



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de leden van de Raadcommissies RO en MLD
Amstel 1
1000 PN Amsterdam

Datum 10 oktober 2018
Ons kenmerk 20180908/al/FF
Uw kenmerk
Behandeld door Fanneke Faasen
Kopie aan
Bijlage Halfjaarrapportage Zuidasdok 1 januari t/m 30 juni 2018
Halfjaarrapportage Zuidasdok 1 juli t/m 31 december 2017

Onderwerp Halfjaarrapportages Zuidasdok

Geachte leden van de raadscommissie,

Zuidas ontwikkelt zich van een internationale toplocatie voor bedrijfsleven en kennisontwikkeling tot een bijzondere maar echte Amsterdamse stadswijk voor wonen, werken en recreëren. Bereikbaarheid is een grote kracht van Zuidas: per trein, auto, fiets en slechts op tien minuten afstand van Schiphol en de Amsterdamse binnenstad. Tegelijkertijd is bereikbaarheid óók een van de grootste uitdagingen. Het project Zuidasdok gaat zorgen voor betere bereikbaarheid van Zuidas en van de noordelijke Randstad. De A10 Zuid gaat van vier naar zes rijstroken en verdwijnt in het hart van Zuidas onder de grond. Station Amsterdam Zuid wordt compleet vernieuwd. Verschillende vormen van (openbaar) vervoer komen er straks samen. Het stationsgebied krijgt een nieuwe, groene inrichting.

Zuidasdok is een gezamenlijk project van het Rijk, provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam. Deze partijen zijn gezamenlijk de opdrachtgevers van het project. De uitvoerende organisaties voor het project zijn Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam die samen de projectorganisatie Zuidasdok vormen. De projectorganisatie Zuidasdok realiseert de projectonderdelen Zuidasdok en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Bijgevoegd zijn de laatste twee reguliere voortgangsrapportages van het project Zuidasdok (inclusief knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel). Door middel van deze rapportages worden Raden, Staten en de bestuursraad van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat elk half jaar geïnformeerd over de voortgang van het project. In deze brief wordt u geïnformeerd over enkele

belangrijke onderwerpen die opgenomen zijn in de meest recente halfjaarrapportage 1 januari t/m 30 juni 2018 en vermeldenswaardige ontwikkelingen die na de peildatum van de rapportageperiode hebben plaatsgevonden. Volledigheidshalve is ook de halfjaarrapportage 1 juli t/m 31 december 2017 bijgevoegd.

In de Dagmail van donderdag 30 augustus 2018 heeft u reeds een uitnodiging ontvangen voor een (besloten) technische sessie over het project Zuidasdok. De technische sessie zal plaatsvinden op vrijdag 19 oktober 2018, van 15.00 – 17.00 uur. Informatiecentrum Zuidas, World Trade Center - centrale hal, Strawinskylaan 59, Amsterdam. Aanmelden kan door een e-mail te sturen aan Fanneke Faasen (f.faasen@amsterdam.nl).

1. Inleiding project Zuidasdok

De doelstellingen van het project Zuidasdok (inclusief de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel) zijn de volgende:

- een internationale toplocatie als onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
- een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk;
- een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt met internationale allure;
- een duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Aandachtspunt bij deze doelstellingen is een complete stad in elke fase van ontwikkeling.

Het project Zuidasdok behelst:

- het uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10-Zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel, inclusief ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas, waarmee het doorgaande en het bestemmingsverkeer van elkaar worden gescheiden in een hoofd- en een parallelrijbaan;
- een duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de openbaarvervoersterminal (OVT) en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
- de ontwikkeling van een hoogwaardige OVT voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor;
- een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de OVT, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
- de inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van een fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

2. Herijkingsfase

Het realisatiecontract voor het project Zuidasdok is op 15 februari 2017 gegund aan de aannemerscombinatie ZuidPlus. ZuidPlus wordt gevormd door Fluor, HOCHTIEF en Heijmans. Deze bedrijven hebben een zeer ruime ervaring met grootschalige (infrastructuur)projecten. Het ontwerp dat is aangeboden, kenmerkt zich door een open, licht en groen ontwerp van de OVT en de openbare ruimte, waarbij gebruik wordt gemaakt van hoogwaardige materialen die de gewenste internationale allure en uitstraling van de Zuidas tot uitdrukking brengen. De uitvoeringsaanpak die is aangeboden kenmerkt zich onder andere door een robuuste

(tunnel)bouwmethode en slimme bouwlogistiek, en een pakket aan maatregelen waarmee geluid- en trillingshinder zo veel als mogelijk wordt beperkt en de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied tijdens de bouwperiode zoveel als mogelijk in stand wordt gehouden. Ondanks deze maatregelen blijft hinder onlosmakelijk verbonden aan de realisatie van een grootschalig project als Zuidasdok.

Het realisatiecontract bevindt zich momenteel in de herijkingsfase. Tijdens de herijkingsfase dient aannemerscombinatie ZuidPlus zijn aanbieding uit te werken in een integraal voorontwerp. Een herijkingsfase is geen gangbare fase binnen projecten, maar voor dit project speciaal ingericht zodat wordt voorkomen dat er onomkeerbare verplichtingen worden aangegaan voordat is vastgesteld dat er een integraal ontwerp is dat voldoet aan alle eisen en doelstellingen. Hierdoor worden risico's en onzekerheden nog voor de start de bouw zoveel mogelijk geminimaliseerd om zodoende een zo beheerst mogelijk bouwproces te verkrijgen. Het project heeft geleerd van grote projecten uit het verleden (bezint eer ge begint). De voortgang van het herijkingsproces loopt achter op de planning. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn:

- Een trage opbouw van de ZuidPlus organisatie in met name de eerste periode direct na gunning van het contract;
- Contractwijzigingen en onduidelijkheden, omissies en tegenstrijdigheden in de contracteisen.
- Meer dan voorziene complexiteit van de integrale ontwerp- en uitvoeringsopgave ZuidPlus waarbij knelpunten moeten worden opgelost om te voldoen aan de aanbieding en contractuele eisen;
- Afwijkingen in de werkelijke situatie ten opzichte van de informatie die door de opdrachtgever is verstrekt bij het contract.

Ondanks dat de herijkingsfase uitloopt is besloten om de geplande buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro) in 2019 door te laten gaan. Deze zijn nodig voor de eerste uitvoeringswerkzaamheden m.b.t. de OVT. Hierdoor neemt het risico af dat er te veel druk ontstaat op de buitendienststellingen in 2020.

3. Planning

In de halfjaarrapportage is een planning opgenomen waarin mijlpalen zijn weergegeven. Naast de opleverdatum van het totale project kenmerkt Zuidasdok zich door tussentijdse opleveringen van belangrijke onderdelen, zoals bijvoorbeeld de ingebruiknames van de Britten- en Minervapassage station Zuid, de openstelling van de tunnel A10, de eindoplevering van het station en de inrichting van de openbare ruimte. Deze tussentijdse mijlpalen leveren afzonderlijk een bijdrage aan de vergroting van de capaciteit van de infrastructuur of de kwaliteit van het gebied. De mijlpaaldata kennen nog een grote bandbreedte waarbij rekening gehouden wordt met tijdsrisico's en onzekerheden.

Ten opzichte van de vorige rapportage is de mijlpaal dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn toegevoegd aan het overzicht. Bij de start van de Noord/Zuidlijn is er sprake van een enkelsporige aanlanding op Zuid. Het project Zuidasdok voorziet in een dubbelsporige aanlanding, wat inhoudt dat het tegenoverliggende perron bereikbaar wordt gemaakt voor de Noord/Zuidlijn. In de huidige planning en bouwfasering kan de dubbelsporige aanlanding gerealiseerd worden na openstelling

van de noordelijke A10 tunnel. De dubbelsporige aanlanding wordt daarmee mogelijk in de periode 2024-2026.

Het project Zuidasdok hanteert het systeem van twee typen planningen: een stuurplanning (deterministisch) waarbij geen rekening is gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden en een planning waarin de tijdsrisico's en onzekerheden worden meegewogen (probabilistisch). Op 22 maart 2013 zijn de Tweede Kamer, Provinciale Staten en de gemeenteraad Amsterdam per brief geïnformeerd over de opleverdatum van het project Zuidasdok. Hierin is aangegeven dat de deterministische opleverdatum 2026 is en de probabilistische datum, 2028.

De in 2013 gecommuniceerde deterministische opleverdatum 2026 (waarbij geen rekening wordt gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden) wordt, gegeven de achtergebleven voortgang, niet meer haalbaar geacht. De probabilistische opleverdatum 2028 (waarbij wel rekening wordt gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden) is op dit moment nog ongewijzigd. Aan het einde van de herijkingfase worden nieuwe planningen vastgesteld. Op dat moment wordt duidelijk of er mogelijk ook consequenties zijn voor de haalbaarheid van de probabilistische planning. Echter zoals in de eerste alinea reeds is aangegeven zijn met name de tussentijdse verbeteringen in de infrastructuur belangrijk.

Na peildatum van de rapportageperiode heeft de Raad van State op 15 augustus 2018 uitspraak gedaan inzake de twee resterende beroepen op het Tracébesluit. De beroepen zijn ongegrond verklaard waardoor het Tracébesluit Zuidasdok onherroepelijk is geworden. Een belangrijke mijlpaal en voorwaarde voor de realisatie van het project is hiermee gehaald.

4. Financiën

Het projectbudget voor het project Zuidasdok inclusief de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel bedraagt ca. € 2 miljard. In de halfjaarrapportage wordt gerapporteerd over de stand van zaken van de projectbudgetten en prognoses eindstand van de onderdelen Zuidasdok en de Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Aangezien de knooppunten de Nieuwe Meer en Amstel worden gerealiseerd voor rekening en risico van het Rijk wordt in deze brief alleen ingegaan op het onderdeel Zuidasdok.

Voor het onderdeel Zuidasdok is het projectbudget ten opzichte van de vorige verslagperiode geïndexeerd naar prijspeil 2018. Het budget is daardoor met € 21,1 miljoen toegenomen naar € 1.644,4 miljoen. Onderdeel hiervan is € 285,9 miljoen als Risicoreservering.

De prognose eindstand voor het onderdeel Zuidasdok is in de afgelopen verslagperiode van € 1.525,3 miljoen met € 86,8 miljoen toegenomen naar € 1.612,1 miljoen. Belangrijkste oorzaken voor de gestegen prognose eindstand zijn de indexering naar prijspeil 2018, de bijstelling van enkele ramingsposten en het in de halfjaarrapportage toegelichte toegenomen risicoprofiel waaronder de toegenomen tijdgebonden kosten als gevolg van de ontwikkelingen in de planning. Het geprognosticeerde budgetoverschot van eind 2017 is hierdoor afgenomen van € 98 miljoen naar € 32,3 miljoen.

5. Risico's

In de halfjaarrapportages wordt de ontwikkeling gerapporteerd van de belangrijkste (endogene) projectrisico's en waar van toepassing exogene risico's die niet door de projectorganisatie kunnen worden beheerst. Het gaat om de volgende risico's:

- Achterblijvende voortgang werkzaamheden herijkingsfase, conditionering en voortschrijdend inzicht volgend uit de herijkingsfase leiden tot vertraging in uitvoeringsfase met extra tijdgebonden kosten tot gevolg.
- Buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro) voor 2019 worden onvoldoende benut met mogelijk verhoging van het risicoprofiel van de buitendienststellingsplanning 2020, tijdgebonden kosten en hinder tot gevolg.
- Ontwerp niet inpasbaar / maakbaar binnen bepalingen en/of maatregelvlakken van het Tracébesluit met vertraging en meerkosten tot gevolg.
- Grondverwerving niet tijdig gereed voor start uitvoeringswerkzaamheden met vertraging en meerkosten tot gevolg.
- Omissies/fouten in contracteisen en afwijkingen op verstrekte basisinformatie leidt tot meerkosten.
- De markt in de bouwsector trekt sinds 2015 aan en dat leidt tot schaarste van gespecialiseerd personeel en/of materieel met mogelijke vertraging en meerkosten tot gevolg.
- Macro-economische ontwikkelingen leiden tot hogere vervoersprognoses dan voorzien in het plan en mogelijk extra maatregelen.

In aanvulling op de halfjaarrapportage volgt hieronder een toelichting op enkele specifieke risico's die de aandacht vragen van de gemeente Amsterdam.

Specifieke aandacht vanuit de gemeente Amsterdam vraagt het risico m.b.t. de migratie van de ringlijn naar het nieuwe metro beveiligingssysteem. Door de genomen maatregelen is het risico voor Zuidasdok afgenomen. De eerste bouwfaseringstappen van Zuidasdok zullen voor de ringlijn plaatsvinden onder het huidige beveiligingssysteem (ZUB). Dit systeem heeft echter nog maar een beperkte levensduur en moet binnen enkele jaren worden vervangen door het nieuwe CBTC systeem dat ook gebruikt wordt op de Noord/Zuidlijn. De migratie van de ringlijn naar het nieuwe beveiligingssysteem is ook nodig voor het gebruik van het nieuw te bestellen M7 materieel voor de metro. Afgesproken is dat de verschillende projecten elkaar goed informeren over de planning en de ontwikkelingen, zodat eventuele knelpunten en interferenties inzichtelijk worden voor de betrokken opdrachtgevers.

Een belangrijk exogeen risico dat niet door de projectorganisatie kan worden beheerst betreft de toenemende vervoersvraag, onder meer door de macro-economische ontwikkelingen, waardoor er mogelijk extra maatregelen gewenst zijn om de capaciteit te vergroten. Zo is het aantal treinreizigers tussen 2016 en 2017 op station Zuid met 20% toegenomen. De projectorganisatie laat de vervoersprognoses actualiseren zodat inzichtelijk kan worden gemaakt of en waar knelpunten tijdens de realisatie worden verwacht.

6. Raakvlakproject MIRT-Verkenning Amsterdam Zuid

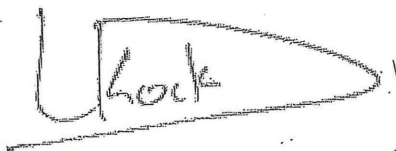
Op 18 juni 2018 hebben de bestuurders uit de regio Noordwest Nederland een akkoord bereikt over samenhangende keuzes voor investeringen in het spoor in de regio Amsterdam. De keuze is

voor een Amsterdam Centraal met negen sporen en een station Amsterdam Zuid met een extra vijfde en zesde spoor. Met dit besluit wordt uitbreiding van Amsterdam Centraal naar 10 sporen later in de tijd niet onmogelijk gemaakt. Voor Amsterdam Zuid wordt samen met de sector en regio een MIRT-verkenning gestart. De verkenning dient ertoe om de benodigde aanpassingen aan spoorse infrastructuur inclusief de ruimtelijke inpassing in kaart te brengen. In het project Zuidasdok wordt reeds rekening gehouden met een ruimtelijke reservering voor den realisatie van een derde perron, voor toeleidende sporen naar dit perron en voor transfervoorzieningen ter ontsluiting van dit station. Ook zijn er enkele voorinvesteringen ten behoeve van een bovengrondse bouwopgave voor een derde perron in het project Zuidasdok opgenomen. Hierdoor wordt de bouwopgave voor een derde perron sneller en goedkoper en wordt de hinder verminderd. Via een separate voordracht wordt de gemeenteraad nader geïnformeerd over de MIRT-Verkenning Amsterdam Zuid.

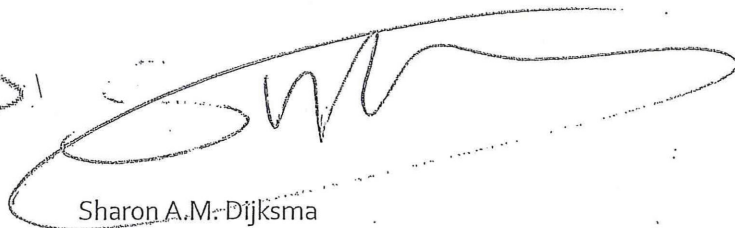
7. Vervolgproces

De herijkingsfase wordt afgesloten met een besluit door de gemandateerd opdrachtgevers. Dit is eind 2018 beoogd, echter als gevolg van de achterblijvende voortgang van de werkzaamheden van de herijkingsfase wordt dit mogelijk later. naar verwachting zal in het 4^e kwartaal 2018, conform de afspraken in de bestuursovereenkomst Zuidasdok, het jaarlijkse bestuurlijk overleg Zuidasdok plaatsvinden. Voorafgaand aan bestuurlijke overleg zal op basis van de agenda inhoudelijke afstemming met de betrokken raadscommissies plaatsvinden. In de volgende halfjaarrapportage zal de gemeenteraad worden geïnformeerd over de besluiten van het bestuurlijk overleg.

Hoogachtend,



U. Kock
Wethouder Zuidas



Sharon A.M. Dijkma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit