



Halfjaarlijkse rapportage Zuidasdok

Periode: 1 januari t/m 30 juni 2020

Auteur: Programmaorganisatie Zuidasdok
Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok
Versie: 1.1

Datum: 1-10-2020
Volgnr.: 16
Status: Definitief
Bestand: ZDOK-1966948581-228

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 Bestuurlijke zaken	11
3.2 Planologische procedures	12
3.3 Schadeclaims	12
3.4 Werk in voorbereiding	12
3.4.1 Realisatiecontract ZuidPlus	12
3.4.2 DO-OVT	13
3.4.3 Werkhypotheses uitvoering	13
3.4.4 Voorbereiding 'afronding BDS 2019' werkzaamheden	14
3.4.5 Voorbereiding aanbestedingen	14
3.4.6 Nevenopdrachtnemers Metro en Tram	14
3.4.7 Verwervingen	15
3.4.8 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden	16
3.5 Werk in uitvoering	16
Hoofdstuk 4 Projectbeheersing	18
4.1 Scope	18
4.1.1 Scopewijzigingen	18
4.1.2 Ontwikkelingen scope	18
4.2 Planning	18
4.2.1 Ontwikkelingen planning	18
4.2.2 Mijlpaaldata	19
4.3 Financiën	20
4.3.1 Budget en bijdragen partijen	20
4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand	21
4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven	22
4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten	23
4.3.5 Aangegane verplichtingen	23
4.4 Risico's	25
4.5 Veiligheid	27
4.6 Organisatie	27
4.7 Kwaliteit	28
Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie	29
5.1 Stakeholdermanagement	29

5.2	Raakvlakprojecten	30
5.3	Flankerende maatregelen	32
5.4	Gezamenlijke communicatie Zuidas en Zuidasdok	34
5.5	Publiekscommunicatie	34
5.6	Media	35
Bijlagen		36
1.	Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok	36
2.	Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten	39
3.	Stand van zaken aanbevelingen mw. Dekker	40
Financiering		44

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). In verband met de ontwikkeling van project- naar programmastructuur deze verslagperiode zal in deze rapportage gedeeltelijk naar het project, en gedeeltelijk naar het programma worden gerefereerd. Deze rapportage is openbaar en heeft tot doel aan de opdrachtgevers verantwoording af te leggen over de voortgang van het programma 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 programma. Vanwege het openbare karakter is deze rapportage tevens een informatiebron voor belanghebbenden en belangstellenden.

Deze voortgangsrapportage heeft betrekking op de periode januari tot en met juni 2020.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de projectdoelstellingen van het project beschreven die in principe vigerend zijn voor de gehele duur van het project. Deze zullen worden geactualiseerd in verband met de ontwikkeling van project naar programma. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat.

In hoofdstuk 3 wordt verantwoording afgelegd over de voortgang van het programma in de betreffende verslagperiode. Hoofdstuk 4 geeft verantwoording over de projectbeheersing van het programma. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 verantwoording afgelegd over het omgevingsmanagement en de communicatie van het programma.

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

Pagina: 4/44

Datum: 1-10-2020

Status: Definitief

Zuidasdok

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 programma 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 en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor (Derde perron);
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

Achtergrond voorgaande verslagperiodes

Zoals in eerdere voortgangsrapportages is vermeld, is het project vanaf medio 2019 in een zorgelijke situatie aanbeland. De voortgang van het realisatiecontract met opdrachtnemerscombinatie ZuidPlus bleef achter op de planning. Dit uitte zich onder andere in vertraging in het ontwerpproces en het niet behalen van alle beoogde werkzaamheden in buitendienststellingen. Mede doordat daarmee ook de financiën opliepen, kwam de samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer stevig onder druk te staan. Op 12 juni 2019 liet ZuidPlus weten een deel van haar projectorganisatie te ontmantelen omdat een aantal door ZuidPlus gewenste besluiten (onder andere volledige vergoeding van de verdragingskosten voor de herijkingsfase) niet gehonoreerd konden worden door de opdrachtgevers.

Naar aanleiding van de ontstane situatie is een aantal scenario's uitgewerkt die door het opdrachtgeversoverleg ter besluit zijn voorgelegd aan het bestuurlijk overleg. Op 9 juli 2019 is in het bestuurlijk overleg bevestigd dat de capaciteitsverbetering van station Zuid prioriteit heeft waarvan de uitvoering reeds is gestart (BDS2019). Met ZuidPlus zijn afspraken gemaakt zodat werkzaamheden op en rond het station Amsterdam Zuid doorgang konden vinden, alsmede het maken van een definitief ontwerp voor de OVT. Voor het vervolg van het project hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten tot het voeren van gesprekken met ZuidPlus onder leiding van Prof. Dr. Ir. Hertogh. Daarnaast is besloten tot het verstrekken van een opdracht aan een gezaghebbende derde om een verkenning uit te voeren naar nut en noodzaak van de opgaven en naar mogelijke optimalisaties en versoeringen. De bestuurders hebben daartoe Mw. S.M. Dekker (Minister van Staat en oud-minister van VROM) aangesteld.

Projectvoortgang deze verslagperiode

Bestuurlijke besluitvorming

In het bestuurlijk overleg van 25 maart 2020 was het advies van Mw. Dekker en de uitkomst van het traject onder leiding van dhr. Hertogh beschikbaar en hebben de bestuurders besloten over het vervolg van het project Zuidasdok. Het advies van Mw. Dekker is in het bestuurlijk overleg omarmd. Het bestuurlijk overleg heeft de huidige scope en de doelstellingen van het project Zuidasdok herbevestigd.

Realisatiecontract ZuidPlus

Op 17 februari 2020 is het door opdrachtnemerscombinatie ZuidPlus ingediende integraal voorontwerp geaccepteerd. Tevens is daarmee het definitief ontwerp van de tunnel- en brugtechnische installaties afgerond.

Voor de voortzetting van de realisatie van het project Zuidasdok is op 25 maart 2020 door de gezamenlijke opdrachtgevers besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de huidige aannemer ZuidPlus en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in hanteerbare deelpakketten. Er zijn gesprekken met ZuidPlus gevoerd om tot een minnelijke beëindiging te komen. Op 19 juni 2020 zijn de gemaakte afspraken vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst.

Als onderdeel van de vaststellingsovereenkomst is besloten dat ZuidPlus alle ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden beëindigt, behoudens een aantal werkzaamheden die worden uitgevoerd in de (reeds geplande) buitendienststellingen in 2020 en 2021. De werkzaamheden die gepland stonden in de buitendienststelling in het pinksterweekend 2020 zijn voorspoedig verlopen. Conform de minnelijke beëindigingsafspraken met ZuidPlus, wordt het resterende werk afgerond in drie reeds geplande buitendienststellingen in 2021.

Organisatie Zuidasdok

In lijn met de besluitvorming in het bestuurlijk overleg, is het project aan opdrachtgeverszijde anders georganiseerd. In deze verslagperiode is gewerkt aan de overgang van een project- naar een programmastructuur met vier verschillende deelprojecten. Hans Ruijter is benoemd tot programmadirecteur en heeft de taken van de voormalig projectdirecteur Hans Versteegen overgenomen.

In deze verslagperiode is de wereld helaas getroffen door de COVID-19 (coronavirus) pandemie. Deze pandemie heeft verstrekkende gevolgen voor de maatschappij en beïnvloedt de gezondheidszorg, economie en alle facetten van de samenleving. Ook het programma Zuidasdok wordt door de gevolgen van de pandemie beïnvloed. Werken volgens de COVID-19 richtlijnen brengt beperkingen met zich mee. De buitendienststelling tijdens het pinksterweekend 2020 is, om aan de COVID-19 richtlijnen te kunnen voldoen, bijvoorbeeld uitgebreid met één dag aan de voorkant.

In lijn met de richtlijnen vanuit de overheid, en geldende afspraken met moederorganisaties, werken de medewerkers van Zuidasdok zoveel mogelijk vanuit huis. Hiertoe is binnen Zuidasdok een aantal ICT-maatregelen getroffen, om dit ook te faciliteren. De kantooromgeving van Zuidasdok is inmiddels dusdanig aangepast dat medewerkers – indien noodzakelijk – conform de richtlijnen en op gepaste afstand van elkaar veilig kunnen werken. Er wordt echter nog steeds gestimuleerd zo veel mogelijk vanuit huis te werken. Dit alles bemoeilijkt wel de transitie van project- naar programmaorganisatie, en het inwerken van nieuwe medewerkers. Wel kan gesteld worden dat de Zuidasdok medewerkers een uitzonderlijk aanpassingsvermogen laten zien, om de voortgang

in het programma zoveel mogelijk te behouden. Een eventueel vertragend effect laat zich lastig te voorspellen en/of kwantificeren. Voor de komende periode zal teamvorming en persoonlijk contact met medewerkers een belangrijk aandachtspunt blijven. Een wekelijks digitaal projectoverleg met de directie, is daarbij slechts één van de in te zetten middelen.

Vorbereiding aanbestedingen

De voorbereidingen voor het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidas dok zijn in gang gezet. Hiervoor is een tenderteam samengesteld. Op 26 juni heeft een openbare (online) marktconsultatie plaatsgevonden. Hierin is de markt geïnformeerd over het programma Zuidas dok en de onderdelen die opnieuw op de markt worden gezet. De opgehaalde inzichten worden meegenomen in de voorbereiding van de aanbestedingen. De marktconsultatie kon rekenen op grote interesse.

Scope

In de afgelopen periode zijn geen scopewijzigingen besloten. De bestuurders hebben de huidige scope van het project Zuidas dok in het bestuurlijk overleg van 25 maart 2020 gezamenlijk herbevestigd.

Planning

In de kamerbrief van 26 maart jl. is gemeld dat als gevolg van de noodzaak om het project in werkpakketten uit te voeren de totale realisatietijd van het project toeneemt. In de kamerbrief wordt gesteld dat er sprake is van een grote planningonzekerheid, en dat de huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032 - 2036 wordt opgeleverd. De planning op hoofdlijnen die is gebruikt voor de bestuurlijke besluitvorming d.d. 25 maart 2020, wordt momenteel verder uitgewerkt. Dit leidt in de tweede helft van dit jaar tot een nieuwe programmaplanning.

Financiën

Uit het advies van Mw. Dekker volgt dat er geen verantwoorde versoeringen te vinden zijn. Mw. Dekker komt daarom met de aanbeveling eenmalig een extra bijdrage aan het project te doen ter dekking van de hogere projectkosten, met inbreng van alle partijen en buiten de bestaande bestuursovereenkomst. In de kamerbrief van 26 maart jl. is gemeld dat de omvang van het financieel tekort fors is en geschat wordt op een bedrag tussen de € 700 en € 1.000 mln (incl. BTW Rijksinfrastructuur). Rijk en regio zijn in gesprek om de meerkosten zorgvuldig te harden en over de invulling van het advies om een eenmalige extra budgetbijdrage te doen, buiten de Bestuursovereenkomst uit 2012 om. Het verwachte budgettekort zal in de komende periode nader gehard worden zoals verzocht door bestuurders.

In de afgelopen periode is het budget voor het onderdeel Zuidas dok toegenomen met € 21,7 mln. tot 1.693,5 mln als gevolg van indexering van het budget met IBOI (1,658%). De beschikbare risicoreservering is in de afgelopen verslagperiode

per saldo afgenomen met € 62,4 mln. en bedraagt op dit moment € 176,0 miljoen (incl. BTW Rijksinfrastructuur). De onttrekking uit de risicoreservering is voor een groot deel toe te schrijven aan de contractwijzigingen en de vaststellingsovereenkomst voor de beëindiging van het contract met ZuidPlus.

Het budget voor het onderdeel Knooppunten is in de afgelopen periode toegenomen met € 4,5 mln. tot € 315,5 mln., als gevolg van indexering van het budget. De beschikbare risicoreservering voor de Knooppunten is in de afgelopen verslagperiode afgenomen met € 11,8 mln. en bedraagt op dit moment € 30,6 mln. (incl. BTW). De mutatie houdt verband met de beëindigingsovereenkomst met ZuidPlus.

Risico's

Gegeven de bestuurlijke besluitvorming van 25 maart 2020 worden de projectrisico's opnieuw beschouwd. De in deze rapportage gepresenteerde top risico's zijn geformuleerd op basis van de werkzaamheden als gevolg van de zorgvuldige harding van de kostenraming van Zuidas dok.

Met de verdere invulling van de nieuwe programmatische aanpak zal dit risicodossier komende periode worden uitgewerkt met passende beheersmaatregelen en onderbouwde kwantificeringen. Het resultaat daarvan wordt in de volgende verslagperiode gepresenteerd. De belangrijkste risico's voor het programma zijn als volgt:

1. Raakvlakmanagement en systeemintegratie zijn – na het opknippen in werkpakketten – onvoldoende op orde.
2. Er ontstaat weerstand in de omgeving t.a.v. hinder.
3. Voortvarende doorstart biedt weinig tijd om tot gemeenschappelijke standpunten bij de verschillende opdrachtgevers te komen.
4. Er ontstaat (mede als gevolg van de COVID-19 pandemie) te veel afstand tussen en binnen de directie en de projectteams, leidend tot inefficiëntie.
5. Fouten in ontwerp en uitvoering. Het betreft zowel fouten van het programma als van de opdrachtnemers.

Deze risico's worden nader toegelicht in hoofdstuk 4.4.

Omgevingsmanagement en communicatie

Gezien de ontwikkelingen rondom het project Zuidas dok van het afgelopen halfjaar en de transformatie richting programma Zuidas dok is in de afgelopen verslagperiode contact gezocht met bewoners, belanghebbenden, bedrijfsleven en gebruikers van Zuidas dok. Dit ten behoeve van informatievoorziening en met als doel gebruikers/stakeholders actief te betrekken.

Gebruikers/stakeholders zijn geïnformeerd over de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg van 25 maart jl. en eind juni over de marktconsultatie ten aanzien van de komende aanbestedingen voor programma Zuidasdok. Vanuit (eind) gebruikers is over het algemeen enthousiast gereageerd op het advies van Mw. Dekker. Zowel ondernemers als bewoners hebben daarbij benadrukt dat het de verwachting is dat het project veel aandacht blijft geven aan het beperken van bouwhinder en aan bereikbaarheid. De totale realisatietijd neemt toe, wat het belang ervan voor hen vergroot.

Daarnaast is de omgeving specifiek geïnformeerd over de afsluiting van metro- en treinspoor met Pinksteren vanwege werkzaamheden ten behoeve van de Brittenpassage en over de weekendafsluiting van de A10 zuid richting Schiphol ten behoeve van inspectiewerkzaamheden aan de noordelijke Schinkelbrug.

Indachtig het advies van Mw. Dekker wordt vanuit de programmadirectie de komende jaren nadrukkelijk aandacht gegeven aan het nog meer betrekken van de (eind) gebruikers én het gezamenlijk uitdragen van het projectverhaal (nieuw elan). Doelstelling is een meer gebiedsgerichte aanpak ('geen hek om het project') en het creëren van co-eigenaarschap, waarbij sprake is van een open en samenwerkingsgerichte cultuur. Om hier invulling aan te geven zijn deze verslagperiode de eerste stappen gezet:

- Om specifiek invulling te geven aan het betrekken van de reizigers (weg en OV) wordt op directieniveau vanuit de programmaorganisatie, naast de al bestaande gebruikersoverleggen, een gebruikersoverleg ingesteld waarin partijen welke de reizigers vertegenwoordigen samenkomen. Deelnemende partijen zijn NS, ProRail, GVB, VRA, MET, RWS-WNN en Stadsregie Amsterdam.
- Daarnaast is door de projectorganisatie een aanpak opgesteld waarmee invulling gegeven wordt aan het op te stellen projectverhaal (nieuw elan) van Zuidasdok. De aanpak omvat een reeks gesprekken uiteenlopend van projectmedewerkers tot bedrijfsleven tot vertegenwoordigers van de moederorganisaties. De reeks gesprekken staan gepland na de zomer.

Hoofdstuk 3

Projectvoortgang

3.1 Bestuurlijke zaken

Deze paragraaf beschrijft welke bestuurlijke besluitvorming c.q. processen lopen met betrekking tot het project.

In het bestuurlijk overleg van 25 maart 2020 hebben de bestuurders over het vervolg van het project Zuidasdok besloten. Middels een brief van de minister IenW d.d. 26 maart 2020 zijn de Tweede Kamer, gemeenteraad Amsterdam en Provinciale Staten en de Vervoerregio Amsterdam hierover geïnformeerd. Het advies van Mw. Dekker is in het bestuurlijk overleg omarmd. Het bestuurlijk overleg heeft de huidige scope en de doelstellingen van het project Zuidasdok herbevestigd.

Voor de voortzetting van de realisatie van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de huidige aannemer en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in hanteerbare deelpakketten. In de kamerbrief van 26 maart jl. is gemeld dat als gevolg van de noodzaak om het project in werkpakketten uit te voeren de totale realisatietijd van het project toeneemt. In de kamerbrief wordt gesteld dat er sprake is van een grote planningonzekerheid, en dat de huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032 - 2036 wordt opgeleverd. De planning op hoofdlijnen die is gebruikt voor de bestuurlijke besluitvorming d.d. 25 maart 2020, wordt momenteel verder uitgewerkt. Dit leidt in de tweede helft van dit jaar tot een nieuwe programmaplaning.

Uit het advies van Mw. Dekker volgt dat er geen verantwoorde versoeringen te vinden zijn. Mw. Dekker komt daarom met de aanbeveling eenmalig een extra bijdrage aan het project te doen ter dekking van de hogere projectkosten, met inbreng van alle partijen en buiten de bestaande bestuursovereenkomst. In de kamerbrief van 26 maart jl. is gemeld dat de omvang van het financieel tekort fors is en geschat wordt op een bedrag tussen de € 700 en € 1.000 mln (incl. BTW Rijksinfrastructuur). Rijk en regio zijn in gesprek om de meerkosten zorgvuldig te harden en over de invulling van het advies om een eenmalige extra budgetbijdrage te doen, buiten de Bestuursovereenkomst uit 2012 om. Het verwachte budgettekort zal in de komende periode nader gehard worden zoals verzocht door bestuurders.

Voor een verdere toelichting van het advies en de reactie daarop, wordt verwezen naar het adviesrapport van Mw. Dekker d.d. 18 maart 2020, getiteld:

"Voortvarend bouwen aan de toekomst" en de brief van de minister aan de Tweede Kamer d.d. 26 maart 2020.

3.2 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.

Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit (TB) Zuidasdok onherroepelijk geworden. Eerder is gerapporteerd dat op basis van de uitwerking van het voorontwerp en de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudit, er een aantal afwijkingen blijkt te zijn ten opzichte van het Tracébesluit. Als onderdeel van de doorstart van het project, zijn maatregelen om deze afwijkingen te herstellen weer in gang gezet.

3.3 Schadeclaims

Deze paragraaf beschrijft het proces m.b.t. ingediende schadeclaims bij het schadeloket dat daarvoor is ingericht. Het betreft schades m.b.t. planschade en nadeelcompensatie als ook schadeclaims die voortvloeien uit bouw gerelateerde werkzaamheden.

Er zijn ultimo 30 juni 2020 in totaal 28 schadeclaims ingediend die momenteel afgehandeld worden onder de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019. 26 claims voor nadeelcompensatie/planschade betreffen eigenaren en huurders van kantoorruimte in het gebouw Zuidcirkel (zie 3.4.7). Voor een aantal claims is advies gevraagd aan de Schadeadviescommissie Zuidasdok. Op grond van dit advies zullen de claims verder worden afgewikkeld. Inmiddels zijn er drie claims volledig afgerond en hebben twee andere indieners bezwaar gemaakt tegen het besluit.

3.4 Werk in voorbereiding

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

3.4.1 Realisatiecontract ZuidPlus

Op 17 februari 2020 heeft de programmaorganisatie het door opdrachtnemerscombinatie ZuidPlus ingediende integraal voorontwerp geaccepteerd. Met deze acceptatie zijn er geen bezwaren om door te gaan naar de volgende (ontwerp)fase. Tevens is in deze verslagperiode het definitief ontwerp van de tunnel- en brugtechnische installaties door ZuidPlus opgeleverd, dat vervolgens door de programmaorganisatie geaccepteerd is.

Na de bestuurlijke besluitvorming d.d. 25 maart 2020 (zie 3.1) zijn gesprekken met ZuidPlus gevoerd om tot een minnelijke beëindiging van het realisatiecontract te komen. Op 19 juni 2020 zijn de gemaakte afspraken vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst. Onderdeel hiervan zijn afspraken over welke lopende werkzaamheden nog afgerond worden door ZuidPlus. Als onderdeel van de

vaststellingsovereenkomst is besloten dat ZuidPlus alle ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden beëindigt, behoudens de realisatie van fundaties/landhoofden en spoordragende dekken onder treinspoor 4 en metro spoor 1 ten behoeve van de Brittenpassage. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in de (reeds geplande) buitendienststellingen in 2021.

3.4.2 DO-OVT

Op het moment van beëindiging van het contract met ZuidPlus, was het Definitief Ontwerp OVT (DO-OVT) voor 25-40% gereed. De programmaorganisatie Zuidasdok maakt onder eigen regie het definitief ontwerp voor de OVT (DO-OVT) verder af.

Voor het uitwerken van het-OVT onder eigen regie, wordt gebruikt gemaakt van de kennis en expertise van het Ingenieursbureau Zuidasdok (IBZ), een combinatie van Arcadis en Witteveen+Bos, welke gezamenlijk sinds 2013 aan opdrachtgeverszijde verbonden is. Daarnaast is – om te voorkomen dat ontwerp-kennis en kostbare tijd verloren gaat – door Zuidasdok en IBZ besloten om capaciteit in te zetten die voor de minnelijke beëindiging door ZuidPlus ingezet werd. Het gaat hier vooral om door ZuidPlus ingehuurde constructeurs, architecten en specialisten.

Met ZuidPlus zijn afspraken gemaakt zodat alle beschikbare informatie en documentatie m.b.t. het DO-OVT, inclusief het BIM-model, door ZuidPlus is overgedragen. Deze overdracht van ZuidPlus naar Zuidasdok heeft echter wel tot enige vertraging (1 a 2 maanden) in het ontwerpproces geleid, doordat ZuidPlus eerder is gestopt met ontwerpen om de overdracht goed voor te bereiden. Ook moesten de digitale ontwerpen overgezet worden naar de systemen van Zuidasdok.

Op dit moment is de verwachting dat het DO-OVT Q2 2021 gereed is. De situatie met betrekking tot COVID-19 bemoeilijkt echter het uitwerkingsproces, waardoor gesteld kan worden dat deze datum haalbaar maar ambitieus is.

3.4.3 Werkhypotheses uitvoering

In het OGO van 4 maart 2020 is ingestemd met de volgende werkhypotheses die vervolgens in het bestuurlijk overleg van 25 maart 2020 zijn bekrachtigd:

- Dubbelsporige aanlanding NZL: M2-spoor (metro) blijft gehandhaafd tijdens de realisatiefase waardoor een eerdere dubbelzijdige aanlanding van de Noord/Zuidlijn mogelijk wordt;
- Metro stijgpunten 14 en 8: kleine verschuiving van het M2-spoor in noordelijke richting & uitbreiding noordelijke metroviaduct Parnassusweg;
- Bouwfasering en layout metroporen: verwijderen overloopspoor (M4o) ringlijn + inbrengen overloopwissels + aanpassing metrolayout oostzijde & aansluiting op emplacement;

- Bouwfasering treinsporen/OVT: treindek spoor 1 (T1) en spoor 4 (T4) van de Brittenpassage direct op de definitieve plek leggen voor eerder en completer openstellen Brittenpassage.

Met deze optimalisaties wordt tevens een aantal belangrijke knelpunten van het (geaccepteerde) integraal voorontwerp opgelost.

3.4.4 Voorbereiding 'afronding BDS 2019' werkzaamheden

In Q1-2020 zijn na goed en intensief overleg tussen alle betrokken partijen vier weekenden in 2020 en 2021 afgestemd voor de resterende werkzaamheden en afronding van de BDS2019 werkzaamheden. Dit zijn de werkzaamheden die gepland stonden om in buitendienststellingen in 2019 door ZuidPlus te worden uitgevoerd, maar die vertraagd zijn. De werkzaamheden in het pinksterweekend (aanbrengen paalwapening en slopen laatste moot van de Amstelveenboog) zijn afgerond, zie 3.5.

De volgende werkzaamheden zijn gepland voor 2021:

- Pasen 2021 (vrijdag 2 t/m maandag 5 april) - maken landhoofden Brittenpassage dek T4 en M1
- Zomer 2021 (vrijdag 20 t/m zondag 22 augustus) - inschuiven dek T4
- December 2021 (zaterdag 4 t/m zondag 5 december) - inschuiven dek M1.

Conform de afspraken met ZuidPlus (zie 3.4.1), maakt ZuidPlus deze werkzaamheden in 2021 af. Er wordt gezamenlijk met ZuidPlus en de beheerders nog onderzocht of de scope van de werkzaamheden voor het december 2021 weekend gecombineerd kunnen worden met de zomer 2021. Dit geeft een betere workflow voor ZuidPlus, is efficiënter en levert mogelijk minder reizigershinder op.

3.4.5 Voorbereiding aanbestedingen

De voorbereidingen voor het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok zijn in gang gezet. Hiervoor is een tenderteam samengesteld. Op 26 juni heeft een openbare (online) marktconsultatie plaatsgevonden. Hierin is de markt geïnformeerd over het programma Zuidasdok en de onderdelen die opnieuw op de markt worden gezet. De opgehaalde inzichten worden meegenomen in de voorbereiding van de aanbestedingen. De marktconsultatie kon rekenen op grote interesse uit de markt.

3.4.6 Nevenopdrachtnemers Metro en Tram

Een deel van de scope Zuidasdok bestaat uit werkzaamheden aan de metro-infrastructuur, die worden uitgevoerd door opdrachtnemers van Metro en Tram Amsterdam. Het gaat hierbij om werkzaamheden aan de ICT- en signaling & control systemen (ICT/S&C, de besturing van de metro, kaartverkoopautomaten, OV-Chipkaartpoorten, etc.). Deze deelscope wordt uitgevoerd door Metro & Tram, maar voor rekening en risico van Zuidasdok. Dit alles om de risico's van het werk aan de metrosystemen te beheersen en op die manier de veilige werking van het metrosysteem gedurende de hele looptijd van het project Zuidasdok.

In deze verslagperiode zijn vanuit het projectonderdeel ICT/S&C Zuidasdok voorbereidende activiteiten uitgevoerd voor de buitendienststelling in het pinksterweekend. Tijdens deze buitendienststelling zijn componenten van het metrospoorbeveiligingssysteem verwijderd en weer teruggeplaatst. Er zijn geen configuratiewijzigingen nodig geweest. Na uitvoeren van de werkzaamheden in het pinksterweekend is de exploitatie van de metro weer op tijd gestart.

Op het bestaande metronetwerk Amsterdam wordt een nieuw systeem voor seingeving en treinbeïnvloeding geïmplementeerd. Op de NoordZuid/lijn wordt al gereden met dit systeem, en op het bestaande net was de uitrol voorzien in het najaar van 2020. De COVID-19 pandemie heeft hier mogelijk een vertragende rol in. De exacte impact is afhankelijk van hoe lang de pandemie en maatregelen aanhouden en welke workarounds/veiligheidsmaatregelen er getroffen worden. Dit wordt nader onderzocht. Afhankelijk van het moment van uitrollen dient het oude systeem langer in stand te blijven en dienen er mogelijk ook aanpassingen aan dit oude systeem in 2021 te worden doorgevoerd. Onderzocht wordt wat de impact is op de werkzaamheden in het kader van Zuidasdok.

3.4.7 Verwervingen

Gebouw Zuidcirkel

Op 15 augustus 2018 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de twee resterende beroepen over reflectie van geluid bij de Amstelbruggen en over veiligheid in de eindsituatie ter hoogte van gebouw De Zuidcirkel. Naar aanleiding van de eerdere tussenuitspraak zijn extra geluids- en veiligheidsmaatregelen met een wijzigingsbesluit (WTB) toegevoegd aan het Tracébesluit (TB). In de uitspraak van 15 augustus 2018 verklaarde de Raad van State de beroepen tegen dit WTB ongegrond. Het Tracébesluit is daarmee onherroepelijk geworden.

Ten behoeve van de aanleg van de fly-over ter hoogte van Zuidcirkel, is op 11 februari 2020 het onteigeningsvonnis van de rechtbank ingeschreven in het Kadaster. Hiermee is de Staat eigenaar geworden van de tijdelijk en permanent benodigde percelen bij Zuidcirkel. Conform artikel 61 uit de Onteigeningswet, dienen de werkzaamheden binnen drie jaar na deze datum gestart te zijn.

Aanvullend is in het kader van de minnelijke schikking met Zuidcirkel overeenstemming bereikt over de herinrichting van het terrein aan de achterzijde van Zuidcirkel.

Over de grondwaarde van de onteigende twee perceelgedeelten, alsook de waarde van het tijdelijk door Zuidasdok benodigde perceelgedeelte bij teruglevering aan Zuidcirkel, is nog geen definitieve overeenstemming bereikt. De rechtbank is gevraagd om hier uitspraak over te doen. De programmaorganisatie verwacht

hierover duidelijkheid in de tweede helft van dit jaar. Dit heeft geen consequenties voor de planning van de realisatie ter hoogte van deze locatie.

Overige verwervingsdossiers

Aan de afronding van de overige verwervingsdossiers wordt gewerkt. Het betreft eigendomsveranderingen tussen de verschillende opdrachtgevers. De verwachting is dat al deze dossiers uiterlijk eind 2020 afgerond zijn.

3.4.8 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden

Vergunningen

In verband met de beëindiging van het realisatiecontract met ZuidPlus zijn verleende omgevingsvergunningen en watervergunningen door ZuidPlus overgedragen aan Rijkswaterstaat en ProRail, al naar gelang het projectonderdeel waarop een vergunning betrekking heeft.

De verstrekte vergunningen zijn voor een bepaalde termijn verleend. Door de opgelopen vertraging in het project en de programmatische aanpak, worden sommige projectonderdelen op een later moment uitgevoerd dan tijdens de vergunningsaanvraag was voorzien. Dit kan gevolgen hebben voor de termijnen van de aangevraagde vergunningen. Aandachtspunt voor de komende tijd is om – waar van toepassing – een verlenging van de vergunningstermijn aan te vragen.

Vereniging De Oeverlanden Blijven! heeft beroep aangetekend tegen de omgevingsvergunning verleend door de gemeente Amsterdam voor het realiseren van een werkterrein en het kappen van bomen langs de Oude Haagseweg en de Riekerweg. Het verweerschrift is opgesteld. De zitting vindt plaats in het derde kwartaal van dit jaar. De behandeling van het beroep conflicteert niet met de planning voor de realisatie.

Ecologie

Eind maart is de ecooloog vanuit de gemeente Amsterdam begonnen met de ecologische veldinventarisatie. Dit jaar wordt ten behoeve van de nieuwe natuurwetvergunning, naast onderzoek naar vleermuizen en beschermde nesten van roofvogels, ook een ecologische quickscan uitgevoerd.

3.5 Werk in uitvoering

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

Tijdens het pinksterweekend (vrijdag 29 mei t/m maandag 1 juni) is in een buitendienststelling de laatste moot van de Amstelveenboog gesloopt en zijn de fundatiepalen onder treinspoor 4 en metro spoor 1 ter plaatse van de Brittenpassage van wapening en beton voorzien. Dit laatste ten behoeve van de fundering van het tweede dakdeel van de nieuwe Brittenpassage.

Om aan de COVID-19 richtlijnen te kunnen voldoen is de buitendienststelling uitgebreid met één dag aan de voorkant (oorspronkelijk zou de BDS op zaterdag 30 mei beginnen). Zie voor een toelichting 4.5. Omdat tot 1 juni een beperkte dienstregeling reed, heeft de verlenging van de buitendienststelling geen impact op de dienstregeling gehad. Het werk is goed verlopen. Door de extra tijd kon gewerkt worden met onderlinge afstand, is de geplande productie gehaald en zijn de sporen tijdig in dienst gegeven.

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

Er zijn in de afgelopen verslagperiode geen scopewijzigingen besloten.

4.1.2 Ontwikkelingen scope

Met de transitie van project naar programma inclusief deelprojecten en werkpakketten moeten de scopegrenzen van de verschillende werkpakketten opnieuw worden bepaald. Zo zal het voormalige projectonderdeel generiek en openbare ruimte ondergebracht worden in de verschillende werkpakketten.

4.2 Planning

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

4.2.1 Ontwikkelingen planning

Programmaplanning

In de kamerbrief van 26 maart jl. wordt gesteld dat er sprake is van een grote planningsonzekerheid, en dat de huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032 - 2036 wordt opgeleverd. De planning op hoofdlijnen die is gebruikt voor de besluitvorming, wordt momenteel verder uitgewerkt. Dit leidt in de tweede helft van dit jaar tot een nieuwe programmaplanning.

Voortgang realisatiecontract ZuidPlus

Het op 18 december 2019 ingediende integraal voorontwerp is op 17 februari 2020 geaccepteerd, met een aantal bevindingen die in het definitief ontwerp meegenomen moeten worden. Het definitief ontwerp van de tunnel- en brugtechnische installaties is ingediend en geaccepteerd.

De werkzaamheden voor het maken van het definitief ontwerp OVT (DO-OVT) zijn begin dit jaar gestart. Na de beëindiging van het contract met ZuidPlus, zijn de werkzaamheden met betrekking tot het DO-OVT overgedragen aan Zuidasdok (zie 3.4.1). In de kamerbrief van 23 juli 2019 wordt aangegeven dat opdrachtgevers de wens hebben uitgesproken om zo snel mogelijk de capaciteit van het station Amsterdam Zuid te verbeteren. De voorbereidingen voor de aanbesteding hiervan zijn in gang gezet. Op 26 juni heeft een openbare (online) marktconsultatie plaatsgevonden.

De werkzaamheden die gepland stonden in de buitendienststelling in het pinksterweekend 2020 zijn voorspoedig verlopen (zie 3.5). Conform de minnelijke beëindigingsafspraken met ZuidPlus (zie 3.4.1), maakt ZuidPlus in 2021 nog een aantal werkzaamheden af die gepland zijn in drie buitendienststellingen (zie 3.4.3).

4.2.2 Mijlpaaldata

Voor de voortzetting van de realisatie van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met ZuidPlus (zie 3.4.1) en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in hanteerbare deelpakketten. In de kamerbrief van 26 maart jl. is gemeld dat als gevolg van de noodzaak om het project in werkpakketten uit te voeren de totale realisatietijd van het project toeneemt. In de kamerbrief wordt gesteld dat er sprake is van een grote planningsonzekerheid, en dat de huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032 - 2036 wordt opgeleverd. De planning op hoofdlijnen die is gebruikt voor de besluitvorming, wordt momenteel verder uitgewerkt.

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.

4.3.1 Budget en bijdragen partijen

Onderstaande tabel laat de ontwikkeling van het budget zien ten opzichte van de halfjaarrapportage per 31 december 2019. 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 H2-2019	Mutaties	Actueel 30-06-2020 H1-2020
	pp 2019		pp 2020
OVT	389,2	5,2	394,4
A10 en tunnel	823,8	12,4	836,2
Generiek & openbare ruimte	182,6	1,7	184,3
Programmaorganisatie	276,2	2,4	278,6
Totaal Zuidasdok	1.671,8	21,7	1.693,5
Totaal Knooppunten	311,0	4,5	315,5
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	1.982,8	26,2	2.009,0

Toelichting mutaties onderdeel Zuidasdok (zie bijlage 1 voor details)

In de afgelopen periode is het budget voor het onderdeel Zuidasdok toegenomen met € 21,7 mln. als gevolg van indexering van het budget met IBOI (1,658%). Het budget van de beschikbare risicoreservering voor Zuidasdok is in de afgelopen verslagperiode per saldo afgenomen met € 62,4 mln. en bedraagt op dit moment € 176,0 miljoen (incl. BTW Rijksinfrastructuur). De onttrekking uit de risicoreservering is het gevolg van opgedragen contractwijzigingen aan ZuidPlus in de afgelopen verslagperiode, waaronder met name de vaststellingsovereenkomst voor de beëindiging van het contract met ZuidPlus.

Toelichting mutaties onderdeel Knooppunten (zie bijlage 2 voor details)

Het budget voor het onderdeel Knooppunten is in de afgelopen periode toegenomen met € 4,5 mln. als gevolg van indexering van het budget met IBOI (1,658%). De beschikbare risicoreservering (budget) voor de Knooppunten is in de afgelopen verslagperiode afgenomen met € 11,8 mln. en bedraagt op dit moment € 30,6 mln. (incl. BTW en prijspeil 2020). De mutatie houdt verband met de beëindigingsovereenkomst met ZuidPlus.

Tabel 2 bijdragen partijen in € mln. sluitend op budget

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Financierende partij per projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2019	Mutaties	Actueel 30-06-2020 H1-2020
	pp 2019		pp 2020
Rijk	1.120,4	13,8	1.134,2
Gemeente Amsterdam	225,0	2,8	227,8
Vervoerregio Amsterdam	169,1	2,1	171,2
Provincie Noord-Holland	82,9	1,3	84,2
<i>subtotaal BOK-partijen</i>	<i>1.597,4</i>	<i>20,0</i>	<i>1.617,4</i>
<i>bijdragen derden:</i>			
EU (TEN-T)	2,5	-	2,5
NS	70,7	1,6	72,3
ProRail	0,7	0,1	0,8
Overig	0,5	-	0,5
<i>subtotaal derden</i>	<i>74,4</i>	<i>1,7</i>	<i>76,1</i>
Totaal Zuidasdok	1.671,8	21,7	1.693,5
Rijk	310,3	4,5	314,8
Gemeente Amsterdam	0,6	-	0,6
Derden	0,1	-	0,1
Totaal Knooppunten	311,0	4,5	315,5
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	1.982,8	26,2	2.009,0

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

4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand

Sinds de tweede halfjaarrapportage 2018 is de prognose eindstand, hangende de bestuurlijke besluitvorming over de trajecten Dekker en Hertogh, niet meer geactualiseerd en gerapporteerd in de voortgangsrapportages.

Uit het advies van Mw. Dekker volgt dat er geen verantwoorde versoeringen te vinden zijn. Mw. Dekker komt daarom met de aanbeveling eenmalig een extra bijdrage aan het project te doen ter dekking van de hogere projectkosten, met inbreng van alle partijen en buiten de bestaande bestuursovereenkomst. In de kamerbrief van 26 maart jl. is gemeld dat de omvang van het financieel tekort fors is en geschat wordt op een bedrag tussen de € 700 en € 1.000 mln (incl. BTW Rijksinfrastructuur). Rijk en regio zijn in gesprek om de meerkosten zorgvuldig te harden en over de invulling van het advies om een eenmalige extra budgetbijdrage te doen, buiten de Bestuursovereenkomst uit 2012 om. Het verwachte budgettekort zal in de komende periode nader gehard worden zoals verzocht door bestuurders. Hierover zal in het tweede halfjaar van 2020 meer duidelijkheid zijn.

In onderstaande tabel is ter herinnering de gerapporteerde prognose eindstand en budgetspanning van de tweede halfjaarrapportage over 2018 (stand per ultimo 2018) weergegeven.

Tabel 3 prognose kosten Zuidasdok en Knooppunten o.b.v. verwachtingswaarde in € mln. (incl. BTW Rijksinfrastructuur) – stand ultimo 2018 (2e halfjaarrapportage 2018)

[0]	[1]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2018
	pp 2018
OVT	406,0
A10 en tunnel	778,4
Generiek & openbare ruimte	186,9
Programmaorganisatie	339,2
Totaal prognose Zuidasdok	1.710,5
<i>Δ Budget – Prognose Zuidasdok</i>	<i>-66,1</i>
Totaal prognose Knooppunten	317,5
<i>Δ Budget – Prognose Knooppunten</i>	<i>-12,1</i>
Subtotaal prognose Zuidasdok & Knooppunten	2.028,0
<i>Δ Budget – Prognose Subtotaal</i>	<i>-78,2</i>
Totaal prognose Zuidasdok & Knooppunten	2.028,0
<i>Δ Budget – Prognose Totaal</i>	<i>-78,2</i>

4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven

In tabel 4 zijn de gerealiseerde uitgaven en de prognoses per projectonderdeel weergegeven. Het totaal van deze tabel sluit aan op de prognose zoals in paragraaf 4.3.2 is weergegeven.

Tabel 4 realisatie en prognose uitgaven in € mln.

Projectomschrijving	t/m 2019	2020	2021	Later	Totaal
OVT	102,0	31,0	16,1	256,9	406,0
A10 en tunnel	70,5	33,8	0,1	674,0	778,4
Generiek + inrichting OR	76,3	13,7	2,0	94,9	186,9
Programmaorganisatie	141,5	19,0	25,8	152,9	339,2
<i>Totaal Zuidasdok</i>	<i>390,3</i>	<i>97,5</i>	<i>44,0</i>	<i>1.178,7</i>	<i>1.710,5</i>
<i>Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel</i>	<i>41,4</i>	<i>14,5</i>	<i>0,4</i>	<i>261,2</i>	<i>317,5</i>
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	431,7	112,0	44,4	1.439,9	2.028,0
Ten laste van Artikel 12 'Wegen'	84,0	14,5	0,4	261,2	360,1
Ten laste van Artikel 17 'Megaprojecten'	347,6	97,5	44,0	1.178,7	1.667,8

Toelichting bij Tabel 4:

De kasrealisatie over het eerste halfjaar 2020 bedraagt € 42,3 mln., dat is 38% van de – bijgestelde – kasprognose 2020. Hierin is de betaling van de vergoeding aan ZuidPlus in verband met de beëindiging van de overeenkomst nog niet verwerkt; deze betaling vindt plaats in het 3^e kwartaal. De kasprognoses voor 2020 en 2021 zijn gebaseerd op de voorziene werkzaamheden in deze beide jaren waarbij rekening is gehouden met het beëindigen van het contract met ZuidPlus, en met de start van de nieuwe aanbesteding voor het onderdeel OVT. Voor de jaren na 2021 wordt in de tweede helft van 2020 een nieuwe prognose opgesteld.

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 budget.

Tabel 5 realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten in € mln. (prijspeil 2020)

Partijen	t/m 2019	2020	2021	later	Totaal
Bijdrage Rijk	292,4	48,9		780,7	1.134,2
Bijdrage gemeente Amsterdam	54,1	4,8	11,4	157,5	227,8
Bijdrage Vervoerregio Amsterdam	40,7	3,5	8,6	118,4	171,2
Bijdrage provincie Noord-Holland		28,1	28,1	28,0	84,2
EU-ontvangsten (TEN-T)	2,5				2,5
Bijdragen derden	0,6			73,0	73,6
Artikel 17 (Zuidasdok)	390,3	97,5	48,1	1.157,6	1.693,5
Artikel 12 (Knooppunten)	41,4	14,5	0,4	259,2	315,5
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	431,7	112,0	48,5	1.416,8	2.009,0

Toelichting Tabel 5:

Met provincie Noord-Holland is afgesproken dat in 2020 de eerste tranche van de drie jaarlijkse vaste termijnen voldaan zal worden.

4.3.5 Aangegane verplichtingen

In tabel 6 is zichtbaar welk bedrag aan verplichtingen is aangegaan ten opzichte van de vorige rapportage. Per 30 juni 2020 is in totaal € 1.573 mln. verplicht, ofwel 78% van het taakstellend budget. Na de rapportageperiode is de beëindiging van het contract met ZuidPlus geëffectueerd, waardoor de

bijbehorende aangegane verplichtingen zijn vrijgevallen. Daarnaast is een beëindigingsvergoeding betaald aan ZuidPlus. De effecten daarvan op de verplichtingenstand zullen zichtbaar worden in de rapportage over het 2^e halfjaar 2020.

Tabel 6 stand van de aangegane verplichtingen

Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2019	Mutaties	Actueel 30-06-2020 H1-2020
OVT (incl. keerspoeren)	296,8	10,3	307,1
A10 en tunnel	683,0	9,9	692,9
Generiek & openbare ruimte	149,8	2,8	152,6
Programmaorganisatie	150,7	3,0	153,7
Totaal Zuidasdok	1.280,3	26,0	1.306,3
Totaal Knooppunten	262,4	4,6	267,0
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	1.542,7	30,6	1.573,3

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 programmaorganisatie beheerst kunnen worden.

Gegeven de bestuurlijke besluitvorming van 25 maart 2020 worden de projectrisico's opnieuw beschouwd. De in deze rapportage gepresenteerde top risico's zijn het resultaat van de uitgevoerde analyse ter onderbouwing van de onvoorziene kosten, als onderdeel van de zorgvuldige harding van de kostenraming van Zuidasdok (zie 4.3.2).

Met de verdere invulling van de nieuwe programmatische aanpak zal dit risicodossier komende periode worden uitgewerkt. Het resultaat daarvan wordt in de volgende verslagperiode gepresenteerd. De belangrijkste risico's voor het programma zijn als volgt:

1. Raakvlakmanagement en systeemintegratie zijn – na het opknippen in werkpakketten – onvoldoende op orde.
Oorzaak: Het opknippen van de scope Zuidasdok is een risicobeperkende maatregel gegeven de complexiteit van het project. Echter, in de nieuwe situatie met meerdere pakketten wordt de rol van de opdrachtgever groter en ontstaat in potentie ook het opdrachtgeversrisico dat er niet goed wordt afgestemd. Het gaat dan bijvoorbeeld over de bouwfaseringsafstemming over verschillende werkpakketten in relatie tot verschillende plannings en opdrachtnemers.
Beheersmaatregelen: Raakvlakmanagement wordt ingericht binnen het programma, daarnaast wordt raakvlakmanagement in de contractvoorbereiding meegenomen en wordt gestuurd op een robuuste planning (OG/ON).

2. Er ontstaat weerstand in de omgeving t.a.v. hinder.
Oorzaken:
 - *Er wordt meer hinder veroorzaakt dan voorzien, omdat de verwachtingen t.a.v. de verloop van het werk niet kunnen worden waargemaakt (er wordt bijvoorbeeld omwille van snelheid, meer hinder veroorzaakt dan voorzien).*
 - *Het veroorzaken van hinder wordt onbespreekbaar voor de omgeving, door aantrekkende verkeersbewegingen.*
 - *Er is onvoldoende rekening gehouden met verlies aan draagvlak van de gebruikers tijdens de realisatiefase.*
 - *Hindermaatregelen ten aanzien van bereikbaarheid blijken onvoldoende.**Beheersmaatregelen: Sterk inzetten op omgevingsmanagement, met een aparte rol in de programmadirectie, waarbij het doel is gebruikers en stakeholders maximaal te betrekken en een open en*

samenwerkingsgerichte cultuur te creëren. In de contractvoorbereiding worden realistische maatregelen om hinder te beperken voorgeschreven en in het budget is een reservering opgenomen ten behoeve van leefbaarheidsmaatregelen en tijdelijke mobiliteitsmaatregelen.

3. Voortvarende doorstart biedt weinig tijd om tot gemeenschappelijke standpunten bij de verschillende opdrachtgevers te komen.
Oorzaak: Binnen het meervoudig opdrachtgeverschap kunnen de belangen van de opdrachtgevers strijdig zijn. O.a. gevolgen van tijdsdruk of COVID-19 kunnen de sturing van het programma onder druk zetten.
Beheersmaatregelen: Met opdrachtgevers de governance evalueren. Tijdig escaleren bij niet eenduidige vragen van opdrachtgevers en investeren in de voorbereidende overleggen in de besluitvormingsketen.
4. Er ontstaat (mede als gevolg van de COVID-19 pandemie) te veel afstand tussen en binnen de directie en de projectteams, leidend tot inefficiëntie.
Oorzaak: Er wordt op afstand gewerkt door COVID-19.
Beheersmaatregelen: Binnen het programma veel aandacht besteden aan de samenwerking en zorgen voor persoonlijke aandacht voor medewerkers.
5. Fouten in ontwerp en uitvoering. Het betreft zowel fouten van het programma als van de opdrachtnemers.
Oorzaken:
 - *Het is een technisch ingewikkeld werk, met werkzaamheden in een drukke omgeving, fouten zijn hier inherent aan.*
 - *Door beperkt aantal werkvensters komt opdrachtnemer niet snel genoeg in een 'flow'.*
 - *Vorbereidingstijd voor OVT staat onder tijdsdruk om de geplande buitendienststelmomenten in 2022 te halen.**Beheersmaatregelen: Zorgen voor voldoende technische kwaliteit door te contracteren partijen hierop te selecteren, in te zetten op samenwerking als basis voor het OVT contract, externe toetsing te organiseren en voorbereid te zijn op tegenvallers.*

4.5 Veiligheid

In deze paragraaf wordt de voortgang beschreven over 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).

Systeemveiligheid

Geen noemenswaardige ontwikkelingen in deze verslagperiode.

Veiligheid en gezondheid

Deze verslagperiode wordt op gebied van V&G vooral gekenmerkt door de verspreiding van COVID-19 en de beperkingen en maatregelen die dit voor het werk (binnen en buiten) met zich mee hebben gebracht.

In lijn met de richtlijnen vanuit de overheid, en geldende afspraken met moederorganisaties, werken de medewerkers van Zuidasdok zoveel mogelijk vanuit huis. Hiertoe is binnen Zuidasdok een aantal ICT-maatregelen getroffen, om dit ook te faciliteren. De kantooromgeving van Zuidasdok is inmiddels dusdanig aangepast dat medewerkers – indien noodzakelijk – conform de richtlijnen en op gepaste afstand van elkaar veilig kunnen werken. Er wordt echter nog steeds gestimuleerd zo veel mogelijk vanuit huis te werken.

De buitendienststelling tijdens Pinksteren was het belangrijkste, grootste en meest risicovolle uitvoeringsmoment van afgelopen half jaar. Ten behoeve van deze werkzaamheden (zie 3.5) zijn maatregelen afgesproken met en uitgewerkt door ZuidPlus. Deze maatregelen moesten verspreiding van COVID-19 maximaal beperken. Belangrijkste maatregel voor de werkzaamheden tijdens Pinksteren, was de invoering van een digitale manier van start-werk-instructie, omdat instructie op groepsniveau niet mogelijk was. Ook is afgesproken met de betrokken partijen om de werkzaamheden met één dag te verlengen; dit omdat het werken op afstand van elkaar gevolgen had voor het aantal in te zetten medewerkers en daarmee de snelheid van werken. Er wordt met tevredenheid teruggekeken op het (veilig) verloop van deze werkzaamheden.

4.6 Organisatie

In deze paragraaf worden de ontwikkelingen gerapporteerd over de organisatie van het project. Dit behelst zowel de ontwikkelingen binnen als buiten de programmaorganisatie als de governance van het project.

Op 25 maart zijn de moederbedrijven van ZuidPlus geïnformeerd over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg Zuidasdok. Hierna zijn beide partijen in overleg getreden over de minnelijke beëindiging van het contract (zie 3.4.1). Per 19 juni 2020 is een vaststellingsovereenkomst gesloten. Een groot deel van de organisatie van ZuidPlus is daarmee ontmanteld. Een beperkt deel van de

ZuidPlus medewerkers werkt nog aan de afronding van werkzaamheden in buitendienststellingen in 2021 (zie 3.4.1 en 3.4.3)

Voor de voortzetting van de realisatie van het project Zuidasdok is besloten tot het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in hanteerbare werkpakketten, welke opgepakt worden in deelprojecten. In deze verslagperiode is gewerkt aan de overgang van een project naar een programmastructuur met vier verschillende deelprojecten inclusief bijbehorende projectteams:

1. Knooppunten
2. OVT
3. S&C/ICT
4. Tunnels

Met de transitie van project naar programma met deelprojecten en werkpakketten moeten de scopegrenzen van de verschillende werkpakketten opnieuw worden bepaald. Zo zal het voormalige projectonderdeel generiek en openbare ruimte ondergebracht worden in de verschillende werkpakketten. Bij deze nieuwe programmastructuur past ook een andere aansturing: de rol van projectdirecteur heeft plaatsgemaakt voor die van programmadirecteur. Hans Ruijter, tevens programmadirecteur van SAA van Rijkswaterstaat, is benoemd tot programmadirecteur Zuidasdok, en heeft de taken van de voormalig projectdirecteur Hans Versteegen overgenomen.

Zoals in 3.4.1 is beschreven, is besloten om capaciteit in te zetten die voor de minnelijke beëindiging door ZuidPlus ingezet werd. Voor deze nieuwe Zuidasdok collega's, is een introductieprogramma aangeboden door het informatiecentrum. In beperkte groepen, conform de richtlijnen, is hen een toelichting gegeven bij de maquettes en zijn deze collega's rondgeleid door het projectgebied. Dit introductieprogramma wordt de komende tijd voortgezet.

4.7 Kwaliteit

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

Kwaliteitssysteem programmaorganisatie Zuidasdok

Geen noemenswaardige ontwikkelingen in deze verslagperiode.

Kwaliteitssysteem ZuidPlus

In verschillende audits in deze verslagperiode is geconstateerd dat vrijwel alle negatieve bevindingen uit eerdere toetsen met betrekking tot het kwaliteitsmanagementsysteem (KMS) van ZuidPlus zijn opgevolgd.

Hoofdstuk 5

Omgeving & Communicatie

5.1 Stakeholdermanagement

Informereren stakeholders

Gezien de ontwikkelingen rondom het project Zuidasdok van het afgelopen halfjaar en de transformatie richting programma Zuidasdok is in de afgelopen verslagperiode contact gezocht met bewoners, belanghebbenden, bedrijfsleven en gebruikers van Zuidasdok. Dit ten behoeve van informatievoorziening en met als doel gebruikers/stakeholders actief te betrekken.

In de afgelopen periode zijn stakeholders over een aantal onderwerpen geïnformeerd:

- Ten eerste over een tweetal afsluitingen: 1) de afsluiting van metro- en treinspoor met Pinksteren vanwege werkzaamheden ten behoeve van de Brittenpassage en 2) een weekendafsluiting van de A10 zuid richting Schiphol ten behoeve van inspectiewerkzaamheden aan de noordelijke Schinkelbrug.
- Daarnaast zijn stakeholders geïnformeerd over de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg van 25 maart jl.
- Eind juni zijn stakeholders geïnformeerd over de marktconsultatie ten aanzien van de komende aanbestedingen voor programma Zuidasdok.

Gezien de uitbraak van de COVID-19 pandemie is de informatie met name via mail, digitale bijeenkomsten en telefonisch overgebracht. Zo heeft Mw. Dekker naar aanleiding van haar advies digitaal een toelichting gegeven aan de Zuidascommissie van de ORAM (hierin zijn de grote Zuidas-bedrijven vertegenwoordigd) en zijn digitale bijeenkomsten georganiseerd om de omgeving te informeren over de werkzaamheden met Pinksteren.

Vanuit stakeholders en (eind)gebruikers is over het algemeen enthousiast gereageerd op het rapport van Mw. Dekker. Met name het bedrijfsleven is verheugd dat de scope in stand is gebleven en dat er niet versoberd gaat worden, hetgeen ten koste zou gaan van de kwaliteit. Wel is de verwachting vanuit zowel ondernemers als bewoners dat het project veel aandacht blijft geven aan het beperken van bouwhinder en aan bereikbaarheid. De totale realisatietijd van het project is toegenomen, wat het belang ervan voor hen vergroot.

Advies Dekker in relatie tot omgeving & communicatie

Indachtig het advies van Mw. Dekker wordt vanuit de programmadirectie de komende jaren nadrukkelijk aandacht gegeven aan het nog meer betrekken van de (eind)gebruikers én het gezamenlijk uitdragen van het projectverhaal (nieuw

elan). Doelstelling is een meer gebiedsgerichte aanpak ('geen hek om het project') en het creëren van co-eigenaarschap, waarbij sprake is van een open en samenwerkingsgerichte cultuur.

Om hier invulling aan te geven zijn deze verslagperiode de eerste stappen gezet:

- De gebruikersoverleggen met de vertegenwoordigende bewonersorganisaties, bedrijfsleven en individuele bewoners worden voortgezet. Om specifiek invulling te geven aan het betrekken van de reizigers (weg en OV) wordt op directieniveau vanuit de programmaorganisatie ook een regulier gebruikersoverleg ingesteld waarin partijen die de reizigers (weg en OV) vertegenwoordigen samenkomen. Deelnemende partijen zijn NS, ProRail, GVB, VRA, MET, RWS-WNN en Stadsregie Amsterdam.
- Daarnaast is door de programmaorganisatie in juni een aanpak opgesteld waarmee invulling gegeven wordt aan het op te stellen projectverhaal (nieuw elan) van Zuidasdok. De aanpak omvat een reeks gesprekken uiteenlopend van projectmedewerkers tot bedrijfsleven tot vertegenwoordigers van de moederorganisaties. De gesprekken zijn gericht op het uitdiepen van het elan van Zuidasdok en het vormgeven van het projectverhaal van Zuidasdok voor de komende jaren. De reeks gesprekken staan gepland na de zomer.

Ten aanzien van co-eigenaarschap beoogt de programmaorganisatie ook met de beheerders van toekomstige onderdelen van het project een intensieve relatie te behouden en hen meer te betrekken. Dit geldt voor RWS, ProRail, MET, V&OR en Waternet.

Tot slot heeft de programmaorganisatie ook aandacht voor de verbetering van de tijdelijke situaties voor stakeholders. Een voorbeeld is het onderzoek in opdracht van de VRA naar mogelijke optimale oplossingen voor een tijdelijke eindhalte voor de Amsteltram waar de programmaorganisatie Zuidasdok aan meewerkt.

Actuele stand van de aanbevelingen van Mw. Dekker is opgenomen in bijlage 3.

5.2 Raakvlakprojecten

Werkterreinen

Als gevolg van de minnelijke beëindiging van het contract met ZuidPlus, komen alle werkterreinen weer in beheer van Zuidasdok. Met uitzondering van twee werkterreinen ter hoogte van het station Amsterdam Zuid, te weten de werkterreinen Britten en Spoorlagsloot. Beide werkterreinen zijn nodig voor de buitendienststellingen in 2021 die nog worden uitgevoerd door ZuidPlus (zie 3.4.1).

Uitvoeringsraakvlakken Zuidas

Het overleg met Zuidas over de uitvoerings- en ontwerpraakvlakken tussen het project en de vastgoedontwikkeling in het Zuidasgebied is gecontinueerd. Verder maken verschillende flankenprojecten - onder stringente voorwaarden - gebruik van de kapvergunning die aan Zuidasdok is verleend.

Nieuwe A2-entree

Zuidasdok is en blijft als agendalid aangehaakt bij de projectgroep van de Nieuwe A2-entree. Dit betreft een studie naar de haalbaarheid van een nieuwe entree naar Amsterdam, waar de A2 eindigt ter hoogte van de Utrechtsebrug. De projectgroep is geïnformeerd over de bestuurlijke besluitvorming over het vervolg van project Zuidasdok.

Verkenning doortrekken Noord/Zuidlijn

De gemeente Amsterdam (Metro & Tram) voert een verkenning uit voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol. Voor de planningsraakvlakken met Zuidasdok en de risico's wordt inbreng vanuit de programmaorganisatie geleverd.

Verkenning 5^e en 6^e spoor (Derde perron)

Door ProRail wordt een verkenning uitgevoerd naar de aanleg van een 5^e en 6^e spoor (Derde perron) ter hoogte van Amsterdam Zuid. ProRail informeert in overleg met de programmaorganisatie Zuidasdok de omgeving over het proces rond het 5^e en 6^e spoor (Derde perron). Gezamenlijk wordt ook inzichtelijk gemaakt waar overlap in scope en raming zit.

Dijkversterking Jan Vroegopsingel

Gemeente Amsterdam werkt aan de dijkverhoging en herinrichting van de Jan Vroegopsingel in stadsdeel Oost. Dit project raakt project Zuidasdok ter hoogte van de A10 Zuid en de Rozenoordbrug over de Amstel. Er vindt onderlinge afstemming plaats. Zuidasdok en de Gemeente Amsterdam hebben inmiddels afspraken gemaakt die verwoord zijn in een afsprakenbrief.

Amsteltram lijn 25 bij station Amsterdam Zuid

In verband met de vertraging van het project Zuidasdok werkt de projectorganisatie Zuidasdok mee aan een onderzoek in opdracht van de VRA naar mogelijke optimale oplossingen voor een tijdelijke eindhalte voor de Amsteltram. Het doel van deze tijdelijke eindhalte is het overbruggen van de periode totdat de definitieve eindhalte van de Amsteltram aan de Schönberglaan in gebruik kan worden genomen.

Indien op basis van de uitkomsten van het onderzoek de voorkeur uitgaat naar een oplossing die consequenties heeft voor de realisatie en planning van Zuidasdok dan zal hierover besluitvorming plaatsvinden in het OGO Zuidasdok op basis van de uitkomsten van een door de VRA in te brengen onderzoeksrapport.

Pagina: 31/44

Datum: 1-10-2020

Status: Definitief

Zuidasdok

A9 Badhoevedorp

Het project Zuidasdok werkt intensief samen met de projectorganisatie Schiphol Amsterdam Almere (SAA). Belangrijk aandachtspunt in de samenwerking is de afstemming met betrekking tot wegafsluitingen. Dit in verband met het belang van een goede bereikbaarheid van het direct omliggende gebied en de noordelijke Randstad tijdens de uitvoering van beide projecten.

5.3 Flankerende maatregelen

Mobiliteitsmanagement

Het Programma Zuidas Bereikbaar is per 1 januari 2020 gestopt. Hiervoor is in de plaats gekomen een programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar in opdracht van de directies van V&OR, VRA en Zuidas. Zuidasdok geldt als 1 van de belangrijkste maatregelen voor de bereikbaarheid van de Zuidflank van Amsterdam en zal nauw samenwerken en aangehaakt zijn op de doelstellingen en andere maatregelen uit het programma.

De programmaorganisatie Zuidasdok werkt door aan diverse hinderbeperkende maatregelen tijdens de uitvoering van het project Zuidasdok.

Bereikbaarheidsstrategie & maatregelen

De opgave is om 1.500 auto's in beide richtingen (dus totaal 3.000 auto's) op de A10 Zuid tijdens de spits te onttrekken. Uit de mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen is een selectie gemaakt van kansrijke maatregelen:

- *Gepersonaliseerde reisinformatie*
Deze dienst behelst pushberichten via veelgebruikte apps met informatie over mogelijke hinder binnen de projectgebieden van Zuidasdok en A9 BaHo (project van SAA) en daaraan gekoppeld de mogelijkheid een multimodaal persoonlijk reisadvies in te winnen. Hiervoor is op 29 januari 2020 een overeenkomst getekend met de combinatie MAP traffic management en &Morgen. De dienst is deze zomer getest bij de openstelling van de Gaasperdammertunnel en is vanaf 2021 te gebruiken zowel tijdens grootschalige afsluitingen als daarbuiten.
- *Fietscampagne*
De opdrachtnemer die deze campagne uitvoert, heeft aangegeven dat spitsmijdingen niet snel zijn te voorzien, omdat er voorlopig nog geen grootschalige hinderveroorzakende werkzaamheden zijn. Vanaf januari 2020 is de programmaorganisatie met deze opdrachtnemer in gesprek over wat een realistische doelstelling is in de gewijzigde omstandigheden. Dit heeft geleid tot een wijzigingsovereenkomst waarin de ambitie van het aantal spitsmijdingen naar beneden is bijgesteld tot honderd gemiddeld per werkdag in 2020, oplopend tot 600 gemiddeld per werkdag in 2021. Als gevolg van COVID-19 zal met de opdrachtnemer ook in de komende periode opnieuw beoordeeld worden wat realistische aantallen zijn.
- *P+R-locaties*

Gegeven de ontstane situatie van het project sinds afgelopen zomer zijn de voorbereidingen op dit onderdeel tegen het licht gehouden. De voorbereidingen worden voortgezet. Het gaat om vier locaties: Amsterdam Noord, Schiphol Noord, Badhoevedorp/Lijnden en Breukelen. Vooralsnog zijn op korte termijn naast de voorbereidende proceswerkzaamheden geen aanvullende (financiële) verplichtingen voorzien.

5.4 Gezamenlijke communicatie Zuidas en Zuidasdok

Amsterdam Zuidas Informatiecentrum / '1 loket'

In deze verslagperiode zijn 198 vragen, meldingen en klachten binnengekomen via mail, website of telefoon. Er zijn tot en met de tweede week van maart 53 groepen ontvangen en 460 individuele bezoekers geteld. Met ingang van vrijdag 13 maart moest het informatiecentrum haar deuren sluiten in verband met de COVID-19 pandemie. Hierdoor heeft het informatiecentrum deze verslagperiode slechts 1508 bezoekers ontvangen. Inmiddels is het informatiecentrum, op afspraak en conform de geldende richtlijnen, beperkt open voor groepen van kleine omvang.

Introductie EMA

In deze verslagperiode werd – voor de sluiting van het informatiecentrum – ook een introductieprogramma aangeboden aan de medewerkers van EMA die vanaf 1 november 2019 hun gebouw in gebruik hebben genomen. Alle medewerkers van EMA konden inschrijven op het introductieprogramma. Dit heeft geleid tot 7 bijeenkomsten waarbij nieuwe medewerkers werden meegenomen in het Zuidas gebied en de ontwikkelingen die er spelen.

CRM

In deze verslagperiode is een start gemaakt met de verkenning om te komen tot een goed 'customer relationship management' systeem (CRM), waarin alle contactgegevens van relaties en stakeholders op verantwoorde wijze (cf. de AVG) in onder gebracht kunnen worden.

Website, sociale media en online participatie

In de eerste helft van 2020 wisten 105.825 unieke bezoekers de website zuidas.nl te vinden. In vergelijking met de eerste helft van 2019 (163.815) is dit een daling van 35,4%. De reden hiervoor zijn de genomen COVID-19 maatregelen in maart 2020. De cijfers lieten in het eerste kwartaal nog een stijging zien van 1.414 unieke bezoekers in Q1 2019 naar 58.261 in Q1 2020.

5.5 Publiekscommunicatie

In deze verslagperiode stond de publiekscommunicatie Zuidasdok vooral in het teken van de volgende ontwikkelingen:

Voorontwerpfase Zuidasdok afgerond

In februari is een toelichting gegeven op het feit dat het Integraal Voorontwerp is geaccepteerd en dat daarmee de voorontwerpfase is afgerond. Benadrukt is dat bestaande knelpunten nog verder uitwerkt worden in het Definitief Ontwerp. Het artikel 'Voorontwerpfase Zuidasdok afgerond' kreeg op Zuidas.nl 2.134 unieke bezoekers.

Voortvarend bouwen voor de toekomst

De verkenning van Mw. Dekker is gepubliceerd op zuidas.nl in combinatie met een samenvattend artikel en een interview met Mw. Dekker zelf. Beide publicaties leidden tot reacties van vooral politieke aard. De belangrijkste conclusies van Mw. Dekker zijn uiteraard ook meegenomen in presentaties over de werkzaamheden in het pinksterweekend.

pinksterweekend werkzaamheden

Met vijf verschillende publicaties op zuidas.nl en in de social media is in de periode februari tot juni aandacht gevraagd voor de werkzaamheden van 30 mei t/m 1 juni (de werkzaamheden voor de fundering van het tweede dakdeel van de nieuwe Brittenpassage). De publicaties hebben geleid tot bijna 8000 unieke bezoekers op zuidas.nl. Aanvullend zijn in de directe omgeving van het station ter toelichting online presentaties gegeven aan bewonersorganisaties en bedrijfsleven. Tevens zijn 7000 informatiebrieven huis-aan-huis verspreid. In de straten waar geluidsoverlast werd verwacht door de sloop van de tramtunnel is een voucher verspreid ter besteding bij een lokale bloemist. Over de werkzaamheden zijn geen klachten binnengekomen, wel veel positieve reacties. Grootste tegenvaller was de uitval van de webcam die live zicht gaf op het verloop van de werkzaamheden.

Marktconsultatie 26 juni

De publicatie op TenderNed van de openbare marktconsultatie is aangegrepen om op zuidas.nl uitleg te geven over het feit dat Zuidasdok in onderdelen opnieuw op de markt wordt gezet. Ook is een toelichting gegeven op de activiteiten in de rest van het jaar; het maken van het definitief ontwerp voor de OVT en de voorbereidingen voor de in te schuiven dakdelen metrospoor 1 en treinspoor 4.

5.6 Media

De gezamenlijke brief van de bestuurlijke opdrachtgevers – met als bijlagen het adviesrapport van Mw. Dekker en de tweede halfjaarrapportage 2019 - die 26 maart o.a. naar de Tweede Kamer is verstuurd, heeft in het eerste kwartaal veel media-aandacht gegenereerd. O.a. NRC, FD, Telegraaf en Cobouw maakten een uitgebreid artikel naar aanleiding van een gesprek met mevrouw Dekker over haar advies. De overige publiciteit was vooral tamelijk feitelijk en gebaseerd op de gezamenlijke brief.

Het tweede kwartaal van 2020 is er zeer weinig aandacht voor Zuidasdok in de media, met uitzondering van de voorbereiding van de buitendienststelling in het pinksterweekend, waarvoor voorafgaand een item voor AT5 is opgenomen. De nadruk hiervan lag op het communiceren van verwachte hinder voor reizigers.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijnspeel	Bijdragen aan budget					
					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 Strawinskyalaan	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: 36/44

Datum: 1-10-2020

Status: Definitief

Zuidasdok

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		<i>stand Q2-2015</i>	<i>2015</i>	<i>1.070.142</i>	<i>210.741</i>	<i>151.551</i>	<i>78.931</i>	<i>61.926</i>	<i>1.573.290</i>
20	VTW configuratie metrosporen	24-9-2015	scopewijziging	2015		171	3.249			3.420
21	VTW aansluiting ProRail beleidskader Outillage	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		<i>stand Q4-2015</i>	<i>2015</i>	<i>1.070.142</i>	<i>210.912</i>	<i>154.800</i>	<i>78.931</i>	<i>63.073</i>	<i>1.577.858</i>
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	11-5-2016	scopewijziging	2015		240	80			320
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	1.852	370	271	151	314	2.958
	Totaal per 1-7-2016		<i>Stand Q2-2016</i>	<i>2016</i>	<i>1.076.944</i>	<i>216.466</i>	<i>155.221</i>	<i>79.082</i>	<i>63.387</i>	<i>1.591.100</i>
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						0
	Totaal per 31-12-2016		<i>Stand Q4-2016</i>	<i>2016</i>	<i>1.076.944</i>	<i>216.466</i>	<i>155.221</i>	<i>79.082</i>	<i>63.387</i>	<i>1.591.100</i>
35	Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Amsterdam 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		<i>Stand Q2-2017</i>	<i>2017</i>	<i>1.088.176</i>	<i>218.741</i>	<i>156.849</i>	<i>79.991</i>	<i>64.388</i>	<i>1.608.146</i>
33	Totaal VTW's Q4-2017: (33) Waterbergende voorziening stationsgebied									
34	(34) Commerciële voorzieningen zuidzijde OV-Carre + voorinv. 5 ^e en 6 ^e spoor									
36	(36) Uitbreiding fietsparkeervoorz. Parnassusweg + voorinv. 5 ^e en 6 ^e spoor									
37	(37) vervallen scope Keersporen Diemen	27-9-2017	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
	Totaal per 31-12-2017		<i>Stand Q4-2017</i>	<i>2017</i>	<i>1.088.176</i>	<i>218.741</i>	<i>164.449</i>	<i>79.991</i>	<i>71.909</i>	<i>1.623.267</i>
	IBOI 2018 (1,5257%)	1-7-2018	indexering	2018	14.157	2.782	1.995	1.220	1.015	21.170
	Totaal per 31-12-2018		<i>Stand Q4-2018</i>	<i>2018</i>	<i>1.102.334</i>	<i>221.523</i>	<i>166.444</i>	<i>81.212</i>	<i>72.924</i>	<i>1.644.437</i>
	IBOI 2019 (2,02%)	1-7-2019	Indexering	2019	18.053	3.453	2.607	1.640	1.481	27.235
	Totaal per 30-06-2019 (subtotaal)		<i>Stand Q2-2019</i>	<i>2019</i>	<i>1.120.387</i>	<i>224.977</i>	<i>169.051</i>	<i>82.852</i>	<i>74.405</i>	<i>1.671.671</i>

Pagina: 37/44

Datum: 1-10-2020

Status: Definitief

Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
	Totaal per 30-06-2019 (subtotaal)		Stand Q2-2019	2019	1.120.387	224.977	169.051	82.852	74.405	1.671.671
	Afrekening Waternet	23-9-2019	Ontvangst derden	2019					128	128
	Totaal per 31-12-2019		Stand Q4-2019	2019	1.120.387	224.977	169.051	82.852	74.533	1.671.799
	Werkhypotheses uitvoering:	25-3-2020	scopewijziging							
	<ul style="list-style-type: none"> • Dubbelsporige aanlanding NZL • Metro stijgpunten 14 en 8 • Bouwfaserings en layout metrosporen • Bouwfaserings treinsporen/OVT 									
	IBOI 2020 (1.658%)	1-7-2020	Indexering	2020	13.710	2.833	2.129	1.374	1.616	21.662
	Totaal per 30-06-2020		Stand Q1-2020	2020	1.134.097	227.810	171.180	84.226	76.149	1.693.462

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	A'dam	VRA	PNH	Derden	Budget
	BOK 9-7-2012	9-7-2012	baseline	2011	320.378					320.378
	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	6.070					6.070
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	5.416					5.416
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	4.003					4.003
	BOK 9-7-2014			2014	335.867					335.867
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	-40.304					-40.304
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	16-12-2014	baseline	2014	295.563					295.563
14	VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	scopewijziging	2014	0					0
	IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	1.135					1.135
	Totaal per 31-12-2015		stand Q4-2015	2015	296.698					296.698
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	17-2-2016	scopewijziging	2015		567				567
29	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen		scopewijziging	2015	0					0
	Totaal per 31-12-2015		stand Q4-2015	2015	296.698	567				297.265
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	566					566
	Totaal per 31-12-2016		stand Q4-2016	2016	297.264	567				297.831
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	3.394					3.394
	Totaal per 31-12-2017		stand Q4-2017	2017	300.658	567				301.225
	IBOI 2018 (1,5257%)	30-6-2018	indexering	2018	4.224					4.224
	Totaal per 31-12-2018		Stand Q4-2018	2018	304.882	567	0	0	0	305.449
	Verkoop woonboot	28-2-2019	Ontvangst derden	2019					122	122
	IBOI 2019 (2,02%)	1-7-2019	Indexering	2019	5.431	28				5.459
	Totaal per 31-12-2019		Stand Q4-2019	2019	310.313	595	0	0	122	311.030
	IBOI 2020 (1,658%)	1-7-2020	Indexering	2020	4.439	10				4.449
	Totaal per 30-06-2020		Stand Q2-2020	2020	314.752	605	0	0	122	315.479

3. Stand van zaken aanbevelingen mw. Dekker

In het bestuurlijk overleg van 25 maart 2020 hebben de bestuurders over het vervolg van het project Zuidasdok besloten. Het advies van mevrouw Dekker (Rapportage 'Voortvarend bouwen voor de toekomst') is in het bestuurlijk overleg omarmd. Uit dit advies volgen aanbevelingen. Deze bijlage beschrijft hoe de aanbevelingen opvolging krijgen.

1. Herbevestig in bestuurlijk overleg de huidige scope van project Zuidasdok: Projectscope 2020

In het bestuurlijk overleg op 25 maart 2020 is het rapport van mevrouw Dekker – waarin wordt geadviseerd om voortvarend door te gaan met de realisatie van het project Zuidasdok – besproken en integraal omarmd. De bestuurders hebben de huidige scope van het project Zuidasdok en de doelstellingen herbevestigd. Hiermee is invulling gegeven aan de aanbeveling.

2. Laat de bestuursovereenkomst uit 2012 in stand met de daarbij afgesproken risicoverdeling

In het bestuurlijk overleg op 25 maart is afgesproken dat Rijk en regio de komende periode in gesprek gaan om de meerkosten zorgvuldig te harden en over de invulling van het advies om een eenmalige extra budgetbijdrage te doen, buiten de Bestuursovereenkomst uit 2012 om. Bespreking vindt plaats in het bestuurlijk overleg.

3. Geef opdracht om de realisatie van project Zuidasdok zo snel mogelijk te laten doorstarten

Mevrouw Dekker adviseert om voortvarend te starten en uit te zoeken of het zin en draagvlak heeft bij de start van de aanleg van de zuidelijke tunnel het bouwverkeer tijdelijk over de openbare weg toe te staan. Daarmee kan wellicht tijdswinst bij de aanleg van de zuidelijke tunnel behaald worden, waardoor eerder begonnen kan worden met de aanleg van het 5^e/6^e spoor (Derde perron). De opvolging van deze aanbeveling is belegd bij de Directeur Uitvoering van de programmaorganisatie Zuidasdok. De aanbeveling wordt meegenomen in de verdere uitwerking/detaillering van de bouwfaseringsplan en wordt beschouwd in gezamenlijkheid met andere potentiële versnellingsmaatregelen. Gelet op de impact die deze aanbeveling kan hebben op de omgeving, wordt indien nodig ook afgestemd met (eind)gebruikers en omgevingspartijen. Wanneer de aanbeveling als voldoende kansrijk wordt beschouwd en op voldoende draagvlak kan rekenen, wordt het opdrachtgevers overleg hierover geïnformeerd. Om invulling te geven aan het voortvarend doorstarten zijn de voorbereidingen voor de aanbestedingen van OVT vol in gang gezet.

4. Hou oog voor de ontwikkelingen op verkeers- en vervoersgebied in relatie tot het project Zuidasdok

Deze aanbeveling is één van de redenen waarom er in de programmadirectie een Directeur Strategie & Omgeving is aangesteld. Deze heeft de taak om te werken

Pagina: 40/44

Datum: 1-10-2020

Status: Definitief

Zuidasdok

aan een gebiedsgerichte adaptieve en holistische aanpak ('geen hek om het project'). Door actief de samenwerking aan te gaan met omgevingspartijen en (eind)gebruikers is het programma beter in staat in te spelen op de ontwikkelingen in het gebied. Door samen en in belang van de (eind)gebruiker de verantwoordelijkheid te nemen is het, zoals mevrouw Dekker stelt, mogelijk om in te spelen op actuele inzichten, bijvoorbeeld rondom robuuste oplossingen voor de modaliteit fiets. Zie ook aanbeveling 8 voor de verdere uitwerking van het betrekken van omgevingspartijen en (eind)gebruikers.

5. Realiseer een proactieve veiligheidscultuur

Dit is belegd bij de Directeur Uitvoering van de programmaorganisatie Zuidasdok. Het aspect Veiligheid en het stimuleren van een proactieve veiligheidscultuur (verhogen veiligheid 'awareness') krijgt aandacht bij de verdere uitwerking van de programma organisatie. In het – door het opdrachtgeversoverleg vast te stellen – programmaplan wordt toegelicht welke inspanningen de programma organisatie verricht om een proactieve veiligheidscultuur te realiseren. Bij de vormgeving van de aanbestedingen voor de te contracteren opdrachtnemers van de deelprojecten, wordt ook aandacht gegeven aan de eisen die worden gesteld aan de veiligheidsprestaties van opdrachtnemers. Tenslotte wordt bij de verdere inrichting van de programmaorganisatie uitgewerkt hoe wordt toegezien op de veiligheidsprestaties van opdrachtnemers.

6. Toon eigenaarschap voor verbetering van de tijdelijke situaties

Het advies van mevrouw Dekker is om eigenaarschap te tonen voor het verbeteren van de tijdelijke situaties in brede zin. Dit omvat ook een communicatieve component. Zoals reeds aangegeven zal de Directeur Strategie & omgeving actief de samenwerking aan gaan met omgevingspartijen en (eind)gebruikers waardoor het programma beter in staat is in te spelen op de ontwikkelingen in het gebied. Dit geldt ook voor het zorgdragen van goede en veilige verbindingen in de tijdelijke situatie. Specifiek ten aanzien van de aanlanding van de Amstelveenlijn op de Strawinskylaan (waar mevrouw Dekker in haar rapport aandacht voor vraagt) is de Vervoerregio reeds een onderzoek gestart. Zuidasdok werkt mee aan dit onderzoek. Besluitvorming over de oplossingsrichting zal in het Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok worden besproken aan de hand van de onderzoeksrapportage.

7. Blijf inzetten op een interactief omgevingsmanagement

Advies is de bestaande communicatiestrategie voor Zuidas en Zuidasdok met hernieuwd enthousiasme uit te voeren. Dit is belegd bij de Directeur Strategie & Omgeving. De bestaande (gezamenlijke) communicatiestrategie (Zuidas/Zuidasdok) wordt de komende tijd tegen het licht gehouden, samen met de (eind) gebruikers en belanghebbenden, en met hernieuwd enthousiasme (nieuw elan). Daarbij wordt ingegaan op het aspect 'ambassadeurschap'. Deze 'herijking van de communicatiestrategie' wordt naar verwachting uiterlijk Q4-2020 afgerond en de uitgangspunten worden meegenomen in de actualisatie van het programmaplan. De communicatie strategie vormt de basis voor het uitdragen

van het projectverhaal, zie aanbeveling 10.

8. Een complex project vraagt om integrale sturing en governance

Advies is om in de bestaande governancestructuur van het project Zuidasdok te wijzigen en in deze nieuwe fase een nieuwe structuur op te zetten die het mogelijk maakt om te sturen op de succesvolle realisatie én operatie (van de OV-terminal, maar ook van de weginfrastructuur).

Er wordt op twee manieren invulling gegeven aan deze aanbeveling.

1. De afgelopen periode is door prof. Marcel Veenswijk (Management of Cultural Change, VU University Amsterdam) een onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van de governance rond het programma Zuidasdok. Op basis van de door Veenswijk gemaakte aanbevelingen heeft de programmadirectie een aantal concrete acties geformuleerd, waar door het OGO mee in is gestemd. Deze acties worden door de programmaorganisatie uitgevoerd.

Mevrouw Dekker bepleit dat moet worden gezorgd dat partijen die op afstand opereren (o.a. GVB, NS) aan tafel komen. De directeur Strategie & Omgeving heeft (hernieuwd) kennis gemaakt met deze en andere (eind) gebruikers en belanghebbende en blijft dat doen. Doel is om deze partijen zodanig te betrekken dat dit bij hen (een gevoel van) co-eigenaarschap creëert. Eén van de middelen hiervoor is het gebruikersoverleg (met o.a. NS, ProRail, GVB, VRA, MET, RWS-WNN en Stadsregie Amsterdam). Ook beoogt de programmaorganisatie met de beheerders van toekomstige onderdelen van het project een intensieve relatie te behouden.

9. Van Dok naar Stadshart: blijf werken aan een complete stad

Mevrouw Dekker bepleit de uitbreidingen met het 5^e/6^e spoor (Derde perron) te zien als een kans hier nog meer (beeld-) kwaliteit en comfort toe te voegen. Ze adviseert te investeren in het Dokdakpark én de duurzame uitbouw van de OV-terminal Amsterdam Zuid. Dat geeft de OV-terminal en omgeving de noodzakelijke allure voor deze internationale toplocatie. Het dokdakpark wordt uitgewerkt door Amsterdam en is een verhoogd stadspark tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg, aan de noordzijde van het station Amsterdam Zuid. Het park zal zoveel mogelijk aansluiten bij het ontwerp van Zuidasdok. Er is i.r.t. het ontwerp van Zuidasdok en de plannen van het Dokdakpark een impactanalyse opgesteld samen met het projectteam van Dokdakpark en Ingenieursbureau Zuidasdok (IBZ). Hieruit blijkt dat de benodigde wijzigingen voor project OVT beperkt zijn. Deze wijzigingen worden door Amsterdam voorbereidt en ingebracht in het OGO. De programmaorganisatie werkt waar nodig mee aan de voorbereiding hiervan.

10. Zorg voor nieuw elan!

Mevrouw Dekker bepleit het voortvarend voortzetten van het project Zuidasdok te zien als een kans om in de volle breedte de toegevoegde waarden van het project Zuidasdok te communiceren en trots uit te stralen. De Directeur Strategie & Omgeving gaat werken aan het verder uitdragen van het 'projectverhaal'.

Belangrijk hierbij is dat hij dit doet in gezamenlijkheid met belanghebbenden in de omgeving, in lijn met aanbeveling 7. Dit is een verschuiving van het project als technisch instrument naar het project als sociale constructie. Door actief samen te werken met (eind)gebruikers en belanghebbenden, kunnen we het verhaal van Zuidasdok gezamenlijk krachtiger vertellen. Mevrouw Dekker heeft aangetoond dat Zuidasdok voldoende ingrediënten in zich heeft voor een zeer aansprekend projectverhaal: er wordt dan ook geen 'nieuw verhaal' opgesteld. Het is zaak om dit verhaal met nieuw elan en samen met belanghebbenden uit te dragen, zie ook aanbeveling 7.

Financiering

× Gemeente
× Amsterdam



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

 Provincie
Noord-Holland

The logo of Provincie Noord-Holland consists of a stylized 'NH' where the 'N' is yellow and the 'H' is blue, topped with a crown. The text 'Provincie Noord-Holland' is in blue.

 | Vervoerregio
Amsterdam

The logo of Vervoerregio Amsterdam features a stylized pink 'V' and 'A' with a circular arrow element in the center. The text 'Vervoerregio Amsterdam' is in black.