderschrijdingskans van 95% niet gehaald. De onderschrijdingskans van het gestelde budget (besluit jaarrekening 2009, verwerkt in Q2-2010) -dus zonder de € 110,4 miljoen voor KKG-risico's- bedroeg 40%.

Nu college en Raad hebben besloten -n.a.v. het besluit station Vijzelgracht onder verhoogde luchtdruk te ontgraven- de post KKG-risico's gedeeltelijk (€ 65 miljoen) wel van dekking te voorzien, stijgt de onderschrijdingskans ook meteen, zoals uit de tabel en toelichting in de volgende paragraaf blijkt.

De prognoses in de kwartaalrapportages (paragraaf 3.3.2) wordt gepresenteerd op basis van de 95% onderschrijdingskans en afgezet tegen het vigerende 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, gegeven de prognose uitgaven tot einde werk, 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%

Legenda kolommen:

[1] Veerman referentie: door Cie Veerman genoemd bedrag € 3,1 mrd (pp'08) tegen actueel prijsspeil

[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 voor de nog voorzienbaar te betalen kosten tot einde werk

Ten opzichte van het vorige kwartaal is het voorzieningenniveau tot einde werk gestegen van 27% naar 32%. Dit wordt veroorzaakt doordat er dit kwartaal is besloten een deel van de € 110,4 miljoen KKG-risico's te dekken en in dat kader € 65 miljoen aan het budget is toegevoegd in verband met het besluit om station Vijzelgracht deels onder verhoogde luchtdruk uit te graven. Daarbij is er het afgelopen kwartaal ruim € 93 miljoen betaald waarmee de onzekerheid voor nog toekomstige uitgaven is afgenomen ten opzichte van het vorige kwartaal. Tot slot is er ten opzichte van het vorige kwartaal een daling van € 11 miljoen (van € 16,9 mln. naar € 5,9 mln.) in de prognose uitgaven tot einde werk.

De haalbaarheid van de "Veerman" referentie en van het projectbudget is het afgelopen kwartaal toegenomen. De haalbaarheid van de Veerman referentie is toegenomen van 90% naar 94% wat verklaard wordt door de daling van de prognose uitgaven tot einde werk dit kwartaal. De haalbaarheid van het projectbudget is het afgelopen kwartaal fors gestegen van

35% naar 79%. Dit wordt met name veroorzaakt door de toevoeging van € 65 miljoen aan het budget en de daling van de prognose einde werk 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.

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		
	Q3-2010 pp'2010 [1]	Mutaties [2]	Q4-2010 pp'2010 [3]=[1]+[2]	Q3-2010 pp'2010 [4]	Mutaties [5]	Q4-2010 pp'2010 [6]=[4]+[5]	Q3-2010 pp'2010 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q4-2010 pp'2010 [9]=[7]+[8]
Bouwkosten	2.148,9	45,1	2.194,1	2.203,2	-2,6	2.200,6	-54,3	47,7	-6,6
Bijkomende kosten	145,7	0,4	146,1	145,7	0,4	146,1	0,0	0,0	0,0
VAT-kosten	494,9	4,9	499,8	501,4	-1,6	499,8	-6,5	6,5	0,0
Subtotaal exclusief risico's	2.789,6	50,4	2.840,0	2.850,3	-3,8	2.846,5	-60,7	54,2	-6,5
Risico's	260,8	14,6	275,4	285,3	-7,2	278,1	-24,5	21,8	-2,7
Extra voorziening 'kk-gg' risico's ¹⁾				42,1		42,1	-42,1		-42,1
Subtotaal risico's	260,8	14,6	275,4	327,4	-7,2	320,2	-66,6	21,8	-44,8
Totaal Noord/Zuidlijn	3.050,4	65,0	3.115,4	3.177,7	-11,0	3.166,7	-127,3	76,0	-51,3

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

Budgetmutaties

Het budget is met het Raadsbesluit van 16 december 2010 over de begroting 2011 verhoogd met € 65 miljoen. Het betreft de dekking van een deel van de € 110,4 mln voor KKGK-risico's. Deze verhoging heeft betrekking op de gevolgen om station Vijzelgracht (deels) onder verhoogde luchtdruk uit te graven. De totale kosten zijn geraamd op € 68,3 miljoen waarbij het restant ad. € 3,3 miljoen met de vaststelling van de jaarrekening 2010 zal worden toegevoegd aan het budget van het Risicofonds. Als bij vaststelling van de jaarrekening genoemde € 3,3 miljoen gedekt is, bovenop de € 65 miljoen die nu reeds gedekt wordt, resteert nog een te dekken budget KKGK-risico's van € 42,1 miljoen (zie hierna onder "Verschil budget-prognose"). Daarnaast is een aantal interne budgetoverhevelingen doorgevoerd op basis van goedgekeurde wijzigingsvoorstellen. Hierbij is respectievelijk € 0,4 miljoen vanuit het VAT-budget naar het budget voor de Bijkomende kosten overgeheveld en € 1,44 miljoen vanuit het VAT-budget naar het budget voor de Bouwkosten. Er hebben geen onttrekkingen uit het Risicofonds plaatsgevonden de afgelopen periode.

Mutaties prognose

In totaal is ten opzichte van het vorige kwartaal de prognose tot einde werk per saldo met € 11 miljoen gedaald. De ontwikkeling van de hoofdkostensoorten is als volgt:

Bouwkosten (-/- € 2,6 mln.)

De prognose bouwkosten is per saldo met € 2,6 miljoen gedaald. Deze daling is vooral te danken aan bijstellingen met betrekking tot nog af te rekenen posten in de contracten van Amsterdam Noord en Zuid en het contract Diepe Stations.

Bijkomende kosten (+ € 0,4 mln.)

De bijkomende kosten zijn met € 0,4 miljoen gestegen als gevolg de overheveling van de onder de VAT-kosten opgenomen kosten in verband met het ondergrondse uitkijkpunt van station Rokin. Op advies van het Projectcommissariaat Noord/Zuidlijn voert de ACAM een onderzoek uit naar de eerder gerapporteerde financiële aansluitverschillen tussen Dienst Noord/Zuidlijn en het Schadebureau Noord/Zuidlijn. Bij het opmaken van dit kwartaalrapport zijn de resultaten hiervan nog niet bekend en zodoende ook nog niet verwerkt. Tevens is het Schadebureau nog bezig om haar prognoses te actualiseren met betrekking tot de verschillende compensatie- en schaderegelingen en organisatiekosten.

VAT-kosten (-/- € 1,6 mln.)

Er heeft afgelopen kwartaal een actualisatie plaatsgevonden van de benodigde VAT-kosten tot einde werk. Per organisatieonderdeel binnen de dienst Noord/Zuidlijn zijn de bedrijfsplannen geactualiseerd en vastgesteld. De prognose VAT-kosten is op basis hiervan met € 1,6 miljoen neerwaarts bijgesteld.

In de totale prognose VAT-kosten was tot nu toe een inspanningsverplichting verwerkt van € 8 miljoen met betrekking tot de bezuinigingen. Deze inspanningsverplichting vloeit voort uit de afspraken ten tijde van de behandeling van de Q4-2008 rapportage. Inmiddels is € 5 miljoen van deze geprognosticeerde inspanningsverplichting gerealiseerd. De belangrijkste maatregelen die hebben bijgedragen aan deze bezuiniging zijn de indexeringsafspraken die met de verschillende capaciteitsleveranciers zijn overeengekomen (IBOI i.p.v. de GWW-index) en het introduceren van een tarief normeringsstelsel.

Risico's (-/- € 7,2 mln.)

De verwachtingswaarde van de financiële risico's is per saldo met € 1,4 miljoen gedaald door diverse actualisaties in het risicodossier. Er is daarbij sprake van zowel nieuwe als gesloten risico's (niet meer optreedbaar of beheerst) en gestegen als gedaalde risico's.

De spreiding van het risicoprofiel, zijnde het verschil tussen de verwachtingswaarde en de bovengrens (95%-waarde) is sterk gedaald met € 5,8 miljoen. Dit wordt met name veroorzaakt doordat voor een aantal contracten de normale onzekerheden zijn verkleind als gevolg van de voortgang van het werk.

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 € 76 miljoen (van € 127,3 mln. naar € 51,3 mln. zie tabel 1). Dit wordt veroorzaakt doordat er € 65 miljoen budget is toegevoegd en de prognose einde werk met € 11 miljoen is gedaald. Het actueel geprognosticeerde tekort van € 51,3 miljoen bestaat uit:

- € 42,1 miljoen extra voorziening "kk-gg" risico's
- € 3,3 miljoen budget voor het restant gevolgkosten overdruk Vijzelgracht welke bij jaarrekening 2010 zal worden toegevoegd aan het budget
- € 5,9 miljoen autonoom verschil prognose versus budget

Bij de oordeels -en besluitvorming over dit geprognosticeerde verschil dient de toelichting in paragraaf 3.3.1 (Monitoring budget en prognose) in ogenschouw te worden genomen.

3.3.3 Dekking

Tabel 2: dekking van het projectbudget

In EURO x miljoen	Begroting			Prognose			Vershil begroting-prognose		
	Q3-2010 pp'2010 [1]	Mutaties [2]	Q4-2010 pp'2010 [3]=[1]+[2]	Q3-2010 pp'2010 [4]	Mutaties [5]	Q4-2010 pp'2010 [6]=[4]+[5]	Q3-2010 pp'2010 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q4-2010 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	128,6	4,8	133,4	-9,0	-4,8	-13,8
Parkeergarage Rokin	57,4		57,4	57,4		57,4			
Subtotaal bijdragen derden	1.306,6		1.306,6	1.314,8	4,8	1.319,6	-8,2	-4,8	-13,0
Gemeente (incl. risicofonds)	1.743,8	65,0	1.808,8	1.862,9	-15,8	1.847,1	-119,1	80,8	-38,3
Totaal dekking	3.050,4	65,0	3.115,4	3.177,7	-11,0	3.166,7	-127,3	76,0	-51,3

Begroting

De financiering van het totale projectbudget (inclusief het Risicofonds) is afgelopen kwartaal gewijzigd door het besluit om station Vijzelgracht deels onder verhoogde luchtdruk uit te graven. Op 16 december 2010 heeft de Raad de begroting 2011 goedgekeurd waarmee € 65 miljoen, als onderdeel van de geprognosticeerde extra voorziening "kk-gg" risico's van € 110,4 miljoen, aan het

budget van de Noord/Zuidlijn is toegevoegd. Met de jaarrekening 2010 zal het restant van €3,3 miljoen (€68,3 mln. -/- €65 mln.) aan het budget worden toegevoegd.

Prognose

Van de stichting Fonds BonRoute is een brief ontvangen waaruit blijkt dat het meningsverschil met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aangaande de besteding van fondsgelden aan de Noord/Zuidlijn is opgelost. Volgens de brief stemt het Ministerie in met het besteden van fondsgelden aan de Noord/Zuidlijn. Eerder was gerapporteerd dat uit de nog beschikbare middelen van het Fonds BonRoute nog €9 miljoen extra subsidie zou kunnen worden ingezet. Inmiddels is duidelijk geworden dat daarbovenop nog eens €4,8 miljoen beschikbaar is voor de Noord/Zuidlijn. De subsidieaanvraag voor deze extra middelen is inmiddels in gang gezet. De prognose voor het gemeentelijke aandeel in de dekking van de projectkosten Noord/Zuidlijn is dit kwartaal met €15,8 miljoen gedaald. Dit wordt veroorzaakt door €4,8 miljoen extra subsidie vanuit het fonds BonRoute en de autonome daling in de prognose van €11 miljoen dit kwartaal.

Ten aanzien van de dekkingsbijdrage die voortvloeit na de verkoop van de in aanbouw zijnde parkeergarage Rokin, wordt het komende kwartaal een actualisatie uitgevoerd. 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.

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 Q3-2010 [1]	t/m Q4-2010 [2]	Wijziging [3]=[2]-[1]
<i>Uitgaven:</i>			
Verplicht	1.771,1	1.884,9	113,8
Betaald	1.507,0	1.599,6	92,6
<i>Ontvangsten:</i>			
Rijkssubsidie	681,8	749,9	68,1
Regio	103,3	108,3	5,0
Parkeergarage Rokin			
Totaal ontvangsten	785,1	858,2	73,1

In het afgelopen kwartaal is €92,6 miljoen betaald. Cumulatief is er tot en met Q4-2010 €1,6 miljard betaald. Er is €68,1 miljoen aan Rijksbijdrage ontvangen en €5 miljoen aan Regionale bijdrage.

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 vierde kwartaal van 2010 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 48, Tracédeel 26 CS, 1e gehele dak diepe put en middeldiepe put gereed
- Mijlpaal 109, Tracédeel 44, 2/3 van het aantal stempels station Vijzelgracht gereed

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 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*
Vorig kwartaal is gemeld dat op basis van een uitgevoerde risicoanalyse op de planning additionele vertraging van dit contract niet uitgesloten is door met name problemen met het uitbaggeren van de zinksleuf en de problematiek met betrekking tot de lekkende combiwand bij de De Ruyterkade. In het afgelopen kwartaal zijn maatregelen gedefinieerd voor de problematiek met betrekking tot de lekkende combiwand bij de Ruyterkade en het daaraan gerelateerde opbarstrisico van het onderwaterbeton-stempel. Met het bevoegd gezag is overeenstemming over het gebruik van filters en bemalingsbronnen. De lekkages als gevolg van de wijkende combiwandpanelen worden afgedicht met stalen platen. 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 dit contract tot gevolg zal hebben.
- *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. In het afgelopen kwartaal heeft de tweede tunnelboormachine Noortje het station Rokin bereikt. 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*
De beheersmaatregelen hebben tot nu toe hun vruchten afgeworpen. De "compensation grouting" schachten in het traject startschacht Damrak naar station Rokin (Beurs van Berlage, Bijenkorf en Industria/Madame Tussaud) hoefden niet ingezet te worden om zakkingen aan betreffende panden te compenseren. Het monitoringssysteem waarmee met grotere dichtheid het boorproces gevolgd en bijgestuurd kan worden functioneert goed. De zakkingen direct boven de tunnelboormachine bleven beperkt tot maximaal 1 a 2 centimeter waar al op gerekend was. Twee kleine cosmetische schades aan gebouwen hebben zich tijdens het afgelopen kwartaal voorgedaan die adequaat zijn verholpen door de "vliegende brigade".
- *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 transporttechniek en afbouw (TT&A) bijzondere aandacht.

- *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. Een gespecialiseerd bureau heeft het ontwerp getoetst en er is een praktijkproef uitgevoerd in de geboorde oostelijke tunnel tussen de startschacht en station Rokin. Op basis van de uitkomsten van het bureau en de praktijkproef is het risico naar beneden bijgesteld.
- *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. Het risico is daarmee in de afgelopen periode verlaagd.
- *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 verder aandacht besteed aan de organisatorische inbedding voor dit proces.

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 onderste fundatievloer gestort is.
- *Verzakking c.q. bezwijken walmuur Natte Damrak*
Het vrieslichaam is nog niet volledig ontdooid. De walmuur wordt tot die tijd nog gemonitord. Het is echter niet waarschijnlijk dat de walmuur bezwijkt.
- *Lekkende/bezwijkende diepwanden Vijzelgracht/Rokin als gevolg van grondinsluitingen*
Voor station Rokin is dit risico geweken. Het station is het afgelopen kwartaal tot de volledige einddiepte uitgegraven. 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 recent ook overdruk) zullen nog van kracht blijven.

- *Geluidsoverlast nabij startschacht en diepe stations*
Bij de startschacht Damrak zal de geluidsdempende hal tot einde 2011 blijven staan. Er worden namelijk nog werkzaamheden in de startschacht verricht (voorbereidingen met aansluiting caisson 2) die geluidsoverlast kunnen produceren. In het vierde kwartaal 2010 zijn diverse werktijdenonthefingen aangevraagd voor het uitgraven van station Rokin (verlenging), de werkzaamheden bij het Scheldeplein en werkzaamheden op het werkterrein A10. Stadsdeel Zuid heeft op aanvraag van DNZL een doorlopende APV-ontheffing verleend voor alle voorbereidende werkzaamheden op het werkterrein A10. Dienst Milieubeheer heeft een werktijdenonthefing opgesteld voor alle werkzaamheden per contract voor de gehele Noord/Zuidlijn. Naar verwachting wordt deze ontheffing begin 2011 definitief en geeft een vereenvoudiging van de huidige procedure.
- *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. Op basis van de analyse van de gevolgen van het uitgraven onder overdruk van de Vijzelgracht is de planning geactualiseerd en zijn raakvlakken en mogelijke optimalisaties met de aannemende partijen nader afgestemd. Tevens is een plan van aanpak opgesteld om de haalbaarheid van de planning verder te vergroten waarbij de raakvlakken tussen de verschillende contracten een belangrijk onderwerp zijn. Dit plan van aanpak zal de komende perioden uitgevoerd worden. Voor het cluster Centraal Station en Zinktunnel is een uitgebreide risicoanalyse op de planning uitgevoerd. Het werk kenmerkt zich door veel verschillende onderdelen met veel onderlinge afhankelijkheden. Met de uitgevoerde risicoanalyse is een scherper beeld ontstaan over de raakvlakrisico's binnen het cluster waarop actieve beheersing zal plaatsvinden.
- *Incidenten (risico's met een kleine kans maar een groot gevolg – zgn KKGK-risico's)*
Er bestaat een zeer kleine kans dat risico's uit deze categorie zich voordoen. De gevolgen zijn echter groot. Enkele voorbeelden zijn het aanvaringsrisico tijdens het afzinken van de tunnelelementen 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 en mogelijke aanpassingen in verband met wijzigende vervoersprognoses, zal een belangrijk deel door de Stadsregio Amsterdam (SRA) gefinancierd moeten worden en aangevraagd door Amsys als onderdeel van DIVV. Op dit moment is nog onduidelijk hoe hoog de bijdragen van de SRA zullen zijn. Als de dekking (deels) achterwege blijft, dan zal de benodigde eigen bijdrage van de Gemeente voor betreffende activiteiten aanzienlijk hoger zijn. Met deze (extra) kosten is geen rekening gehouden in het budget van de Noord/Zuidlijn. Daarnaast zullen discussies over de financiering gevolgen hebben voor de totale planning 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 maaiveld verbeteringen bij de

RAI. Voor een aantal zaken is 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*
Tijdens de risicosessie op de planning is de invloed van de toekomstige vervoerder op de haalbaarheid van oktober 2017 beschouwd. 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 en wie de uiteindelijke vervoerder zal zijn. Volgens de afspraken in het regeerakkoord dienen de grote steden het openbaar vervoer namelijk openbaar aan te besteden. Inmiddels heeft een aantal vervoerders bezwaar geuit tegen het besluit om de concessie voor de periode 2012 t/m 2017 aan het GVB te gunnen.

Gevolg van deze onduidelijke situatie is het risico dat keuzes die bij de bouw en installatie worden gemaakt niet voldoen aan de eisen die een toekomstige vervoerder stelt. Daarnaast dienen aanpassingen plaats te vinden in de operationele organisatie van de vervoerder om gesteld te zijn voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn waarvoor commitment en middelen bij de vervoerder nodig zijn. Dit is lastig voor een vervoerder als er geen duidelijkheid bestaat over zijn toekomstige positie. De (organisatorische) formele invloed vanuit dienst Noord/Zuidlijn op de vervoerder is echter zéér beperkt waardoor dit risico op dit moment niet te beheersen is vanuit de dienst Noord/Zuidlijn. Zonder de participatie van de vervoerder in het opleveren van het werkend vervoersysteem wordt de haalbaarheid van oktober 2017 een stuk lager ingeschat dan de gerapporteerde 60%.

KWALITEIT EN ORGANISATIE

4.1 Ontwikkelingen binnen de Dienst Noord/Zuidlijn

Jaarlijks wordt in het vierde kwartaal de organisatie van de Dienst Noord/Zuidlijn herijkt. Hierbij worden per stafafdeling en contractcluster beschrijvingen gemaakt voor de te verrichten werkzaamheden tot einde werk en de (ontwikkeling van de) organisatie. De organisatieontwikkeling wordt hierbij ook financieel vertaald in prognoses voor de aan de organisatie verbonden kosten (VAT). Dit proces van herijking is inmiddels afgerond en heeft geleid tot vaststellen van de bedrijfsplannen. De hierbij vastgestelde prognoses van de VAT kosten passen binnen het projectbudget.

Door de auditoren Korf, Grinwis en Podt zijn aanbevelingen gedaan over de werkwijze en samenstelling van het projectcommissariaat. Voornaamste wijziging is dat de directeuren van DIVV en DMB niet langer onderdeel uitmaken van het projectcommissariaat. Zij worden vervangen door twee externe deskundigen die onder meer aanvullende expertise moeten inbrengen op de aspecten omgeving & communicatie en afbouw, oplevering & overdracht. De werving van deze externe deskundigen loopt nog.

4.2 Samenwerking met andere organisaties

In het kader van de samenwerking met Kennis in het Groot (KING) heeft er op 27 oktober een bijeenkomst plaatsgevonden met als thema 'Overdracht en acceptatie werkend vervoerssysteem'. Aan de bijeenkomst namen deel de Haagse Tram Maatschappij (HTM), het Rotterdamse openbaarvervoerbedrijf RET, ProRail, HSL-Zuid en Betuweroute. Vanuit de Gemeente namen er vertegenwoordigers deel vanuit DNZL, IVV, AMSYS, GVB, SRA en de Bestuursdienst. Tijdens de bijeenkomst is op basis van eerdere ervaringen en expertise nagedacht over een passende positionering van de partijen die betrokken zijn bij het tot stand komen van het werkend vervoerssysteem Noord/Zuidlijn.

4.3 Kwaliteitssysteem

De volgende nieuwe procedures zijn vastgelegd in het kwaliteitssysteem van de dienst Noord/Zuidlijn:

- Oplevering
- Tijdelijk beheer
- Raakvlakmanagement
- Tot stand komen Incident Management Plan

Het interne auditplan voor de periode 2010-2012 is in november vastgesteld door het directieteam Noord/Zuidlijn. Met de uitvoering van het interne auditplan is direct na de vaststelling gestart.

4.4 Interne audits

In december 2010 is besloten tot het inrichten van een Auditcomité Noord/Zuidlijn. Het Auditcomité heeft als doel om voor afstemming te zorgen tussen de verschillende onderzoeken en audits (zowel intern als extern) die bij het project Noord/Zuidlijn worden uitgevoerd om hiermee te komen tot een doelgerichte en efficiënte inzet van mensen en middelen bij deze onderzoeken en audits. Het comité heeft alleen een coördinerende rol en heeft dus geen formele positie in het besluitvormingsmodel. Momenteel nemen ACAM, CoFin en de DNZL deel aan het Auditcomité. Er wordt gekeken of andere partijen in de toekomst kunnen aanhaken.

In dit kwartaal is de interne audit (met behulp van externe gezaghebbende specialisten) naar de besluitvorming rondom het toepassen van overdruk voor de locatie Vijzelgracht afgerond. Zoals eerder beschreven is onlangs besloten om station Vijzelgracht alsnog (deels) onder overdruk uit te graven. Het doel van de audit was om een reconstructie en beoordeling te maken van de besluitvorming omtrent dit besluit.

Het oorspronkelijk bestek ging uit van het uitgraven onder verhoogde luchtdruk van het station Vijzelgracht. Begin 2007 is echter, mede op basis van een analyse en ontwikkeld rekenmodel, besloten om een optimalisatie door te voeren en het station zonder overdruk uit te graven. De voornaamste conclusie uit de interne audit is dat het een onvoldoende weloverwogen besluit is geweest waarbij onvoldoende kritisch is gekeken naar de uitkomsten van het ontwikkelde rekenmodel. Dit jaar is uiteindelijk besloten om toch onder verhoogde luchtdruk uit te graven. Dit besluit is het resultaat van nieuwe inzichten uit de monitoring en onderzoeken (onder meer omtrent de bemaalbaarheid) maar ook van een nieuwe managementbenadering waarbij veiligheid hoog in het vaandel staat.

De auditoren bevestigen dat er een juiste keuze is gemaakt door het station alsnog deels onder overdruk uit te graven. Zij kwalificeren de kwaliteit van het besluitvormingsproces als goed. De in het eindrapport geformuleerde leerpunten zijn inmiddels belegd en grotendeels uitgevoerd.

4.5 Externe Audits

In de afgelopen periode is er verder gewerkt aan het uitvoeren en doorontwikkelen van de conclusies uit de audit uitgevoerd door Korf, Grinwis en Podt in opdracht van Directeur Dienst Noord/Zuidlijn.

De DNZL heeft de afgelopen periode gewerkt aan de uitvoering van de aanbevelingen van de auditoren voor het bouwdeel. Aanbevelingen op het punt van het kwaliteitssysteem, het projectplan, auditplan en raakvlakmanagement zijn inmiddels opgepakt een voor een groot deel al doorgevoerd.

In de vorige rapportage is aangegeven dat de adviezen van de auditoren omtrent het komen tot een werkend vervoerssysteem (d.w.z. de gemeentelijke en regionale constellatie waarbinnen DNZL moet opereren om een werkend vervoerssysteem NZL te realiseren) op onvoldoende draagvlak konden rekenen. Onvoldoende overtuiging was er dat het door auditoren voorgestelde hiërarchisch organisatiemodel met een gedelegeerd opdrachtgever haalbaar en werkbaar is binnen de Gemeente Amsterdam.

Het college van B&W heeft, mede op advies van het Projectcommissariaat, in oktober besloten dat DNZL en DIVV (incl. AMSYS) een voorstel dienen uit te werken om de formele en feitelijke verantwoordelijkheid van de directeur DNZL te versterken voor die onderdelen van AMSYS die van invloed zijn op het kunnen realiseren van een werkend vervoerssysteem NZL.

Daarnaast heeft het college besloten dat DIVV en DNZL in overleg met SRA met een gedragen voorstel moeten komen voor een organisatie-, samenwerkings- en verantwoordelijkheidsstructuur ("topstructuur") voor de partijen die verantwoordelijk zijn voor de aanleg van de NZL aan de ene kant en het toekomstige beheer en vervoer aan de andere kant. Door DIVV en de Stadsregio is een onderzoeksopdracht verstrekt aan PwC om ondersteuning te bieden bij het ontwikkelen van dit voorstel, waarbij ook DNZL betrokken is.

Verwacht wordt dat er begin 2011 zowel t.a.v. de samenwerking DNZL/AMSYS als de Topstructuur 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.

5 OMGEVING EN COMMUNICATIE

5.1 Langs de lijn

Amsterdam-Noord

Dit kwartaal zijn geen informatiebrieven verspreid. Wel zijn individuele vragen afgehandeld.

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. De winkels van AKO, Simon Levelt en Leonidas zijn verplaatst vanwege de westelijke toegang tot het metrostation, die in 2011 wordt gebouwd. In december is begonnen met het terugleggen van het oostelijk tramspoor naar de oude situatie.

Zodra de werkzaamheden dit toelaten worden de bouwhekken verplaatst om meer ruimte te maken voor reizigers.

Stationseiland/Damrak

Elke maand vond het buurtoverleg 'Natte Damrak' plaats. Dit overleg wordt georganiseerd door Dienst Noord/Zuidlijn voor ondernemers en omwonenden die ondernemen, werken of wonen in de omgeving van het werkterrein voor het boorproces bij het Damrak. In november heeft wethouder Verkeer, Vervoer en ICT, Eric Wiebes, het buurtoverleg bijgewoond. Op de agenda van dit overleg stond onder andere de sloop van het betonnen dek van een kraanplatform dat onderdeel is van het werkterrein Damrak. Een aantal bewoners van de Warmoesstraat heeft in de zomer van 2010 verzocht om het betonnen dek van het kraanplatform te slopen omdat zij er hinder van ondervinden. Dienst Noord/Zuidlijn wil het betonnen dek echter in stand houden omdat dit in 2011 nodig is voor het demonteren van de hal over het Damrak. Wethouder Wiebes heeft de bewoners tijdens het overleg gevraagd akkoord te gaan met het behoud van het platform. De bewoners beraden zich hierover.

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.

Rokin

In november en december zijn drie informatiebrieven verstuurd, met als belangrijkste punten: het afgraven van de laatste laag grond, het storten van het eerste deel van de vloer, de plaatsing van waterbassins op de vloer en de tijdelijke oplevering van het terrein "Industria".

Buurtoverleg(BCU)

Het bewoners/ondernemersoverleg (BCU) vond in deze periode drie keer plaats. Belangrijke zaken die besproken zijn: de voortgang van het afgraven van grond en het storten van de vloer. In november is de vriesinstallatie, die gebruikt is om de diepwanden van de bouwput Rokin te bevriezen, gedemonteerd en afgevoerd. Dit is gemeld aan de directe omgeving met het oog op mogelijk in de lucht komen van kleine hoeveelheden ammoniak.

Divers

De kerstverlichting is, in opdracht van de Dienst Noord/Zuidlijn, opgehangen op het bouwterrein en aan lantaarnpalen in de omgeving.

Begin december is er twee nachten doorgewerkt vanwege de noodzaak om in snel tempo onder meer een werkvloer aan te leggen. De nachtelijke werkzaamheden zijn gemeld aan de omgeving.

In oktober heeft wethouder Wiebes kennis gemaakt met enkele ondernemers op het Rokin.

Vijzelgracht

Het laatste kwartaal van 2010 stond voor station Vijzelgracht in het teken van het storten van het perrondak. In totaal waren er 15 stortstorten voor het dak en voor de gordingen. In deze 3 maanden is zo'n 4500 m³ beton de bouwput in gepompt. Iedere betonstort is aangekondigd in een bewonersbrief aan de buurt. Er zijn in deze periode geen klachten geweest over de stortstorten. In enkele gevallen zijn de stortstorten uitgelopen en waren er ook na 19 uur werkzaamheden op het bouwterrein, vaak van heel korte duur. Op zo'n moment werd dat meteen doorgegeven aan de buurtvertegenwoordiging.

Buurtoverleg(BCU)

Er waren in deze periode drie buurtoverleggen, waarvan 2 regulier (22 november en 14 december). Tijdens de BCU van 1 november is er een uitgebreide presentatie gegeven over afgraven onder verhoogde luchtdruk.

Bezoeken in het kader van gebouwresponsie

Vier eigenaren hebben in november een toelichting gekregen op hun rapport met meetgegevens/gebouwresponsie. In deze rapporten wordt per pand verslag gedaan van de meetgegevens en de mogelijke zettingen in de tijd.

Vijzelen

In opdracht van het Schadebureau Noord/Zuidlijn is half december gestart met het waterpas vijzelen van het blok Vijzelgracht 4 t/m 8 en Eerste Weteringdwarsstraat 70. Na het vijzelen worden de panden overgedragen aan Stadsherstel. Zij herstelt het casco van dit monument weer geheel in de oude staat.

De omwonenden van deze panden zijn persoonlijk geïnformeerd over de werkzaamheden.

Communicatie afgraven onder verhoogde luchtdruk

Begin juli is de omgeving geïnformeerd over het onder verhoogde luchtdruk afgraven van het station Vijzelgracht van de Noord/Zuidlijn. De consequenties in tijd en geld moesten op dat moment nog onderzocht worden. 24 november zijn de uitkomsten van dit onderzoek bekend gemaakt. De bewoners/ondernemers zijn door middel van een bewonersbrief geïnformeerd. De stationspagina Vijzelgracht op internet is aangevuld met een 'luchtdrukdossier'. De noodvoorzieningen voor de luchtdrukinstallaties worden geplaatst aan de noordzijde van het bouwterrein op maaiveld. Over de locatie, de inpassing ervan en de mogelijke hinder is overleg geweest met Maison Descartes/Frans Consulaat. In overleg met hun wordt gekeken naar een geschikt moment deze installatie wekelijks te testen. Dat levert namelijk op dat moment korte tijd geluidhinder op (max. 30 minuten).

Divers

Op zondag 7 november was er op het bouwterrein op de Vijzelgracht een feest. Banketbakker Cees Holtkamp, winkel op de Vijzelgracht, presenteerde zijn boek met aloude patisserie-recepten. Hoewel de bezoekers natuurlijk op Cees en zijn kroketten afkwamen was er voor de voorlichting over de bouw van het station ook veel belangstelling.

De Noord/Zuidlijn heeft bijgedragen aan de kerstverlichting op de Vijzelgracht. Geen traditionele ornamenten dit keer maar sneeuwpoppenverlichting in lijn met het sneeuwpoppenfestival op de Vijzelgracht- en straat.

Fotografe Caro Bonink volgt de ontwikkelingen rond de bouw van de Noord/Zuidlijn op de Vijzelgracht. Vooral boven en soms ook beneden in de bouwput maakt zij fotoreportages. Een deel van deze foto's is nu tentoongesteld in de etalage van de Vijzelgracht no 20, waar eens slagerij Rodriguez zat.

Ceintuurbaan

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met enige regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. De werkzaamheden bestonden voornamelijk uit betonstortstorten van de voorzetwanden in het station.

Buurtfeest 'De druk eraf'

Op 15 oktober is er, ter gelegenheid van de afronding van werkzaamheden onder verhoogde luchtdruk, een groot buurtfeest gehouden. Hier is door de buurt zeer positief op gereageerd. Er is in het vierde kwartaal geen overleg geweest met de Bewonersvereniging Ferdinand Bolstraat.

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Het betrof werkzaamheden in de 1^e Jacob van Campenstraat en Churchillaan (oost- en westzijde).

Europaplein/Scheldeplein Ondernemersoverleg Zuid

In september en december heeft het ondernemersoverleg Zuid plaatsgevonden. Dit overleg wordt georganiseerd door Dienst Noord/Zuidlijn en is bedoeld voor ondernemers in de nabije omgeving van het Scheldeplein. Het eerste overleg stond in het teken van de verzakking van de rioolleiding onder het Scheldeplein. Tijdens het overleg in december zijn de reguliere werkzaamheden in de omgeving van het Scheldeplein besproken.

Bewonersoverleg (BCU) Europaplein

In oktober en december heeft het bewonersoverleg plaatsgevonden. Belangrijke onderwerpen waren de herinrichting van het Europaplein, de voorbereidingen op het boren vanaf Amsterdam Zuid, de verzakking van de rioolleiding onder het Scheldeplein en geluidsmetingen. Dienst Noord/Zuidlijn liet de geluidsmetingen uitvoeren voorafgaand en tijdens de werkzaamheden voor het boorproces. Zo krijgt de dienst inzicht in het huidige geluidsniveau en de geluidsbelasting van de toekomstige werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn op het Scheldeplein. Dit gebeurde in overleg met de bewoners.

Informatiebrieven

Er zijn in dit kwartaal negen informatiebrieven verstuurd aan de omgeving waarin de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn zijn toegelicht. Vijf brieven hadden betrekking op de verzakte rioolleiding en de werkzaamheden aan de leiding. Met de overige vier brieven informeerde de dienst de omgeving over de reguliere werkzaamheden op het werkterrein Scheldeplein.

Beethovenstraat

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

Ouderkerkerdijk

Dit kwartaal gingen bij de Ouderkerkerdijk in Amsterdam Oost de voorbereidingen voor de bouw van de tijdelijke bentonietscheidingsinstallatie verder. Er werd een werkvloer gemaakt waarop de scheidingsinstallatie komt te staan. Bewoners, gebruikers van het Volkstuinpark Amstelglorie en instellingen in deze omgeving ontvingen twee informatiebrieven over de voortgang van de werkzaamheden.

Boorders en Noortje op de voet gevolgd

Vanaf de start van het boren waren de boorders en Noortje constant te volgen via verschillende middelen. Een grote rode pijl op straat markeerde de actuele positie van tunnelboormachine Noortje. Ook via www.hierzijnwij.nu kon iedereen de voortgang letterlijk op de voet volgen. Tot 31 oktober, de dag waarop tunnelboormachine Noortje finishte voor station Rokin, werd op deze website elke dag de laatste tunnelmeterstand weergegeven.

Bij de aankomst van Noortje is een speciale editie van de digitale nieuwsbrief 'Boornieuws' verschenen. Deze is per e-mail verstuurd aan 1.400 geïnteresseerden die zich via de website www.noordzuidlijn.amsterdam.nl hebben ingeschreven.

Dit kwartaal waren er 9 uitzendingen van het Noord/Zuidlijn Journaal te zien via AT5 en het Noord/Zuidlijn YouTube kanaal. In dit wekelijkse programma worden de boorders en medewerkers van de teams stations binnenstad en tunnelboren gevolgd bij hun werkzaamheden.

5.2 Leefbaarheidsmaatregelen

Stationseiland/Damrak

In opdracht van DNZL is in oktober de geluiddempende hal boven de startschacht aan twee zijden voorzien van twee enorme kunstwerken die de aanblik van de hal aanzienlijk verfraaien. De kunstenaars die de werken hebben gecreëerd, Hugo Kaagman en Ilonka Ruiters, zijn aangedragen door omwonenden en ondernemers.

Europaplein/Scheldeplein

Op initiatief van Dienst Noord/Zuidlijn zijn in december de ramen gelapt van de panden die rondom het werkterrein Scheldeplein staan. Door de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn komt er meer stof vrij dan gewoonlijk.

In november ging wethouder Verkeer, Vervoer en ICT, Eric Wiebes in gesprek met een aantal ondernemers van het Scheldeplein en de Scheldestraat. Het doel van dit overleg was om te achterhalen wat er leeft bij de ondernemers en in hoeverre de aanleg van de Noord/Zuidlijn van invloed is op het ondernemerschap.

In november en december hebben op twee dagen nachtelijke werkzaamheden plaatsgevonden op het werkterrein Scheldeplein. Deze werkzaamheden veroorzaakte hinder voor de omgeving. Omwonenden is aangeboden om tijdens de werkzaamheden, op kosten van Dienst Noord/Zuidlijn, in een hotel te verblijven.

In december is de tijdelijke brugconstructie op het Scheldeplein, waar de bovengrondse rioolleiding op rust, verfraaid met plantjes en lichtjes. Deze aankleding is in samenspraak met omwonenden en ondernemers in de omgeving tot stand gekomen.

In december zijn de bouwhekken rondom het werkterrein Scheldeplein verfraaid. Aan de hekken zijn doeken bevestigd, waarop planten staan afgebeeld. Ook dit ontwerp kwam in overleg met de buurt tot stand.

Vanwege de verzakking van de rioolleiding op het Scheldeplein en de daarop volgende werkzaamheden waren de winkels in de Scheldestraat en op het Scheldeplein een aantal weken slecht bereikbaar. Begin december is de stremming opgeheven. Om aandacht te vragen voor de ondernemers in de Scheldebuurt is medio december een korte, maar hevige reclamecampagne van start gegaan. In de campagne vertellen de bouwers van de Noord/Zuidlijn met een knipoog waarom winkelen in de Scheldebuurt absoluut aan te raden is. De campagne bestond onder andere uit flyers, posters en advertenties in lokale bladen.

Tijdens de werkzaamheden aan de rioolleiding werden tijdelijk enkele parkeerplaatsen op het Scheldeplein opgeheven. Dienst Noord/Zuidlijn heeft deze gecompenseerd door parkeerplaatsen bij Amsterdam RAI ter beschikking te stellen.

Ceintuurbaan

In het vierde kwartaal zijn de ramen van de bewoners en ondernemers gewassen. Er zijn in dit kwartaal vanuit het Fonds Leefbaarheid geen middelen ingezet.

Mitigerende maatregelen

In het vierde kwartaal zijn de ramen van de bewoners en ondernemers in de 1^e Jacob van Campenstraat éénmaal gelapt. Er zijn in dit kwartaal verder geen middelen uit het Fonds Leefbaarheid ingezet. Wel zijn er gesprekken gaande met één bewoner die de silo voor zijn raam heeft staan voor een weekje "weg".

5.3 Informatiecentrum

Bezoekersaantallen

In kwartaal 4 zijn in totaal 9.314 (tegen 8.815 in 2009) bezoekers in het informatiecentrum geweest. Daarvan kwamen 4.525 (3.389 in 2009) mensen met een groepsbezoek, 3.678 mensen bekeken de tentoonstelling op gewone dagen en 1.111 bezoekers hadden een andere informatievraag.

Er zijn 224 groepen geweest. In totaal zijn er in dit kwartaal 244 rondleidingen (ter vergelijking, in 2009 waren dit er 159, een stijging van ruim 53%), waarvan 14 in het Engels, door de rondleidersgegeven. In deze periode zijn er ook 32 extra presentaties en lezingen gegeven. Een aantal groepen heeft zelf een programma verzorgd, zonder rondleiding.

Het grootste deel van de groepen, 159, combineerden een rondleiding met een bouwplaatsbezoek, hierbij rekenen we ook rondleidingen naar het uitkijkpunt Rokin en de startschacht. Vorig jaar waren dat in het totaal slechts 55 groepen!

Instaprondleidingen

In kwartaal 4 hebben 393 mensen deelgenomen aan de instaprondleidingen. In het totaal zijn er 42 instaprondleidingen gegeven. Ter vergelijking, in 2009 waren in dezelfde periode 23 instaprondleidingen. Het uitkijkpunt in de startschacht werd op 17 november gesloten. Het uitkijkpunt Rokin werd na werkzaamheden op 20 oktober weer geopend.

De kennisweek

De kennisweek van 26 tot en met 29 oktober was een groot succes. Er zijn rond de 80 kinderen met hun ouders of grootouders geweest. In het informatiecentrum van de Noord/Zuidlijn en het Stationseiland werden dagelijks proefjes gedaan en demonstraties gegeven die de bezoekers zelf ook mochten doen. Voorafgaand aan de proefjes konden kinderen met hun begeleiders mee met de rondleiding naar de schacht van de tunnelboormachine.

Kerst programma

In de kerstvakantie, 18 december tot en met 2 januari, was er weer van alles te doen in het informatiecentrum. Speciaal voor kinderen was er een kinderhoek met kleurplaten en speurtochten. 66 mensen namen deel aan de rondleidingen naar het uitkijkpunt op het Rokin.

Thema avond

De thema-avond op woensdag 22 december over fiets- en voetgangerstunnel werd door 30 mensen bezocht. Michael Prinsen, projectmanager bij de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, verzorgde een presentatie over de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel.

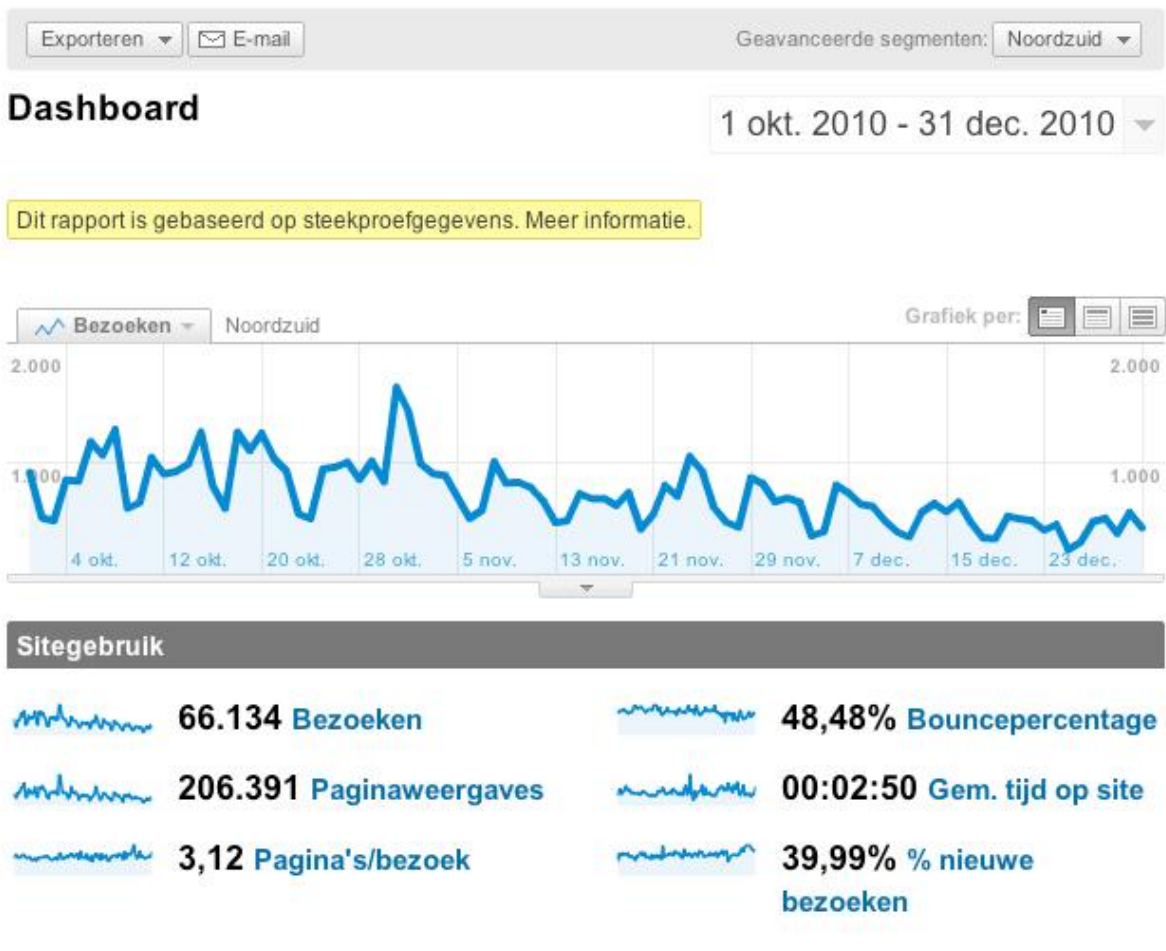
Tentoonstelling Leeuwen van het Centraal Station

Het Genootschap Leeuwen van het Centraal Station is op zoek naar de 22 stenen leeuwen die ooit het Centraal Station sierden. De speurtocht en de resultaten zijn opmerkelijk en interessant genoeg om daar de schijnwerpers eens op te zetten. Het informatiecentrum Stationsplein 7 heeft daarom graag op 30 december om 14.00 uur het genootschap de gelegenheid gegeven hier een lezing te geven. 25 mensen bezochten de lezing. Daarnaast was in de kerstvakantie een mini-expositie bekijken over de verdwenen Leeuwen van het Centraal Station. At5 en RTV N-H maakten items naar aanleiding van de lezing.

5.4. Digitale Media

Het aantal bezoeken van de websites noordzuidlijn.nl en hierzijnwij.nu stabiliseerde in het vierde kwartaal van 2010. Het aantal bezoeken van de algemene website noordzuidlijn.nl daalde ten opzichte van het vorige kwartaal licht van 68.434 naar 66.134 bezoeken. De campagne-website hierzijnwij.nu, die eind juli gelanceerd werd, steeg licht van 54.185 naar 55.751 bezoeken.

Overzicht bezoeken noordzuidlijn.nl in Q4



Einde boren

De stabilisering van het aantal bezoeken heeft te maken met het einde van het boren op 31 oktober. Daarmee verminderde de belangstelling voor de websites aanzienlijk in de maanden november en december. Toch blijft het aantal bezoeken in het vierde kwartaal relatief hoog vanwege zeer veel bezoeken in de maand oktober. Vooral de website hierzijnwij.nu laat een sterke daling zien in de maanden november en december. Daarentegen trok hierzijnwij.nu in oktober tijdens het boren de meeste bezoeken.

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.

Hierzijnwij.nu

De nieuwe campagne-website hierzijnwij.nu speelt in op de behoefte van veel mensen om het project van (zeer) nabij te kunnen volgen. De website doet verslag van het project vanuit de ogen van de tunnelboorders, medewerkers en alle (kritische) volgers op het internet. De inhoud van de website komt samen met de volgers op het web tot stand.

Versie 2.0

Eind oktober kwam versie 2.0 van hierzijnwij.nu uit. Met de hulp van de bezoekers zijn in de nieuwe versie tal van verbeteringen doorgevoerd. Van vele technische reparaties 'onder de motorkap' tot nieuwe functies als de full screen optie voor Google Maps, uitgebreide zoekmogelijkheden, de nieuwe widget en breedbeeld ondersteuning.

Change log versie 2.0 (final)

- Zoekpagina met tagcloud
- 6 koloms breedbeeld met 'laatste reacties' en 'meeste reacties'
- full screen Google Maps
- Widget voor website, blog en sociale netwerken
- toevoeging 'home' button
- toevoeging 'meer' button
- Portretten boorders wisselen per reload
- Verscheidene bugfixes
- prestatie optimalisatie

website hierzijnwij.nu 2.0



Dashboard

1 okt. 2010 - 31 dec. 2010



Sitegebruik



5.5 In de pers

Na alle publiciteit rondom boormachine Gravin in het voorgaande kwartaal en het feit dat zich geen problemen hadden voorgedaan tijdens het boren van de eerste tunnelbuis, lag het voor de hand dat er minder aandacht zou zijn voor de prestaties van Noortje. En dat bleek in praktijk ook het geval. Desondanks verscheen er toch een aantal artikelen en was er ook aandacht van AT5 en RTV Noord-Holland voor belangrijke momenten in het boorproces. Onder meer de start, het passeren van de walmuur en Dam kwam in de publiciteit, maar de meeste aandacht ging uit naar het probleemloos bereiken van station Rokin door Noortje.

Op 4 oktober publiceerde de Volkskrant een groot artikel over de Zinksleuf bij CS met de titel 'James Bond film onder CS'. Een artikel met veel spin-off richting de andere media, hetgeen onder meer leidde tot een verzoek van het TV-programma Klokhuis om opnames te maken in de Zinksleuf. Een deel van deze opnames hebben plaatsgevonden in het vierde kwartaal.

Bij de voorbereidingswerkzaamheden voor het starten met boren vanuit het Scheldeplein, werd in november duidelijk dat er een rioolbuis moest worden verlegd wegens verzakking. Vanwege de opvallende bovengrondse omleiding, die de nodige impact op de buurt had, was er veel – vooral negatieve – media-aandacht. Na de facelift van de buis kwam er in december ook een aantal positieve berichten in de pers.

Enkele ongevallen met bouwers kwamen in de lokale en regionale media. Op 20 oktober raakte bij station Rokin een bouwer lichtgewond bij een val uit een hoogwerker. Ernstiger was een ongeval in station Ceintuurbaan, waarbij een bouwer een val van 10 meter maakte bij opruimingswerkzaamheden. Hij raakte zwaargewond. Dit ongeval kwam uiteraard ook in de pers, waarbij een relatie werd gelegd met de eerdere val in Rokin.

Op 27 oktober zond het NOS Journaal een reportage uit met boormanager Paul Jansen over de aanleg van de metro in Barcelona. Hij gaf toelichting en vergeleek deze aanleg met het tunnelboren in Amsterdam.

De jaarlijkse Dag van de Dialoog vond dit jaar op 3 november onder meer op de vloer van station Ceintuurbaan plaats. Naast een grote foto in de Cobouw, besteedde ook de Telegraaf er aandacht aan.

Eind november werden de kosten van het uitgraven onder verhoogde luchtdruk van de onderste laag van station Vijzelgracht bekend. AT5 had de primeur, waarop veel andere nieuwsmedia inhaakten.

Om de ondernemers rond het Scheldeplein tegemoet te komen bij de overlast door het werk aan de rioolbuis, startte de Noord/Zuidlijn een korte reclamecampagne. Bouwers die winkels in de Scheldebuurt aanprezen stonden hierin centraal en dit trok de aandacht van zowel lokale media als vakpers.

BIJLAGE: Projectplanning per Q3-2010



Projectplanning Noord/Zuidlijn

