



Halfjaarlijkse rapportage Zuidasdok

Periode: 1 juli t/m 31 december 2017

Auteur: Projectorganisatie Zuidasdok
Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok
Versie: 1.0

Datum: 7-2-2018
Volgnr.: 11
Status: Definitief
Bestand: ZDOK-1966948581-48

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare



Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Doel rapportage	4
1.2 Leeswijzer	4
1.3 Projectdoelstellingen	4
Hoofdstuk 2 Samenvatting	6
Hoofdstuk 3 Projectvoortgang	11
3.1 Planologische procedures	11
3.1.1 Tracébesluit en Bestemmingsplan	11
3.2 Werk in voorbereiding	12
3.2.1 Realisatiecontract ZuidPlus	12
3.2.2 Verwervingen	12
3.2.3 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden	14
3.3 Werk in uitvoering	15
3.3.1 Watercompensatie	15
3.3.2 Kabels en Leidingen	15
3.3.3 Bedieningsgebouw Nieuwe Meer	15
3.3.4 Tijdelijk Gelijkrichterstation Mahler	15
Hoofdstuk 4 Projectbeheersing	16
4.1 Scope	16
4.1.1 Scopewijzigingen	16
4.1.2 Ontwikkelingen scope	17
4.2 Planning	18
4.2.1 Ontwikkelingen planning	18
4.2.2 Mijlpaaldata	19
4.3 Financiën	20
4.3.1 Taakstellend budget en bijdragen partijen	20
4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand	22
4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven	23
4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten	24
4.3.5 Aangegane verplichtingen	24
4.4 Risico's	25
4.5 Veiligheid	27
4.6 Organisatie	27
4.7 Kwaliteit	28
Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie	30
5.1 Stakeholdermanagement	30

5.2	Raakvlakprojecten	30
5.3	Flankerende maatregelen	31
5.4	'1 loket'	32
5.5	Gezamenlijke communicatiebenadering	33
5.6	Publiekscommunicatie	33
5.7	Media-analyse	34
Bijlagen		36
1.	Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok	36
2.	Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten	38
Financiering		39

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Doel rapportage

Voorliggende rapportage betreft de reguliere halfjaarlijkse rapportage voor het project Zuidasdok (inclusief Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel). Deze rapportage is openbaar en heeft tot doel aan de opdrachtgevers verantwoording af te leggen over de voortgang van het project Zuidasdok.

Door middel van deze rapportage kunnen Raden, Staten en de bestuursraad van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden geïnformeerd over de voortgang van het project. Vanwege het openbare karakter is deze rapportage tevens een informatiebron voor belanghebbenden en belangstellenden.

Deze voortgangsrapportage heeft betrekking op de periode juli tot en met december 2017.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de projectdoelstellingen van het project beschreven die in principe vigerend zijn voor de gehele projectperiode. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat. In hoofdstuk 3 wordt verantwoording afgelegd over de voortgang van het project in de betreffende verslagperiode. Hoofdstuk 4 geeft verantwoording over de projectbeheersing van het project. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 verantwoording afgelegd over het omgevingsmanagement en de communicatie van het project.

1.3 Projectdoelstellingen

Op 9 juli 2012 hebben het Rijk, de Gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland een voorkeursbeslissing genomen voor het project Zuidasdok. Deze is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok van 9 juli 2012 en de Structuurvisie Zuidasdok. Voor de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is in de Bestuursovereenkomst overeengekomen dat deze in een gecombineerde aanpak met het project Zuidasdok worden voorbereid en gerealiseerd, waarbij de aanpak van de knooppunten voor rekening en risico van het Rijk komt.

De doelstellingen van het project Zuidasdok (inclusief de Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel) zijn vastgelegd in de Structuurvisie Zuidasdok en zijn de volgende:

1. een internationale toplocatie als onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
2. een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk;
3. een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt met internationale allure en
4. 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:

1. 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 wordt gescheiden in een hoofd- en een parallelrijbaan;
2. 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 en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
3. De ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoersterminal (OVT) voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer, aanleg keervoorzieningen voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor;
4. Een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de openbaarvervoersterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
5. De inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

Hoofdstuk 2

Samenvatting

Projectvoortgang afgelopen halfjaar

Ten aanzien van het Tracébesluit is voor drie bezwaarmakers een tussenuitspraak door de Raad van State gedaan. Op 14 augustus 2017 heeft de minister het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) vastgesteld en is het wijzigingsbesluit met de reactie op de tussenuitspraak ingediend bij de Raad van State. Hierin is ingegaan op de aspecten geluid en verkeersveiligheid. Alle drie bezwaarmakers hebben voor de uiterste reactietermijn (26 september 2017) gereageerd. De Raad van State heeft de Stichting Advies Bestuursrechtspraak (StAB) gevraagd om een advies te geven over de lopende beroepen dat naar verwachting in januari 2018 komt. De projectorganisatie is in afwachting van het verdere verloop van de procedure. De projectorganisatie zal in de volgende voortgangsrapportage ingaan op dit advies en het verdere verloop van de procedure.

Het realisatiecontract ZuidPlus bevindt zich momenteel in de herijkingsfase. Hierin zijn het integraal Voorontwerp en de voorbereidende werkzaamheden (toestands-onderzoeken en conditionering) de belangrijkste werkstromen. De voortgang is hierbij achtergebleven ten opzichte van de planning (zie verder in deze samenvatting). Dit wordt onder andere veroorzaakt door: (1) moeizame mobilisatie van de organisatie ZuidPlus tot en met de zomerperiode die samenhangt met de actuele marktspanning in de bouwsector, (2) meer tijd die nodig is voor het stellen van de organisatie ZuidPlus om de ontwerpproductie op gang te krijgen, (3) geconstateerde onduidelijkheden, wijzigingen en afwijkingen van contracteisen die de voortgang van het ontwerpproces hebben gefrustreerd, (4) benodigde aanpassingen van de spoorfasering Metro & Trein die meer tijd en afstemming vergen dan voorzien en (5) bij de uitwerking van het voorontwerp loopt ZuidPlus tegen een aantal issues aan (onder andere inpassing A10 binnen grenzen TB) waarbij in veel gevallen de projectorganisatie nodig is om deze op te lossen.

Ten aanzien van de voortgang van de overige werkzaamheden zijn de volgende vermeldenswaardige ontwikkelingen te noemen:

- De Ontheffing op de Wet Natuurbescherming in verband met de voorgenomen kap van bomen in het projectgebied is onherroepelijk geworden;
- Voor de verwerving en sloop van de autoparkeergarage Atrium (deel CRI) wordt ingezet op een minnelijke verwerving in Q1-2018 en sloop in Q2-2018.

- Biedingen en gesprekken op het verwervingsdossier Zuidcirkel hebben nog niet tot overeenstemming geleid. De uitspraak Raad van State voor de beroepen op het wijzigings -Tracébesluit wordt afgewacht;
- Na de vaststelling van de wijziging op het Tracébesluit door de minister op 14 augustus is op basis van een nadere analyse besloten om de woonboot tegen marktwaarde aan te kopen; overeenstemming is eind 2017 bereikt waarmee het beroep feitelijk komt te vervallen;
- Voor het verwervingsdossier Tripolis is in oktober 2017 overeenstemming bereikt over de aankoop van de benodigde vierkante meters ten behoeve van de aansluiting van een fietspad ter plaatse;
- Het tijdelijke gelijkrichterstation Mahler dat vooruitlopend op de sloopwerkzaamheden van het bestaande gelijkrichterstation dient te zijn gerealiseerd is volgens planning in gebruik genomen. Het tijdelijke gelijkrichterstation verzorgt de stroomvoorziening voor de metro op Zuid totdat het definitieve gelijkrichterstation door ZuidPlus is gerealiseerd.

Scope

In de afgelopen periode zijn besluiten genomen met betrekking tot de volgende wijzigingen inclusief de wijze van financieren:

1. Waterbergende voorziening stationsgebied met een opvangcapaciteit van 3.800-4.000 m³ of een alternatieve voorziening met gelijkwaardig waterbergend effect;
2. Uitbreiding van commerciële voorzieningen zuidzijde OVT-Zuid van circa 900 m² inclusief funderingen en kolommen als voorinvestering 5^e en 6^e spoor;
3. Uitbreiding fietsparkeervoorziening van 1.500 plekken (maaiveld) naar 2.900-3.150 plekken (in pandig) ten westen van de Brittenpassage aan de zuidzijde van het station (Arnold Schönberglaan), inclusief fundering en kolommen als voorinvestering 5^e en 6^e spoor;
4. vervallen scope Keerspoen Diemen (tevens benoemd als functionele heroverweging conform bijlage 2 van de bestuursovereenkomst)

Financiële dekking vindt plaats door het inzetten van het vrijgevalen budget van de Keerspoen Diemen, een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam van € 7,6 mln. (excl. BTW) ten behoeve van de uitbreiding (en zwaardere constructie van het dak) van de fietsparkeervoorziening en een aanvullende bijdrage van de NS voor de commerciële voorzieningen van (afgerond) € 7,6 miljoen (excl. BTW). De wijzigingen zijn onder voorbehoud van een positief onderhandelingsresultaat met aannemerscombinatie ZuidPlus.

Planning

Door de uitloop van de procedure RvS bestaat met name bij Zuidcirkel het risico op vertraging in het project. De achterblijvende voortgang bij ZuidPlus resulteert in een vertraging op de Herijkingbesluit van 2 tot 5 maanden. Met ZuidPlus zijn gesprekken gaande hoe deze vertraging en de mogelijke gevolgen voor de uitvoeringsfase beperkt c.q. beheerst kunnen worden.

Pagina: 4/36

Datum: 7-2-2018

Status: Definitief

De onderstaande mijlpalen van het project zijn ongewijzigd ten opzichte van de vorige halfjaarrapportage.

Tabel projectmijlpalen

	Mijlpaal	Periode
1	Uitwerken voorontwerp en voorbereidende werkzaamheden	2017-2018
2	Start bouw tunnels, verbreding A10 Zuid, uitbreiding station Amsterdam Zuid en herinrichting knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer	2019
3	Ingebruikname nieuwe stations passage (Brittenpassage)	2021-2022
4	Ingebruikname verbrede stations passage (Minervapassage)	2024-2026
5	Tunnels en verbreding A10 Zuid gereed	2024-2026
6	Herinrichting knooppunten Amstel en De Nieuwe meer gereed	2024-2026
7	Uitbreiding station Amsterdam Zuid gereed	2025-2027
8	Oplevering Zuidasdok	2028

Financiën

Het projectbudget voor het onderdeel Zuidasdok is door de scopewijzigingen in de afgelopen verslagperiode van € 1.608,2 miljoen toegenomen met € 15,2 miljoen naar € 1.623,3 miljoen. De prognose is in de afgelopen verslagperiode van € 1.506,5 miljoen met € 18,8 miljoen toegenomen naar € 1.525,3 miljoen. De toegenomen prognose wordt grotendeels veroorzaakt door de scopewijzigingen. Het geprognosticeerde budgetoverschot bedraagt € 98 miljoen, de haalbaarheid van het budget bedraagt > 95%.

Het budget voor de Knooppunten is ongewijzigd gebleven en bedraagt € 301,2 miljoen. De prognose is in de afgelopen verslagperiode van € 295,7 miljoen afgenomen met € 0,5 miljoen naar € 295,2 miljoen. Het geprognosticeerde overschot bedraagt € 5,9 miljoen, de haalbaarheid van het budget is toegenomen van 55% naar 60%.

Risico's

Het risicoprofiel van het project is overall gezien het afgelopen halfjaar gestegen met name door de achterblijvende voortgang op het realisatiecontract en de procedure bij de Raad van State over de beroepen op het wijzigings-TB die langer duurt dan voorzien. De stand van zaken van de belangrijkste (actuele) projectrisico's is als volgt:

- Risico: "het project is niet maakbaar binnen de randvoorwaarden scope, eisen, tijd en geld". In het realisatiecontract is een herijkingsfase opgenomen die erop gericht is om de bouwfase zo beheerst mogelijk te laten starten. Er is thans sprake van een voorziene vertraging op het herijkingsbesluit van minimaal 2 tot 5 maanden. De komende periode worden maatregelen genomen om de vertraging zoveel mogelijk te minimaliseren. Tevens wordt de mogelijke impact hiervan op de uitvoeringsplanning verder geanalyseerd en

wordt gekeken of er aanvullende beheersmaatregelen genomen moeten worden. De opleverdatum 2028 van het project is niet in het geding.

- Risico: *"aangevraagde (weekend) buitendienststellingen 2019 worden onvolledig benut met mogelijk vertraging en extra hinder tot gevolg"*. Momenteel wordt hard gewerkt aan antwoord op de vraag op welke wijze de aangevraagde weekend-buitendienststellingen op een beheerste wijze mogelijk zijn, en zo niet, welke beheersmaatregelen dan genomen kunnen worden om de buitendienststellingen beheerst te laten verlopen.
- Risico: *"aanvangssituatie metrobeveiliging (signalling en control) wijzigt en beïnvloedt de planning van het project Zuidasdok"*. Metro en Tram heeft concrete afspraken gemaakt met Alstom over de Noord/Zuidlijn waardoor Alstom de faseringsstappen (tijdens de buitendienststellingen) van Zuidasdok zowel qua voorbereidingstijd als qua uitvoeringstijd kan volgen. Voor de Ringlijn is afgesproken dat Zuidasdok en ZuidPlus momenteel de werkhypothese hanteren dat deze bij aanvang van de werkzaamheden dienen uit te gaan van de het bestaande metrobeveiligingssysteem VLSM/Zub.
- Risico: *"conditionerende maatregelen zijn niet tijdig afgerond voor de start van het realisatiecontract met vertraging van het project tot gevolg"*. Dit risico is met name voor de benodigde grondstrook bij gebouw Zuidcirkel nog actueel waarbij er een relatie is met de behandeling van de bezwaren op het wijzigings-TB bij Raad van State.
- Risico: *"metrobrug Schinkel is niet tijdig CE-gecertificeerd"*. De bestaande metrobrug Schinkel is momenteel niet CE gemarkeerd. Eind oktober 2017 is een afsprakenbrief opgesteld tussen Zuidasdok en Metro en Tram, gericht op de vernieuwing van de metrobrug door Metro en Tram en ontkoppeling van de planning van ZuidPlus.
- Risico: *"De markt in de bouwsector trekt sinds 2015 aan en dat leidt tot schaarste van gespecialiseerd personeel en/of materieel"*. Voor het project Zuidasdok worden werkzaamheden uitgevoerd waar gespecialiseerd personeel voor nodig is (onder andere: tunnel- en brugtechnische installaties, diepwanden, werken onder overdruk). Door schaarste kan dit leiden tot extra kosten, kwaliteitsverlies en/of vertraging.

Omgevingsmanagement en communicatie

In de afgelopen verslagperiode is verder gewerkt aan de samenwerking en interactie met de omgeving. Samen met ZuidPlus is aandacht gegeven aan het vormgeven van de omgevingscommunicatie. Als onderdeel van de gezamenlijke identiteit van Zuidas en Zuidasdok, is in het vierde kwartaal 2017 gezamenlijke website live gegaan. Binnen het gezamenlijk loket 'Amsterdam Zuidas Informatiecentrum' groeit het aantal meldingen, waarbij deze voornamelijk Zuidas

betreffen. Er is een stijgende trend zichtbaar voor zowel groepsontvangsten als individuele bezoekers.

De bereikbaarheidsopgave is geactualiseerd aan de hand van de aanbidding van ZuidPlus. De opgave om 1.500 auto's in beide richtingen op de A10 zuid tijdens de spits te onttrekken is ongewijzigd. Uit de mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen is een selectie gemaakt van kansrijke maatregelen. Er is verder gewerkt aan een fietsstimuleringsprogramma en in de afgelopen periode is de pilot met de Zuidaspas, waar automobilisten vrijblijvend kennis hebben kunnen maken met andere vormen van vervoer naar het werk, geëvalueerd met positieve resultaten.

Er wordt door betrokken partijen (Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, Provincie, Vervoerregio Amsterdam en ProRail) gewerkt aan nieuwe afspraken met betrekking tot de scope van Amsterdam Bereikbaar op basis waarvan de samenwerking verder vorm zal worden gegeven.

Hoofdstuk 3

Projectvoortgang

3.1 Planologische procedures

Deze paragraaf beschrijft de voortgang van de planologische procedures die doorlopen moeten worden om het planologisch kader voor het project vast te stellen voorafgaand aan de feitelijke realisatie van het project.

3.1.1 Tracébesluit en Bestemmingsplan

Over het Tracébesluit is voor drie bezwaarmakers een tussenuitspraak door de Raad van State gedaan. Op 14 augustus 2017 heeft de minister het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) vastgesteld en is het wijzigingsbesluit met de reactie op de tussenuitspraak ingediend bij de Raad van State. Hierin is ingegaan op de aspecten geluid en verkeersveiligheid.

- Voor het aspect geluid is op basis van aanvullend onderzoek naar voren gekomen dat er met een (beperkte) extra geluidmaatregel bij de Knooppunt Amstel tegemoet kan worden gekomen aan de bezwaren van twee appellanten. In het wijzigingstracébesluit is opgenomen dat bij de Noordelijke A10 Rozenoordbrug (Knooppunt Amstel) een extra geluidsschermbank (zuidzijde) van 1 meter hoog wordt geplaatst. Dit om de in de maatwerkbetekeningen geconstateerde toename van de geluidsbelasting met 1 dB tegen te gaan.
- De gebreken die zijn geconstateerd op het aspect verkeersveiligheid hebben betrekking op twee appellanten die op zeer korte afstand van het nieuwe tracé liggen; kantoorgebouw Zuidcirkel in knooppunt De Nieuwe Meer en een woonboot in de rivier de Amstel ten noorden van de A10 bij de Rozenoordbrug. De Raad van State verzocht ook om inzichtelijk te maken hoe groot het risico is dat een zware vrachtwagen ter hoogte van respectievelijk gebouw Zuidcirkel en een woonboot door de vangrail rijdt, en wat nodig is om te voldoen aan de richtlijnen van de wegbeheerder. Ook hier heeft de projectorganisatie extra onderzoek naar gedaan. Besloten is in het wijzigingstracébesluit op te nemen dat bij het gebouw Zuidcirkel de meest sterke voertuigkering (vangrail) wordt aangebracht. Bij de Rozenoordbrug is deze noodzaak er niet, hier wordt het standaard type voertuigkering geplaatst.

Alle drie bezwaarmakers hebben voor de uiterste reactietermijn (26 september 2017) gereageerd. De Raad van State heeft de Stichting Advies Bestuursrechtspraak (StAB) gevraagd om een advies te geven over de lopende beroepen. De StAB levert haar advies naar verwachting begin januari 2018. De projectorganisatie zal in de volgende voortgangsrapportage ingaan op dit advies en het verdere verloop van de procedure (zie ook paragraaf 4.2.1 planning).

3.2 Werk in voorbereiding

Deze paragraaf beschrijft de werkzaamheden en activiteiten die nodig zijn ter voorbereiding op de uitvoeringswerkzaamheden van het project.

3.2.1 Realisatiecontract ZuidPlus

Het realisatiecontract dat op 15 februari 2017 is gegund, bevindt zich momenteel in de herijkingsfase die volgens planning loopt tot en met Q2-2018. Tijdens de herijkingsfase dient aannemerscombinatie ZuidPlus zijn aanbieding uit te werken in een integraal voorontwerp voor Zuidasdok. In deze fase wordt voorkomen dat onomkeerbare verplichtingen worden aangegaan voordat is vastgesteld dat er een integraal ontwerp is dat voldoet aan alle in- en externe raakvlakken en voldoet aan de eisen en doelstellingen. Daarnaast is het van belang dat in deze fase wordt aangetoond dat er voor het integrale ontwerp ook zicht op vergunbaarheid is. Na de herijkingsfase start de verdere detailuitwerking van het ontwerp en de werkvoorbereiding.

In de periode na gunning tot en met de zomer 2017 lag het accent van de werkzaamheden op het mobiliseren van de organisatie ZuidPlus, de inrichting van het projectmanagementsysteem en de voorbereidingen voor het integrale voorontwerp. De organisatie van ZuidPlus bestaat nu uit ruim 300 mensen. Het afgelopen halfjaar is door ZuidPlus gewerkt aan de eisenanalyse, het integraal voorontwerp, het voorbereiden en uitvoeren van de toestandsonderzoeken en de aanvraag van de buitendienststellingen 2019 voor trein en metro.

De voortgang is over het algemeen achtergebleven ten opzichte van de planning. De oorzaken hiervoor zijn onder andere:

- moeizame mobilisatie van de organisatie ZuidPlus tot en met de zomerperiode die samenhangt met de actuele marktspanning in de bouwsector;
- meer tijd die nodig is voor het stellen van de organisatie ZuidPlus om de ontwerpproductie op gang te krijgen;
- geconstateerde onduidelijkheden, wijzigingen en afwijkingen van contracteisen die de voortgang van het ontwerpproces hebben gefrustreerd;
- benodigde aanpassingen van de spoorfasering Metro & Trein die meer tijd en afstemming vergen dan voorzien;
- bij de uitwerking van het voorontwerp loopt ZuidPlus tegen een aantal issues aan (onder andere inpassing A10 binnen grenzen TB) waarbij in veel gevallen de projectorganisatie nodig is om deze op te lossen.

Zie verder ook paragraaf 4.2.1 planning.

3.2.2 Verwervingen

Op 27 september 2017 heeft de Minister het Koninklijk Besluit (van 4 september 2017) gepubliceerd tot aanwijzing van onroerende zaken ter onteigening. Dit Koninklijk Besluit (KB) lag tot 15 november 2017 ter inzage. Daarna kan, waar

nodig, de gerechtelijke procedure worden gevolgd middels dagvaarding. Hieronder wordt voor de verschillende dossiers de status toegelicht.

Zuidcirkel

Ten behoeve van de bouw van een nieuwe boog bij gebouw Zuidcirkel is – binnen de grenzen van het Tracébesluit – de verwerving van een grondstrook ter plaatse noodzakelijk. In de reactie op de tussenuitspraak van de Raad van State heeft de minister aangegeven dat het gebouw Zuidcirkel niet hoeft te worden gesloopt. Het gebouw kan blijven functioneren, met als veiligheidsmaatregel dat er een sterkere geleiderailconstructie wordt toegepast. Wel is door de minister aangegeven dat indien noodzakelijk de verschillende eigenaren van de appartementen in Zuidcirkel hun appartementsrecht kunnen verkopen. Gesprekken hierover met de eigenaren hebben tot nu toe niet tot overeenstemming geleid waardoor thans gewacht wordt op de uitspraak Raad van State (zie ook paragraaf 3.1.1).

Woonboot Amstel nabij Rozenoordbrug

Na de vaststelling van de wijziging op het Tracébesluit door de minister op 14 augustus is op basis van een nadere analyse besloten om de woonboot tegen marktwaarde aan te kopen. Eind 2017 is overeenstemming bereikt met de eigenaar. De koopakte zal in het 1^e kwartaal 2018 passeren waarmee het lopende beroep feitelijk vervalt.

Verwerving en sloop autoparkeergarage Atrium

Voor de verwerving en sloop van de autoparkeergarage Atrium (deel CRI) is in november 2016 een koopcontract getekend, met 2 opschortende voorwaarden. Op basis van voortschrijdende inzichten en de gewenste voortgang van de herontwikkeling van 2Amsterdam door CRI, is overleg gevoerd om begin 2018 nieuwe afspraken te maken, waarbij de opschortende voorwaarden vervallen en de eigendomsoverdracht in Q1-2018 voltooid is waarop de sloop van de parkeergarage eind Q2-2018 afgerond kan zijn. In dat geval is onteigening van de parkeergarage niet meer aan de orde.

Overige verwervingsdossiers

Er zijn in april 2017 afspraken gemaakt met de eigenaar van het Infinitygebouw over de wijze van samenwerking tijdens de uitvoering, waarna het beroep van Infinity tegen het Tracébesluit werd ingetrokken. De gesprekken over minnelijke verwerving lopen nog op dit moment. Indien de minnelijke overeenstemming niet wordt bereikt, volgt onteigening.

Voor het verwervingsdossier Tripolis moeten enkele vierkante meters verworven worden ten behoeve van de aansluiting van een fietspad ter plaatse. Hierover is in oktober 2017 overeenstemming bereikt.

3.2.3 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden

ZuidPlus is gestart met een aantal voorbereidende, conditionerende werkzaamheden, waaronder het uitvoeren van 0(nul)-opnames, het opzetten van monitoringsnetwerken (onder andere grondwater) en milieuhygiënische en geotechnische bodemonderzoeken die moeten worden uitgevoerd in de herijkingsfase langs de rijksweg A10 en de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer. De eerste overleggen hierover met de bevoegde gezagen zijn door ZuidPlus opgestart.

Ontheffing op de Wet Natuurbescherming

Op het besluit voor de aanvraag Ontheffing op de Wet Natuurbescherming, benodigd in verband met de voorgenomen kap van bomen in het projectgebied kon van 27 juli tot en met 6 september 2017 beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Er zijn geen beroepen ontvangen waardoor de ontheffing onherroepelijk is geworden.

10kV Amstelveenboog

In het afgelopen half jaar is de opdracht voor de aanpassing van het kabeltracé langs het spoor en de inpassing van het gelijkrichterstation Asingaborg in Buitenveldert gegeven. Parallel zijn in de tweede helft van 2017 de vergunningprocedures (Wenstracéprocedure en WIOR) gestart. Het verleggen van de 10kV dient voor de buitengebruikname van de Amstelveenboog (maart 2019) gereed te zijn.

3.3 Werk in uitvoering

Deze paragraaf beschrijft de voortgang van de werkzaamheden die buiten in uitvoering zijn en daarmee zichtbaar voor de omgeving zijn.

3.3.1 Watercompensatie

In de Duivendrechtse Polder wordt extra water gegraven als compensatie voor de verhardingen bij het knooppunt Amstel. De oplevering van de werkzaamheden vindt plaats in het eerste kwartaal van 2018.

Voor de watercompensatie in de Rijnlandsboezem is met Amsterdamse Bos en het Hoogheemraadschap Rijnland overeengekomen om het recht op watercompensatie voor 3.400 m² oppervlaktewater van het Amsterdamse Bos te kopen als compensatie voor toename van verharding door de aanleg van Zuidasdok. Amsterdamse Bos legt langs de Ringvaart hiertoe een ecologische verbindingszone met water aan. In totaal is er 4.279 m² water gecompenseerd. Begin 2018 wordt de laatste hand aan dit werk gelegd, waaronder het inplanten van groen.

3.3.2 Kabels en Leidingen

De werkzaamheden bij de boring Schinkel zijn november 2017 afgerond. Eerder dit jaar waren al de werkzaamheden voor de boring Amstel gereed gekomen.

3.3.3 Bedieningsgebouw Nieuwe Meer

Het bruggencomplex bij de Schinkel wordt verbreed van vijf naar acht bruggen. Om deze bruggen en de Schinkelsluis veilig en binnen de gestelde tijd te bedienen, zullen alle objecten centraal bediend gaan worden door Stichting Waternet. De aanpassingen aan het bedieningsgebouw Nieuwe Meer zijn voltooid, in het afgelopen kwartaal heeft de oplevering plaatsgevonden.

3.3.4 Tijdelijk Gelijkrichterstation Mahler

Dit betreft de realisatie van een tijdelijk gelijkrichterstation voor de stroomvoorziening van de metro (Ringlijn), dat vooruitlopend op de bouwwerkzaamheden van het realisatiecontract wordt uitgevoerd. Het gelijkrichterstation is op 24 november 2017 definitief in dienst gesteld en het bestaande gelijkrichterstation Mahler dat later gesloopt zal worden door ZuidPlus, is buiten werking gesteld en losgekoppeld van de metrobaan. Oplevering van het werk is voorzien in februari 2018 waarna overdracht aan de beheerder (Metro en Tram) zal plaatsvinden.

Hoofdstuk 4

Projectbeheersing

4.1 Scope

Deze paragraaf beschrijft de actuele scope van het project. De scope beschrijft wat het project fysiek en functioneel gaat opleveren. In het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 is de geactualiseerde scope ten opzichte van de bestuursovereenkomst juli 2012 vastgesteld als nieuwe baseline voor het project. De gemeenteraad van Amsterdam heeft hier op 11 juni 2015 mee ingestemd. Scopewijzigingen ten opzichte van deze baseline die in de verslagperiode zijn vastgesteld worden in deze paragraaf benoemd.

In bijlage 1 en 2 is een totaaloverzicht opgenomen waarin de scopewijzigingen (en eventuele aanvullende financiële bijdragen) sinds de bestuursovereenkomst van juli 2012 zijn vermeld.

4.1.1 Scopewijzigingen

In het OGO van respectievelijk 15 februari 2017 en 27 september 2017 zijn besluiten genomen met betrekking tot de volgende wijzigingen inclusief de wijze van financieren:

5. Waterbergende voorziening stationsgebied met een opvangcapaciteit van 3.800-4.000 m³ of een alternatieve voorziening met gelijkwaardig waterbergend effect;
6. Uitbreiding van commerciële voorzieningen zuidzijde OVT-Zuid van circa 900 m² inclusief funderingen en kolommen als voorinvestering 5^e en 6^e spoor;
7. Uitbreiding fietsparkeervoorziening van 1.500 plekken (maaiveld) naar 2.900-3.150 plekken (inpandig) ten westen van de Brittenpassage aan de zuidzijde van het station (Arnold Schönberglaan), inclusief fundering en kolommen als voorinvestering 5^e en 6^e spoor;
8. vervallen scope Keerspooren Diemen (tevens benoemd als functionele heroverweging conform bijlage 2 van de bestuursovereenkomst)

De bekostiging van de eerste drie wijzigingen wordt gevonden door (1) het vrijvallende budget van de vervallen scope Keerspooren Diemen, (2) door een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam van € 7,6 mln. (excl. BTW) voor de uitbreiding (en zwaardere constructie van het dak) van de

fietsparkeervoorziening en (3) door een aanvullende bijdrage van de NS¹ voor de commerciële voorzieningen van (afgerond) € 7,6 miljoen (excl. BTW).

De OGO-besluiten zijn bestuurlijk bekrachtigd op de volgende momenten:

- 31 oktober 2017 College B&W, 29 november 2017 Gemeenteraad Amsterdam
- 22 november 2017 minister IenW
- 7 december Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam

Voorbehoud bij de bovengenoemde wijzigingen is dat deze binnen het daarvoor gealloceerde budget overeengekomen kunnen worden met aannemerscombinatie ZuidPlus.

4.1.2 Ontwikkelingen scope

Schinkelbruggencomplex

De projectorganisatie constateert dat door Rijkswaterstaat, Waternet en gemeente Amsterdam aanvullende eisen in voorbereiding zijn die een wijziging betreffen ten opzichte van de contracteisen waar ZuidPlus vanuit gaat op dit moment.

Besluitvorming (inclusief afspraken over de financiële bijdrage van partijen) vindt plaats op basis van de impactanalyse door de aannemerscombinatie ZuidPlus, nadat deze wijzigingsverzoeken zijn ontvangen.

Brandwerendheid tunnel

Op 8 augustus 2017 is de Tweede Kamer door de minister geïnformeerd over de brandwerendheid bij een viertal wegtunnels bij Rijkswaterstaat. Aanleiding is een onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat waaruit blijkt dat – ingeval van een extreem grote brand – er sprake kan zijn van een verminderde brandwerendheid van beton dat in tunnels is gebruikt die na 2008 zijn opgeleverd. Momenteel adviseert een speciaal opgerichte Taskforce van Rijkswaterstaat over hoe met de problematiek van brandwerendheid om te gaan. De Taskforce heeft reeds plannen opgesteld over de wijze waarop de brandwerendheid van tunnels kan worden aangetoond. Daarnaast vinden er reeds brandproeven plaats bij een aantal projecten waaronder A2 Maastricht. De projectorganisatie volgt de landelijke ontwikkelingen nauwlettend. De opgedane inzichten en gewijzigde eisen aan brandproeven zullen waarschijnlijk leiden tot een wijziging in het realisatiecontract.

Dakpark

Nadat op basis van de impactanalyse door ZuidPlus en het advies van de projectorganisatie de bijbestelling Daklaan door gemeente Amsterdam is teruggetrokken is door gemeente Amsterdam nader onderzoek gedaan naar een alternatieve invulling. De afgelopen maanden zijn door Amsterdam de mogelijkheden voor extra kwaliteit en gebruiksgroen nader onderzocht. Na

¹ Op basis van definitieve bieding NS 26 september 2017 gerekend naar prijspeil 1-1-2017, de overeenkomst dient nog gesloten te worden.

afstemming met Zuidasdok constateert gemeente Amsterdam dat het kansrijk lijkt om de weelderige parkachtige inrichting van de daken rond de Openbaar Vervoersterminal, zoals aangeboden in de aanbieding van ZuidPlus, toegankelijk te maken en zo van "kijkgroen" naar "gebruiksgroen" te gaan. Na de besluitvorming in de gemeenteraad Amsterdam zal in overleg met Zuidasdok gekeken worden welke onderdelen eventueel in het contract van ZuidPlus kunnen worden meegenomen of dat de gemeente Amsterdam de werkzaamheden uitvoert na oplevering van Zuidasdok. Zodra het voorontwerp van Zuidasdok gereed is, wordt ook het ontwerp voor het park door Zuidas verder uitgewerkt. Via challengesessies en afstemming met Zuidasdok wordt getoetst of het ontwerp van Amsterdam voldoende aansluit bij het ontwerp van Zuidasdok en of er onderdelen met grote impact zijn. Naar verwachting vindt in 2019 door Zuidas - in afstemming met Zuidasdok - een verdieping plaats, eventueel leidend tot een concreet voorstel tot een bijbestelling van de gemeente bij het project Zuidasdok, volgens de reguliere governanceafspraken.

5^e en 6^e spoor

In het Bestuurlijk Overleg MIRT is in het kader van enkele grote inframaatregelen op het spoor in de regio Amsterdam gesproken over de mogelijkheden om een vijfde en zesde spoor toe te voegen aan Zuidasdok. Onder meer is afgesproken dat in februari 2018 op basis van de dan beschikbare informatie een bestuurlijk besluit wordt genomen over de realisatie van het derde perron (vijfde en zesde spoor) op Amsterdam Zuid.

4.2 Planning

In deze paragraaf worden de relevante ontwikkelingen van de projectplanning en belangrijke mijlpaaldata gerapporteerd.

4.2.1 Ontwikkelingen planning

Tracébesluit

De Raad van State heeft de Stichting Advies Bestuursrechtspraak (StAB) gevraagd om een advies te geven over de lopende beroepen. De StAB levert haar advies naar verwachting begin januari 2018. Daarop zal verdere behandeling door de Raad van State plaatsvinden in 2018.

Het Tracébesluit moet in zijn geheel onherroepelijk zijn voordat het onteigeningsvonnis voor te onteigenen percelen ingeschreven kan worden. Met name bij Zuidcirkel bestaat het risico dat, zolang er geen onherroepelijk Tracébesluit is en de onteigeningsprocedure nog niet voltooid is, dit gevolgen heeft voor de uitvoeringsplanning indien het voor de bouw noodzakelijke deel van het perceel Zuidcirkel onteigend moet worden.

Realisatiecontract ZuidPlus

In paragraaf 3.2.1 is een aantal oorzaken toegelicht waarom de voortgang van de werkzaamheden achtergebleven is op planning. ZuidPlus rapporteert eind 2017 voor de mijlpaal Herijkingsbesluit een vertraging van minimaal 2 maanden die

zonder aanvullende maatregelen kan oplopen tot 5 maanden. ZuidPlus heeft maatregelen toegezegd om de ontstane vertraging in de herijkingsfase zoveel mogelijk te beperken. De projectorganisatie is met ZuidPlus in gesprek om te kijken op welke wijze en onder welke voorwaarden de aangevraagde buitendienststellingen 2019 voor trein en metro geborgd kunnen worden waarin een aantal belangrijke werkzaamheden voor de trein en metro gepland zijn. Tevens worden in de komende periode de gevolgen van de opgelopen vertraging voor de integrale uitvoeringsplanning geanalyseerd waarbij tevens mogelijke beheersmaatregelen besproken zullen worden.

4.2.2 Mijlpaaldata

In onderstaande tabel zijn de mijlpalen weergegeven die tot het einde van de herijkingsfase van toepassing blijven. De data in onderstaande tabel zijn op het niveau van kalenderjaren en kennen nog een bandbreedte omdat bij het herijkingsbesluit op basis van het integrale voorontwerp de planning nog nader gehard zal worden. Er zijn ten aanzien van deze mijlpalen geen wijzigingen ten opzichte van de vorige halfjaarrapportage.

Tabel projectmijlpalen

	Mijlpaal	Periode
1	Uitwerken voorontwerp en voorbereidende werkzaamheden	2017-2018
2	Start bouw tunnels, verbreding A10 Zuid, uitbreiding station Amsterdam Zuid en herinrichting knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer	2019
3	Ingebruikname nieuwe stations passage (Brittenpassage)	2021-2022
4	Ingebruikname verbrede stations passage (Minervapassage)	2024-2026
5	Tunnels en verbreding A10 Zuid gereed	2024-2026
6	Herinrichting knooppunten Amstel en De Nieuwe meer gereed	2024-2026
7	Uitbreiding station Amsterdam Zuid gereed	2025-2027
8	Oplevering Zuidasdok	2028

4.3 Financiën

In deze paragraaf wordt in de volgende subparagrafen ingegaan op de ontwikkelingen van het budget en de bijdrage van partijen, de prognose eindstand voor de projectkosten en de realisatie en prognose van uitgaven en ontvangsten in de tijd gezien.

In deze halfjaarrapportage wordt de mutatie aangegeven ten opzichte van de stand per 30 juni 2017, zoals gerapporteerd in de H1-2017 rapportage.

4.3.1 Budget en bijdragen partijen

Onderstaande tabel laat de ontwikkeling van het budget zien ten opzichte van de halfjaarrapportage per 30 juni 2017.

Een chronologisch mutatieoverzicht van scope- en budgetmutaties vanaf de bestuursovereenkomst 9 juli 2012 is in bijlage 1 en 2 opgenomen.

Tabel 1: budget in € mln. (incl. BTW Rijksinfrastructuur)

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2017	Mutaties	Actueel 31-12-2017 H2-2017
	pp 2017		pp 2017
OVT (incl. keerspoeren)	362,3	15,2	377,5
A10 en tunnel	796,7		796,7
Generiek & openbare ruimte	178,2		178,2
Projectorganisatie	270,9	0,0	270,9
Totaal Zuidasdok	1.608,1	15,2	1.623,3
Totaal Knooppunten	301,2	0,0	301,2

Toelichting mutaties onderdeel Zuidasdok (zie bijlage 1 voor details)

In de afgelopen verslagperiode is ten opzichte van de vorige verslagperiode het budget per saldo met € 15,2 miljoen toegenomen. Dit betreft:

- OVT: € 7,6 miljoen aanvullende bijdrage Vervoerregio Amsterdam ten behoeve van de uitbreiding (en zwaardere constructie van het dak) van de fietsparkeervoorziening Parnassusweg (zie ook toelichting 4.1.1 Scopewijzigingen)
- OVT: € 7,6 miljoen aanvullende bijdrage NS (prijsspeil 1-1-2017) ten behoeve van aanvullende commerciële voorzieningen OVT zuidzijde (zie ook toelichting 4.1.1 Scopewijzigingen)
- Projectorganisatie: per saldo € 0 mutatie bestaande uit:
 - saldo voorzienbare kosten scopewijzigingen van de afgelopen verslagperiode +/- € 1,3 miljoen
 - toevoeging € 1,3 miljoen Risicoreservering in verband met tijdgebonden kosten scopewijzigingen.

De totale beschikbare Risicoreservering per ultimo 2017 bedraagt € 283 miljoen. De beschikbare Risicoreservering is ca. 25% ten opzichte van de thans nog

voorzienbare en te gane kosten. Onderdeel van de Risicoreservering is een bedrag van € 76 mln. dat betrekking heeft op het aanbestedingsresultaat. Dit budget kan volgens de allonge op de bestuursovereenkomst ingezet worden ter dekking van het mogelijk indexeringsrisico. Gegeven de financiële prognose eindstand (zie 4.3.2) en de daarop betrekking hebbende spreiding is de haalbaarheid van het budget per ultimo 2017 meer dan 95%.

Toelichting mutaties onderdeel Knopen (zie bijlage 2 voor details)

Er hebben zich in het budget voor het onderdeel Knooppunten geen budgetmutaties voorgedaan in deze verslagperiode.

De beschikbare Risicoreservering voor de Knooppunten per ultimo 2017 bedraagt € 44 mln. (incl. BTW en prijspeil 2017) en is ca. 18% ten opzichte van de thans nog voorzienbare en te gane kosten. Gegeven de financiële prognose eindstand (zie 4.3.2) en de daarop betrekking hebbende spreiding is de haalbaarheid van het budget per ultimo 2017 60%.

Tabel 2: bijdragen partijen in € mln. sluitend op budget

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Financierende partij per projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2017	Mutaties	Actueel 31-12-2017 H2-2017
	pp 2017		pp 2017
Rijk	1.088,3		1.088,3
Gemeente Amsterdam	218,7		218,7
Vervoerregio Amsterdam	156,8	7,6	164,4
Provincie Noord-Holland	80,0		80,0
<i>subtotaal BOK-partijen</i>	<i>1.543,8</i>	<i>7,6</i>	<i>1.551,4</i>
<i><u>bijdragen derden:</u></i>			
TEN-T	2,5		2,5
NS	60,7	7,6	68,3
ProRail	0,7		0,7
Overig	0,4		0,4
<i>subtotaal derden</i>	<i>64,3</i>	<i>7,6</i>	<i>71,9</i>
Totaal Zuidasdok	1.608,1	15,2	1.623,3
Knooppunten (Rijk)	301,2	0,0	301,2

De onderbouwing van de mutaties in tabel 2 is weergegeven in bijlage 1 en 2 van deze halfjaarrapportage.

Grondopbrengsten gemeente Amsterdam

Met de gebiedsontwikkeling van Zuidas wordt de financiële bijdrage van gemeente Amsterdam aan Zuidasdok verdiend. In de bestuursovereenkomst Zuidasdok is vastgelegd dat in het geval dat het budget ontoereikend is, een eventuele extra bijdrage van de gemeente Amsterdam aan Zuidasdok afhankelijk is van de grondopbrengsten uit de flanken (gebiedsontwikkeling Zuidas). De reservering Zuidas per ultimo 2017 bedraagt € 260 miljoen.

4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand

Tabel 3a: prognose kosten Zuidasdok o.b.v. verwachtingswaarde in € mln.
(incl. BTW Rijksinfrastructuur)

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Halfjaar- rapportage H1-2017	Mutaties	Actueel 31-12-2017 H2-2017
	pp 2017		pp 2017
OVT (incl. keerspoeren)	332,8	15,2	348,0
A10 en tunnel	729,7		729,7
Generiek & openbare ruimte	175,1	1,4	176,5
Projectorganisatie	268,9	2,2	271,1
Totaal prognose Zuidasdok	1.506,5	18,8	1.525,3
<i>Δ Budget – Prognose Zuidasdok</i>	<i>101,6</i>	<i>-3,6</i>	<i>98,0</i>

Toelichting tabel 3a

De prognose voor het projectonderdeel Zuidasdok is in deze verslagperiode per saldo met € 18,8 mln. (incl. BTW Rijksinfrastructuur) toegenomen:

- Onderdeel OVT: toename € 15,2 miljoen in verband met scopewijzigingen zoals toegelicht in paragraaf 4.1.1 Scopewijzigingen;
- Onderdeel Generiek & openbare ruimte: per saldo toename van € 1,4 miljoen, bestaande uit een verhoging prognose sloopkosten autoparkeergarage CRI en bouwrijp maken Eduard van Beinumstraat met € 2 miljoen en een afname van € 0,6 miljoen overige posten functievrij maken;
- Onderdeel Projectorganisatie: een stijging van € 2,2 miljoen veroorzaakt door actualisatie van de meerjarige projectorganisatiekosten in het vierde kwartaal 2017 en de (per saldo) verwerkte effecten in verband met de scopewijzigingen van de afgelopen verslagperiode.

Tabel 3b: prognose kosten Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel o.b.v. verwachtingswaarde in € mln. (incl. BTW Rijksinfrastructuur)

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2017	Mutaties	Actueel 31-12-2017 H2-2017
	pp 2017		pp 2017
Totaal prognose Knooppunten	295,7	-0,5	295,2
<i>Δ Budget – Prognose Knooppunten</i>	<i>5,5</i>	<i>0,5</i>	<i>6,0</i>

Toelichting tabel 3b

De prognose van het projectonderdeel Knooppunten is in deze verslagperiode per saldo met € 0,5 miljoen afgenomen door actualisatie van de ramingen watercompensatie en groencompensatie als gevolg van voortschrijdend inzicht.

4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven

In tabel 4 zijn de gerealiseerde uitgaven en de prognoses per projectonderdeel weergegeven. Het totaal van tabel 4 sluit aan op de prognose kosten zoals in paragraaf 4.3.2 (tabellen 3a en 3b) is weergegeven.

Tabel 4: realisatie en prognose uitgaven in € mln.

Projectomschrijving	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	later	Totaal
OVT	16,3	18,4	37,7	57,2	55,7	31,8	130,9	348,0
A10 en tunnel		28,2	37,5	97,8	171,8	158,8	235,6	729,7
Generiek + inrichting openb. ruimte	33,5	12,4	15,1	29,5	17,5	21,2	47,3	176,5
Projectorganisatie	84,4	27,4	16,2	16,1	16,3	16,0	94,7	271,1
<i>Totaal Zuidasdok</i>	<i>134,2</i>	<i>86,4</i>	<i>106,5</i>	<i>200,6</i>	<i>261,3</i>	<i>227,8</i>	<i>508,5</i>	<i>1.525,3</i>
<i>Knooppunten Nwe Meer en Amstel</i>	<i>2,7</i>	<i>21,6</i>	<i>37,3</i>	<i>61,3</i>	<i>57,9</i>	<i>40,0</i>	<i>74,4</i>	<i>295,2</i>
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	136,9	108,0	143,8	261,9	319,2	267,8	582,9	1.820,5
Ten laste van Artikel 12 'Wegen'	45,3	21,6	37,3	61,3	57,9	40,0	74,4	337,8
Ten laste van Artikel 17 'Megaprojecten'	91,6	86,4	106,5	200,6	261,3	227,8	508,5	1.482,7

Toelichting bij tabel 4:

De uitgaven 2017 ad € 108,0 miljoen (waarvan € 86,4 miljoen onderdeel Zuidasdok en € 21,6 miljoen onderdeel Knooppunten) zijn ten opzichte van de prognose in de vorige halfjaarrapportage (medio 2017) € 15,9 miljoen lager uitgevallen. Dit wordt vooral veroorzaakt door een bijstelling van het betaalschema van de aannemerscombinatie ZuidPlus van het realisatiecontract op basis van de voortgang en lagere besteding van de Projectorganisatiekosten.

Voor 2018 zijn de geprognosticeerde uitgaven ten opzichte van de vorige halfjaarrapportage met ongeveer € 14 miljoen neerwaarts bijgesteld, onder andere op basis van de eerder genoemde aanpassing van het betaalschema ZuidPlus en actualisatie van de verwachte uitgaven Projectorganisatiekosten. De overige jaren (2019 en verder) zijn min of meer gelijk gebleven.

De projectorganisatie verwacht dat bij het herijkingsbesluit in 2018 er een integrale actualisatie van het betaalschema van het realisatiecontract ZuidPlus plaatsvindt die gebaseerd zal worden op de op dat moment vastgestelde planning. Dit kan gevolgen hebben voor het meerjarige kasritme zoals in bovenstaande tabel gerapporteerd.

4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten

In tabel 5 zijn de geplande bijdragen van de diverse financiers opgenomen, aansluitend op het actuele taakstellend budget (zie paragraaf 4.3.1, tabel 2). De bijdrage van het Rijk wordt via de begroting ter beschikking gesteld; de overige bijdragen komen binnen als ontvangsten.

Tabel 5: realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten in € mln (prijspeil 2017)

Partijen	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Later	Totaal
Bijdrage Rijk	100,3	55,0	81,0	132,1	173,5	148,3	398,0	1.088,2
Bijdrage gemeente Amsterdam	18,6	17,7	14,2	23,5	34,9	29,8	80,0	218,7
Bijdrage Vervoerregio Amsterdam	13,6	12,5	11,3	18,3	26,2	22,4	60,1	164,4
Bijdrage Provincie Noord-Holland				26,7	26,7	26,6		80,0
EU-ontvangsten (TEN-T)	1,3	1,2						2,5
Bijdragen derden	0,4					0,7	68,4	69,5
Artikel 17 (Zuidasdok) ²	134,2	86,4	106,5	200,6	261,3	227,8	606,5	1.623,3
Artikel 12 (Knooppunten)	2,7	21,6	37,3	61,3	57,9	40,0	80,4	301,2
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	136,9	108,0	143,8	261,9	319,2	267,8	686,9	1.924,5

Toelichting tabel 5:

In het tweede halfjaar 2017 zijn geen ontvangsten gerealiseerd; alle bijdragen voor 2017 zijn reeds in het eerste halfjaar ontvangen.

4.3.5 Aangegane verplichtingen

In tabel 6 is zichtbaar welk bedrag aan verplichtingen is aangegaan ten opzichte van de vorige rapportage (H1-2017).

Tabel 6: stand van de aangegane verplichtingen

Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2017	Mutaties	Actueel 31-12-2017 H2-2017
OVT (incl. keersporen)	236,9	2,1	239,0
A10 en tunnel	646,8	-0,8	646,0
Generiek & openbare ruimte	136,7	2,2	138,9
Projectorganisatie	121,4	4,5	125,9
Totaal Zuidasdok	1.141,8	8,0	1.149,8
Totaal Knooppunten	242,6	2,8	245,4
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	1.384,4	10,8	1.395,2

² Enkele mutaties van het taakstellend budget in de afgelopen verslagperiode dienen nog verwerkt te worden in de Rijksbegroting.

Toelichting tabel 6:

In deze verslagperiode is de verplichtingenstand met € 10,8 mln. gestegen; over het hele jaar 2017 is de verplichtingenstand met € 1.197,8 mln. toegenomen. Deze stijging is vooral het gevolg van het vastleggen van het realisatiecontract. Per 31 december 2017 is in totaal € 1.395 mln. verplicht, ofwel 72% van het taakstellend budget.

4.4 Risico's

In deze paragraaf wordt de ontwikkeling gerapporteerd van de belangrijkste (endogene) projectrisico's en waar van toepassing exogene risico's die niet door de projectorganisatie beheerst kunnen worden.

De ontwikkeling van de belangrijkste actuele projectrisico's in de afgelopen verslagperiode is:

- Risico: *"het project is niet maakbaar binnen de randvoorwaarden scope, eisen, tijd en geld"*. In het realisatiecontract is een herijkingsfase opgenomen die afgerond wordt met een herijkingsbesluit. De herijkingsfase is een risicobeheersmaatregel die erop gericht is om de bouwfase zo beheerst mogelijk te laten starten door eerst een integraal voorontwerp van het totale project af te ronden en alle mogelijke omissies en eventuele onduidelijkheden van de contracteisen op te lossen voordat met de bouwwerkzaamheden aangevangen wordt. Er is thans sprake van een voorziene vertraging van minimaal 2 tot 5 maanden op de contractuele mijlpaal Herijkingsbesluit (zie voor toelichting op de planning 4.2.1). De komende periode worden maatregelen genomen om de vertraging zoveel mogelijk te minimaliseren. Tevens wordt de mogelijke impact hiervan op de uitvoeringsplanning verder geanalyseerd en wordt gekeken of er aanvullende beheersmaatregelen genomen moeten worden. De opleverdatum 2028 van het project is niet in het geding.
- Risico: *"aangevraagde (weekend) buitendienststellingen 2019 worden onvolledig benut met mogelijke vertraging en extra hinder tot gevolg"*. Als blijkt dat de voorbereidende activiteiten niet tijdig zullen zijn afgerond of niet alle beoogde werkzaamheden binnen de aangevraagde onttrekkingsruimte kunnen worden uitgevoerd, leidt dat tot geheel of grotendeels onbenutte buitendienststellingen waardoor extra buitendienststellingen op een later moment nodig zullen zijn met extra hinder tot gevolg. Momenteel wordt hard gewerkt aan antwoord op de vraag op welke wijze de aangevraagde weekend-buitendienststellingen op een beheerste wijze mogelijk zijn, en zo niet, welke beheersmaatregelen dan genomen kunnen worden om de buitendienststellingen beheerst te laten verlopen.
- Risico: *"aanvangssituatie metrobeveiliging (signalling en control) wijzigt en beïnvloedt de planning van het project Zuidasdok of de exploitatie van de metro"*. De wethouder heeft de Raad op 27 juli 2017 geïnformeerd dat vanwege problemen bij Alstom de ombouw van het bestaande net naar het

nieuwe beveiligingssysteem ATS/CBTC is vertraagd. Hierdoor is er een risico dat de werkelijke situatie voor ZuidPlus zal afwijken van de uitgangssituatie die in het contract is opgenomen (ATS/CBTC) of dat de systeemmutaties voor de benodigde faseringsstappen meer tijd vragen. Deze risico's zijn niet nieuw en ook benoemd in de samenwerkingsovereenkomst met Metro en Tram, maar hebben in de verslagperiode veel aandacht gevraagd om de kans van optreden te beheersen. In oktober 2017 heeft een gezamenlijke werkgroep van Zuidasdok, Metro & Tram (gemeente Amsterdam) en GVB een inventarisatie gedaan van de risico's en eventuele beheersmaatregelen en terugvalscenario's. De aanbevelingen van de werkgroep zijn door de directies van Metro en Tram en Zuidas overgenomen en meerdere beheersmaatregelen en terugvalscenario's zijn verder uitgewerkt. In december 2017 zijn op basis van deze verdere uitwerkingen de volgende afspraken gemaakt. Metro en Tram heeft concrete afspraken gemaakt met Alstom over de Noord/Zuidlijn waarin wordt bevestigd dat Alstom de faseringsstappen (tijdens de buitendienststellingen) van Zuidasdok zowel qua voorbereidingstijd als qua uitvoeringstijd kan volgen. Deze afspraken zijn door Metro en Tram schriftelijk vastgelegd waarmee dit risico voor de planning van Zuidasdok is gereduceerd tot een acceptabel niveau. Het restrisico is dat een buitendienststelling uitloopt waardoor de metro's niet op het afgesproken moment weer in dienst genomen kunnen worden. Dit restrisico is niet ongebruikelijk voor dit soort ingrepen in de sporenlayout. Voor de Ringlijn is afgesproken dat Zuidasdok en ZuidPlus momenteel de werkhypothese hanteren dat deze bij aanvang van de werkzaamheden dienen uit te gaan van de het bestaande metrobeveiligingssysteem VLSM/Zub. Metro en Tam heeft aangegeven in Q1 2018 de planning van Alstom te kunnen afronden en te kunnen aangeven of deze werkhypothese bestuurlijk gehard zal worden of dat Zuidasdok alsnog er vanuit moet gaan dat ook de Ringlijn voor aanvang van de werkzaamheden ZuidPlus gemuteerd zal zijn naar het nieuwe beveiligingssysteem ATS/CBTC.

- Risico: "*conditionerende maatregelen zijn niet tijdig afgerond voor de start van het realisatiecontract met vertraging van het project tot gevolg*". Dit risico blijft actueel. Enkele gronden voorafgaand aan de start van de bouwwerkzaamheden van het realisatiecontract kunnen mogelijk later beschikbaar komen dan het moment waarop de opdrachtgever in het contract heeft aangegeven dat deze beschikbaar zijn of zelfs later dan ZuidPlus gepland heeft te gaan beginnen met de uitvoeringswerkzaamheden. Dit risico is met name voor de benodigde grondstrook bij gebouw Zuidcirkel nog actueel waarbij er een relatie is met de behandeling van de bezwaren op het wijzigings-TB bij RvS (zie ook paragraaf 3.1.1.).
- Risico: "*metrobrug Schinkel is niet tijdig CE-gecertificeerd met mogelijke vertraging tot gevolg*". De bestaande metrobrug Schinkel is momenteel niet CE gemarkeerd. De huidige brugbesturing is aan vervanging toe in verband met ouderdom en daardoor een verhoogde storingsgevoeligheid. Metro en Tram, gemeente Amsterdam wil de bestaande besturing en bediening

vervangen. Dit mag de werkzaamheden van ZuidPlus aan andere bruggen van het Schinkelbruggencomplex niet verstoren omdat anders er vertraging in de uitvoering ontstaat. Ten aanzien van de vernieuwing van de metrobrug en de benodigde ontkoppeling van de planning met ZuidPlus worden tussen Zuidasdok en Metro en Tram afspraken gemaakt.

- Risico: *"De markt in de bouwsector trekt sinds 2015 aan en dat leidt tot schaarste van gespecialiseerd personeel en/of materieel"*. Voor het project Zuidasdok worden werkzaamheden uitgevoerd waar gespecialiseerd personeel voor nodig is (onder andere: tunnel- en brugtechnische installaties, diepwanden, werken onder overdruk). Door schaarste kan dit leiden tot extra kosten, kwaliteitsverlies en/of vertraging.

4.5 Veiligheid

In deze paragraaf wordt de voortgang beschreven ten aanzien van de borging van de veiligheid van de te realiseren systemen en objecten. In de realisatiefase wordt deze paragraaf uitgebreid met de voortgang van de veiligheid tijdens het bouwproces (veiligheid & gezondheid).

Aannemerscombinatie ZuidPlus heeft in deze verslagperiode gewerkt aan de strategie en plannen voor integrale veiligheid waaronder het calamiteitenplan. Aan de ontwerpteams van ZuidPlus is input geleverd ten behoeve van integrale veiligheid in de ontwerpfase. De PHA (Preliminary Hazard Analysis) heeft plaatsgevonden en de ZuidPlus Integrale Veiligheid RI&E (risico inventarisatie & evaluatie) is samengesteld op basis van stukken aangeleverd door de projectorganisatie. Vanuit de projectorganisatie wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het melden 'Hazards' door ZuidPlus en het treffen van daarbij benodigde maatregelen.

Het veiligheidsmanagementsysteem ZuidPlus is volledig operationeel, zowel Incidenten Registratie en Evaluatie Systeem (IRES) als de aangeboden (smartphone)applicaties om veiligheid op bouwplaats onder de aandacht te brengen. Wekelijks wordt voor het veiligheidsbewustzijn door ZuidPlus aandacht besteed aan de zogenaamde "Safety Topics" waar actuele voorbeelden van veiligheidsincidenten uit de bouwsector worden besproken. In de bouwvergadering met de projectorganisatie Zuidasdok worden deze topics tevens besproken als vast agendapunt. Om het veiligheidsbewustzijn zowel binnen ZuidPlus als de projectorganisatie verder te verhogen, wordt komende tijd ingezet op een veiligheidscultuurmeting.

4.6 Organisatie

In deze paragraaf worden de ontwikkelingen gerapporteerd ten aanzien van de organisatie van het project. Dit behelst zowel de ontwikkelingen binnen als buiten de projectorganisatie als de governance van het project.

Project Follow Up (PFU)

In navolging van de Project Start Up (PSU, 29 maart 2017) hebben op 4 oktober, 1 november en 12 december drie PFU (Project Follow Up) bijeenkomsten plaatsgevonden met aannemerscombinatie ZuidPlus. Tijdens de eerste PFU is aandacht geschonken aan het thema samenwerking en zijn afspraken gemaakt over de onderlinge samenwerking. In de PFU van 1 november is dit verder uitgewerkt waarna op 12 december dit met de gehele projectorganisatie en de organisatie van ZuidPlus is gedeeld.

Gezamenlijk huisvesting

ZuidPlus blijft gedurende de herijkingsfase gehuisvest in Amstelveen (Prof. E.M. Meijerslaan). Op deze kantoorlocatie is een aantal werkplekken ingericht voor de projectorganisatie Zuidasdok om de afstemming en samenwerking zo goed mogelijk te accommoderen. De projectorganisatie is, in afstemming met ZuidPlus, voor de periode na de herijkingsfase bezig met het verkennen van de mogelijkheden voor een locatie in het projectgebied, waar beide organisaties integraal gehuisvest worden. De zoektocht naar een geschikte locatie blijkt lastig en wordt bemoeilijkt door de variabele werkplekbehoefte over de looptijd van het contract. Op dit moment resteert nog een beperkt aantal concrete opties waarover naar verwachting in het eerste kwartaal 2018 een besluit genomen kan worden.

Schade adviescommissie

Het OGO heeft op voordracht van de Gemeente Amsterdam ingestemd met de heer Sluysmans als voorzitter van de schadeadviescommissie Zuidasdok.

4.7 Kwaliteit

In deze paragraaf wordt gerapporteerd over de ontwikkelingen ten aanzien van de opzet, inrichting en werking van het kwaliteitsmanagementsysteem van het project.

Kwaliteitsmanagementsysteem projectorganisatie Zuidasdok

De projectorganisatie geeft blijvende aandacht aan de actualiteit en volledigheid van het Kwaliteitsmanagementsysteem Zuidasdok (KMS). In deze verslagperiode zijn verschillende werkprocessen uitgewerkt of aangepast naar aanleiding van de actualisatie van het Plan van Aanpak Zuidasdok. Ook is gestart met de uitwerking van de werkprocessen behorende bij het gezamenlijke loket 'Amsterdam Zuidas Informatiecentrum'.

Op basis van het vastgestelde interne auditplan, toetst de projectorganisatie de implementatie en werking van het KMS. In deze verslagperiode zijn twee interne audits uitgevoerd naar (1) de werking van het toetsproces op het kwaliteitssysteem en prestaties van de aannemer (systeemgerichte contractbeheersing) en (2) het borgen van de rechtmatigheid van betalingen. Uit deze interne audits zijn aandachts- en verbeterpunten geformuleerd die opvolging zullen krijgen in de komende periode.

Door RWS is een beveiligingsanalyse (digitaal netwerk en persoonsgegevens) uitgevoerd van de systemen die door het gezamenlijke loket Amsterdam Zuidas gebruikt gaan worden. Hier zijn geen grote aandachtspunten naar voren gekomen.

Kwaliteitssysteem combinatie ZuidPlus

Het projectmanagementplan en de onderliggende deelmanagementplannen zijn in de afgelopen periode geaccepteerd door de projectorganisatie Zuidasdok. Geconstateerd is dat met voor het onderdeel technisch management er voor de uitvoeringsfase nog een nadere uitwerking moet komen. Deze uitwerking zal voor het einde van de herijkingsfase ter acceptatie worden ingediend.

De projectorganisatie is na gunning van het realisatiecontract gestart met de toetsing van werkzaamheden van de aannemerscombinatie ZuidPlus. Daarnaast voert ZuidPlus tevens zelf interne audits uit en deelt de resultaten hiervan met de projectorganisatie. Op basis van de resultaten uit de afgelopen toetsperiode heeft de projectorganisatie in de afgelopen verslagperiode geconcludeerd dat ZuidPlus goede stappen heeft gemaakt in de ontwikkeling van haar projectspecifieke kwaliteitsmanagementsysteem, maar dat dit op dit moment nog niet op alle onderdelen voldoende functioneert. Om die reden is de hoeveelheid toetsen door de projectorganisatie geïntensiveerd voor de komende periode.

Hoofdstuk 5

Omgeving & Communicatie

In de afgelopen verslagperiode is verder gewerkt aan de samenwerking en interactie met de omgeving. Voornaamste onderwerp van gesprek was het informeren van de omgeving over de aanbidding van ZuidPlus en de kennismaking tussen stakeholders en ZuidPlus. Verder zijn er door ZuidPlus bouwkundige gegevens verzameld van de diverse gebouwen grenzend aan het tracé ten behoeve van monitoring. Ook zijn de participatieopgaven voorbereid en opgestart. Hierin trekken ZuidPlus en projectorganisatie Zuidasdok samen op. Er heeft op 19 september 2017 een samenwerkingsdag plaatsgevonden waarin de samenwerking tussen beide partijen centraal stond. Verder zijn er reguliere overleggen ingericht tussen ZuidPlus en projectorganisatie Zuidasdok.

5.1 Stakeholdermanagement

In de afgelopen periode is ZuidPlus verder geïntroduceerd bij de stakeholders en stakeholders zijn geïnformeerd over de voorbereidende werkzaamheden. Deze werkzaamheden betreffen onder andere het verwijderen van groen, de voorbereiding van monitoring en grondonderzoeken.

Vorbereidende werkzaamheden

Voor de voorbereiding van de monitoring zijn er bouwkundige gegevens nodig van de gebouwen in een straal van 36 meter rondom het tracé. Hiermee kan ZuidPlus bepalen hoe en waar de monitoring uitgevoerd moet worden. ZuidPlus is voorzien van voldoende informatie voor het opstarten van de monitoring en heeft toestemming gekregen van de betreffende stakeholders om apparatuur ten behoeve van monitoring te plaatsen.

Participatieopgaven

Voor de inrichting van het groen ter plaatse van Zuidcirkel, Tennispark Joy, Begraafplaats Buitenveldert, het Beatrixpark en Amstelglorie worden participatieprocessen opgestart. ZuidPlus heeft een participatieplan opgesteld en er is geïnventariseerd welke stakeholders hieraan zouden moeten deelnemen. Voor Amstelglorie heeft een eerste bijeenkomst plaatsgevonden. De eerste gesprekken in dit proces zijn reeds gevoerd inzake Amstelglorie, Begraafplaats en tennispark Joy.

5.2 Raakvlakprojecten

Werkterreinen

Eind september zijn enkele werkterreinen van OV SAAL gezamenlijk met de projectorganisatie OV SAAL, ZuidPlus en projectorganisatie Zuidasdok

geïnspecteerd voor de overname door Zuidasdok en ZuidPlus. Het eerste werkterrein bij Riekerpolder is inmiddels overgenomen door Zuidasdok. Van de andere twee werkterreinen aan de oostzijde (tussen de Beethovenstraat en station Amsterdam RAI) zijn de voorbereidingen voor de formele overdracht getroffen.

Door de gemeente Amsterdam wordt onderzocht of het mogelijk is om werkterreinen beschikbaar te stellen ten oosten van het project (tussen knooppunt Amstel en Arena). Dit ter compensatie van (een deel van) het werkterrein de 'sporendriehoek' in knooppunt de Nieuwe Meer waar de gemeente Amsterdam de vestiging van een hulpwarmtekrachtcentrale wenst. Op korte termijn dient er duidelijkheid te zijn over de beschikbaarheid van een compenserend en veilig te ontsluiten werkterrein.

Uitvoeringsraakvlakken Zuidas

Met Zuidas zijn nadere afspraken gemaakt over de uitvoeringsraakvlakken en ontwerpraakvlakken tussen het project en de vastgoedontwikkeling in het Zuidas gebied. Min het bijzonder zijn voor de realisatie van het kantoor van de EMA afspraken gemaakt over het vervallen van het in het Tracébesluit opgenomen werkterrein van Zuidasdok op deze locatie. Met de opdrachtgevers van de vastgoedontwikkelingsprojecten grenzend aan het project Zuidasdok worden diverse coördinatieovereenkomsten voorbereid. Ook met het project Piet Kranenbergpad vindt afstemming plaats.

Ombouw Amstelveenlijn

Het project Ombouw Amstelveenlijn is in maart 2017 gegund. De coördinatieovereenkomst tussen beide projecten is getekend. De eerste gesprekken tussen de beide opdrachtnemers hebben inmiddels plaatsgevonden. Er vindt nadere analyse plaats van de impact en samenloop van de werkzaamheden van dit project, de ontwikkeling van Zuidas en de realisatie van het Zuidasdok.

5.3 Flankerende maatregelen

Bereikbaarheidsstrategie

Om de bereikbaarheid tijdens de realisatiefase te waarborgen is een bereikbaarheidsstrategie opgesteld. De bereikbaarheidsopgave is geactualiseerd aan de hand van de aanbieding van ZuidPlus. De opgave om 1.500 auto's in beide richtingen op de A10 zuid tijdens de spits te onttrekken is ongewijzigd.

Bereikbaarheidsmaatregelen

Uit de mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen is een selectie gemaakt van kansrijke maatregelen, die onderverdeeld zijn naar het "basispakket" en een "pluspakket". In het basispakket zitten verkeers- en incidentmanagement, P+R (Park & Ride) en optimaliseren OV-verbindingen, een fietscampagne en reisadvies. Onder het pluspakket vallen maatregelen die uitsluitend ingezet

worden als blijkt dat bepaalde faseringen zeer zware hinder veroorzaken die niet met de basismaatregelen te mitigeren zijn. Een voorbeeld hiervan is een eventuele periode van belonen voor spits rijden.

In de 1^e helft 2017 is samen met Zuidas een pilot met de Zuidaspas (ongeveer 300 deelnemers) uitgerold, enerzijds om automobilisten vrijblijvend kennis te laten maken met andere vormen van vervoer naar het werk, anderzijds om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van de verschillende maatregelen. De pilot is na de zomer geëvalueerd. De 241 actieve gebruikers van de pas hebben zo'n 6.000 'spitsmijdingen' opgeleverd (60% van de OV-reizen). Het OV werd het actiefst gebruikt, P+R veel minder (onbekendheid met het fenomeen). De deelfietsen kwamen pas vrij laat ter beschikking, dus het gebruik daarvan bleef ook achter. De pashouders waren over het algemeen het meest gecharmeerd van de flexibiliteit die de pas hen bood.

Fietscampagne

Eén van de kansrijke maatregelen om de druk op A10 zuid en het stedelijk wegennet SWN te verminderen is forenzen te verleiden over te stappen van de auto op de fiets. Zo'n 4.000 werknemers wonen op minder dan 7,5 km afstand en pakken nu nog de auto. Aan het eind van het jaar is gestart met het opstellen van een uitvraag onder het IMMA raamcontract. Doel is om 1.500.000 miljoen autokilometers om te zetten in fietskilometers, wat neerkomt op 750 fulltime fietsers. De intentie is om dit initiatief daarna voort te laten zetten door regionale partijen en/of werkgevers.

Noord-Zuidlijn

De opening van de Noord-Zuidlijn in juli 2018 biedt kansen om autoforenzen afkomstig uit Waterland over te laten stappen op de metro. In samenspraak met de gemeente Amsterdam, streekvervoerders, ORAM en Breikers zijn eerste stappen gezet om deze nieuwe verbinding aantrekkelijk(er) te maken en te promoten.

Amsterdam bereikbaar

De projectorganisatie Zuidasdok en de gemeente Amsterdam (Zuidas bereikbaar) hebben de intentie om de samenwerking met Amsterdam Bereikbaar te intensiveren op de onderdelen monitoring, planning, en communicatie. Er wordt door betrokken partijen (Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, Provincie, Vervoerregio Amsterdam en ProRail) gewerkt aan nieuwe afspraken met betrekking tot de scope van Amsterdam Bereikbaar op basis waarvan de samenwerking verder vorm zal worden gegeven.

5.4 '1 loket'

Amsterdam Zuidas Informatiecentrum / '1 loket'

De werkzaamheden binnen het gezamenlijke loket Zuidas/Zuidasdok zijn sterk gegroeid door het toegenomen aantal meldingen, groepsontvangsten en ontwikkelingen. Sinds het vierde kwartaal van 2017 werkt het loket met een

systeem voor het afhandelen van publieksvragen (het CRM/Ticketingsysteem). Het aantal meldingen, via de diverse kanalen, bedraagt gemiddeld 35 meldingen per week. Het grootste deel betreft informatievragen over projecten en huur/koop van woningen in Zuidas. Het aantal meldingen over Zuidasdok is nog laag. In 2017 zijn in het informatiecentrum 187 groepen ontvangen, variërend van scholieren, studenten tot investeerders en zakelijke bezoekers. De presentaties voor groepen gaan over Zuidas en Zuidasdok. Naast de groepen lopen per week 15 tot 75 individuele bezoekers binnen. Er is een stijgende trend zichtbaar voor zowel groepsontvangsten als individuele bezoekers. De meeste individuele bezoekers komen met een informatievraag het centrum binnen. Amsterdam Zuidas Informatiecentrum kreeg in 2017 in totaal circa 9.000 bezoekers. In het voorjaar van 2018 wordt gestart met het geven van rondleidingen met de thema's Architectuur, Groen, Leven in Zuidas en Zuidasdok in Ontwikkeling.

Voor de start van de realisatiewerkzaamheden van het project Zuidasdok wordt het informatiecentrum verplaatst van WTC gebouw naar een nog nader te bepalen locatie op het Mahlerplein. In de komende periode worden hier in overleg tussen Zuidas en Zuidasdok voorstellen voor uitgewerkt.

5.5 Gezamenlijke communicatiebenadering

Gezamenlijke identiteit

Vanaf het eerste kwartaal 2017 communiceert Zuidasdok voor de omgeving van het gebied Zuidas, vanuit de nieuwe gezamenlijke identiteit van Zuidas en Zuidasdok: Amsterdam Zuidas. Naast het gezamenlijke loket, wordt er bij de publieksvoorlichting en de bouwcommunicatie voor het gebied Zuidas gecommuniceerd vanuit deze identiteit. Als onderdeel van de gezamenlijke identiteit van Zuidas en Zuidasdok is afgelopen maanden gewerkt aan de ontwikkeling van de gezamenlijke website: www.zuidas.nl. In het laatste kwartaal van 2017 is de nieuwe site online gegaan. In 2018 wordt gewerkt aan de doorontwikkeling en verdere optimalisatie van de website. Zuidasdok en ZuidPlus werken ook op het gebied van communicatie intensief samen.

5.6 Publiekscommunicatie

In het tweede halfjaar van 2017 stond de publiekscommunicatie Zuidasdok vooral in het teken van de volgende onderwerpen:

Communicatie rondom wijzigingen Tracébesluit

Er is online aandacht besteed aan de aanvullende maatregelen die minister heeft getroffen om geluidsoverlast bij de Rozenoordbrug te verminderen en de veiligheid bij knooppunt De Nieuwe Meer te verbeteren. In een online artikel is aandacht besteed aan de achtergrond en is de terinzagelegging van het wijzigingsbesluit. De berichtgeving is overgenomen door Het Parool.

Communicatie over ontheffing Wet Natuurbescherming

Eind juli is online aandacht besteed aan de aan Zuidasdok verleende ontheffing op de Wet Natuurbescherming, waartegen beroep kon worden ingesteld. Tevens is de formele kennisgeving gepubliceerd in de Staatscourant en enkele lokale kranten.

Communicatie over bomenkap Beatrixpark

In voorbereiding op de bomenkap voor Zuidasdok en naar aanleiding van een petitie tegen de bomenkap in het Beatrixpark is online aandacht besteed aan de bomenkap in het Beatrixpark. Hiervoor heeft een interview plaatsgevonden met de voorzitter van de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark.

Voorstellen ZuidPlus aan de omgeving

Online is aandacht besteed aan de ontwikkelingen bij ZuidPlus. In een interview met de omgevingsmanager van ZuidPlus is vooruitgeblikt op de werkzaamheden die tijdens de herijkingsfase plaatsvinden.

Zuidasdok bij inloopavonden Amstelveenlijn

In november heeft het project Amstelveenlijn drie inloopavonden georganiseerd. Zuidasdok was een van de partijen die een informatiestand had tijdens deze avonden waar bezoekers werden geïnformeerd over het project.

Communicatie over voorinvestering vijfde en zesde spoor

De voorinvestering voor een vijfde en zesde spoor bij station Amsterdam Zuid heeft veel aandacht gekregen van de media en omgeving. In november is hierover een artikel gepubliceerd op onze website.

Communicatie over uitrol metrobeveiligingssysteem bij station Amsterdam Zuid

Het uitrollen van het metrobeveiligingssysteem bij station Amsterdam Zuid is een mogelijk risico voor het project. In november is hieraan veel aandacht besteed in de media. In afstemming met Metro en Tram is in een online artikel nader ingezoomd op de situatie.

Werkzaamheden Strawinskylaan afgerond

De werkzaamheden op de Strawinskylaan waren begin 2017 voor het grootste deel afgerond. Er zijn in november 2017 nog hekken bij de tramhaltes geplaatst. De buurt is middels een informatiebrief hierover geïnformeerd en ook online is hierover gecommuniceerd.

5.7 Media-analyse

Na een periode van maandenlange relatieve mediastilte, passend bij de herijkingsfase waarin het project Zuidasdok verkeert, is de laatste maanden van 2017 Zuidasdok meermaals in het nieuws geweest.

Het Parool berichtte in november over problemen met het metrobeveiligingssysteem die gevolgen kunnen hebben voor de planning van Zuidasdok. Door verschillende lokale en regionale media is dit nieuws overgenomen.

Een ander onderwerp dat in diverse landelijke en regionale media aandacht kreeg, is de mogelijke aanleg van een vijfde en zesde spoor bij station Amsterdam Zuid. In de media waren inhoud en toon overwegend positief: als gevolg van drukte op het spoor bij Amsterdam is aanleg van het vijfde en zesde spoor noodzakelijk. Ook op social media is de toon overwegend positief.

Verder is een start gemaakt met het benaderen van de (interne) media van een aantal relevante stakeholders (onder andere Akzo Nobel en WTC). Dit omdat deze media een uitstekend platform bieden voor het verder uitbreiden van kennis over en draagvlak voor het project Zuidasdok, bijvoorbeeld voor de medewerkers en huurders van deze bedrijven.

Opvallend blijft dat Zuidasdok en/of het bereikbaarheidsvraagstuk tijdens de bouw en de verdere ontwikkeling van de Zuidas. in discussies over de komst van (internationale) bedrijven nauwelijks een zichtbare rol blijft spelen. Dit geldt zowel voor partijen die als gevolg van de Brexit bezig zijn met herhuisvesting, als voor partijen die om andere redenen voor de Zuidas kiezen.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	SRA	PNH	Derden	Totaal
	BOK 9-7-2012	9-7-2012	baseline	2011	979.000	201.000	130.000	75.000		1.385.000
	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	18.550	3.808	2.463	1.421		26.242
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	16.486	3.386	2.190	1.268		23.331
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	11.900	2.485	1.591	940		16.916
	BOK 9-7-2012 op prijspeil 2014			2014	1.025.936	210.680	136.244	78.629		1.451.489
	TEN-T planuitwerking (EU)	3-12-2013	extra bijdrage	2013					2.500	2.500
4	VTW HTV5 Amstelveen	2-7-2014	scopewijziging	2014			1.568			1.568
9	VTW overdracht VU/Boelelaan	2-7-2014	scopewijziging	2014			-580			-580
3a	VTW Brittenpassage (NS)	2-7-2014	scopewijziging	2014					26.000	26.000
1	VTW verplaatsing relaishuis20 OVSAAL	2-7-2014	scopewijziging	2014						0
-	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	40.304					40.304
-	Compensatie GF i.v.m. BCF	16-12-2014	BO afspraak	2014		-4.390				-4.390
-	Piet Kranenbergpad	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
3b	Liften Brittenpassage	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
6	VTW bus en tramhalte Strawinskylaan	16-12-2014	scopewijziging	2014		2.850				2.850
7	VTW definitieve toegang SET-gebouw	16-12-2014	scopewijziging	2014		600				600
8a	VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel	16-12-2014	scopewijziging	2014			9.225			9.225
5	VTW verbrede Minervapassage (NS)	16-12-2014	scopewijziging	2014					33.400	33.400
10	VTW vervallen toerit S110	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
11	VTW aansluiting S108-Zuid	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
12	VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 (subtotaal)	16-12-2014	baseline	2014	1.066.240	209.740	146.456	78.629	61.900	1.562.965

Pagina: 33/36

Datum: 7-2-2018

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 (subtotaal)	16-12-2014	baseline	2014	1.066.240	209.740	146.456	78.629	61.900	1.562.965
8b	VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	23-4-2015	scopewijziging	2014			94			94
13	VTW bovenwettelijke geluidsschermen	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
15	VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voor tunnel i.v.m. onderhoud en calamiteiten	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
16	VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
17	VTW Keerlus tram 4	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
18	VTW robuustheidsmaatregelen tram	3-6-2015	scopewijziging	2014		235	4.465			4.700
19	VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109 IBOI 2015 (0,384%)	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
		1-7-2015	indexering	2015	3.902	766	535	302	26	5.531
	Totaal per 30-06-2015		stand Q2-2015	2015	1.070.142	210.741	151.551	78.931	61.926	1.573.290
20	VTW configuratie metrosporen	24-9-2015	scopewijziging	2015		171	3.249			3.420
21	VTW aansluiting ProRail beleidskader Outilage	24-9-2015	scopewijziging	2015					712	712
-	Teruggaaf BTW 2012-2013	8-12-2015	ontvangst derden	2015					345	345
-	ABN Amro t.b.v. gebruik werkterrein Fietsparkeergarage Mahlerplein	17-12-2015	ontvangst derden	2015					90	90
	Totaal per 31-12-2015		stand Q4-2015	2015	1.070.142	210.912	154.800	78.931	63.073	1.577.858
22	VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	17-02-2016	scopewijziging	2015	3.750					3.750
23	VTW Voorinvestering daklaan	17-02-2016	scopewijziging	2015		1.298				1.298
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen	17-02-2016	scopewijziging	2015		3.576				3.576
25	VTW Calamiteiten Opstelplaats	17-02-2016	scopewijziging	2015	1.200					1.200
27	VTW geluidsscherm en lay-out keersporen	17-02-2016	scopewijziging	2015						0
28	VTW Fietsroute over de Amstel	17-02-2016	scopewijziging	2015		70	70			140
30	VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein IBOI 2016 (0,191%)	11-5-2016	scopewijziging	2015		240	80			320
		1-7-2016	indexering	2016	1.852	370	271	151	314	2.958
	Totaal per 1-7-2016		Stand Q2-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
31	VTW kruising S108 Noord en Zuid	26-10-2016	scopewijziging	2016						0
32	VTW Daklaan (teruggetrokken door gem. Amsterdam op 10-5-2017)	26-10-2016	scopewijziging	2016						
	Totaal per 31-12-2016		Stand Q4-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
35	Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid	15-2-2017	meerkosten	2017					n.t.b.	n.t.b.
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909	1.001	17.046
	Totaal per 30-06-2017		Stand Q2-2017	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991	64.388	1.608.146
33	Totaal VTW's Q4-2017:									
34	(33) Waterbergende voorziening stationsgebied									
36	(34) Commerciële voorzieningen zuidzijde OV-Carre + voorinv. 5° en 6° spoor									
37	(36) Uitbreiding fietsparkeervoorz. Parnassusweg + voorinv. 5° en 6° spoor									
	(37) vervallen scope Keersporen Diemen	27-9-2017	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
	Totaal per 31-12-2017		Stand Q4-2017	2017	1.088.176	218.741	164.449	79.991	71.909	1.623.267

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

bedragen in € x 1.000					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Budget
	BOK 9-7-2012	9-7-2012	baseline	2011	320.378
14	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	6.070
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	5.416
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	4.003
	BOK 9-7-2014			2014	335.867
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	-40.304
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	16-12-2014	baseline	2014	295.563
	VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	scopewijziging	2014	0
	IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	1.135
	Totaal per 31-12-2015		stand Q4-2015	2015	296.698
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	17-2-2016	scopewijziging	2015	567
29	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen		scopewijziging	2015	0
	Totaal per 31-12-2015		stand Q4-2015	2015	297.265
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	566
	Totaal per 31-12-2016		stand Q4-2016	2016	297.831
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	3.394
	Totaal per 30-06-2017		stand Q2-2017	2017	301.225
	Totaal per 31-12-2017		stand Q4-2017	2017	301.225

Financiering

**× Gemeente
× Amsterdam**



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weer-
gegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik
dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.