

Halfjaarrapportage Zuidasdok

Periode: 1 januari t/m 30 juni 2021



Knooppunt De Nieuwe Meer

Auteur: Programmaorganisatie Zuidasdok
Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok
Versie: 1.0

Datum: 30-6-2021
Volgnr.: 1
Status: Definitief
Bestand:

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Doel rapportage	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Programmadoelstellingen	3
Hoofdstuk 2 Samenvatting	5
Hoofdstuk 3 Programmavoortgang	9
3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)	9
3.2 S&C/ICT Metro	17
3.3 Knooppunten	18
3.4 Tunnels	20
3.5 Raakvlakken tussen de projecten	22
3.6 Programma	23
Hoofdstuk 4 Programmabeheersing	25
4.1 Scope	25
4.2 Planning	25
4.3 Financiën	28
4.4 Risico's	34
4.5 Organisatie en kwaliteit	37
Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie	39
5.1 Stakeholdermanagement	39
5.2 Raakvlakprojecten	41
5.3 Bereikbaarheid	43
5.4 Communicatie	44
Bijlagen	47
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok	47
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten	50
3. Stand van zaken van de uitvoering van de aanbevelingen van mw. Dekker	51
Financiering	55

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Doel rapportage

Het doel van deze Halfjaarrapportage van het programma Zuidasdok is de opdrachtgevers te informeren en verantwoording af te leggen over de voortgang van het programma.

Deze Halfjaarrapportage heeft betrekking op de periode 1 januari 2021 tot en met 30 juni 2021.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de doelstellingen van het programma beschreven die vigerend zijn voor de gehele duur van het programma. Deze programmadoelstellingen borduren voort op de projectdoelstellingen zoals geformuleerd in de structuurvisie, maar zijn geactualiseerd naar de huidige tijdgeest. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat. In hoofdstuk 3 wordt een terugblik gegeven over de voortgang van het programma in de betreffende verslagperiode en een vooruitblik gegeven voor de komende verslagperiode. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de stand van zaken van de beheersing van het programma. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 gerapporteerd over het omgevingsmanagement en de communicatie van het programma.

1.3 Programmadoelstellingen

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 is.

De volgende programmadoelstellingen, ontleend aan de Bestuursovereenkomst Zuidasdok en de structuurvisie Zuidasdok, worden gehanteerd bij Zuidasdok:

1. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke Randstad die van grote economische importantie is.
2. Door Zuidasdok kan de Zuidas verder uitgroeien tot internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en stad Amsterdam.

3. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem.
4. Duurzame inpassing van de infrastructuur in de ontwikkeling van het Zuidasgebied teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Belangrijke aandachtspunten bij de realisatie van deze doelstellingen zijn de zorg voor een complete stad en infrastructuur in elke fase van de bouw van het project. Vooral de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied zijn van essentieel belang tijdens de uitvoering van het project.

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

Programmavoortgang

In deze samenvatting worden de belangrijkste ontwikkelingen in de verslagperiode en de relevante actuele ontwikkelingen na de verslagperiode toegelicht.

OVT

ZuidPlus heeft in het eerste kwartaal 2021 de voorbereidingen getroffen voor de realisatie van de funderingen, de landhoofden en de spoordragende dekken onder treinspoor 4 (T4) en metrospoor 1 (M1) ten behoeve van de Brittenpassage. In de 100-urige buitendienststelling (BDS) tijdens het Paasweekend van 1 april 20:00 tot en met 6 april 5:00 zijn deze funderingen en landhoofden T4 en M1 aangelegd. Deze werkzaamheden zijn geheel conform planning en zonder klachten vanuit de omgeving verlopen.

Het definitief ontwerp (DO) voor OVT is deze verslagperiode opgeleverd ten behoeve van een review door betrokken stakeholders, waaronder de beheerders en andere relevante onderdelen van de moederorganisaties. In de komende periode wordt het dossier gereed gemaakt voor de overdracht aan de te contracteren opdrachtnemer OVT-1 en OVT-2.

Voorafgaande aan de start van de dialoofase heeft het Zuidasdok KAd-team, bestaande uit experts van ProRail, Amsterdam en Rijkswaterstaat, een interne toets (KAd-95¹) uitgevoerd op de aanbestedingsdocumenten. Ook is er een toets op de kostenraming uitgevoerd door de kostenpool van Rijkswaterstaat. Beide toetsen hebben in januari 2021 geleid tot een positief oordeel ten aanzien van de aanbestedingsdocumentatie.

In februari 2021 is de dialoofase met drie geselecteerde partijen gestart en deze fase is begin juni afgerond. De inschrijvingen zijn ontvangen waarna de beoordeling is gestart. Op 26 augustus is de opdracht voor de eerste contractfase gegund aan de bouwcombinatie Nieuw-Zuid, bestaande uit Mobilis, Boskalis en Van Gelder.

Om meer ruimte te creëren in de planning van OVT is in de inkoopstrategie Zuidasdok besloten om een aantal werkzaamheden vooruitlopend op het hoofdcontract van OVT uit te voeren. Met deze werkzaamheden worden metrosporen ingekort en wordt fysiek ruimte gemaakt voor het uitvoeren van de

¹ KAd-95 toets = Toets van de Kwaliteit van de Aanbestedingsdocumenten (95%-versie)

OVT-werkzaamheden. Voor de realisatie van deze werkzaamheden worden twee voorloopcontracten gesloten. Het eerste voorloopcontract is aan BAM gegund, het tweede voorloopcontract is in juli 2021 aan Heijmans gegund.

Het projectteam OVT heeft gezamenlijk met alle stakeholders, waaronder Amsterdam, ProRail en NS Reizigers, een voorkeursscenario voor de bouwfaserings van de Minervapassage uitgewerkt. De meeste gebruikers zullen hierbij gebruik maken van de nieuwe Brittenpassage (2025) die als volwaardig station functioneert. De Minervapassage is voor gebruikers van het metrostation alleen bereikbaar via de noordzijde. Door deze keuzes kunnen de verbouwingswerkzaamheden aan de Minervapassage ongehinderde plaatsvinden. Het OGO heeft op 7 juni 2021 met dit voorstel ingestemd. Bewoners en stakeholders zijn door Zuidasdok geïnformeerd over dit besluit. Het voorkeursscenario wordt verder uitgewerkt ten behoeve van de (transfer)veiligheid, loopstromen en het raakvlak met de tunnelfasering.

Tijdens de buitendienststelling (BDS) van vrijdag 20 tot maandag 23 augustus zijn het treindek T4 en metrodek M1 door ZuidPlus in één keer samen ingeschoven.

S&C/ICT Metro

Tijdens de buitendienststelling met Pasen zijn er zowel aan het S&C-systeem als aan de ICT-systemen diverse aanpassingen doorgevoerd. Naast het verwijderen en herplaatsen van S&C-elementen in de spoorbaan is ook een nieuwe softwarerelease van het nieuwe S&C-systeem CBTC (CBTC staat voor *Communication Based Train Control*) geactiveerd. In deze verslagperiode zijn ook verdere voorbereidingen getroffen voor de werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden tijdens de buitendienststellingen in 2021/2022.

Knooppunten

Het OGO is 20 april 2021 akkoord gegaan met het starten van de aanbesteding van knooppunt De Nieuwe Meer. In de afgelopen periode is verder gewerkt aan het aanbestedingsdossier voor de 'Reconstructie van het knooppunt De Nieuwe Meer'. In mei 2021 is het dossier gereviewd in het kader van interne toets (KAd-toets) op het aanbestedingsdossier. Dit heeft een aantal aandachtspunten opgeleverd. Er zijn maatregelen getroffen om deze aandachtspunten in het aanbestedingsdossier op te lossen. Tijdens de interne toets is gebleken dat de Aanbestedingsleidraad van voldoende kwaliteit is en op 25 juni 2021 is de Aanbestedingsleidraad gepubliceerd op TenderNed en is de selectiefase gestart. Daarmee is deze belangrijke mijlpaal conform de vigerende planning gehaald. Met de betrokken bestuurders is afgesproken het besluit van gunning nogmaals voor te leggen, in het licht van de lopende budgetvraag.

Tunnels

Het inkoopplan wordt opgesteld en voorgelegd aan de Tenderboard binnen Zuidasdok waarna het voor vaststelling aan het OGO wordt voorgelegd. Het inkoopplan zal naar verwachting in Q4 2021 worden afgerond.

Na de zomer wordt gestart met het opstellen van de Vraagspecificaties en de Aanbestedingsleidraad. Deze worden getoetst in een interne toets op de kwaliteit van het aanbestedingsdossier (KAd 50% en 95% toets). Parallel aan het opstellen van het aanbestedingsdossier wordt een contractraming opgesteld, welke getoetst worden via een onafhankelijke toets door kostendeskundigen.

Programma

Het Programmaplan Zuidasdok is in maart 2021 door het OGO vastgesteld.

Scope

Er zijn in de afgelopen verslagperiode geen scopewijzigingen doorgevoerd.

Planning

De projectplanning voor het project OVT-1 is het afgelopen half jaar verder uitgewerkt, voor het project KNM zijn de afgelopen periode plannings-optimalisaties onderzocht en verwerkt in de planning en voor het project Tunnels is gestart met het uitwerken van de aanbestedingsplanning. De mijlpaal 'Start aanbesteding KNM' is het afgelopen half jaar conform planning gerealiseerd. De actuele stand van de mijlpalen, op de start aanbesteding van Tunnels na, past binnen de in het OGO afgesproken bandbreedtes.

Financiën

In maart 2020 is, na het advies van mw. Dekker om voortvarend door te gaan met de realisatie van Zuidasdok, gerapporteerd dat er naar verwachting sprake is van een fors budgettekort. Daarbij is aangegeven dat de meerkosten nog zorgvuldig moesten worden gehard. In de loop van 2020 is de kostenraming gehard en bedraagt de Prognose Eindstand van Zuidasdok 3.101 M€, het budget bedraagt 2.009 M€. Het budgettekort is aan de bestuurders voorgelegd, waarbij zij hebben verzocht een tweede review op de kostenraming te laten uitvoeren. Resultaat van deze tweede review, uitgevoerd door een extern bureau, is dat het onvoorzien te laag was ingeschat en de kostenraming met 104 M€ verhoogd moet worden tot 3.204 M€. Tevens is er in de afgelopen periode een actualisatie van de raming, onder andere door een jaarlijkse indexering, doorgevoerd waardoor de raming is gestegen tot 3.245 M€. Het budget is door de toekenning van de jaarlijkse IBOI-indexering gestegen naar 2.049 M€. Hierdoor is de actuele budgetspanning 1.196 M€. De voortgang van Zuidasdok is afhankelijk van de besluitvorming over het budget. Het OGO is geïnformeerd dat besluitvorming over het project in maart 2022 nodig is. Deze datum heeft betrekking op de programma- en projectenplanning. Bestuurlijke besluitvormingsmomenten dienen hieraan vooraf te gaan.

Risico's

In de H-rapportages wordt gerapporteerd over de ontwikkeling van het risicoprofiel van Zuidasdok aan de hand van de ontwikkeling van de top 10 risico's. In deze samenvatting vermelden we de drie toprisico's.

Pagina: 7/55

Datum: 30-6-2021

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

Positie H1 2021	Risico
1	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag
2	De transitie naar de nieuwe werkwijze en filosofie verloopt onvoldoende voortvarend
3	Er is onvoldoende coördinatie tussen de projecten

Hoofdstuk 3

Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 januari tot en met 30 juni 2021. De opzet van dit hoofdstuk sluit aan bij de opzet van Zuidasdok en de verdeling in vier projectteams (OVT, S&C/ICT Metro, knooppunten en tunnels). Voor elk projectteam en voor het programma wordt een terugblik gegeven op het afgelopen half jaar en een vooruitblik op het komende half jaar. De peildatum voor deze Halfjaarrapportage is 30 juni 2021.

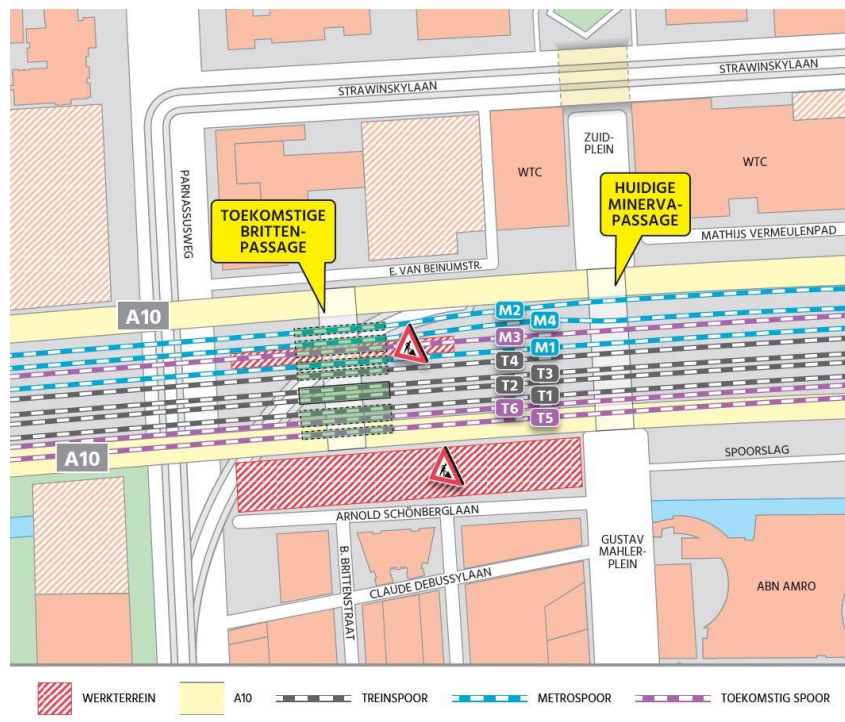
3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

<i>Planning</i>	<i>OVT-1 en OVT-2: 2020 – 2031 OVT-3: 2025 – 2036</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren Openbaarvervoerterminal in drie delen OVT-1: realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons en stijgpunten metro in de Minervapassage. OVT-2: verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage en verbreden bestaande treinperrons. OVT-3: realisatie koppen van de stationspassages, de noordelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en de zuidelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en aanleg openbare ruimte</i>
<i>Contract</i>	<i>OVT-1 en OVT-2: E&C-contract, met OVT-2 optioneel OVT-3: n.t.b. (2025)</i>

Terugblik

Uitvoeringswerkzaamheden

ZuidPlus heeft in het eerste kwartaal 2021 de voorbereidingen getroffen voor de realisatie van de funderingen, de landhoofden en de spoordragende dekken onder treinspoor 4 (T4) en metrospoor 1 (M1) ten behoeve van de Brittenpassage. In de 100-urige buitendienststelling (BDS) tijdens het Paasweekend van 1 april 20:00 tot en met 6 april 5:00 zijn deze funderingen en landhoofden T4 en M1 aangelegd. Deze werkzaamheden zijn geheel conform planning en zonder klachten vanuit de omgeving verlopen.



Figuur 1 Overzicht van de verschillende dekken OVT

In deze verslagperiode is door ZuidPlus de voorbouw van treindek T4 afgerond. Het metrodek M1 was al voorgebouwd. Tijdens de buitendienststellingsperiode van vrijdag 20 tot maandag 23 augustus 2021 worden het treindek T4 en metrodek M1 door ZuidPlus in één keer samen ingeschoven. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoersregio Amsterdam (VRA) is in deze verslagperiode akkoord gegaan met de benodigde tijdelijke buitengebruikname voor de metro en het vervangend vervoersplan in het betreffende weekend in augustus. Om de twee dekken gelijktijdig op het bouwterrein te bouwen en te stallen is er in deze verslagperiode meer ruimte gecreëerd door de inrit vanaf de Parnassusweg te verruimen en te verbeteren.

ZuidPlus heeft in deze verslagperiode de bovenleiding en de draagarmen van de voormalige Amstelveenlijn verwijderd.

Ontwerpwerkzaamheden

In het afgelopen half jaar is het ontwerp voor verschillende onderdelen van OVT verder uitgewerkt:

- het uitvoeringsontwerp (UO) voor de funderingen, landhoofden en spoordragende dekken onder treinspoor 4 en metrospoor 1 en de voorbouw van treindek T4. Deze werkzaamheden zijn/worden in Q2- en Q3-2021 door ZuidPlus uitgevoerd;
- het definitief ontwerp (DO) voor de funderingspalen, dek en landhoofdconstructies van de Brittenpassage en de tijdelijke

grondkeringen. Deze werkzaamheden worden tijdens de buitendienststelling in 2022 uitgevoerd;

- het DO voor de voorloopcontracten voor het inbrengen van metrowissels (voorzien in Q4 2021) en het aanpassen metroporen en -perrons (voorzien in Q2 2022) is afgerond. Voor dit laatste voorloopcontract is ook het UO opgeleverd;
- het DO voor OVT is opgeleverd en wordt gereviewd door betrokken stakeholders, waaronder de beheerders en andere relevante onderdelen van de moederorganisaties.

Zuidasdok is de vorige verslagperiode gevraagd te onderzoeken in welke mate het ontwerp van Zuidasdok moet en kan worden aangepast om een toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn niet onmogelijk te maken. Het ontwerpproces voor deze 'no-regret' maatregelen (o.a. verbrede M3-brug) is eind 2020 gestart. In juli 2021 wordt het OGO van Zuidasdok door VRA/Amsterdam gevraagd in te stemmen met het toevoegen van de scope van de 'no-regret' maatregelen aan de scope van het DO OVT Zuidasdok (OVT-1). Als het OGO instemt zal de scope van het DO OVT worden uitgebreid inclusief het bijbehorende budget en worden ingebracht in de lopende aanbesteding.

Aanbestedingen

Aanbesteding voorloopcontracten

Om meer ruimte te creëren in de planning van OVT is in de inkoopstrategie Zuidasdok besloten om een aantal werkzaamheden vooruitlopend op het hoofdcontract van OVT uit te voeren. Met deze werkzaamheden worden metroporen ingekort en wordt fysiek ruimte gemaakt voor het uitvoeren van de OVT-werkzaamheden. Voor de realisatie van deze werkzaamheden worden twee voorloopcontracten gesloten. Het eerste voorloopcontract is aan BAM gegund, het tweede voorloopcontract wordt in juli 2021 gegund.

Aanbesteding OVT-1 en OVT-2

In het kader van de aanbesteding van OVT-1 en OVT-2 zijn in december 2020 drie partijen geselecteerd. Tot 6 januari 2021 was er de mogelijkheid tot beroep, hier is geen gebruik van gemaakt.

Voorafgaande aan de start van de dialoogfase heeft het Zuidasdok KAd-team, bestaande uit experts van ProRail, Amsterdam en Rijkswaterstaat, een interne toets (KAd-95²) uitgevoerd op de aanbestedingsdocumenten. Ook is er een toets op de kostenraming uitgevoerd door de kostenpool van Rijkswaterstaat. Beide toetsen hebben in januari 2021 geleid tot een positief oordeel ten aanzien van de aanbestedingsdocumentatie.

² KAd-95 toets = Toets van de Kwaliteit van de Aanbestedingsdocumenten (95%-versie)

In februari 2021 is de dialoofase met de drie geselecteerde partijen gestart en deze fase is begin juni afgerond. De inschrijvingen zijn ontvangen waarna de beoordeling is gestart. De gunning is voorzien in Q3 2021 conform de planning.

Omgevingsvergunning

Met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is sinds oktober 2020 intensief overlegd in het kader van de voorbereiding van het indienen van de omgevingsvergunning voor de bouw van OVT-1 en OVT-2. De concept omgevingsvergunning, die gebaseerd is op het DO-OVT, is op 4 juni ingediend ten behoeve van de ontvankelijkheidstoets. In juli 2021 wordt de definitieve omgevingsvergunning aangevraagd. Na indiening van de definitieve vergunningsaanvraag is de verwachting dat de vergunning in december 2021 kan worden verleend (excl. eventueel bezwaar en beroep).

Vanaf januari 2021 is BENG-wetgeving (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) van kracht. Deze wet vraagt aanvullende voorzieningen op duurzaamheidsgebied. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning dient aangetoond te worden dat het stationsgebouw aan de duurzaamheidseisen uit de BENG-wetgeving voldoet. In de afgelopen periode is gewerkt aan de ontwerpopgave om het stationsontwerp aan deze nieuwe wet te laten voldoen. Deze uitwerkingen worden als nadere documenten bij de vergunningsaanvraag ingediend. De (financiële) consequenties worden in kaart gebracht.

In februari 2022 eindigt de instandhoudingstermijn van de omgevingsvergunning die is verleend aan NS Stations voor de tijdelijke winkelruimten op het Mahlerplein, de tijdelijke winkelruimte op het Zuidplein, de luifels en een scherm bij de entrees van de Minervapassage. De tijdelijke winkelruimten zijn van belang voor het handhaven van het winkelaanbod tijdens de bouw van de OVT. Met de gemeente Amsterdam en de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft overleg plaatsgevonden over het verlengen van de instandhoudingstermijn tot juli 2026. Zuidasdok heeft de aanvraag voor deze omgevingsvergunning op 30 april 2021 ingediend. Het is de verwachting dat de vergunning in december 2021 kan worden verleend (excl. eventueel bezwaar en beroep). NS Stations maakt nieuwe afspraken met de huurders van de tijdelijke winkelruimten. Zuidasdok en NS Stations hebben overleg over de verdeling van kosten en risico's in verband met de nog te verlenen omgevingsvergunning en nog te maken afspraken met huurders.

Ontwikkelingen OVT

Ontheffing Wet Natuurbescherming

Er zijn quickscans uitgevoerd om beschermde dier- en plantsoorten en mogelijke bomenkap te inventariseren. Hieruit blijkt dat er geen beschermde dier- of plantensoorten aanwezig zijn binnen het plangebied OVT waar de omgevingsvergunning OVT-1 en OVT-2 voor is aangevraagd. Wel is sprake van een locatie in het werkgebied van de aan te passen metroperrons welke mogelijk kan functioneren als vleermuisverblijfplaats. Voor de werkzaamheden aan de

metroperrons moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Aangezien het vleermuisonderzoek loopt tot in het derde kwartaal van 2021 is op het moment van het aanvragen van een omgevingsvergunning nog niet uit te sluiten dat er een vleermuisverblijfplaats aanwezig is in het viaduct over de Beethovenstraat. Om deze reden wordt een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd, voordat een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Uit de quickscans is wel gebleken dat er enkele struikgewassen gekapt moeten worden en een Japanse duizendknoop is aangetroffen bij het werkterrein Vivaldi. Uit nader onderzoek is gebleken dat voor de struikgewassen geen kapvergunning nodig is. Met betrekking tot het verwijderen van de Japanse Duizendknoop is het protocol van Amsterdam voorgeschreven.

Bereikbaarheid Station Amsterdam-Zuid

Het projectteam OVT heeft gezamenlijk met alle stakeholders, waaronder Amsterdam, ProRail en NS Reizigers, een voorkeursscenario voor de bouwfaserings van de Minervapassage uitgewerkt. De meeste gebruikers zullen hierbij gebruik maken van de nieuwe Brittenpassage (2025) die als volwaardig station functioneert. De Minervapassage is voor gebruikers van het metrostation alleen bereikbaar via de noordzijde. Door deze keuzes kunnen de verbouwingswerkzaamheden aan de Minervapassage ongehinderde plaatsvinden. Het OGO heeft op 7 juni 2021 met dit voorstel ingestemd. Bewoners en stakeholders zijn door Zuidasdok geïnformeerd over dit besluit. Het voorkeursscenario wordt verder uitgewerkt ten behoeve van de (transfer)veiligheid, loopstromen en het raakvlak met de tunnelfasering.

Fasering OVT-2

Door de gewijzigde planning van Zuidasdok, vallen de langdurige buitendienststellingen (BDS) van OVT-2 in 2026 mogelijk gelijktijdig met de buitendienststellingen van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Zuidasdok bespreekt dit met de partners in het faseringsoverleg om na te gaan of er sprake is van het samenvallen van BDS-en en welke maatregelen mogelijk zijn. Doel is hier in de zomer van 2022 duidelijkheid over te hebben, voorafgaande aan de doorgrondings- en prijsvormingsfase van OVT 2.

Aanlanding Amstelveenlijn (Amsteltram lijn 25)

Samen met de VRA is een aantal scenario's onderzocht voor de tijdelijke haltering van de Amsteltram. Het OGO heeft op basis van deze scenario's op 15 maart 2021 ingestemd met het realiseren van een tijdelijke halte op de Eduard van Beinumstraat, die wordt opgeheven op het moment dat Zuidasdok met de realisatie van de noordelijke tunnel start. Tot het beschikbaar komen van de definitieve halte aan de Arnold Schönberglaan wordt dan weer gebruik gemaakt van een aanlanding op de Strawinskylaan. In het OGO van 15 maart 2021 is afgesproken dat de bijbehorende kosten worden gedeeld tussen het project Amstelveenlijn en Zuidasdok. Na het OGO-besluit is de definitiefase gestart waarin frequent overleg plaatsvindt tussen VRA, Zuidas en Zuidasdok over de scopeafbakening en de uitwerking van het voorlopig ontwerp. In september 2021

zal de definitiefase worden afgerond waarin de scope van het project zal zijn vastgesteld en de planning van de realisatieperiode is opgesteld.

Derde Perron

In het laatste Bestuurlijk Overleg MIRT van 25 en 26 november 2020 hebben Rijk en regio het voorkeursalternatief voor het project Derde Perron (voorheen 5^e en 6^e spoor) Amsterdam Zuid voorlopig vastgesteld. In de scope, tijd en geld van het project Derde Perron zijn werkzaamheden opgenomen die een overlap kennen met Zuidasdok. Het betreft werkzaamheden in het kader van het project OVT-3 aan de zuidzijde van het station. Het OGO heeft Zuidasdok verzocht om samen met het project Derde Perron in kaart te brengen wat de mogelijke (technische en financiële) overlap tussen beide projecten is. Eind augustus 2021 moet dit leiden tot een gezamenlijke notitie van Zuidasdok en Derde Perron over de mogelijkheden beide projecten geïntegreerd op te pakken, welke zal worden voorgelegd aan het OGO in oktober 2021.

Extra (tijdelijke) maatregelen

Maatregelen beheer en onderhoud MET-E&B

Het OGO heeft op 15 maart 2021 ingestemd met de door Zuidasdok te financieren extra maatregelen voor beheer en onderhoud aan MET-E&B (Eigendom & Beheer), als gevolg van een afwijking van de dikte van het ballastbed van het metrospoor. Het betreft hier de formele afronding van een technische afspraak die al in 2019 is gemaakt tussen Zuidasdok en MET-E&B. Benadrukt is dat er sprake is van een uitzonderingssituatie (geen precedentwerking). De kosten van deze extra maatregelen worden betaald uit de risicoreservering van het programma.

Tijdelijke maatregelen station Amsterdam-Zuid

Met het oog op de al bestaande capaciteitsknelpunten in de transfer en de in de tijd verschoven openstelling van de Brittenpassage hebben Zuidasdok, ProRail en NS gezamenlijk onderzoek gedaan naar aanvullende, tijdelijke maatregelen om de transferdruk te verlagen en de kwaliteit van het station te verhogen. Het gaat om het tijdelijk dichtleggen van vides en vervangen van roltrappen door trappen op de treinperrons. Dit om de capaciteit van de perrons nu al te vergroten. ProRail heeft middels een kennisgeving een aantal partijen uitgenodigd om in te schrijven. Inmiddels is ook de benodigde omgevingsvergunning ingediend. De planning is deze werkzaamheden eind 2021 en in de loop van 2022 uit te voeren.

Veiligheid en gezondheid

In het afgelopen kwartaal zijn verschillende HSE-plannen en het Incidentmanagementplan binnen het projectteam besproken en afgerond. Deze plannen zijn onderdeel geworden van het aanbestedingsdossier voor de aanbesteding van OVT-1 en OVT-2.

Voor de buitendienststelling in het Paasweekend is het bouwveiligheidsplan gereviewd en besproken met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en ZuidPlus. Tijdens de buitendienststelling is er toezicht gehouden op de veilige

uitvoering van de werkzaamheden en de naleving van dit bouwveiligheidsplan. Er hebben zich in deze verslagperiode geen (veiligheid)incidenten voorgedaan ten aanzien van de uitgevoerde bouwwerkzaamheden door ZuidPlus. Ten behoeve van een veilige uitvoering van de werkzaamheden in 2021, is er op regelmatige basis overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

Er is gewerkt aan het veiligheidsmanagementsysteem voor OVT en de komende tijd worden veiligheidsprocedures en -processen uitgewerkt voor het borgen van de veiligheid gedurende de uitvoering van het werk bij OVT-1 en OVT-2.

Vooruitblik

Uitvoeringswerkzaamheden

Tijdens de buitendienststelling van vrijdag 20 tot maandag 23 augustus worden het treindek T4 en metrodek M1 door ZuidPlus in één keer samen ingeschoven. Zuidasdok ontvangt bezoekers ter plaatse (onder voorbehoud van COVID-19 restricties).

BAM werkt in diverse weekenden in het najaar van 2021 aan het realiseren van nieuwe overloopwissels om ervoor te zorgen dat de overlast van de bouw van het nieuwe station Amsterdam-Zuid voor het metroverkeer in de toekomst zoveel mogelijk beperkt kan worden. Met de Vervoersregio Amsterdam (VRA) en het Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB) is een plan uitgewerkt voor het uitvoeren van de werkzaamheden met zo min mogelijk hinder voor de reizigers. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoersregio Amsterdam heeft ingestemd met dit plan, dat bestaat uit de tijdelijke buitengebruikname van de metro en vervangend vervoersplannen. De voorbereiding van de werkzaamheden verloopt conform planning en de uitvoering van de werkzaamheden wordt in Q4-2021 afgerond.

In de tweede halfjaarrapportage 2020 is gerapporteerd dat de Amsterdamse OV-partijen hebben aangegeven niet te kunnen instemmen met een tijdelijke buitengebruikname (TBGN) van de Noord/Zuidlijn in de lente 2022 (in plaats van in de zomer 2022). In de komende verslagperiode wordt samen met de Amsterdamse OV-partijen een datum voor de TBGN in de zomer van 2022 vastgelegd. Om de planning van OVT-1 toch voldoende robuust te houden, is besloten enkele kleinere (voorbereidende) werkzaamheden uit OVT-1 (het verbreden van de inrit van een werkterrein) uit te voeren in een voorloopcontract.

Aanbestedingen

Voorloopcontract metrosporen en -perrons

De gunning van het voorloopcontract voor het aanpassen van de metrosporen en -perrons is voorzien in juli 2021. Daarna zal de aannemer starten met de voorbereiding van de werkzaamheden aan de sporen M3 en M4, het kopstation voor de Noord/Zuidlijn en de verbreding van het werkterrein Britten B.

Contract OVT

De scope van de aan te besteden opdracht omvat een tweetal onderdelen:

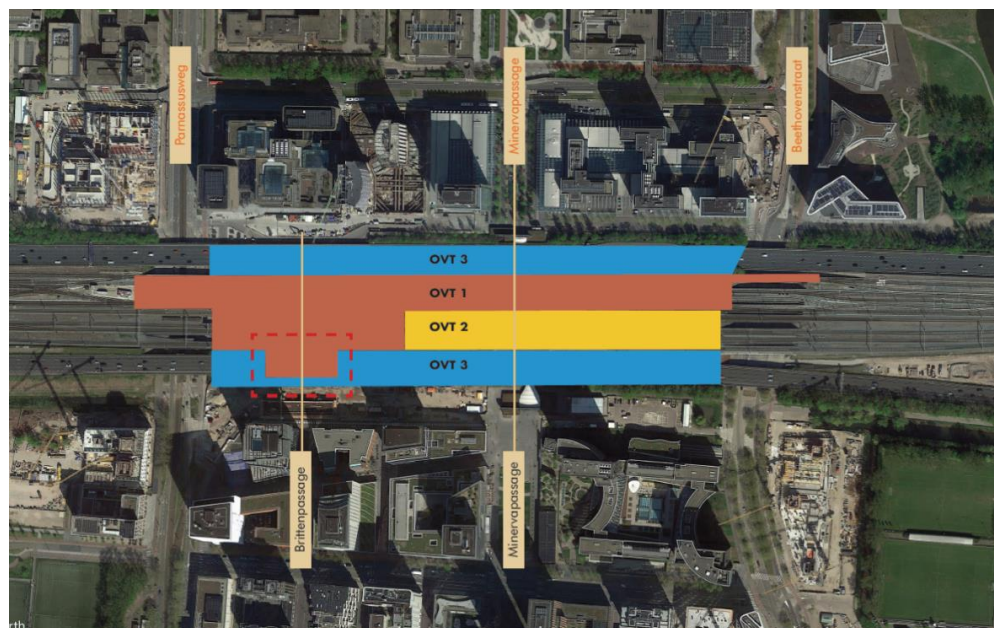
Pagina: 15/55

Datum: 30-6-2021

Status: Definitief

- Buitendienststelling zomer 2022 en OVT-1: Realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons en stijgpunten metro in de Minervapassage.
- OVT-2: Verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage en verbreden bestaande treinperrons.

Het werkpakket OVT-3 maakt geen deel uit van de lopende aanbesteding. De realisatie van OVT-3 kan aan elke zijde van de OV-Terminal pas starten na realisatie en ingebruikname van de betreffende tunnel van de A10. OVT-3 wordt gerealiseerd op het tunneldak van de snelweg.



Figuur 2 Geografische afbakening werkpakketten OVT (OVT-3 is geen onderdeel van de aanbesteding)

De gunningsbeslissing over het gunnen van het OVT-contract is voorzien eind augustus 2021.

Start Buitendienststelling zomer 2022 en doorgang OVT-1

Een deel van de werkzaamheden wordt vooruitlopend en ter voorbereiding op OVT-1 uitgevoerd tijdens een 11-daagse buitendienststelling (BDS) in de zomer van 2022. Deze werkzaamheden betreffen het realiseren van de fundering ten behoeve van het inschuiven van de twee meest zuidelijke treindekken ter hoogte van de Brittenpassage in 2023. Na de gunning in augustus 2021 zal de Opdrachtnemer starten met de voorbereiding van de werkzaamheden voor de BDS zomer 2022.

Voor de overige werkzaamheden vindt er voorafgaand aan de realisatie van OVT-1 een fase van doorgronding en prijsvorming plaats. De winnende inschrijver zal het werk na gunning doorgronden en komen tot een definitief prijsvoorstel voor

OVT-1. Als dit leidt tot een passende aanbieding, zal opdrachtnemer eind Q1-2022 aanvangen met de daadwerkelijke realisatie van realisatie OVT 1.

Eenzelfde principe is van toepassing voor OVT-2. Na afronding van de BDS zomer 2022, mits daartoe een bestuurlijk en contractueel besluit wordt genomen, zal de opdrachtnemer in Q3-2022 starten met de werkzaamheden ten behoeve van de doorgronding en prijsvorming voor OVT-2.

3.2 S&C/ICT Metro

<i>Planning</i>	<i>2020 – 2032</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren ICT-systemen (kaartverkoopautomaten, OV-chipkaartpoorten, camera's etc.) en werkzaamheden aan de metrobeveiliging- en besturingssystemen (S&C)</i>
<i>Contract</i>	<i>Er wordt gebruik gemaakt van bestaande raamcontracten met S&C- en ICT-leveranciers.</i>

Het project verricht werkzaamheden aan zowel de S&C- als de ICT-systemen van de metro. S&C is de afkorting van *Signalling and Control*. Dit is het systeem voor metrobeveiliging en -besturing. Onder ICT vallen verschillende systemen zoals bijvoorbeeld camera's, kaartverkoopautomaten en OV-chipkaartpoorten. De werkzaamheden worden uitgevoerd in samenwerking met reeds gecontracteerde opdrachtnemers van Metro en Tram van de gemeente Amsterdam. Met deze werkwijze wordt beoogd 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 Zuidasdok te waarborgen.

Terugblik

Het projectteam heeft een projectplan opgesteld voor het project S&C/ICT Metro, waarin de aanpak van het projectteam wordt uitgewerkt. In dit projectplan zijn de actuele kostenraming, planning en risicodossier opgenomen. Tevens is een strategisch overleg tussen de projectteams van OVT en S&C/ICT Metro gestart om de raakvlakken tussen beide projecten te bespreken en tijdig maatregelen te treffen deze raakvlakken te beheersen.

Tijdens de buitendienststelling met Pasen zijn er zowel aan het S&C-systeem als aan de ICT-systemen diverse aanpassingen doorgevoerd. Naast het verwijderen en herplaatsen van S&C-elementen in de spoorbaan is ook een nieuwe softwarerelease van het nieuwe S&C-systeem CBTC (CBTC staat voor *Communication Based Train Control*) geactiveerd. In deze verslagperiode zijn ook verdere voorbereidingen getroffen voor de werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden tijdens de buitendienststellingen in 2021/2022.

Het definitief ontwerp van OVT-1 en OVT-2 is inmiddels gereed. Er zijn voor wat betreft ICT deelontwerpen opgesteld voor verschillende systemen. Voor het S&C-systeem CBTC zijn er in maart 2021 gegevens geleverd van het project OVT aan de leverancier Alstom. Deze gegevens zijn nodig om de engineering op te starten van werkzaamheden die in 2023 worden uitgevoerd.

Vanaf februari 2021 is gestart met de gefaseerde ingebruikname van CBTC. De definitieve uitrol van CBTC over het hele metronet is voorzien in 2021. Het bestaande S&C-systeem (ZUB) dient na invoering van CBTC nog drie maanden functioneel te blijven als terugvaloptie. Dit wordt ook meegenomen in de voorbereiding van de werkzaamheden. Indien de uitrol van het CBTC-systeem zou vertragen dan zal het bestaande S&C-systeem langer in dienst moeten blijven en ook worden aangepast aan de wijzigingen als gevolg van de bouwwerkzaamheden aan het metrospoor. Op 1 juni heeft Metro en Tram als mitigerende maatregel besloten om voor alle werkzaamheden in 2021 het bestaande systeem ook aan te passen.

Vooruitblik

Tijdens de bouwperiodes in augustus, oktober en november 2021 worden er diverse werkzaamheden uitgevoerd en aanpassingen doorgevoerd aan de ICT- en S&C-systemen. Naast het verwijderen en herplaatsen van S&C-elementen in de spoorbaan wordt er een nieuwe softwareversie van CBTC geïmplementeerd. Voor ICT zullen er met name wijzigingen in het centrale besturingssysteem plaatsvinden.

Daarnaast zullen er in het tweede halfjaar van 2021 voorbereidingen worden getroffen voor de werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden tijdens de buitendienststellingen in 2022 en 2023.

3.3 Knooppunten

<i>Planning</i>	<i>2020 - 2033</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren reconstructie knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel</i>
<i>Contract</i>	<i>D&C-contract</i>

Terugblik

In februari 2021 is het inkoopplan voor knooppunt De Nieuwe Meer (KNM) vastgesteld door de programmadirectie.

Het OGO is 20 april 2021 akkoord gegaan met het starten van de aanbesteding van knooppunt De Nieuwe Meer. In de afgelopen periode is verder gewerkt aan het aanbestedingsdossier voor de 'Reconstructie van het knooppunt De Nieuwe Meer'. In mei 2021 is het dossier gereviewd in het kader van interne toets (KAd-

toets) op het aanbestedingsdossier. Dit heeft een aantal aandachtspunten opgeleverd. Er zijn maatregelen getroffen om deze aandachtspunten in het aanbestedingsdossier op te lossen. Tijdens de interne toets is gebleken dat de Aanbestedingsleidraad van voldoende kwaliteit is en op 25 juni 2021 is de Aanbestedingsleidraad gepubliceerd op TenderNed en is de selectiefase gestart. Daarmee is deze belangrijke mijlpaal conform de vigerende planning gehaald. Met de betrokken bestuurders is afgesproken het besluit van gunning nogmaals voor te leggen, in het licht van de lopende budgetvraag.

Het omzetten van het Integraal Voorlopig Ontwerp naar de vraagspecificatie voor KNM heeft, mede als gevolg van de COVID-maatregelen, meer tijd en aandacht gevraagd. Hierbij speelt ook dat een aantal normen en richtlijnen zijn gewijzigd, waarvan zal worden bekeken in hoeverre deze invloed hebben op het ontwerp en de vraagspecificatie. Dit heeft vooralsnog geen invloed op de mijlpaaldata van KNM.

Naast het hoofdcontract (Reconstructie KNM) is verder gewerkt aan het voorloopcontract 'Realiseren tijdelijke bediening Schinkelbruggen'. De voorbereiding voor deze aanbesteding verloopt conform planning. De afgelopen periode zijn gesprekken gevoerd met de gemeente Amsterdam over aanvullende wensen. Het gaat om een extra breed fietspad bij de Schinkelbrug, extra geluidsschermen bij de Schinkelbrug ten behoeve van achterliggende woningbouw en het rekening houden met het doortrekken van de Noord-Zuidlijn richting Schiphol. De geformuleerde wensen worden komend half jaar nader onderzocht.

Op dit moment vinden er gesprekken plaats met Watersportvereniging Amsterdam en de Yachtclub Het Bosch, die beide ligplaatsen hebben in de Nieuwe Meer. Gebleken is dat, om de aanpassingen in het Schinkelcomplex te kunnen uitvoeren, enkele ligplaatsen moeten worden verwijderd. In het Wijzigings-Tracébesluit, dat in voorbereiding is, zal deze extra benodigde ruimte worden toegevoegd. Het projectteam is in gesprek met de Watersportvereniging en de Yachtclub om afspraken te maken over het laten vervallen van de ligplaatsen.

Op 23 november 2020 heeft de Rechtbank Amsterdam uitspraak gedaan over het beroep van de Vereniging De Oeverlanden Blijven! en tuinpark Ons Buiten tegen de omgevingsvergunning, die verleend is door de gemeente Amsterdam voor het realiseren van een werkterrein en het kappen van bomen langs de Oude Haagseweg en de Riekerweg. Het beroep is ongegrond verklaard. Op 31 december 2020 is hoger beroep bij de Raad van State ingesteld door de Vereniging De Oeverlanden blijven. Dit hoger beroep wordt op 24 september 2021 bij de Raad van State behandeld en dit conflicteert niet met de planning voor de realisatie. Op 29 maart 2021 heeft de gemeente Amsterdam een Wob-verzoek ontvangen van de Vereniging De Oeverlanden Blijven!, waarbij documenten worden gevraagd over Zuidasdok. De afgelopen periode heeft afstemming plaatsgevonden tussen gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat over de afwikkeling van het Wob-verzoek. De insteek van de gemeente Amsterdam is voor de behandeling van het

hoger beroep bij de Raad van State de procedure rondom het Wob-verzoek af te ronden.

Er is een plan van aanpak voor kabels en leidingen opgesteld voor knooppunt De Nieuwe Meer. Hieruit blijkt dat het verleggen van een aantal kabels en leidingen op het kritieke pad van de planning ligt. Om vertraging te voorkomen is besloten om de betreffende kabels en leidingen voorafgaand aan de reconstructie van het knooppunt te gaan verleggen.

De zuidelijke Rozenoordbrug is onderdeel van een verhoogd inspectieprogramma. Gebleken is dat deze brug moet worden versterkt. Hoewel de Rozenoordbrug binnen het projectgebied van knooppunt Amstel ligt, maakt deze versterking geen onderdeel uit van de scope van Zuidasdok. De versterking wordt uitgevoerd onder aansturing en verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. De werkzaamheden worden in het najaar van 2021 gestart.

Vooruitblik

In de komende periode gaat het projectteam het aanbestedingsdossier compleet maken. Het aanbestedingsdossier wordt naar verwachting gepubliceerd bij de start van de concurrentiegerichtte dialoog (Q4 2021). Voordat het aanbestedingsdossier wordt vrijgegeven, zal de 95%-versie nog via een interne toets op de kwaliteit van het aanbestedingsdossier (KAd-toets) worden getoetst. De aanbesteding van het Voorloopcontract 'Realiseren tijdelijke bediening Schinkelbruggen' zal naar verwachting in Q3 2021 worden gestart.

Het gebouw Zuidcirkel is gelegen in het project knooppunt De Nieuwe Meer. Om de nieuwbouw van een fly-over te kunnen realiseren heeft het project Zuidasdok tijdelijk grond nodig van Zuidcirkel. Zuidasdok is in afwachting van de uitspraak van de rechtbank over de waarde van de tijdelijk door Zuidasdok benodigde grond bij teruglevering aan Zuidcirkel. De uitspraak werd in Q2 2021 verwacht maar dat is niet gerealiseerd. De latere uitspraak van de rechtbank heeft geen consequenties voor de beschikbaarheid van de grond en de planning van de realisatie ter hoogte van Zuidcirkel.

Met de toekomstige beheerders worden afspraken gemaakt over het beheer van de verschillende objecten binnen het project tijdens de uitvoering en na realisatie van het project.

3.4 Tunnels

<i>Planning</i>	<i>2022 – 2035</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren tunnels A10 (Zuid en Noord)</i>
<i>Contract</i>	<i>ntb</i>

Terugblik

In het eerste half jaar zijn de ontbrekende rollen in het IPM-projectteam ingevuld, zijn projectteamoverleggen opgestart en wordt er deelgenomen aan programmabrede afstem- en coördinatieoverleggen. De maatregelen als gevolg van COVID-19 en het thuiswerken werkt belemmerend op het creëren van één team Tunnels. Dit heeft ook impact op de voortgang van het project waaronder de voorbereiding van de aanbesteding.

Vooruitblik

Het inkoopplan wordt opgesteld en voorgelegd aan de Tenderboard binnen Zuidasdok waarna het voor vaststelling aan het OGO wordt voorgelegd. Het inkoopplan zal naar verwachting in Q4 2021 worden afgerond.

Een van de opgaven van project Tunnels is dat tijdens de uitvoering de functionaliteit van het projectgebied behouden moet blijven. De bouwmethode en de bouwfasering in relatie tot de werkzaamheden van OVT zijn bepalend voor de beperkingen in functionaliteit van het gebied en de mogelijke noodzakelijke beheers- en mitigerende maatregelen. Om hier meer inzicht in te krijgen wordt de komende periode een notitie opgesteld waarbij verschillende bouwmethodes nader worden beschouwd op verschillende aspecten zoals de uitvoerbaarheid, de impact op de omgeving en de kosten. De eerder meegegeven eisen van stakeholders worden hierin meegenomen. In combinatie met een beschouwing van de raakvlakken tussen OVT en Tunnels in tijd en locatie moet dit input geven aan de keuze of de bouwmethode al dan niet zou moeten worden voorgeschreven in het contract of dat deze keuze aan de aanbieder wordt gelaten waarbij er gestuurd wordt op de te accepteren hinder.

Na de zomer wordt gestart met het opstellen van de Vraagspecificaties en de Aanbestedingsleidraad. Deze worden getoetst in een interne toets op de kwaliteit van het aanbestedingsdossier (KAd 50% en 95% toets). Parallel aan het opstellen van het aanbestedingsdossier wordt een contractraming opgesteld, welke getoetst worden via een onafhankelijke toets door kostendeskundigen.

Er wordt een impactanalyse uitgevoerd van de nieuwe eisen in de Regeling Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (RARVW), de Landelijke Tunnelstandaard (LTS) en de eisen ten aanzien van brandwerendheid van tunnels op het project. Op basis van deze impactanalyse wordt in Q3 2021 nagegaan wat de impact van deze regelgeving op het project Tunnels is.

De contacten met de toekomstig beheerders van de tunnels (Rijkswaterstaat) zijn opnieuw opgestart. Met hen worden afspraken gemaakt over de eisen ten aanzien van het toekomstig beheer van de tunnels. In de tweede helft van 2021 zullen ook de contacten worden opgestart met de bevoegd gezagen Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Waternet en gemeente Amsterdam.

3.5 Raakvlakken tussen de projecten

In deze paragraaf wordt ingegaan op de belangrijkste raakvlakken tussen de projecten binnen Zuidasdok.

Op de grens tussen de projecten binnen Zuidasdok zijn (programma)interne raakvlakken ontstaan. De raakvlakken tussen de projecten OVT-1, -2 en -3 en S&C/ICT-Metro worden binnen het project OVT opgepakt. Raakvlakken tussen de Knooppunten, OVT en Tunnels worden binnen het programma benoemd en in samenwerking met de betreffende projecten uitgewerkt in de volgende integrale overleggen:

- *Integraal ontwerpoverleg.* Het doel van dit overleg is de coördinatie van technische raakvlakken en het borgen van een gemeenschappelijke aanpak van een technische kwaliteitsborging. In dit overleg wordt verder ervaring uitgewisseld;
- *Integraal plannings- en faseringsoverleg.* Het doel van dit overleg is de coördinatie, vaststelling en bewaking van de integrale planning en fasering van Zuidasdok;
- *Integraal conditioneringsoverleg.* Het doel van dit overleg is de coördinatie, vaststelling en borging van gemeenschappelijke uitgangspunten en activiteiten met betrekking tot conditionering, waaronder functievrij maken van terreinen.

Er zijn nog meer overleggen in het kader van integraal werken binnen Zuidasdok zoals met betrekking tot veiligheid of omgevingsmanagement, maar in deze drie overleggen komen de "binnengrenzen" tussen de projecten van het programma aan de orde.

Tunnels/Knooppunten

In de afgelopen periode is gewerkt aan een heldere afbakening van de scope van de projecten. De scope van de projecten in de Knooppunten op het raakvlak van de Tunnels is duidelijk en vastgelegd in scopedemarcatiedocumenten.

Tunnels/OVT

De scopedemarcatie van de OVT-projecten en de Tunnels is gereed en enkele interne raakvlakken zijn nader uitgewerkt. Deze raakvlakken zijn vooral ontstaan ter plaatse van de toegangen van het station en betreffen zowel ontwerp- als faseringsraakvlakken:

- Sloop van de parkeergarage onder de A10 noordzijde. Deze parkeergarage is de tijdelijke toegang van de Brittenpassage maar dient ook gesloopt/aangepast te worden om de realisatie van de noordelijke tunnel mogelijk te maken;
- Tijdelijk dek over de noordelijke toegang van de Minervapassage. Dit dek is nodig om de A10 noordzijde zodanig te kunnen verschuiven dat de realisatie van de noordelijke tunnel mogelijk is. Het moment waarop dit dek gerealiseerd wordt, wordt nader uitgewerkt;

- Plaatsen van groutankers onder de A10 zuidzijde. De groutankers van zowel Tunnels als OVT vormen een risico voor de uitvoering. Ontwerpers van de OVT en de Tunnels werken een oplossing uit waarbij dit risico niet meer optreedt;
- De realisatie van de tunnels zal voor een deel tegelijk uitgevoerd worden met de realisatie van de OVT. De raakvlakken die hiermee ontstaan tussen de projecten OVT en Tunnels worden nader uitgewerkt en zijn van belang voor een goed functionerend stationsgebied en een goede inrichting van de openbare ruimte tijdens de bouw. In de toelichting bij de projecten OVT en Tunnels zijn maatregelen beschreven welke er voor zorgen dat de het stationsgebied toegankelijk blijft en de functies in het projectgebied behouden blijven.

Kabels & leidingen

De projecten knooppunt De Nieuwe Meer en OVT hebben besloten een aantal kabels en leidingen van derden in eigen beheer te verleggen. Raakvlakken die ontstaan met de omgeving, de projecten Tunnels en knooppunt Amstel worden in het Integraal conditioneringsoverleg bewaakt.

3.6 Programma

Wijzigingstracébesluit en inpassing Tracébesluit in bestemmingsplan

In het OGO van 30 september 2020 is herbevestigd dat Zuidasdok de procedure voor een wijzigingstracébesluit (WTB), waarin wijzigingen zijn opgenomen ten aanzien van het gebied aan weerszijden van de tunnels, zal voortzetten. Vervolgens is afgesteld over de opzet van het WTB met juristen van het ministerie van IenW. In de komende periode worden effectonderzoeken uitgevoerd en wordt het WTB in concept opgesteld. Met de gemeente Amsterdam vinden gesprekken plaats over het inpassen van het Tracébesluit (TB) in een bestemmingsplan voor het gebied aan weerszijden van de tunnelmonden. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (planning: 1 juli 2022).

Stikstofdepositie

Met AERIUS 2020 berekeningen is beoordeeld of sprake is van depositie (neerslag) van stikstof in Natura 2000 gebieden. Voor OVT zijn er twee bevoegde gezagen; de minister van LNV voor het treinspoor en de provincie Noord-Holland voor het gemeentelijk OV (metro, tram en bus). Per 1 juli 2021 geldt een wettelijke vrijstelling voor stikstofdepositie tijdens de bouwfase. Voor de gebruiksfase is met AERIUS berekeningen vastgesteld dat geen sprake is van significante effecten op Natura 2000 gebieden. Na afstemming met de bevoegde gezagen is toch een vergunning Wet natuurbescherming aangevraagd. De beslissing hierop is een formele bevestiging dat een natuurvergunning voor OVT-1 en OVT-2 niet is vereist, uitgaande van de vrijstelling voor de bouwfase en de uitkomst van de berekeningen voor de gebruiksfase. Tevens is met deze aanvraag

de beoordeling van stikstofdepositie ontkoppeld van de beoordeling van de aanvraag van de omgevingsvergunning voor OVT-1 en OVT-2.

Voor de aanpassingen van de A10 Zuid en de Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel geldt het Tracébesluit Zuidasdok als natuurbescherming. Bij de voorbereiding van het Tracébesluit is met een passende beoordeling vastgesteld dat geen sprake is van significante effecten op Natura 2000 gebieden.

Ontheffing Wet Natuurbescherming (soortenbescherming)

De huidige ontheffing Wet Natuurbescherming verloopt eind 2021. Vanwege mogelijk voorkomende beschermde diersoorten (o.a. vleermuizen) in het plangebied van Zuidasdok wordt de aanvraag voor een nieuwe ontheffing voorbereid. Eind 2021 wordt een nieuwe aanvraag voor de ontheffing ingediend voor de periode 2022 tot en met 2026. De besprekingen met het bevoegd gezag (Rijksdienst voor ondernemend Nederland, RVO) voor de nieuwe aanvraag zijn gestart. Op dit moment lopen de benodigde onderzoeken (o.a. vleermuisonderzoek). In het derde kwartaal wordt een concept aanvraag bij RVO ingediend, zodra de resultaten van de lopende onderzoeken bekend zijn, kan de definitieve ontheffing worden aangevraagd.

Schadeclaims

Er zijn deze verslagperiode geen nieuwe schadeclaims ingediend. Tot 30 juni 2021 zijn er in totaal 28 schadeclaims ingediend, die vallen onder de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.

Verwervingsdossiers

Er wordt gewerkt aan de afronding van een aantal verwervingsdossiers die gaan over eigendomsveranderingen tussen verschillende opdrachtgevers. De verwachting is dat deze dossiers uiterlijk in 2022 afgerond worden.

Hoofdstuk 4

Programmabeheersing

4.1 Scope

In bijlage 2 en 3 is een totaaloverzicht opgenomen waarin de scopewijzigingen (en eventuele aanvullende financiële bijdragen) sinds de bestuursovereenkomst van juli 2012 zijn vermeld.

Scopewijzigingen

Er zijn in de afgelopen verslagperiode geen scopewijzigingen doorgevoerd.

4.2 Planning

In het eerste half jaar van 2021 zijn de deterministische projectplanningen voor OVT-1, OVT-2 en knooppunt De Nieuwe Meer in detail uitgewerkt. Voor deze projecten is de voorbereiding van de aanbesteding gestart. De overige projecten liggen verder in de tijd en zullen daarom later uitgedetailleerd worden in de planning.

In het OGO van 18 november 2020 zijn voor Zuidasdok stuurmijlpalen met bandbreedtes vastgesteld. Zuidasdok zal in de H-rapportage de actuele (deterministische) stand van deze mijlpalen melden en toelichten. In tabel 1 is vermeld:

- de stand van 31 december 2020 (H2 2020)
- de actuele stand per 30 juni 2021 (H1 2021)
- het verschil tussen deze en de vorige periode
- de door het OGO vastgestelde bandbreedte

In de Kamerbrief van maart 2020 hebben de bestuurders aangegeven dat de huidige verwachting is dat het laatste deelproject in de periode 2032-2036 wordt opgeleverd. Daarbij geldt een voorbehoud, de haalbaarheid van de planning is afhankelijk van de besluitvorming over het budget. Naarmate de besluitvorming over het budget langer uitblijft, leidt dit tot meer kosten en zullen de planning en financiële kaders meer onder druk komen te staan.

Mijlpaal		H2 2020	H1 2021	ΔH2 2020- H1 2021 (Q's)	Vastgestelde bandbreedte
Programma					
1	Integraal voorontwerp Zuidasdok gereed	Q1 2020	Q1 2020	0	Q1 2020
2	Programma Zuidasdok gereed	Q1 2034	Q1 2034	0	2032-2036
BDS2019					
3	BDS2019 werkzaamheden gereed	Q3 2021	Q3 2021	0	Q4 2021
OVT-1 Bouw Brittenpassage					
4	Start aanbesteding OVT-1 (OVT-2 mee als optie)	Q4 2020	Q4 2020	0	Q4 2020
5	Start bouw OVT-1	Q2 2022	Q2 2022	0	Q2 2022
6	Voorbouwlocaties treindekken zuidzijde vrij (Brittenpassage en Vivaldi)	Q3 2023	Q3 2023	0	2023-2024
7	Ingebruikname Brittenpassage en dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid	Q1 2026	Q4 2025	-1	2025-2027
8	Project OVT-1 gereed	Q2 2026	Q4 2025	-2	2025-2027
OVT-2 Verbreding Minervapassage					
9	Besluit lichten optie OVT-2	Q3 2022	Q3 2022	0	Q3 2022
10	Start aanbesteding OVT-2 (als optie niet gelicht wordt)	Q1 2023	Q2 2023	1	Q1 2023
11	Start bouw OVT-2	Q1 2026	Q4 2025	-1	2025-2027
12	Ingebruikname verbrede Minervapassage	Q3 2028	Q3 2028	0	2028-2031
13	Project OVT-2 gereed	Q3 2028	Q3 2028	0	2028-2031
Tunnels					
14	Start aanbesteding Tunnels	Q2 2022	Q3 2022	1	Q2 2022
15	Start bouw tunnel Zuid	Q1 2026	Q3 2026	2	2024-2027
16	Start bouw tunnel Noord	Q1 2028	Q1 2028	0	2026-2029
17	Ingebruikname tramstation Arnold Schönberglaan	Q4 2028	Q3 2029	3	2027-2031
18	Ingebruikname busstation Eduard van Beinumstraat	Q1 2030	Q1 2030	0	2028-2031
19	Ingebruikname tunnel Zuid en verbreding A10 Zuid (zuidbaan)	Q4 2030	Q3 2031	3	2029-2034
20	Ingebruikname tunnel Noord en verbreding A10 Zuid (noordbaan)	Q1 2033	Q1 2033	0	2031-2035
21	Project tunnels gereed	Q1 2033	Q1 2033	0	2031-2035
Knooppunt De Nieuwe Meer (KNM)					
22	Start aanbesteding KNM	Q2 2021	Q2 2021	0	Q2 2021
23	Start bouw KNM	Q4 2023	Q2 2024	2	2023-2024
25	Ingebruikname noordelijke parallelstructuur (PRR) en omklap S108 noord	Q2 2027	Q2 2027	0	2026-2028
26	Project KNM gereed	Q2 2030	Q2 2030	0	2028-2031
Knooppunt Amstel (KNA)					
27	Start aanbesteding KNA	Q2 2023	Q2 2023	0	2023
28	Start bouw KNA	Q1 2025	Q3 2025	2	2025-2026
29	Project KNA gereed	Q1 2030	Q3 2030	2	2028-2033
OVT-3 Koppen en plinten station					
30	Besluit combineren 5 ^e /6 ^e spoor (derde perron) met OVT-3 Zuid	Q1 2027	Q1 2027	0	2024-2028
31	Besluit meenemen Dokdakpark in OVT-3 Noord	Q1 2027	Q1 2027	0	2024-2028
32	Start aanbesteding OVT-3	Q1 2028	Q1 2028	0	2025-2029
33	Start bouw OVT-3 Zuid	Q4 2030	Q3 2031	3	2029-2034
34	Start bouw OVT-3 Noord	Q1 2033	Q1 2033	0	2031-2035
35	Koppen en plinten zuidzijde station Zuid gereed	Q2 2032	Q1 2033	3	2030-2036
36	Koppen en plinten noordzijde station Zuid gereed	Q1 2034	Q1 2034	0	2032-2036
37	Ingebruikname Vivaldipassage	Q1 2034	Q1 2034	0	2032-2036
38	Project OVT-3 gereed	Q1 2034	Q1 2034	0	2032-2036

Tabel 1 Mijlpalen Zuidasdok

Pagina: 26/55

Datum: 30-6-2021

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

Mijlpaal 1 'Integraal voorontwerp Zuidasdok gereed', mijlpaal 4 'Start aanbesteding OVT-1 (OVT-2 mee als optie)' en mijlpaal 22 'Start aanbesteding KNM' zijn gereed. Deze laatste mijlpaal is in de rapportageperiode behaald, conform de planning.

De planningen voor OVT-1 en OVT-2 zijn verder uitgewerkt. Daarbij is de opening van de Brittenpassage (mijlpaal 7), na een verdere uitwerking van het project, vervroegd naar Q4 2025. Dit werkt door in de start van de bouw van OVT-2 (mijlpaal 11).

Mijlpaal 10 'Start aanbesteding OVT-2' is verschoven naar Q2 2023 en valt hiermee enkele dagen buiten de vastgestelde bandbreedte. De aanbesteding was in de voorgaande planning extra vroeg gepland, omdat rekening werd gehouden met een eerdere start bouw van OVT-2. Na uitwerking van de planning blijkt deze versnelling van de bouw van OVT-2 niet mogelijk. Daarom is er voor gekozen de aanbesteding later te starten. Hierdoor sluit de voorbereiding van de aanbesteding ook beter aan op het besluitmoment om de optie OVT-2 te lichten in het contract met de aannemer van OVT-1 (mijlpaal 9).

De opstartfase van project Tunnels is vertraagd door de thuiswerksituatie als gevolg van de COVID-maatregelen. Het team bestaat grotendeels uit mensen die elkaar en het project nog niet kennen. Als gevolg hiervan is er meer tijd nodig voor de voorbereiding en aanbesteding van het project. Mijlpaal 14 'Start aanbesteding Tunnels' verschuift hierdoor naar het begin van volgende kwartaal en valt hierdoor buiten de vastgestelde bandbreedte. De latere start en een langere aanbesteding werken door in de start bouw van tunnel zuid (mijlpaal 15) en ingebruikname tramstation Arnold Schönberglaan (mijlpaal 17) en OVT-3 zuid (mijlpalen 33 en 35).

De start bouw van het KNM (mijlpaal 23) is naar achter gegaan, doordat er als gevolg van de COVID-maatregelen meer tijd nodig is voor de voorbereiding van de aanbesteding. Vooralsnog leidt dit niet tot wijzigingen in de uitvoeringsplanning. Voor het KNM speelt verder dat er onzekerheid is over de benodigde zettingstijden die invloed kunnen hebben op de doorlooptijd van de uitvoering van dit project.

Voor de aanbesteding van KNA was geen dialoofase voorzien. Op basis van de ervaringen bij KNM is een dialoofase voor KNA toch wenselijk. De extra tijd die hiervoor nodig is, werkt door in mijlpaal 28 'Start bouw KNA' en mijlpaal 29 'Project KNA gereed'.

De actuele stand van de mijlpalen past binnen de in het OGO afgesproken bandbreedtes, met uitzondering van de hierboven toegelichte mijlpaal 10 'Start aanbesteding OVT-2' en mijlpaal 14 'Start aanbesteding Tunnels'. Deze mijlpalen hebben een smalle bandbreedte van één kwartaal, waardoor de bandbreedte snel overschreden wordt.

4.3 Financiën

Deze H1-2021 rapportage bevat de financiële informatie van Zuidasdok. Alle bedragen zijn inclusief BTW en worden weergegeven in miljoenen euro's (M€). De standlijn is 30 juni 2021 en het prijspeil is 2021 tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

Per 1 januari 2021 is, als gevolg van de transitie van het project naar een programma, de financiële conversie doorgevoerd. Het gevolg hiervan is dat Zuidasdok in financieel opzicht is omgezet van één project Zuidasdok naar zeven onderdelen (OVT 1&2, OVT 3, S&C ICT Metro, Tunnel A10, Knooppunt de Nieuwe Meer, Knooppunt Amstel en Programma Zuidasdok) met een eigen prognose eindstand (raming). Door deze onderverdeling kan er beter op de financiële voortgang van de projecten worden gestuurd. In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen van de prognose eindstand, het budget en de budgetspanning van het programma. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de begrotingsartikelen 12 (Knooppunten) en 17 (Zuidasdok). Het complete overzicht van budget, prognose eindstand en budgetspanning per project is in bijlage 1 weergegeven.

In maart 2020 is, na het advies van mw. Dekker om voortvarend door te gaan met de realisatie van Zuidasdok, gerapporteerd dat er naar verwachting sprake is van een fors budgettekort. Daarbij is aangegeven dat de meerkosten nog zorgvuldig moesten worden gehard. In de loop van 2020 is de kostenraming gehard en bedraagt de Prognose Eindstand van Zuidasdok 3.101 M€, het budget bedraagt 2.009 M€. Het budgettekort is aan de bestuurders voorgelegd, waarbij zij hebben verzocht een tweede review op de kostenraming te laten uitvoeren. Resultaat van deze tweede review, uitgevoerd door een extern bureau, is dat het onvoorzien te laag was ingeschat en de kostenraming met 104 M€ verhoogd moet worden tot 3.204 M€. Tevens is er in de afgelopen periode een actualisatie van de raming, onder andere door een jaarlijkse indexering, doorgevoerd waardoor de raming is gestegen tot 3.245 M€. Het budget is door de toekenning van de jaarlijkse IBOI-indexering gestegen naar 2.049 M€. Hierdoor is de actuele budgetspanning 1.196 M€. De voortgang van Zuidasdok is afhankelijk van de besluitvorming over het budget. Het OGO is geïnformeerd dat besluitvorming over het project in maart 2022 nodig is. Deze datum heeft betrekking op de programma- en projectenplanning. Bestuurlijke besluitvormingsmomenten dienen hieraan vooraf te gaan.

In de huidige projectraming is een indexering doorgevoerd die is gebaseerd op het prijspeil van 1 januari 2021. Deze indexering is gebaseerd op de CBS-cijfers en was gering. Kostenstijgingen in 2021, als gevolg van COVID-19, een tekort aan bouwmaterialen, schaarste op de arbeidsmarkt en dergelijke worden pas in het prijspeil van 1 januari 2022 verwerkt. De verwachting is dat de indexering die in 2022 wordt doorgevoerd om genoemde redenen weleens hoger kan uitvallen.

In het afgelopen periode is gestart met een analyse van de PEAT-kosten van het programma. Door de maatregelen als gevolg van COVID-19 is er meer en langer inzet van IBZ nodig voor het uitwerken van het DO voor het project OVT. Daarnaast is de prognose voor de inzet voor S&C/ICT Metro bijgesteld. Beide ontwikkelingen leiden tot hogere PEAT-kosten voor 2021. Zuidasdok onderzoekt wat de consequenties zijn voor de PEAT-kosten voor de komende jaren.

In deze H1-rapportage zijn de financiële consequenties van een tweetal eerder besloten scopewijzigingen met betrekking tot extra wissels RAI-Oost en OV-controlepoortjes doorgevoerd. Dat kon nu pas omdat de definitieve kosten niet eerder bekend waren en nu, na uitwerking van deze scopewijzigingen, zijn bepaald.

Prognose eindstand programma

PES Totaal (mutatie 144 M€)

De PES Totaal bedraagt per 30 juni 2021 3.245 M€, dit was 3.101 M€ in de H2-2020 rapportage. De stijging van 144 M€ wordt verklaard door mutaties op:

PES ART 17 Zuidasdok (mutatie 112 M€)

- Verwerking second opinion kostenraming 74 M€
- Herijking raming PEAT 24 M€
- Indexering raming 2021 9 M€
- Scopewijzigingen 36 en 41: Extra wissel RAI Oost & OVCP - VRA 6 M€

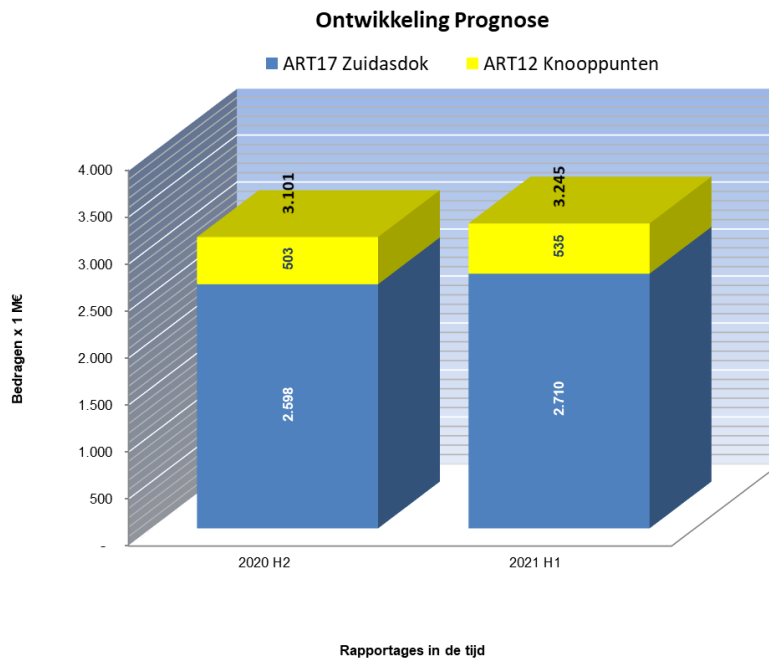
PES ART 12 Knooppunten (mutatie 32 M€)

- Verwerking second opinion kostenraming 30 M€
- Indexering raming 2021 2 M€

Prognose	2020 H2	Mutatie	2021 H1
Artikel 17	2.598	112	2.710
Artikel 12	503	32	535
Totaal	3.101	144	3.245

Tabel 2 Mutaties Prognose (PES)

In grafiek 1. 'Ontwikkeling Prognose Eindstand', wordt de opbouw en ontwikkeling van de PES van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Grafiek 1 Ontwikkeling Prognose (PES)

Budget programma

Budget totaal (mutatie 41 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 30 juni 2021 2.049 M€, dit was 2.009 M€ in de H2-2020 rapportage. Er is sprake van een stijging van 41 M€, die wordt verklaard door de volgende mutaties:

Budget ART 17 Zuidasdok (mutatie 36 M€)

- IBOI 2021 29 M€
- Scopewijzingen 36 en 41: Extra wissel RAI Oost & OVCP – VRA 6 M€
- Overboeken ontvangst in administratie van ART 12 naar ART 17 0,7 M€
- Correctie realisatie BLS 2012 -0,4 M€

Budget ART 12 Knooppunten (mutatie 4 M€)

- IBOI 2021 6 M€
- Overboeken ontvangst in administratie van ART 12 naar ART 17 -0,7 M€
- Afboeking naar werkelijke bijdrage AIRBIM -1 M€

Budget	2020Q4	Mutatie	2021Q2
Artikel 17	1.693	36	1.730
Artikel 12	316	4	320
Totaal	2.009	41	2.049

Tabel 3 Mutaties Budget

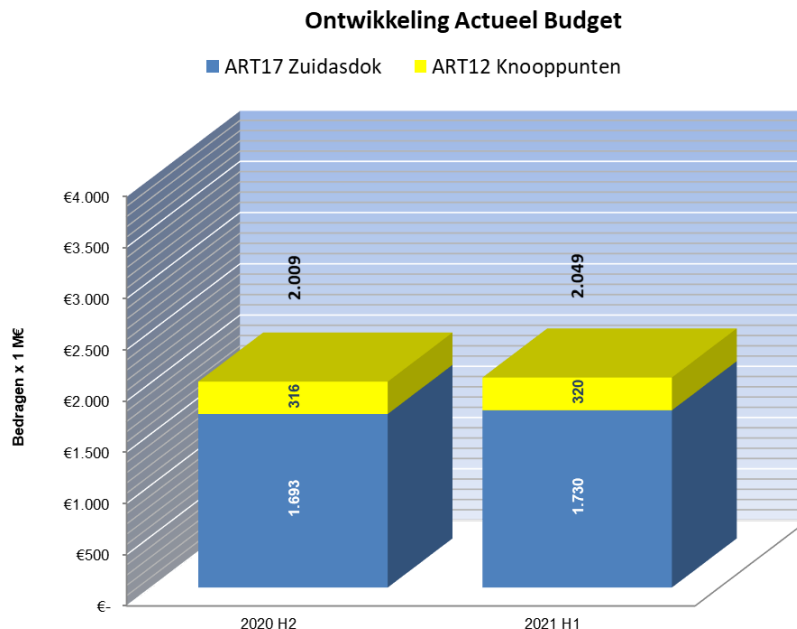
Pagina: 30/55

Datum: 30-6-2021

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

In grafiek 2 - 'Ontwikkeling Budget', wordt de opbouw en ontwikkeling van het budget van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Rapportages in de tijd

Grafiek 2 Ontwikkeling Budget

Ontwikkeling budget en prognose programma

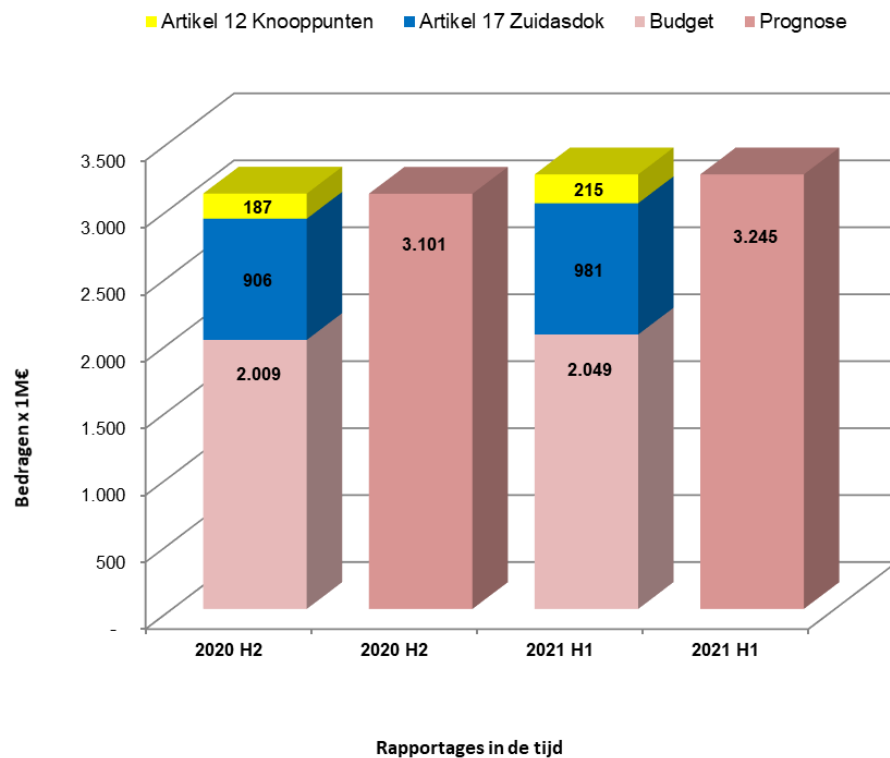
Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 1.196 M€ bestaande uit 981 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 215 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H2-2020 rapportage bedroeg dit 1.092 M€. De mutatie bedraagt 104 M€ extra budgetspanning als gevolg van de doorgevoerde second opinion op de raming.

Omschrijving	2020 H2	Mutatie	2021 H1
Actueel Budget ART 17 Zuidasdok	1.693	36	1.730
Prognose ART 17 Zuidasdok	2.598	112	2.710
Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok	-905	-76	-981
Actueel Budget ART 12 Knooppunten	316	4	320
Prognose ART 12 Knooppunten	503	32	535
Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten	-187	-28	-215
Budgetspanning	-1.092	-104	-1.196

Tabel 4 Mutaties Budgetspanning

In grafiek 3 - 'Ontwikkeling Budgetspanning', wordt de opbouw en ontwikkeling van de budgetspanning van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.

Budgetspanning



Grafiek 3 Ontwikkeling Budgetspanning

Bijdragen financieringspartijen

Het totaal aan bijdragen van financieringspartijen dat is opgenomen in het budget bedraagt 2.043 M€. Bij de H2-2020 rapportage bedroeg dit 2.009 M€. De mutatie bedraagt 34 M€ aan budget als gevolg van doorgevoerde IBOI-indexering.

Het actueel budget bedraagt 2.049 M€. De verdeling over de financieringspartijen is weergegeven in tabel 5 – 'Bijdragen financieringspartijen'.

Financiering/Bijdragen	MC Budget			Actueel Budget	
	2020 H2	Mutatie	2021 H1	Mutatie	2021 H1
Rijk	1.134	24	1.159	-4	1.155
Gemeente Amsterdam	228	3	231	1	232
Vervoersregio Amsterdam	171	3	174	6	180
Provincie Noord Holland	84	1	86	-	86
Subsidies	3	-	3	-	3
Bijdragen overige derden	74	-2	71	3	74
Subtotaal ART17 Zuidasdok	1.693	30	1.723	6	1.730
Subtotaal ART12 Knooppunten	316	4	320	-	320
Totaal programma ZAD	2.009	34	2.043	6	2.049

Tabel 5 Bijdragen financieringspartijen

Kasreeks bijdragen partijen

In tabel 6 – ‘Kasreeks budget bijdragen’ is de kasreeks van de bijdragen van de verschillende financieringspartijen weergegeven die in het actuele budget zijn opgenomen. In tabel 7 – ‘Kasreeks Actuele Bijdragen’ zijn alle afgesproken bijdragen opgenomen, ook die nog niet in het budget zijn verwerkt.

Kasreeks MC budget Bijdragen	T/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ev	Totaal
Rijk	347	14	43	89	82	56	71	457	1.159
Gemeente Amsterdam	59	14	12	25	33	33	36	20	231
Vervoersregio Amsterdam	44	11	9	19	24	25	27	16	174
Provincie Noord Holland	28	29	29	-	-	-	-	-	86
Subsidies	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Overige derden	0	-	-	-	-	-	-	71	71
Subotaal ART17 Zuidasdok	480	68	92	133	139	113	134	564	1.723
ART12 Knooppunten	55	2	22	20	34	31	31	124	320
Totaal programma ZAD	536	70	113	152	173	144	166	689	2.043

Tabel 6 Kasreeks budget Bijdragen

Kasreeks Actuele Bijdragen	T/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ev	Totaal
Rijk	347	28	28	89	82	56	71	455	1.155
Gemeente Amsterdam	59	6	19	24	32	32	35	25	232
Vervoersregio Amsterdam	44	4	15	18	24	24	26	24	180
Provincie Noord Holland	28	29	29	-	-	-	-	-	86
Subsidies	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Overige derden	0	1	1	1	1	1	1	67	74
Subotaal ART17 Zuidasdok	480	68	92	133	139	113	134	571	1.730
ART12 Knooppunten	55	2	22	20	34	31	31	124	320
Totaal programma ZAD	536	70	113	152	173	144	166	695	2.049

Tabel 7 Kasreeks Actuele Bijdragen

Realisatie uitgaven en verplichtingen

In tabel 8 – ‘Realisatie uitgaven en verplichtingen’ zijn de aangegane verplichtingen, de uitgaven en het resterende deel nog te verplichten weergegeven. In deze tabel is de vooraf trek van BTW Q2 2021 ad 0,5 M€ inbegrepen.

Realisatie projecten	(1)	(2)			(3)	(4=1-2)
	MC Budget	Aangegane verplichtingen			Gedane Uitgaven	Nog te verplichten
	2021 H1	2020 H2	Mutatie	2021 H1	2021 H1	2021 H1
Subotaal ART17 Zuidasdok	1.723	518	12	531	502	1.193
ART12 Knoopunten	320	55	0	55	55	264
Totaal programma ZAD	2.043	574	13	586	557	1.457

Tabel 8 Realisatie uitgaven en verplichtingen

4.4 Risico's

Het proces van risicomanagement is binnen Zuidasdok breed ingericht, waarbij sprake is van zowel een bottom-up als topdown benadering. Bottom-up doorlopen projecten zelf risicomanagement cycli en de projectrisico's worden beheerst en beheerd op projectniveau. Op programmaniveau worden topdown risico's en beheersmaatregelen geformuleerd, gekwantificeerd en beheerst vanuit het overall perspectief van Zuidasdok. De belangrijkste risico's op programmaniveau worden in de voortgangsrapportages opgenomen, waarbij ontwikkelingen in deze risico's worden toegelicht.

In de H-rapportage wordt gerapporteerd over de ontwikkeling van het risicoprofiel van Zuidasdok aan de hand van de ontwikkeling van de top 10 risico's.

De top 10 programmarisico's van Zuidasdok ziet er als volgt uit:

Positie H1 2021	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H2 2020
1	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag	▲
2	De transitie naar de nieuwe werkwijze en filosofie verloopt onvoldoende voortvarend	▲
3	Er is onvoldoende coördinatie tussen de projecten	▼
4	Er ontstaat spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)	▲
5	Er ontstaat weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder	=
6	Het programma kan onvoldoende slagvaardig opereren	=
7	Er ontstaan significante technische tegenvallers in de uitvoering	=
8	Het comfortabel en veilig functioneren van de reizigers- en verkeersstromen binnen het programmagebied kan tijdens realisatie onvoldoende worden geborgd	=

Positie H1 2021	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H2 2020
9	Er zijn onvoldoende werkvensters om het werk binnen het project OVT uit te kunnen voeren	=
10	Er ontstaan onveilige situaties tijdens de bouw binnen stedelijk gebied	=

(Nw: nieuw risico, =: het risico is gelijk gebleven, ▲: het risico is gestegen, ▼: het risico is gedaald)

Tabel 9 Top 10 programmarisico's

Hieronder wordt een toelichting op de wijzigingen binnen de top 10 programmarisico's gegeven.

1. De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag

Dit risico was in de H2-2020 periode als toprisico van het programma Zuidasdok opgenomen, als gevolg van het ontstane verschil tussen het beschikbare programmabudget en de actuele raming van het programma, waardoor er een forse budgetspanning bestaat. Om deze budgetspanning weg te nemen is Zuidasdok afhankelijk van de besluitvorming hierover door de financiers van het programma. Zuidasdok heeft te maken met de mogelijk grote gevolgen van de budgetspanning, naarmate de besluitvorming langer uitblijft. Zolang er sprake is van een budgettekort bestaat er onzekerheid over het aangaan van nieuwe verplichtingen bijvoorbeeld bij de gunning van contracten. Dit kan leiden tot uitstel van aanbestedingen en forse vertraging in de voortgang van de projecten.

In de afgelopen periode heeft er geen voortgang in de besluitvorming over de toekenning van het gevraagde aanvullende budget plaatsgevonden. Er is ook nog geen zicht op wanneer besluitvorming zal plaatsvinden. Zuidasdok heeft de consequenties van het uitblijven van de besluitvorming inmiddels inzichtelijk gemaakt, hier de opdrachtgevers over geïnformeerd en zal de komende periode op basis hiervan scenario's opstellen. Zuidasdok ziet de urgentie van dit risico toenemen.

2. De transitie naar de nieuwe werkwijze en filosofie verloopt onvoldoende voortvarend

De transitie van project naar programma en de nieuwe werkwijze en filosofie die daar bij horen, kunnen onvoldoende worden uitgedragen en besproken met alle medewerkers van Zuidasdok wegens de aanhoudende COVID-19 pandemie. Er wordt nog steeds op afstand gewerkt en is het slechts beperkt mogelijk fysieke bijeenkomsten te organiseren. Het is daardoor lastig een goed beeld te krijgen

van de implementatie en doorleving van de nieuwe werkwijze en filosofie. Dit zorgt ervoor dat het langer duurt voordat de nieuwe werkwijze en filosofie is geland binnen het totale programma Zuidasdok.

In het kader van beheersing zijn er digitale bijeenkomsten georganiseerd waarin de nieuwe werkwijze en filosofie, uitgewerkt in een programmaplan, is toegelicht en besproken met teams en medewerkers binnen Zuidasdok. De projectmanagers hebben ook binnen hun projectteams aandacht besteed aan de implementatie van de nieuwe werkwijze en filosofie en de doorvertaling naar wat dit binnen het project betekent. Ook hebben de projecten ieder een projectplan opgesteld waarin de vertaling van de programmafilosofie binnen de projecten is opgenomen.

3. Er is onvoldoende coördinatie tussen de projecten

Als gevolg van het opknippen van het programma in meerdere projecten, is een coördinatievraagstuk ontstaan. Elk project kent zijn eigen dynamiek, ontwerpissues, planning en risico's. Omdat er veel raakvlakken en afhankelijkheden zijn in het integrale ontwerp en de bouwfaserings van de projecten ontstaat hier het risico dat dit uit elkaar gaat lopen en er onvoldoende coördinatie plaats vindt.

In het kader van beheersing is er inmiddels een MT Uitvoering gevormd waarin de projectmanagers van de projecten elkaar op structurele basis informeren en afspraken maken over de invulling van de coördinatietaak tussen de projecten. Tevens is er een zestal thema's benoemd (integrale veiligheid, integraal ontwerp, integrale vormgeving en inpassing, integrale planning en fasering, openbare ruimte en raakvlakken, integrale K&L- en conditionering) waarover centraal informatie wordt uitgewisseld zodat alle projecten goed zijn geïnformeerd. Daarnaast is er een Integraal Ontwerpmanager aangesteld ter borging van de raakvlakken tussen de projecten. Met deze maatregelen heeft het programma de coördinatie goed ingeregeld waardoor het risico ten opzichte van de overige toprisico's in positie is gedaald.

4. Er ontstaat spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)

Binnen het programma is behoefte om enerzijds, soms op een laat moment, wensen van stakeholders te honoreren terwijl het anderzijds gebaat is bij een stabiele programmascope. Er zit spanning op beide aspecten en dat kan er toe leiden dat het honoreren van wensen leidt tot extra werkzaamheden die meerkosten en vertragingen tot gevolg hebben. Of dat het, gezien de fase van het programma, niet meer haalbaar is deze wensen te honoreren. Er zal daarbij steeds een afweging gemaakt moeten worden tussen adaptiviteit en stabiliteit. Zuidasdok volgt hierbij een zogenaamde 'hybride' aanpak, waarbij voor de projecten die (bijna) in uitvoering zijn het accent zal liggen op stabiliteit, terwijl

voor projecten die wat verder in de tijd liggen gestreefd wordt naar zoveel mogelijk adaptiviteit.

Aangezien er recentelijk meerdere wensen vanuit diverse stakeholders en samenwerkingspartners zijn geuit – zoals toevoeging van een Derde perron, doortrekking van de Noord-Zuid lijn en het opnemen van een tijdelijke haltering van de Amsteltram – wordt dit risico steeds actueler.

In het kader van beheersing onderhoudt Zuidasdok een intensief contact met de omgeving en de stakeholders zodat mogelijke wensen vroegtijdig in beeld zijn. De haalbaarheid en de impact van deze wensen wordt dan tijdig beoordeeld en besproken zodat verwachtingen snel duidelijk zijn.

8. Het comfortabel en veilig functioneren van de reizigers- en verkeersstromen binnen het programmagebied kan tijdens realisatie onvoldoende worden geborgd

Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van de H2-2020 rapportage maar is in de tussentijd breder geformuleerd. Dit risico was voorheen met name gericht op de beperkte ruimte die beschikbaar is voor de uitvoering van het programma, binnen de drukke bebouwde omgeving. De bouwterreinen zijn beperkt, wat leidt tot ingewikkelde bouwfasering en bouwlogistiek en het treffen van extra maatregelen om bouwterreinen effectief en veilig te kunnen gebruiken. Mochten de verkeerscijfers op basis van het Nederlands Regionaal Model toenemen, dan kan dit de reeds beperkte ruimte verder belasten en voor opstoppen en/of onveilige situaties leiden binnen het programmagebied.

In de prognoses van de reizigersaantallen in het openbaar vervoer (voor het uitbreken van de COVID-pandemie) is reeds een forse stijging zichtbaar, waardoor ook de drukte op station Amsterdam Zuid zal toenemen. Dit wordt mogelijk nog versterkt door projecten elders op het spoor die gelijktijdig aan de uitvoering van project OVT plaatsvinden, in het bijzonder het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer dat zorgdraagt voor de aanpassing van station Amsterdam Centraal. Bij werkzaamheden en Buitendienststellingen op en rondom station Amsterdam Centraal, wijken reizigers mogelijk uit naar station Amsterdam Zuid waardoor de drukte op het station nog verder zal toenemen.

4.5 Organisatie en kwaliteit

De programmaorganisatie komt steeds meer op sterkte. Het projectteam voor Knooppunten was eind 2020 al volledig bezet en in het afgelopen half jaar zijn ook alle IPM-rollen voor het projectteam Tunnels ingevuld. Beide projectteams zijn nog bezig voor verschillende adviseursrollen geschikte kandidaten te werven. De werving van externe capaciteit verloopt grotendeels via de gemeente Amsterdam, waarbij er in het eerste half jaar problemen waren met het inhuren van medewerkers. Dit leidde tot zorg over het tijdig op orde brengen van de projectbezetting. Zuidasdok zoekt met de gemeente naar een passende oplossing.

Het Programmaplan Zuidasdok is in maart 2021 door het OGO vastgesteld. De projectteams zijn, op basis van het Programmaplan, bezig met het opstellen van projectplannen voor hun eigen project. Voor OVT, S&C/ICT Metro en Knooppunten is het projectplan in de eerste helft van 2021 opgesteld en voor het project Tunnels wordt gewerkt aan het opstellen van een projectplan. In de projectplannen worden de focuspunten uit het programmaplan adaptiviteit, partnership en voorspelbaarheid nader ingevuld.

In verband met de maatregelen in het kader van COVID-19 wordt er vrijwel volledig thuis gewerkt en vinden vergaderingen en bijeenkomsten digitaal plaats. Deze manier van werken zal voorlopig nog voortduren en heeft veel impact op de afstemming, samenwerking en cultuur binnen Zuidasdok. Het uitwerken van het ontwerp van OVT en het voorbereiden van de aanbestedingen van OVT en knooppunt De Nieuwe Meer kosten meer energie en tijd en vraagt veel van de betrokken medewerkers. Ook heeft de huidige wijze van werken veel impact op de teamvorming en het opbouwen van de samenwerking binnen de relatief nieuwe projectteams van Knooppunten en Tunnels. Tenslotte is het lastig de nieuwe werkwijze en filosofie, zoals vastgelegd in het programmaplan, uit te dragen naar alle medewerkers van het programma en een indruk te krijgen van de implementatie en doorleving bij de medewerkers.

Zuidasdok heeft in de eerste helft van 2021 verder gewerkt aan de bedrijfsvoering en de programma- en projectbeheersing. Vanaf 2021 worden voor alle projecten de financiën, planning en risico's elk kwartaal geactualiseerd en worden de projectbaselines elk jaar per peildatum 30 juni geactualiseerd. Dit jaar vindt deze actualisatie van de programma- en projectbaselines voor het eerst plaats. Deze actie wordt in Q3 2021 afgerond. Ook voor het programma is de beheersing geactualiseerd. Op deze wijze werkt Zuidasdok aan het verder verbeteren van de voorspelbaarheid van het programma.

In maart en mei 2021 heeft de Programmadirectie met de projectteams van OVT, Knooppunten en Tunnels in afzonderlijke bijeenkomsten gesproken over het toepassen van de principes van "Resilient Partnership".

In het afgelopen half jaar heeft Zuidasdok de eerste procesbeschrijvingen aangepast aan de nieuwe programmaopzet. De processen voor risicomanagement, planningsmanagement en baselinebeheer zijn afgerond en de komende periode wordt een volgende set procesbeschrijvingen geactualiseerd en verder gewerkt aan het uitwerken van het kwaliteitssysteem van Zuidasdok. Ook is het auditplan 2021 vastgesteld. Vanaf het tweede kwartaal worden de eerste audits uitgevoerd en gewerkt aan het toetsen en verbeteren van de effectiviteit van de processen.

Hoofdstuk 5

Omgeving & Communicatie

5.1 Stakeholdermanagement

Beheerders

Om meer co-eigenaarschap te creëren werkt de programmaorganisatie aan het uitbouwen van de relatie met de beheerders van toekomstige onderdelen van het programma en worden zij meer betrokken bij het programma. Dit gebeurt zowel op programmaniveau als vanuit de verschillende projecten. Vanuit het programma zijn directie-overleggen opgestart met RWS, ProRail, MET, V&OR en Waternet. Met de beheerders vindt ieder kwartaal overleg plaats. Als basis van de overleggen gelden de eerder door beheerders afgegeven beheerdersverklaringen en de daarin genoemde aandachtspunten voor het vervolg. Met Waternet wordt bijvoorbeeld gesproken over het de komende periode door Zuidasdok op te stellen waterhuishoudkundig plan. Op deze manier kunnen beide partijen over en weer zorgen uitspreken, een relatie opbouwen en bouwen aan vertrouwen.

Bevoegd gezag

Met de directie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied wordt eveneens op directieniveau per kwartaal overleg gevoerd om de Omgevingsdienst mee te nemen in de recente ontwikkelingen binnen Zuidasdok. Daarbij is afgesproken om hernieuwde procesafspraken vast te leggen over de wijze van samenwerken. Deze afspraken waren verouderd na het afscheid van ZuidPlus. Daarnaast hebben de projecten diverse overleggen met de omgevingsdienst. Vooralsnog met name OVT, maar de komende periode ook met Knooppunten en Tunnels.

Gebruikers

Ook met de verschillende gebruikersgroepen is regelmatig overleg gevoerd. Deze overleggen krijgen een steeds meer regulier karakter, waardoor het mogelijk is een relatie op te bouwen en over verschillende onderwerpen te praten zonder dat hier direct een urgentie achter zit. Dat biedt de mogelijkheid om gebruikers mee te nemen in de afwegingen en dilemma's en ook de inbreng en belangen goed mee te wegen in het programma.

In het afgelopen half jaar zijn de volgende overleggen met gebruikers- en belangengroepen gevoerd:

- Het Gebruikersoverleg weg en spoor vindt ieder kwartaal plaats, met daarin naast de opdrachtgevende organisaties ook vertegenwoordigt NS Reizigers, ProRail, MET en GVB. In het Gebruikersoverleg wordt onder meer gesproken over de aanlanding van de Amsteltram, de buitendienststellingen die de komende jaren in de planning staan, de

aanbesteding van knooppunt De Nieuwe Meer en de snelheid versus hinder afweging van de OVT-2 fasering;

- Met de directie van NS Vastgoed vindt ieder kwartaal overleg plaats over de voortgang van en de actualiteiten in het programma. Zo is de afgelopen periode onder andere afgesproken om een extra contractbeheersingsoverleg in te richten zodat de voortgang in het project OVT en de contractuele vastlegging hiervan meer in lijn met elkaar komt;
- Met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven hebben deze verslagperiode meerdere overleggen en bijeenkomsten plaatsgevonden. Zowel ORAM (Ondernemend Amsterdam), Taskforce Bereikbaarheid als Hello Zuidas zijn structureel betrokken bij de ontwikkelingen in het programma. Deels via individuele gesprekken, deels via presentaties en gesprekken in de diverse werkgroepen en platforms. Met de bedrijven is onder meer gesproken over de aanlanding van de Amsteltram, de buitendienststellingen die de komende jaren in de planning staan, de aanbesteding van knooppunt De Nieuwe Meer en de snelheid versus hinder afweging van de OVT-2 fasering;
- Aanvullend daarop zijn vanuit het programma diverse overleggen gevoerd met bedrijven en organisaties zoals de ABN AMRO, VU, Rooms Katholieke Begraafplaats Buitenveldert, het Nicolaas Lyceum en anderen wanneer er een specifiek vraagstuk speelt of behoefte is om over een onderwerp door te praten;
- De bewonersplatforms zoals de Vereniging Irenebuurt Amsterdam (VIA) en het Bewonersplatform Zuidas (BPZ) worden vooral vanuit de projecten benaderd waarbij, wanneer dit passend is, ook project overstijgende thema's worden besproken. Zo schuift de omgevingsmanager OVT maandelijks aan bij de bestuursvergadering VIA met Zuidas en Zuidasdok. De omgevingsmanager van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel onderhoudt contact met de betreffende stakeholders in de knooppunten waaronder bijvoorbeeld met de Stichting Woonschepen Zuid bij de Schinkel;
- In aanloop naar de projectfasen die ook voor gebruikers meer impact hebben, zijn en worden de relaties met de diverse belangenverenigingen in de afgelopen en komende maanden aangehaald. Zo is Zuidasdok in het voorjaar te gast geweest in de RAR (Reizigers Advies Raad) vergadering. Aandachtspunten waren onder meer de aanlanding van de Amsteltram en de OVT 2-fasering (Minervapassage). Afgesproken is om op reguliere basis af te stemmen met de commissie Zuidasdok van de RAR. Op deze manier ontstaan er kortere lijnen en wordt er aan een goede samenwerking gewerkt.

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

5.2 Raakvlakprojecten

In deze paragraaf worden de ontwikkelingen bij de raakvlakprojecten toegelicht. De raakvlakprojecten waar in het afgelopen half jaar geen bijzonderheden te melden zijn, worden niet vermeld.

Uitvoeringsraakvlakken Zuidas

Het overleg met Zuidas over de uitvoerings- en ontwerpraakvlakken tussen het programma en de vastgoedontwikkeling in het Zuidasgebied is gecontinueerd. Zuidasdok blijft ruimte bieden aan raakvlakprojecten, waarbij het uitgangspunt is dat deze projecten niet tot vertraging van Zuidasdok mogen leiden.

Tower 11 WTC

CBRE (beheerder van het WTC), Zuidas en Zuidasdok zijn een gezamenlijk onderzoek gestart naar de mogelijkheden om voorafgaand aan de realisatie van de noordelijke tunnel het zogenaamde Tower 11 project te realiseren. Na een eerste verkenning zijn CBRE en Zuidasdok gestart met het opstellen van een overeenkomst die de realisatie van Tower 11 mogelijk maakt vooruitlopend op de bouw van de noordelijke tunnel. De sloop van de huidige torens A en C en de realisatie van drie nieuwe torens is alleen mogelijk als het bouwterrein van de noordelijke tunnel van Zuidasdok gebruikt kan worden. Een belangrijke randvoorwaarde voor Zuidasdok is dat de werkzaamheden van CBRE gereed zijn als gestart wordt met de realisatie van de noordelijke tunnel. Belangrijke synergievoordelen zijn te behalen in conditioneringswerkzaamheden.

Windscherm Zuidplein

Het windscherm en de hierin geïntegreerde uitblaasvoorziening van de parkeergarage van het WTC moeten verplaatst worden om de realisatie van de noordelijke tunnel mogelijk te maken. In samenwerking met CBRE en Zuidas is onderzocht op welke wijze dit het beste vormgegeven kan worden. Het eerste resultaat laat zien dat het mogelijk is de uitblaasvoorziening buiten het Tracébesluit (TB) gebied te plaatsen. Ook de uitgevoerde windonderzoeken laten zien dat het mogelijk is dit windscherm te verwijderen. De verwijdering van dit windscherm (inclusief de uitblaasvoorziening van de parkeergarage) is eerder nodig om station Amsterdam Zuid bereikbaar te houden voor nood- en hulpdiensten en bevoorrading als het Matthijs Vermeulenpad door CBRE gebruikt wordt als werkterrein ten behoeve van de bouw van Tower 11.

Beethoven kavel 6+7 en 2

Zuidasdok en de projectontwikkelaar van Beethoven kavel 6+7 en 2 stellen, in samenwerking met Zuidas, een afsprakenbrief op. In deze afsprakenbrief wordt vastgelegd dat de aannemer van de projectontwikkelaar tijdelijk gebruik mag maken van het bouwterrein van de tunnel ten behoeve van de bouwlogistiek en zijn afspraken opgenomen over de gewijzigde startsituatie van de tunnel en de toekomstige toegankelijkheid van de kavels. De ontwikkeling is gereed voordat de

realisatie van de noordelijke tunnel start. De verwachting is dat de afsprakenbrief eind dit jaar gereed is.

De Puls

Zuidasdok en Vorm Bouw B.V. hebben afspraken gemaakt over het gebruik van het werkterrein direct ten westen van het te realiseren gebouw De Puls in het deelgebied Kenniskwartier. Partijen maken nog nadere afspraken over het realiseren van retourbronnen in het gebied van het Tracébesluit.

Infinity, Sporthal Verdi

Zuidasdok heeft in het regieoverleg van 3 maart 2021 kennis genomen van de ontwikkeling van de kavel ten oosten van Infinity en de realisatie van de nieuwe Sporthallen Zuid in het Zuidasgebied Verdi. Deze projecten hebben een belangrijk raakvlak met Zuidasdok. Zuidasdok bepaalt de impact van deze ontwikkelingen op het project Knooppunt De Nieuwe Meer en koppelt dit terug aan Zuidas.

Nieuwe A2-entree

Zuidasdok en het project de Nieuwe A2-entree hebben raakvlakken in het knooppunt Amstel. Het mogelijk in samenhang uitvoeren van deze projecten kan tot wederzijdse voordelen leiden. Zuidasdok heeft het verzoek van de gemeente Amsterdam om een impactanalyse naar de Nieuwe A2-entree in Zuidasdok in overweging genomen. Partijen gaan hierover de komende maanden met elkaar in gesprek.

Verkenning doortrekken Noord/Zuidlijn

Zie voor een toelichting over de verkenning doortrekken Noord/Zuidlijn paragraaf 3.1.

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

Zie voor een toelichting over het Derde Perron paragraaf 3.1.

Aanlanding Amstelveenlijn (Amsteltram lijn 25)

Zie voor een toelichting over de aanlanding Amstelveenlijn paragraaf 3.1.

SAA A9 Badhoevedorp Holendrecht

Zuidasdok werkt intensief samen met de programmaorganisatie 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.

Piet Heintunnel en 2^e Coentunnel

Aan de Piet Heintunnel en 2^e Coentunnel gaan onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd worden. Dit heeft consequenties voor de bereikbaarheid van Zuidasdok. De combinatie van deze projecten maakt dat de afstemming (en

toestemming) voor afsluitingen een grote uitdaging gaat worden de komende jaren.

5.3 Bereikbaarheid

Integrale hinderplanning

De veilige en vlotte bereikbaarheid tijdens de bouw wordt voor een belangrijke deel bepaald door het samenspel van de benodigde bouwruimte (fasering) en het moment (planning) waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd. De mate waarin de slimme bouwfasering en planning impact hebben op de omgeving, en de beschikbare ruimte voor gebruikers in het bijzonder (verkeer), bepaalt de bereikbaarheid tijdens de bouw en andersom. De integrale hinderplanning zorgt voor projectoverstijgende coördinatie en afstemming van hinder intern én extern.

BLVC-kader (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie)

Binnen Zuidasdok wordt ten behoeve van de bouw van heel Zuidasdok gewerkt aan een update van het BLVC-kader. Aan de hand van de BLVC-systematiek komen opdrachtgevers van projecten en hun bouwers tot goede afspraken met de omgeving van het project. Het opstellen van goede BLVC-documenten is binnen de gemeente Amsterdam een voorwaarde voor het verkrijgen van vergunningen voor het werken in de openbare ruimte. Voor het project knooppunt De Nieuwe Meer (evenals voor OVT en tunnels) is gestart met het opstellen van een BLVC-plan op hoofdlijnen dat bij het Aanbestedingsdossier gevoegd kan worden. Na gunning stellen de opdrachtnemers van de projecten BLVC-detailplannen op ten behoeve van de uitvoering en de aan te vragen vergunningen. Zij baseren zich hierbij op het eerder door de opdrachtgever opgestelde BLVC-kader en de door de projecten opgestelde plannen op hoofdlijnen.

Strategisch verkeersmanagementplan (VMP)

De programmatische aanpak van Zuidasdok vraagt ook om aanpassing van de organisatie, structuur en plannen ten aanzien van bereikbaarheid tijdens de bouw. Hiervoor is het strategisch VMP opgesteld. Deze beschrijft de aanpak, samenhang met andere disciplines (o.a. BLVC/WIOR) en schetst de processen op hoofdlijnen voor verkeersmanagement voor de projecten en het programma Zuidasdok.

Actualisatie bereikbaarheidsplan

De bereikbaarheidsstrategie Zuidasdok (d.d. 2015) en het bijbehorende bereikbaarheidsplan (d.d. 2016) zijn ontwikkeld op basis van de referentiefasering met als doel om tijdens de voorbereiding, aanbesteding, uitwerking en realisatiefase te sturen op het waarborgen van de bereikbaarheid. Naar aanleiding van de aanbestedingsfasering van Zuidplus is de hinderopgave en het bereikbaarheidsplan geactualiseerd (d.d. 2017) maar ondertussen is het contract van Zuidplus beëindigd. Op korte termijn is behoefte aan een vernieuwde bereikbaarheidsstrategie en -plan die aansluit om de nieuwe programmaorganisatie, projecten, vigerende planning en de regionale ontwikkelingen. De actualisatie is gaande met ondersteuning van IBZ en ook het proces met de stakeholders is opgestart.

Fietscampagne

Met opdrachtnemer is meerdere malen overlegd over het uitblijven van het resultaat (spitsmijdingen bij automobilisten van en naar Zuidas). Zuidasdok erkent de impact van COVID-19 maar heeft ook twijfel over de effectiviteit van de door opdrachtnemer uitgevoerde werkzaamheden. Toen duidelijk was dat het resultaat niet alsnog zou worden bereikt, heeft Zuidasdok de overeenkomst opgezegd met een voorstel voor de financiële afwikkeling van de overeenkomst. Dit voorstel is door opdrachtnemer vooralsnog niet geaccepteerd.

Samenwerken aan bereikbaarheid

Om tijdig en voldoende hinderruimte in het regionale spoor- en wegennet te reserveren voor de werkzaamheden van Zuidasdok is het nodig om intensief met de (spoor)wegbeheerders af te stemmen en aan te sluiten bij de daarvoor bestaande overlegstructuren. Naast de regionale samenwerking voor afstemming van werkzaamheden (Kernregie en RegioRegie) is voor de metropoolregio Amsterdam specifiek "Amsterdam Bereikbaar" opgericht. Afgesproken is dat Zuidasdok de werkgroep voor cluster Zuid, waarin Zuidasdok cruciaal is, gaat trekken. In deze werkgroep(en) dienen de benodigde hinderpieken tijdig te worden vastgelegd. Mede daarom is het belangrijk om vroegtijdig een betrouwbare planning per project vanuit de opdrachtnemers te ontvangen, zodat deze intern (programma) afgestemd en extern (beheerders) zo snel mogelijk besproken en de hinderslots vastgelegd kunnen worden. De integrale hinderplanning van Zuidasdok vormt de basis voor dit overleg.

Verder wordt vanuit Amsterdam (V&OR), Zuidas en Vervoerregio gewerkt aan programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar. Ook Zuidasdok is daarbij betrokken om te zorgen dat de (flankerende) maatregelen elkaar versterken en kansen voor samenwerking of sturing op de planning en programmering worden benut.

5.4 Communicatie

Nieuwe planning bekend gemaakt

In juni 2021 is de planning met bandbreedtes bekend gemaakt. Dit gebeurde via een online publicatie van een visualisatie van alle Zuidasdok-onderdelen en een toelichtende tekst. Dit leidde tot vele vragen en reacties en publicaties door lokale en regionale media.

Start aanbesteding knooppunt De Nieuwe Meer

De start aanbesteding van de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer, inclusief de Schinkelbruggen, is officieel gepubliceerd op TenderNed en Zuidasdok. Vooraf zijn stakeholders van het project via een mailbericht geïnformeerd.

Buitendienststellingen

In de zes weken voorafgaand aan de start van de buitendienststelling in april is met publicaties op zuidasdok.nl en via social media wekelijks aandacht besteed aan het voorbereidend werk voor de bouw van de Brittenpassage. Vijfduizend

huis-aan-huisbrieven zijn in de directe omgeving van het station verspreid met een toelichting op de werkzaamheden en mate van hinder door geluid, transportbewegingen, afsluiting van de Parnassusweg Oost en de gewijzigde dienstregeling. Diezelfde toelichting is gegeven aan omgevingsgroepen. De noordelijke webcam gaf in deze periode 24/7 zicht op het werkterrein. Voor de buitendienststelling is een reactiemodule toegevoegd aan de webcam zodat het publiek vragen kan stellen over het werk. Alleen al op Twitter leidde een timelaps video, fotoverslag en videoterugblik tot meer dan 32.000 views. Voor de buitendienststelling in augustus volgen we een vergelijkbare aanpak met één groot verschil; een evenement op inschrijving waarbij geïnteresseerden vanaf het perron een toelichting krijgen op de schuifwerkzaamheden.

Raming budgettekort

Op het moment dat de Tweede Kamer en de gemeenteraad van Amsterdam op de hoogte zijn gebracht van de raming van het budgettekort, is dit nieuws ook gedeeld via zuidasdok.nl en de social media. De publicatie leidde tot een beperkt aantal reacties en publicaties in het Parool, FD en op AT5.

Aanlanding Amsteltram

In maart 2021 is het besluit van de opdrachtgevers om de begin- en eindhalte van de Amsteltram te realiseren op de Eduard van Beinumstraat in onderlinge afstemming en gelijktijdig gecommuniceerd door Zuidasdok, de Vervoerregio Amsterdam en de Amstelveenlijn. Van dit nieuws is verslag gedaan op nu.nl, AT5 en RTV Amstelveen.

Station voor het voetlicht

Naar aanleiding van het gereedkomen van het definitief ontwerp van de OVT zijn we een serie artikelen gestart, voor zuidasdok.nl en social media. Het gaat om meer technische achtergrondverhalen over bijvoorbeeld de omgevingsvergunning, loopstromen, constructieve veiligheid, duurzaamheid en toekomstig materiaalgebruik. De artikelen leidden tot opvallend veel reacties en tienduizenden views op LinkedIn.

Corporate story

Er wordt verder gebouwd aan de positionering van Zuidasdok als een programma in uitvoering; voorwaardelijk voor de gebiedsontwikkeling Zuidas en van groot belang voor de regio. Hiervoor is een verhaal ontwikkeld dat in de komende jaren de basis gaat vormen voor allerlei uitingen.

Informatiecentrum Zuidas

Het Amsterdam Zuidas Informatiecentrum is uitgebreid met een online locatie op zuidasdok.nl. Een noodzaak in deze coronatijd zonder ontvangsten en rondleidingen in het gebied. In het online informatiecentrum staat onder meer een video met het verhaal van Zuidas en Zuidasdok. Tevens heeft het informatiecentrum de start van de dialoofase OVT gehost met een livestream met de drie gegadigden. Tot slot is een ruimte voor het informatiecentrum

gerealiseerd in de nieuw geplaatste keet achter de Hema als startpunt van rondleidingen. Sinds juli is het centrum weer geopend en worden er groepen ontvangen van beperkte grootte.

Het 'ommetje'

Het 'ommetje' is een audiotour door het programmagebied van Zuidasdok waarbij uitgebreid wordt stilgestaan bij de stationsvernieuwing. Deze audiotour is online beschikbaar gesteld.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

Pagina: 47/55
Datum: 30-6-2021
Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW -nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijsspeil	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	1.900	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 bijlage	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
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	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
	IBOI 2015 (0,384%)	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 metroporen	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		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	17-2-2016	scopewijziging	2015	3.750					3.750
23	VTW Voorinvestering daklaan	17-2-2016	scopewijziging	2015		1.298				1.298
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen	17-2-2016	scopewijziging	2015		3.576				3.576
25	VTW Calamiteiten Opstelplaats	17-2-2016	scopewijziging	2015	1.200					1.200
27	VTW geluidsscherm en lay-out keerspooren	17-2-2016	scopewijziging	2015						0
28	VTW Fietsroute over de Amstel	17-2-2016	scopewijziging	2015		70	70			140
30	VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	11-5-2016	scopewijziging	2015		240	80			320

Pagina: 48/55
Datum: 30-6-2021
Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

	IBOI 2016 (0,191%)	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 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		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 ^e en 6 ^e spoor	27-9-2017	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
37	(36) Uitbreiding fietsparkeervoorz. Parnassusweg + voorinv. 5 ^e en 6 ^e spoor									
	(37) vervallen scope Keerspooren Diemen									
	Totaal per 31-12-2017		Stand Q4-2017	2017	1.088.176	218.741	164.449	79.991	71.909	1.623.267
	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		Stand Q4-2018	2018	1.102.334	221.523	166.444	81.212	72.924	1.644.437
	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)		Stand Q2-2019	2019	1.120.387	224.977	169.051	82.852	74.405	1.671.671
	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:									
	* Dubbelsporige aanlanding NZL	25-3-2020	scopewijziging							
	* Metro stijgpunten 14 en 8									
	* Bouwfasering en layout metrospooren									
	* Bouwfasering treinspooren/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 Q2-2020	2020	1.134.097	227.810	171.180	84.226	76.149	1.693.462
	Geen mutaties									
	Totaal per 31-12-2020		Stand Q4-2020	2020	1.134.097	227.810	171.180	84.226	76.149	1.693.462
	Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17	1-1-2021	budgetschuif	2020		605				605
	Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17	1-1-2021	budgetschuif	2020					122	122
	indexering ontvangsten OVT	1-1-2021	budgetschuif	2020	1.081					1.081
	Totaal per 31-03-2021		Stand Q1-2021	2020	1.135.178	228.415	171.180	84.226	76.271	1.695.270
	IBOI 2021 (2,354%)	30-6-2021	Indexering	2021	18.549	3.991	2.989	1.321	1.724	28.574
	Extra wissel RAI OOST	30-6-2021	Scopewijziging	2021			4.450			4.450
	OV Control portals	30-6-2021	Scopewijziging	2021			1.734			1.734
	Totaal per 30-06-2021			2021	1.153.727	232.406	180.353	85.547	77.995	1.730.028

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	0	0	0	0	320.378
	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	6.070	0	0	0	0	6.070
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	5.416	0	0	0	0	5.416
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	4.003	0	0	0	0	4.003
	BOK 9-7-2014			2014	335.867	0	0	0	0	335.867
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	-40.304	0	0	0	0	-40.304
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	16-12-2014	baseline	2014	295.563	0	0	0	0	295.563
14	VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	scopewijziging	2014	0	0	0	0	0	0
	IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	1.135	0	0	0	0	1.135
	Totaal per 31-12-2015		stand Q4-2015	2015	296.698	0	0	0	0	296.698
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	17-2-2016	scopewijziging	2015	0	567	0	0	0	567
29	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen		scopewijziging	2015	0	0	0	0	0	0
	Totaal per 31-12-2015		stand Q4-2015	2015	296.698	567	0	0	0	297.265
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	566	0	0	0	0	566
	Totaal per 31-12-2016		stand Q4-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	3.394	0	0	0	0	3.394
	Totaal per 31-12-2017		stand Q4-2017	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
	IBOI 2018 (1,5257%)	30-6-2018	indexering	2018	4.224	0	0	0	0	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	0	0	0	0	122	122
	IBOI 2019 (2,02%)	1-7-2019	Indexering	2019	5.431	28	0	0	0	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	0	0	0	4.449
	Totaal per 30-06-2020		Stand Q2-2020	2020	314.752	605	0	0	122	315.479
	Geen mutaties									
	Totaal per 31-12-2020		Stand Q4-2020	2020	314.752	605	0	0	122	315.479
	Overboeking ontvangst naar Art. 17	31-03-2021	budgetschuif	2020	0	-605	0	0	0	-605
	Overboeking ontvangst naar Art. 17	31-03-2021	budgetschuif	2020	0	0	0	0	-122	-122
	AIRBIM	31-03-2021	budgetschuif	2020	-1.081	0	0	0	0	-1.081
	Totaal per 31-03-2021		Stand Q1-2021	2020	313.671	0	0	0	0	313.671
	IBOI 2021 (2,354%)	30-06-2021	Indexering	2021	6.085	0	0	0	0	6.085
	Totaal per 30-06-2021		Stand Q2-2021	2021	319.756	0	0	0	0	319.756

Pagina: 50/55

Datum: 30-6-2021

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

3. Stand van zaken van de uitvoering van de aanbevelingen van 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 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 uitgewerkt door de directeur Uitvoering en de directeur Strategie en Omgeving en heeft geleid tot een voorstel om de koppeling tussen de projecten KNM en Tunnel (Zuid) los te laten. Het voorstel is afgestemd met (eind)gebruikers en omgevingspartijen en op 18 november 2020 aan de opdrachtgevers voorgelegd. In het opdrachtgeversoverleg is besloten de koppeling los te laten. Dit heeft het voordeel dat de realisatie van het KNM en de zuidelijke tunnel eigenstandig worden opgepakt. Hierdoor kan de zuidelijke tunnel mogelijk vervroegd worden aangelegd, de hinder beperkt blijven en kan het vervallen van een hulpkunstwerk tot een kostenbesparing leiden. Aan de noordzijde blijft de koppeling met van KNM met de tunnel (noord; omklappen toerit S108) wel bestaan.

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 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 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 projecten, 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 gaat de directeur Strategie & omgeving actief de samenwerking aan 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 in het OGO van maart 2021 ingestemd met het gezamenlijke voorstel van de programmaorganisatie en de VRA om de Amsteltram tijdelijk te laten halteren aan de Eduard van beinumstraat. De halte ligt dan direct naast het station waardoor sprake is van een snellere overstap. Ook het busverkeer krijgt meer ruimte. De halte wordt opgeheven op het moment dat Zuidasdok met de realisatie van de noordelijke tunnel start.

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. Zuidasdok herbevestigt de bestaande (gezamenlijke) communicatiestrategie (Zuidas/Zuidasdok) en voert deze met hernieuwd enthousiasme (nieuw elan) uit. 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 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 de volgende manier invulling gegeven aan deze aanbeveling:

- Eerste halfjaar van 2020 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 is ingestemd. 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 is uitgewerkt door Amsterdam. Het 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. De komende jaren zal Zuidasdok haar definitief ontwerp voor de verschillende werkpakketten van het OVT, de tunnels, knooppunten en openbare ruimte verder uitwerken. Project Dokdakpark werkt gelijktijdig toe naar een voorlopig en definitief ontwerp van het park. Daarbij zal ook een keuze moeten worden gemaakt of (delen van) het Dokdakpark in de scope en daarmee de uitvoering van het project Zuidasdok worden opgenomen of (deels) onafhankelijk na uitvoering van het Zuidasdok worden aangelegd.

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 werkt 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 een 'nieuw verhaal' opgesteld welke in het OGO van juni 2021 is gedeeld. 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

 | Vervoerregio
Amsterdam
