

Directieverslag 4^e kwartaalrapportage 2010

Deze managementletter heeft betrekking op de Q4 rapportage 2010 van de Dienst Noord/Zuidlijn (DNZL). Hierin wordt niet alleen een beschouwing over het 4^e kwartaal ten opzichte van het 3^e kwartaal gegeven, maar wordt op het gehele jaar 2010 teruggekeken.

Voortgang werkzaamheden

In Noord en Zuid zijn de civieltechnische werkzaamheden vrijwel afgerond. In Noord zijn de bruggen over de verlaagde Nieuwe Leeuwarderweg opgeleverd en worden de laatste werkzaamheden aan het toekomstige metrostation Buikslotermeerplein uitgevoerd. In Zuid is het station Europaplein, inclusief de aansluitende tunneldelen conform de oorspronkelijke planning begin 2010 opgeleverd. Op het Scheldeplein wordt de oorspronkelijke eindschacht omgebouwd tot startschacht zodat de tunnelboormachine naar verwachting in mei 2011 kan starten met boren richting Ceintuurbaan.

In 2010 zijn twee tunnelbuizen tussen het Natte Damrak en station Rokin geboord. Begin 2011 wordt ter plaatse van het Beursplein een dwarsverbinding tussen de twee tunnelbuizen gemaakt, die als nooddoorgang moet dienen.

Het toekomstige metrostation Rokin is vrijwel volledig uitgegraven. De vriesinstallatie die tot doel had de voegen tussen de diepwandpanelen te bevriezen, zodat de kans op grondvoerende lekkages minimaal zou blijven, is uitgezet. Er wordt hard gewerkt aan het maken van de diepste fundatievloer. Op de Vijzelgracht functioneert de vriesinstallatie nog en zijn eind 2010 de werkzaamheden aan de perrondakvloer afgerond. Deze vloer dient de komende tijd als drukvloer. De laatste meters grond worden komend jaar onder verhoogde luchtdruk uitgegraven om de kans op opbarsten van de putbodem te verkleinen. De verwachting is dat de diepste fundatievloer eind 2011 gereed is. De werkzaamheden bij de Ceintuurbaan vorderen goed. Conform de verwachting van de vorige Q4 was de hele vloer gereed voor de zomer van 2010. Daarna is gewerkt aan de voorzetwanden en aan de voorbereiding voor de ontvangst van de tunnelboormachines.

De werkzaamheden bij het Centraal Station (CS) vorderen gestaag. De zinksleuf onder het CS is volledig uitgebaggerd en begin 2011 wordt een laag grind aangebracht gevolgd door onderwaterbeton. Vóór de zomer van 2011 wordt het tunnelelement, dat later onder het CS wordt afgezonken, in de zinksleuf gevaren. Onder het voorplein van het CS, die te zijner tijd de transferhal zal vormen, zijn de fundatievloer en tussenvloer gereed en wordt aan het slopen van de tijdelijke betonnen stempellaag en de voorzetwanden gewerkt.

In 2010 is de aanbestedingsprocedure voor het laatste grote aan te besteden contract Transporttechniek en Afbouw gestart. De gunning zal naar verwachting begin tweede helft 2011 plaatsvinden.

Bestuurlijk

Met het aantreden van een nieuw college na de gemeenteraadsverkiezingen van 2010 heeft er ook een wisseling plaatsgevonden van de voor de Noord/Zuidlijn verantwoordelijke wethouder. Eric Wiebes is Hans Gerson opgevolgd.

Verder heeft de Dienst Noord/Zuidlijn, naast de reguliere commissievergaderingen, een aantal inwerksessies georganiseerd voor de nieuwe Raad cq de nieuwe Raadscommissie, om de leden zo goed en snel mogelijk vertrouwd te maken met het dossier Noord/Zuidlijn.

Organisatie

In 2010 is de Dienst Noord/Zuidlijn ingesteld conform het advies van de Commissie Veerman een separate organisatie die een heldere positie inneemt binnen Amsterdam.

De directeur van de Dienst rapporteert ambtelijk direct aan de Gemeentesecretaris en heeft een directe lijn naar het bestuur. Het college heeft in afwijking van het advies van de Commissie Veerman besloten het Schadebureau niet onder de aansturing van de directeur Noord/Zuidlijn te brengen.

Het afgelopen jaar is nauw samengewerkt met het speciaal voor de Noord/Zuidlijn ingestelde Projectcommissariaat (PC) onder leiding van Cees Veerman. Het PC heeft een controlerende en adviserende taak en houdt door haar kritische houding de directie van de Dienst NZL scherp. In december 2010 heeft het college de samenstelling van het PC gewijzigd, door de directeuren IVV en DMB en te vervangen door 2 externe deskundigen op het terrein van afbouw en op het terrein van omgevingsmanagement..Het traject om de externe deskundigen aan te trekken loopt nog.

Omgeving en Communicatie

Het afgelopen jaar is de vernieuwde communicatieaanpak verder uitgerold. Thema's hierin zijn participatie van de omwonenden en de ondernemers, transparantie en eerlijke berichtgeving, en het zo snel mogelijk oplossen van schades en problemen bij de omgeving.

Het uitgangspunt van de Noord/Zuidlijn is waar mogelijk de werkterreinen of gedeeltes daarvan of definitief of tijdelijk terug te geven aan de openbare ruimte. In het afgelopen jaar is dat gebeurd ter plaatse van de schacht op de Dam voor de deur van de Bijenkorf en op het Rokin achter Industria. Verder zijn ook gedeeltes van de werkterreinen op het voorplein van het CS heringericht en terug gegeven aan de openbare ruimte en wordt het plein voor de RAI definitief ingericht.

In 2010 is een begin gemaakt met het opvijzelen van de verzakte panden aan de Vijzelgracht. Deze panden zijn in 2008 als gevolg van de werkzaamheden van de NZL verzakt en worden nadat ze weer recht staan gerenoveerd.

In oktober 2010 is bij werkzaamheden op het Scheldeplein de plaatselijke drukpersleiding van het riool enkele centimeters verzakt. In samenwerking met Waternet is er vervolgens een bypass gemaakt. De Scheldestraat is enkele weken afgesloten geweest en de bypass is beeldverstorend. Vanaf het begin is getracht de betrokkenen zo volledig en tijdig mogelijk te informeren. Verder is op basis van een aantal ontwerpen door de omgeving gekozen voor de aankleding van de buis. Om de ondernemers tegemoet te komen is een korte campagne gestart.

De website www.hierzijnwij.nu is speciaal voor het boren ingesteld en de reguliere site van de Noord/Zuidlijn www.noordzuidlijn.amsterdam.nl is ge-update en wordt dagelijks aangevuld met nieuws rondom het project. Het aantal bezoeken aan de sites is spectaculair gestegen van 93.518 in 2009 naar 448.040 in 2010. Het informatiecentrum heeft ook een grote stijging te zien gegeven in het aantal bezoekers. In 2010 hebben we de 250.000ste bezoeker verwelkomd.

De open dag heeft in het voorjaar van 2010 circa 20.000 mensen verleid om de bouwputten van de Noord/Zuidlijn te bezoeken. Hiermee was het project wederom de grootste publiekstrekker van deze landelijke dag van de bouw. Ook het ondergrondse uitkijkpunt op het Rokin is een groot succes. Sinds de opening in december 2009 zijn er al ruim 80.000 bezoekers geweest.

Een prachtige waardering voor al deze communicatie-inspanningen ontving de manager Communicatie van de Noord/Zuidlijn Alex Sheerazi, met zijn benoeming tot Communicatieman van het jaar 2010.

Veiligheid

Veiligheid is een belangrijk thema bij de NZL. Het is grofweg onder te verdelen in omgevingsveiligheid, bouwveiligheid en exploitatieveiligheid. Dat laatste dient voorafgaand aan start exploitatie te worden aangetoond door middel van een safety case.

Bouwveiligheid is primair de verantwoordelijkheid van de aannemer. Professor Wagenaar (voormalig lid van de Transportraad voor de Veiligheid) heeft op een door de Dienst Noord/Zuidlijn georganiseerd veiligheidssymposium geconcludeerd dat het project op veiligheidsgebied goed scoort gezien de complexiteit (kleine ruimte en veel mensen) en de externe druk op de prestaties. Desondanks is de Dienst NZL van mening dat haar verantwoordelijkheid daarmee niet stopt. Zij heeft een eigen bouwveiligheidsteam met mensen die regelmatig de bouwplaatsen bezoeken en kritisch kijken naar de werkzaamheden en de manier waarop die worden uitgevoerd. Hierdoor wordt een extra kritische blik georganiseerd. Daarnaast wordt het thema ook regelmatig door de contractteams met de aannemers besproken. De ongevallen meldingen worden geanalyseerd en waar nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. Een voorbeeld hiervan is extra aandacht voor het werken op hoogte naar aanleiding van een aantal recente valpartijen.

Projectbeheersing - kaders voor tijd en geld

Begin 2009 concludeerde de zojuist aangetrede projectdirecteur op basis van een interne analyse dat de kwaliteit van de projectbeheersing bij de Noord/Zuidlijn niet op het niveau zat dat noodzakelijk is en past bij een dergelijk groot en complex infraproject. Daarop is een verbeterprogramma gestart waarvoor een jaar werd uitgetrokken. Eerste helft 2010 is dat programma afgerond en is na een interne audit een externe audit uitgevoerd. Het auditteam bestond uit de heren Korf, Grinwis en Podt. De conclusie van de auditoren was dat de projectbeheersing vrijwel op orde is. Hiermee is een belangrijke stap afgerond om het project NZL "in control" te brengen. Overigens mag dit niet verward worden met het volledig voorkomen van tegenvallers. Bij een dergelijk project als de NZL, dat technisch zeer complex is en binnen de bebouwde omgeving wordt gerealiseerd, zullen zich altijd tegenvallers voor kunnen doen.

Geld

In de Q4 2009 rapporteerde DNZL een prognose eindstand (PES) van € 3.130 miljoen. In de onderhavige Q4 2010 bedraagt de PES € 3.166 mln. Het verschil is grotendeels het gevolg van inflatie-correctie. Voor een beperkt deel heeft het te maken met kosten en risico's ten gevolge van het moeizamer ontgraven onder het Centraal Station.

De haalbaarheid van het projectbudget is gestegen van kleiner dan 1% een jaar geleden, via 35% in het vorige kwartaal, naar 79% in het huidige kwartaal. Dit is nog altijd lager dan de 95% haalbaarheid van de Veerman-referentie. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat niet het gehele ingeschatte bedrag voor de KKG-risico's is gedekt. Op basis van deze ontwikkeling en gezien het huidige voorzieningsniveau, acht de directie van de DNZL een budgetsuppletie op dit moment niet opportuun. Wel verdient het aanbeveling om de KKG-voorziening alsnog te dekken, om de 95% haalbaarheid van de Veerman-referentie te halen.

Tijd

De DNZL hanteert een deterministische en een probabilistische planning. Deterministisch is de planning waarin alle activiteiten staan en waar op gestuurd wordt. In de probabilistische planning zijn de geïdentificeerde risico's in de berekening meegenomen. In de 4^e kwartaalrapportage van 2009 is als deterministische opleverdatum juni 2016 gemeld. In de 3^e kwartaalrapportage betrof dit september 2016 als gevolg van het verwerken van de gevolgen van het werken onder verhoogde luchtdruk bij de Vijzelgracht. Deze deterministische datum blijft in deze rapportage gehandhaafd.

Als probabilistische opleverdatum stond in de Q4 2009 genoemd oktober 2017 met een haalbaarheidspercentage van 85% en in de Q3 2010 is deze datum gehandhaafd maar is het haalbaarheidspercentage verlaagd naar 60%. In deze vierde kwartaalrapportage wordt deze datum gestand gedaan. De haalbaarheid is in het vierde kwartaal ongeveer gelijk aan die in het derde kwartaal. Het in het vorige kwartaal aangekondigde programma om de haalbaarheid te verhogen is in ontwikkeling.

Werkend Vervoersysteem (WVS)

In vervolg op het advies van de Commissie Veerman heeft het College van B&W besloten dat de projectdirecteur van de Noord/Zuidlijn vanaf 1 september 2009 verantwoordelijk is voor het werkend vervoersysteem Noord/Zuidlijn in plaats van alleen voor de civieltechnische bouw. Dit betekent een verantwoordelijkheid tot aan de fase van het veilig laten rijden van de metrovoertuigen. Hiervan werd uitgesloten het bestellen van de metrovoertuigen, wat door het projectbureau Amsys wordt gedaan onder verantwoordelijkheid van de directeur dIVV. Amsys beheert ook de dossiers spoorbeveiliging en ICT-activiteiten voor zowel de NZL als het bestaande metronet.

In de eerder gememoreerde externe audit door Korf c.s. is, naast het thema projectbeheersing, uitgebreid aandacht besteed aan het thema "werkend vervoersysteem Noord/Zuidlijn". De auditoren hebben zich hiertoe enerzijds gericht op de relatie tussen DNZL en Amsys en anderzijds op de topstructuur rondom de partijen die een rol spelen in de aansturing van het Amsterdamse Metronet, zijnde Stadsregio Amsterdam (SRA), Gemeentelijk Vervoerbedrijf GVB en dIVV.

Ten aanzien van Amsys concluderen Korf c.s. dat de directeur van de Noord/Zuidlijn voor het realiseren van zijn opdracht afhankelijk is van de medewerking van Amsys zonder daarop hiërarchische invloed te hebben. Omdat dit een verhoogd risico met zich meebrengt adviseren zij de (volledige) Amsys-scope onder de eenhoofdige leiding van de directeur DNZL te plaatsen. Het Projectcommissariaat heeft na bespreking van dit rapport ook benadrukt dat het belangrijk is dat de directeur NZL in ieder geval sturing krijgt op die Amsys-onderdelen die essentieel zijn voor het realiseren van het WVS NZL. Begin 2011 heeft PwC in opdracht van dIVV en SRA eveneens een onderzoek uitgevoerd naar de sturing op het metrosysteem. De analyse van Korf c.s. wordt door PwC gedeeld. PwC adviseert om de uitvoering van de Amsys-projecten, eventueel inclusief beheer en onderhoud, binnen de DNZL onder te brengen. Inmiddels zijn de gesprekken met directeur dIVV en de Gemeentesecretaris over dit onderwerp gestart.

Over de topstructuur die de aansturing van het metronet in Amsterdam verzorgt, constateren Korf c.s. dat in de driehoek SRA – dIVV - GVB er geen partij is die optreedt als toekomstig eigenaar en zich verantwoordelijk voelt voor de inrichting van het WVS NZL. In de rapportage van PwC is de analyse dat er geen integrale regie over het totaalsysteem wordt gevoerd en de rollen onvoldoende helder zijn. Als onderdeel van de oplossing schetsen zij de transitie van de DNZL naar een Uitvoeringsdienst Metro die, naast nieuwbouw en renovatieprojecten, eventueel ook beheer en onderhoud uitvoert. Inmiddels zijn de gesprekken met de Gemeentesecretaris over dit onderwerp gestart, zodat op korte termijn concrete voorstellen aan het bestuur ter besluitvorming kunnen worden voorgelegd. De directie van DNZL kan zich vinden in de voorstellen omdat daarmee de sturing eenduidiger en eenvoudiger wordt zodat de kans dat het WVS NZL tijdig en binnen budget wordt opgeleverd wordt vergroot. Ook past deze lijn goed in de strategie om de opgebouwde kennis en ervaring bij DNZL te behouden voor de stad Amsterdam. Wel zal bij implementatie kritisch gekeken moeten worden naar de kwaliteit en de financiering van de diverse over te nemen onderdelen.

Een dergelijke transitie zal ook organisatorisch de nodige aandacht vragen het komend jaar.

Risico's

Het risicodossier omvat circa 400 risico's, waarvan 250 financiële risico's en 150 planningsrisico's. Hiervan zijn 27 zogenaamde financiële TOP-risico's. Van een TOP-risico is sprake als de verwachtingswaarde (kans x gevolg) groter dan 3 mln euro wordt ingeschat of als het maximale gevolg groter wordt ingeschat dan 10 mln euro. Deze lijst bevat tevens de voornaamste kleine kans - groot gevolg - risico's (KKG). Hierna worden enkele grote, aansprekende of bekende risico's opgesomd.

Centraal Station

Ten aanzien van het CS is de afgelopen kwartalen al gerapporteerd over de tegenvallende baggerproductie in de zinksleuf. Het uitgraven is eind 2010 afgerond en daarmee is dit risico vervallen. Aan de achterzijde van het CS zijn er enkele lekkages in de combiwand bij De Ruijterkade. Voorafgaand aan het leegpompen van de bouwkuip moeten aanvullende maatregelen getroffen worden. Deze zijn al overeengekomen met de aannemer en Deltares. Er blijft echter een restrisico en als zich dat voordoet moeten meer grootschalige maatregelen worden genomen die een flinke tijdsvertraging op dit contract tot gevolg kunnen hebben.

Diepe Stations Binnenstad

Op de Vijzelgracht worden de laatste meters grond ontgraven onder verhoogde luchtdruk. Deze veiligheidsmaatregel wordt toegepast om het risico op opbarsten van de putbodem te verkleinen. Op station Ceintuurbaan kan dit risico zich niet meer voordoen omdat de funderingsvloer gereed is. Op station Rokin wordt op het moment van schrijven van deze managementletter de funderingsvloer gemaakt. Naar verwachting zal de vloer op het Rokin in maart gereed zijn.

Het risico op grondvoerende lekkages door de diepwanden op Ceintuurbaan en Rokin is sterk afgenomen. Op beide stations is het uitgraven achter de rug en zijn de voegen geïnspecteerd en voorzien van stalen platen. Op Rokin is de vriesinstallatie uitgezet. Deze vriesfabriek was nodig om de voegen tussen de diepwanden te bevriezen, zodat de kans op lekkages sterk kon worden gereduceerd. Op station Vijzelgracht staat de vriesinstallatie nog aan omdat daar nog een aantal meter afgegraven moet worden. Voor dit station bestaat dus nog een restrisico.

Treinbeveiliging

De scope van de NZL gaat uit van treinbeveiliging op het niveau van GoA2. GoA staat voor Grade of Automation. Het huidige metrosysteem heeft GoA1 (rijden op zicht). Amsys onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor introductie van volledig automatisch rijden (UTO of GoA4) op het metronet inclusief NZL. Indien hier positief op wordt besloten, betekent dit dat er scopewijzigingen bij de NZL moeten komen en er dus meer geld nodig is en dat het risicoprofiel wordt vergroot. Het niet doorgaan van UTO op de NZL kan overigens ook een scopewijziging voor de NZL inhouden omdat dan de discussie bij de Stadsregio ontstaat of niet moet worden gekozen voor GoA1 op het gehele metronet. De directeur NZL gaat er van uit dat de kosten die gemoeid zijn met een wijziging in de scope voor rekening komen van de partij die opdracht geeft tot eventuele aanpassingen.

Financiering

In meer algemene zin is de financiering en de positie van de SRA op dit moment zorgelijk. Als de financiering door SRA van de Amsys-projecten van divv geen doorgang vindt, zal dat gevolgen hebben voor de planning en de voortgang van de NZL en zullen de aanvullende kosten voor rekening van de gemeente Amsterdam komen. Des te meer aanleiding kritisch te kijken naar de huidige organisatorische constellatie.

Toekomstige Vervoerder

Voor het opleveren van het WVS NZL is de participatie van de toekomstige vervoerder van groot belang. Naast de input van de belangen van de vervoerder en de kennis en ervaring, moet hij ook zijn organisatie zo inrichten dat hij aantoonbaar is voorbereid voor het proefrijden en de exploitatie van de NZL. Wie de toekomstige vervoerder wordt van de NZL is onduidelijk. De huidige concessie van het GVB loopt tot 2018 en wordt dan openbaar aanbesteed. De NZL gaat naar de huidige inzichten in 2017 in exploitatie. GVB heeft er dus geen belang bij zich volledig te richten op de NZL. In de concessie staat dat ook niet als voorwaarde opgenomen. Dat betekent dat DNZL voor alle activiteiten van GVB moet betalen. Als de wens van het huidige Kabinet wordt doorgezet dat op korte termijn de concessie wordt aanbesteed blijft het nog enige tijd onduidelijk wie de vervoerder gaat worden. Belangrijk is in dat geval dat er in ieder geval aanbesteed wordt voor een zo lang mogelijke termijn die ver over 2017 heen gaat en dat in de concessie wordt opgenomen dat de vervoerder de NZL gaat exploiteren en zich hier maximaal op dient te prepareren.

Concluderend

Het jaar 2010 is voor de Noord/Zuidlijn een jaar geweest waarin het werk vol in uitvoering ging en duidelijk werd dat het boren in de Amsterdamse binnenstad verantwoord is. Een jaar waarin de nieuwe communicatiekoers gefundeerd op participatie, realisme en transparantie verder stevig voortgezet werd. Een jaar waarin externe deskundigen oordeelden dat de projectbeheersing van de Dienst volledig op orde kwam. Ook een jaar waarin de blik gericht werd op de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en de organisatorische randvoorwaarden die nodig zijn om dat succesvol te laten verlopen. De Dienst NZL kijkt terug op een goed jaar dat vertrouwen geeft in de toekomst, maar wel in het besef dat er nog een lange, complexe en uitdagende weg te gaan is.

Peter Dijk
8 februari 2010