



Halfjaarlijkse rapportage Zuidasdok

Periode: 1 januari t/m 30 juni 2015

Auteur: Projectorganisatie Zuidasdok
Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok
Classificatie Openbaar
Versie: 1.0
Datum: 10-9-2015
Volgnr.: 6
Status: Definitief
Bestand: ZDOK-862-133

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Doel rapportage	4
1.2 Leeswijzer	4
1.3 Projectdoelstellingen	4
Hoofdstuk 2 Samenvatting	6
Hoofdstuk 3 Projectvoortgang	10
3.1 Planologische procedures	10
3.2 Werk in voorbereiding	11
3.3 Werk in uitvoering	13
Hoofdstuk 4 Projectbeheersing	15
4.1 Scope	15
4.1.1 Scopewijzigingen	15
4.1.2 Ontwikkelingen scope	17
4.2 Planning	18
4.2.1 Ontwikkelingen planning	18
4.2.2 Mijlpaaldata	18
4.3 Financiën	19
4.3.1 Taakstellend budget en bijdragen partijen	19
4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand	21
4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven	24
4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten	25
4.4 Risico's	26
4.4.1 Exogene risico's	26
4.4.2 Projectrisico's	26
4.5 Veiligheid	28
4.6 Organisatie	28
4.7 Kwaliteit	29
Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie	30
5.1 Stakeholdermanagement	30
5.2 Raakvlakprojecten	31
5.3 Flankerende maatregelen	31
5.4 Schade- en klachtenafhandeling	31
5.5 Publiekscommunicatie	32
5.6 Media-analyse	33
Bijlagen	34
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok	34

2.	Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten	35
	Financiering	36

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Doel rapportage

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

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

Deze voortgangsrapportage heeft betrekking op de periode januari t/m juni 2015.

1.2 Leeswijzer

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

1.3 Projectdoelstellingen

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

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

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

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

Het project Zuidasdok behelst:

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

Hoofdstuk 2

Samenvatting

Projectvoortgang afgelopen half jaar

De tervisielegging van het ontwerptractébesluit, ProjectMER en ontwerpbestemmingsplan vond conform planning plaats van 12 maart tot en met 22 april 2015. Er zijn totaal 176 zienswijzen ontvangen, waarvan 131 op het ontwerptractébesluit en 45 op het ontwerpbestemmingsplan.

De aankondiging van de aanbesteding van het hoofdbouwcontract is op 30 april 2015 gepubliceerd op Tendered. Op basis hiervan hebben twee partijen zich aangemeld. Beide partijen, te weten combinatie BAM-VolkerWessels-TBI en combinatie Fluor-Heijmans-Hochtief zijn op 15 juni 2015 geselecteerd voor deelname aan de dialoofase waarvan de start per eind september voorzien is van dit jaar.

Op 11 juni 2015 heeft de gemeenteraad het kredietbesluit genomen ten aanzien van de (restant) bijdrage van de gemeente Amsterdam. Met dit kredietbesluit komt de totale bijdrage van Amsterdam (prijspeil 2014) op € 209,7 mln. zoals vastgesteld in het bestuurlijk overleg van 16 december 2014.

In het eerste half jaar van 2015 is een concept welstandkader opgesteld en afgestemd met de Welstandcommissie. Bij de vaststelling van het kredietbesluit door de gemeenteraad op 11 juni 2015 zijn enkele moties aangenomen. In het najaar zal de gemeenteraad worden geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van de moties.

Als onderdeel van de tijdelijke fietsparkeeropgave Zuidasdok is in maart 2015 bij de stationsentree Parnassusweg en tussen het viaduct en het fietspad van de Strawinskylaan de capaciteit op deze locaties uitgebreid met 806 tijdelijke fietsparkeerplaatsen.

De voortgang met betrekking tot de werkzaamheden van het functievrij maken loopt volgens planning. De verlegging van de hoofddrinkwaterleiding op het tracé Fred. Roeskestraat is voltooid.

Scope

In de afgelopen verslagperiode is, conform de principebesluiten die in het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 zijn genomen, een aantal scopewijzigingen vastgesteld. Tevens is een principebesluit genomen over de optimalisatie van de configuratie van de metrosporen bij station Zuid.

Planning

De planning van de realisatiefase (bouwperiode) is in het eerste kwartaal van dit jaar nog eens kritisch tegen het licht gehouden waarbij de uitgangspunten voor de

bouwfaserings nader zijn beschouwd. Hieruit is naar voren gekomen dat de vigerende mijlpaaldata voor de realisatiefase, rekening houdende met risico's en onzekerheden, voldoende haalbaar zijn mits de in het contract te stellen eisen voor omgevingshinder redelijk zijn. Het betreft met name het gebruik van het stedelijk wegennet voor de bouwlogistiek tijdens de spitsperiode. De opleverdatum voor het project blijft onveranderd 2028.

Financiën

De bijdragen van partijen en daarmee het projectbudget zijn in de afgelopen verslagperiode conform de afspraken van de bestuursovereenkomst met de IBOI (0,384%) geïndexeerd van prijspeil 2014 naar 2015. Daarnaast is het budget toegenomen door de besloten scopewijzigingen keerlus tram en robuustheidsmaatregelen tram. Totaal is het budget voor Zuidasdok en Knooppunten toegenomen met € 11,4 miljoen toegenomen van € 1.858,6 miljoen naar € 1.870,0 miljoen.

De prognose is geactualiseerd doordat de raming is bijgesteld op basis van verwerking van externe toetsbevindingen en voortschrijdend inzicht. De kosten zijn geïndexeerd (GWW/CBS) van prijspeil 2014 naar 2015 en de scopebesluiten van het afgelopen halfjaar zijn verwerkt. Totaal is de prognose voor Zuidasdok en Knooppunten per saldo toegenomen met € 3 miljoen van € 1.908,6 miljoen naar € 1.911,6 miljoen. Opvallend hierbij is dat de indexering van de prognosekosten van 2014 naar 2015 negatief is doordat met name olie-, bitumen- en staalprijzen zijn gedaald.

De budgetspanning voor het onderdeel Zuidasdok neemt ten opzichte van de vorige halfjaarrapportage als gevolg van bovenstaande mutaties met € 0,7 miljoen af van € 50 miljoen naar € 49,3 miljoen. Vooralsnog wordt deze budgetspanning door de vertegenwoordigers van het bestuurlijk overleg geaccepteerd conform de afspraken van het bestuurlijk overleg van 16 december 2014. Met betrekking tot het onderdeel Knooppunten de Nieuwe Meer en Amstel, dat voor rekening en risico van het Rijk wordt uitgevoerd, is ten opzichte van de vorige halfjaarrapportage sprake van een geprognosticeerd budgetoverschot van € 7,7 miljoen als gevolg van bovenstaande mutaties.

Risico's

Ten aanzien van het (meerjarige) indexeringsrisico zijn door het Rijk en de gemeente Amsterdam afspraken gemaakt in het bestuurlijk overleg van 16 december 2014. In de afgelopen verslagperiode zijn budget en prognose van prijspeil 2014 naar prijspeil 2015 gebracht. Doordat er sprake is van een negatieve indexering (prijsdaling) van de prognosekosten treedt het risico voor 2015 niet op. Meerjarig (tot oplevering project) gezien blijft er nog steeds sprake van een indexeringsrisico over de nog te realiseren kosten van het project.

Een ander exogeen risico voor de projectorganisatie blijft de regie op gelijktijdige uitvoering van aanpalende infraprojecten (weg, trein, metro) waardoor bij het uitblijven daarvan aanvullende flankerende maatregelen (voor weg- en OV

gebruikers) genomen moeten worden die tot aanzienlijke meerkosten en/of vertraging kunnen leiden waar niet in voorzien is. De regie voor de beheersing van dit risico ligt bij de verschillende beheerders.

De beheersing van de belangrijkste actuele risico's waar het project invloed op heeft en die op dit moment de volle managementaandacht hebben, is met name gericht op:

- de aankomende fase van het aanbestedingsproces waarbij de kwaliteit van het aanbestedingsdossier en het risico op mogelijk terugtrekken van gegadigden tijdens de dialoofase geborgd wordt;
- het beheersen van de verwachtingen en eisen ten aanzien van omgevingshinder waarbij balans wordt gezocht tussen de maakbaarheid van het project versus minimalisatie van de hinder;
- het nemen van maatregelen om het risico op vertraagde openstelling van de tunnel en de schinkelbruggen te minimaliseren onder andere door een herijkingsfase in het ontwerptraject vlak na gunning in te bouwen met de winnende aanbieder en het (mogelijk) toevoegen van extra stoppunten in het totale ontwerp-, bouw- en testproces;

Omgevingsmanagement en communicatie

Naar aanleiding van de brief d.d. 4 juni 2015 van de wethouder aan de raadscommissie is toegezegd dat nogmaals zal worden weergegeven dat de omgevingsmanager Zuidasdok een externe invulling geeft aan zijn rol. De omgevingsmanager is voor een belangrijk deel een extern gerichte functionaris. De omgevingsmanager, als één van de rolhouders in het IPM-organisatiemodel van Zuidasdok, is belast om de signalen van de omgeving in de projectorganisatie te brengen. De omgevingsmanager heeft daarom intensief contact met de stakeholders uit de omgeving. Het is nadrukkelijk de rol van de omgevingsmanager om de signalen van de omgeving in de projectorganisatie in te brengen. De omgevingsmanager heeft daarvoor een omgevingsteam en werkt nauw samen de Zuidas organisatie. Het op te stellen één loket is één van de instrumenten om een laagdrempelig contact met de omgeving vorm te geven. De omgevingsmanager geeft daarmee een externe invulling aan zijn rol.

In het eerste kwartaal van dit jaar zijn (thema)bijeenkomsten georganiseerd voor externe stakeholders rond het moment van tervisielegging van het ontwerp-tracébesluit (OTB), ontwerpbestemmingsplan (OBP) en de ProjectMER. Tevens is een publieksvriendelijke versie van deze planproducten gemaakt en verspreid. Voor diverse omgevingspartijen zijn bijeenkomsten georganiseerd over de actuele ontwikkelingen en vooruitlopende werkzaamheden in het plangebied en verwachtingen ten aanzien van bouwhinder van project Zuidasdok.

De huidige fase en de nut en noodzaak discussie die in het voorjaar via de media gevoerd werd maken dat Zuidasdok veel in het nieuws is. Er zijn contacten gelegd met diverse media en er wordt actief ingesprongen op berichtgeving. Tevens wordt gewerkt aan een strategische persbenadering.

Afgelopen halfjaar is besloten tot de overname van werkterreinen en bouwwegen (OV SAAL, Noord/Zuidlijn) van projecten die momenteel in uitvoering zijn in of nabij Zuidasdok. Sindsdien wordt gewerkt aan de verdere uitwerking van afspraken tot overname van betreffende werkterreinen.

Om de bereikbaarheid tijdens de realisatiefase te waarborgen is een bereikbaarheidsstrategie opgesteld. De komende periode wordt de bereikbaarheidsstrategie in samenspraak met de omgevingspartijen aangevuld en uitgewerkt tot concrete maatregelen.

Hoofdstuk 3

Projectvoortgang

3.1 Planologische procedures

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

Vaststelling Ontwerptracébesluit, ProjectMER en Ontwerpbestemmingsplan

In januari 2015 is de eindtoets van de plandocumenten afgerond en zijn de reacties van Rijk en Amsterdam verwerkt in het ProjectMER (met bijbehorende deelrapporten), ontwerptracébesluit en ontwerpbestemmingsplan. Ook het tunnelveiligheidsplan, bijlage bij het ontwerptracébesluit, is in februari 2015 vastgesteld door de tunnelbeheerder na adviezen van de Veiligheidsbeambte en het Bevoegde Gezag (Omgevingsdienst Noordzeekanaal Gebied). Na vrijgave door het Opdrachtgeversoverleg (OGO) heeft het college van B&W op 17 februari het ontwerpbestemmingsplan vrijgegeven voor publicatie. De minister heeft op 2 maart 2015 het ontwerptracébesluit vastgesteld.

Tervisielegging

De tervisielegging van het ontwerptracébesluit, ProjectMER en ontwerpbestemmingsplan vond plaats van 12 maart tot en met 22 april 2015. Er zijn totaal 176 zienswijzen ontvangen, waarvan 131 op het ontwerptracébesluit en 45 op het ontwerpbestemmingsplan (waarvan overigens 42 zienswijzen betrekking op beiden). De verwerking van de zienswijzen in het Tracébesluit en het Bestemmingsplan, evenals de beantwoording van de zienswijzen vindt de komende maanden plaats. De planning is om een concept Nota van Antwoord op de zienswijzen in oktober 2015 gereed te hebben.

Advies Commissie m.e.r.

Het ProjectMER Zuidasdok is in maart 2015 ook aan de Commissie m.e.r. voorgelegd voor een advies. De commissie heeft in mei 2015 haar advies uitgebracht en geconcludeerd dat het OBP de juiste informatie voor besluitvorming bevat. Tevens is geconcludeerd dat het ontwerptracébesluit en het ProjectMER enkele tekortkomingen bevatten en aanvulling behoeven. In overleg met de Directeur Generaal Bereikbaarheid is besloten de adviezen van de commissie te verwerken in het op te stellen Tracébesluit en geen aanvulling op het MER op te stellen.

Geluidsmaatregelen

In het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 is besloten om in het Tracébesluit Zuidasdok naast de wettelijke geluidsmaatregelen ook de bovenwettelijke maatregelen conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst

op te nemen. Er is samen met gemeente Amsterdam een nadere uitwerking gemaakt van de invulling van deze bovenwettelijke geluidmaatregelen, die in het OGO van 3 juni 2015 is vastgesteld. In de geluidsberekeningen voor het Tracébesluit worden deze bovenwettelijke maatregelen meegenomen.

Verkeersprognoses

Aangezien er in 2015 een nieuw Nieuw Regionaal Model (NRM) en een nieuw Amsterdams verkeersmodel (VMA) zijn uitgebracht worden de verkeersprognoses voor het Tracébesluit en Bestemmingsplan op basis van deze modellen geactualiseerd.

3.2 Werk in voorbereiding

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

Aanbesteding hoofdbouwcontract

Er wordt een geïntegreerd contract (design & construct) op de markt gebracht voor de projectonderdelen Zuidasdok en Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. De aankondiging van de aanbesteding is op 30 april 2015 gepubliceerd op Tenders.nl. Op basis hiervan hebben twee partijen zich aangemeld. Beide partijen, te weten combinatie BAM-VolkerWessels-TBI en combinatie Fluor-Heijmans-Hochtief zijn op 15 juni 2015 partijen geselecteerd voor deelname aan de dialoofase waarvan de start voorzien is eind september van dit jaar.

Op 16 december 2014 zijn in het Bestuurlijk Overleg scope en budget vastgesteld. Op basis hiervan is in het eerste halfjaar van 2015 het aanbestedingsdossier verder uitgewerkt. In de periode tot aan de start van de dialoofase zal het aanbestedingsdossier gereed worden gemaakt. Tevens wordt het proces van de dialoofase en het vervolg van de aanbestedingsfase verder ingericht.

Welstandskader

Het Welstandskader dat door de gemeenteraad van Amsterdam wordt vastgesteld, vormt het toetskader voor de Welstandcommissie bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen van de aannemer.

In het eerste half jaar van 2015 is door de projectorganisatie een concept welstandskader opgesteld en afgestemd met de Welstandcommissie. Bij vaststelling van het Kredietbesluit door de Gemeenteraad op 11 juni 2015 zijn enkele moties aangenomen die meegenomen worden in de afronding van het Welstandskader. Vaststelling van het Welstandskader door de gemeenteraad is begin 2016 voorzien.

Publiekrechtelijke overeenkomsten

Voor de aanbesteding- en realisatiefase van het hoofdbouwcontract is een samenwerkingsovereenkomst opgesteld tussen de uitvoerende partijen Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam. Deze samenwerkingsovereenkomst regelt afspraken en publiekrechtelijke handelingen

van partijen daar de projectorganisatie zelf geen juridische entiteit is. Ondertekening van deze overeenkomst is voorzien in de zomer 2015.

Conditionering

Ten oosten van de Begraafplaats Buitenveldert is door Zuidas nieuw water aangelegd waarvan een deel is bedoeld als compensatiewater voor toekomstige dempingen van het dok. De gemeente Amsterdam heeft overeenstemming bereikt met de VU over een nieuwe waterstructuur in het Kenniskwartier. Door de demping van de Spoorslagsloot in het centrumgebied moet de afwatering in het Kenniskwartier anders worden geregeld. Door de komst van de nieuwe watergang door het gebied wordt de afvoer beter dan in de huidige situatie. Op 7 april 2015 heeft er een thema-avond plaatsgevonden met de omgeving waar uitleg is gegeven en vragen zijn beantwoord over het deelrapport Water bij het MER.

Het concept verleggingsplan ten aanzien van alle kabels en leidingen derden is in het afgelopen kwartaal opgeleverd. Dit wordt uitgewerkt tot een integraal verleggingsplan voor kabels en leidingen, dat in juli van dit jaar gereed moet zijn. Hierin worden o.a. ook de boringen onder de Amstel en de Schinkel meegenomen.

De gesprekken met een van de twee eigenaren van de Atrium autoparkeergarage worden gecontinueerd om tot minnelijke overeenstemming te komen. Het streven is dat dit jaar tot overeenstemming gekomen kan worden. De voormalige eigenaar van het reeds aangekochte deel van de autoparkeergarage is voortvarend begonnen met de bouw van een vervangende garage.

Er dient op een aantal locaties binnen het project gronden van derden te worden aangekocht en/of verplaatsingen te worden doorgevoerd. Het minnelijke verwervingstraject ten aanzien van betreffende gronden is inmiddels gestart.

Fietsparkeren

De realisatie van de fietsparkeergarage Mahlerplein staat conform planning aan de vooravond van start uitvoering. De bouwvergunning is onherroepelijk, het werkterrein is ingericht en de omgeving is geïnformeerd.

In augustus 2015 starten voorbereidende werkzaamheden op het plein waarna in september 2015 de feitelijke bouw start die circa een jaar zal duren.

ABN AMRO heeft besloten om gelijktijdig met de bouw van de fietsparkeergarage een Paviljoen te bouwen. In nauwe samenwerking tussen opdrachtgevers (Zuidasdok, gemeente Amsterdam en ABN AMRO) en opdrachtnemer (BAM) vindt gezamenlijke communicatie en omgevingsmanagement plaats. Een gezamenlijke starthandeling is voorzien op 10 september 2015.

In het afgelopen jaar is in samenwerking met bewonersvereniging Beethovenstraat / Parnassusweg, omliggende bedrijven, de fietsersbond Amsterdam en Hello Zuidas onderzoek gedaan naar inpassingsmogelijkheden voor 2.700 tijdelijke fietsparkeerplaatsen. De plannen voor inpassing van tijdelijke fietsenstallingsplaatsen op maaiveld, voor 10 jaar, leidt tot kritiek vanuit de omgeving. Mede daarom is afgelopen periode onderzocht wat de mogelijkheden

zijn voor een definitieve ondergrondse fietsparkeergarage op de Vijfhoek. De betrokken publieke stakeholders (o.a. Stadsregio Amsterdam, ProRail, Zuidasdok en gemeente Amsterdam) zijn positief over een ondergrondse fietsparkeergarage aangezien de groeiprognoses voor fietsparkeerplaatsen bij station Amsterdam Zuid hoger zijn dan voorzien. De komende periode worden beide varianten (tijdelijke bovengrondse stalling en definitieve ondergrondse fietsparkeergarage) nader uitgewerkt waarna in het vierde kwartaal van dit jaar een definitief besluit genomen moet worden.

Aanpassingen bus- en tramhalte Strawinskylaan

Afgelopen half jaar is in afstemming met betrokken stakeholders een Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld voor de tijdelijke aanpassingen van het huidige tram- en busstation op de Strawinskylaan. Besloten is om deze werkzaamheden vooruitlopend op het hoofdbouwcontract uit te voeren. Het komende half jaar wordt het Definitief Ontwerp (DO) opgesteld, vindt de juridisch planologisch borging plaats en wordt de aanbesteding voorbereid.

Fietsbrug Amstel

Gemeente Amsterdam voert een haalbaarheidsstudie uit naar een zelfstandige fietsbrug over de Amstel, als mogelijk alternatief voor de fietsroute ter plaatse van de Rozenoordbrug zoals opgenomen in de projectscope van Zuidasdok. In het vierde kwartaal 2015 worden de resultaten van de haalbaarheidsstudie ter besluit voorgelegd.

Beheersmaatregelen OVT-Zuid

Na aanlanding van de Noord/Zuidlijn op het noordelijke metroperron van station Zuid dienen de extra reizigersstromen op het station veilig afgewikkeld te worden in de tijdelijke situatie totdat de openbaar vervoer terminal (OVT) gerealiseerd wordt door de aannemer van het hoofdbouwcontract Zuidasdok. Metro & Tram heeft namens gemeente Amsterdam en de projectorganisatie Zuidasdok de maatregelen waaronder het verbreden van de trap, het verplaatsen van de lift en het toevoegen van een perronkap uitgewerkt tot een DO en bestek. De aanbestedingsprocedure is afgerond en inmiddels is het gunningsbesluit op 30 maart 2015 genomen. De werkzaamheden zijn inmiddels kleinschalig gestart en zullen meelopen met de buitendienststelling van de metro deze zomer.

3.3 Werk in uitvoering

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

Kabels en Leidingen

Het verleggen van de hoofddrinkwaterleiding verloopt voorspoedig en volgens planning. Het afgelopen half jaar is het tracé door de Fred. Roeskestraat uitgevoerd. Komend half jaar vindt uitvoering plaats in de laatste twee tracés: de Amstelveenseweg en de Willem Pijperstraat. Oplevering van de nieuwe hoofddrinkwaterleiding staat gepland voor december 2015.

Begin april 2015 is gestart met de 1^e fase van de Prinses Irenestraat tussen Parnassusweg en Minervalaan. Gas en elektra zijn aangebracht. De 1^e fase zal naar verwachting medio juli afgerond zijn. Aansluitend start op 20 juli 2015 de 2^e fase Prinses Irenestraat van Minervalaan tot Beethovenstraat en deze zal volgens planning december 2015 gereed zijn.

In het Beatrixpark zijn telecom- en elektrabedrijven momenteel bezig met het aanbrengen van mantelbuizen en kabels. Het werk is naar verwachting rond augustus 2015 gereed.

Het werk aan de oversteek van de Beethovenstraat Noord is gereed. De tramsporen definitief aanhelen staat eind augustus gepland. Op dit moment vindt de uitvoering van de oversteek van de Beethovenstraat Zuid plaats. Dit zomerwerk zal 6 weken duren. Er worden mantelbuizen voor elektra en telecom aangelegd, deels voor het Menzdok en deels voor de ontwikkelingen op de Zuidas.

Het werk aan de boring oostelijke kruising voor NUON warmte wordt uitgevoerd in november 2015. De oplevering is voorzien in februari 2016.

Fietsparkeren

Als onderdeel van de tijdelijke fietsparkeeropgave Zuidasdok is in maart 2015 bij de stationsentree Parnassusweg en tussen het viaduct en het fietspad van de Strawinskylaan de capaciteit op deze locaties uitgebreid met 806 tijdelijke fietsparkeerplaatsen.

Hoofdstuk 4

Projectbeheersing

4.1 Scope

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

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

4.1.1 Scopewijzigingen

In de afgelopen verslagperiode is, conform de principebesluiten die in het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 zijn genomen, een aantal scopewijzigingen vastgesteld. In het bestuurlijk overleg is destijds afgesproken dat het Opdrachtgeversoverleg (OGO) daartoe gemandateerd is. De volgende scopewijzigingen (op prijspeil 2014) zijn in de afgelopen verslagperiode besloten in het OGO van 23 april en 3 juni 2015:

Keerlus Tram op zuidelijke tunneldak

In de afgelopen verslagperiode is op verzoek van de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam de scope ten opzichte van de op 16 december 2014 vastgestelde scope bijgesteld. Onder andere is de wisselverwarming achterwege gelaten en wordt een extra boog van de Parnassusweg naar de Schönberglaan toegevoegd. De meerkosten bedragen, exclusief BTW (afgerond) € 0,1 miljoen en worden conform de per 16 december 2014 gemaakte afspraken over deze wijziging gedekt door Stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam. De aanvullende bijdrage van Amsterdam wordt gecompenseerd met de afspraken die 16 december 2014 zijn gemaakt over de hoogte van de leges voor het project Zuidasdok.

Keerlus Tram 4

In de op 16 december 2014 vastgestelde scope Zuidasdok was een uitgangspunt gehanteerd dat mogelijk niet haalbaar zou zijn waardoor de keerlus mogelijk aangepast en verlegd zou moeten worden. Nadere uitwerking heeft erin geresulteerd dat zonder meerkosten met het realiseren van een centraal steunpunt voor het nieuw te bouwen A10 viaduct dit risico afgedekt is. Daarbij is

door deze wijziging de afhankelijkheid met toekomstige besluitvorming over de lijnennetvisie ontkoppeld.

Bovenwettelijke geluidsschermen

In het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 is overeengekomen om tot een andere invulling van de bovenwettelijke geluidsmaatregelen te komen ten opzichte van de in de Bestuursvereenkomst 2012 genoemde bovenwettelijke geluidsmaatregelen. In de afgelopen verslagperiode is de voorkeursvariant van Amsterdam nader uitgewerkt en blijkt deze passend binnen het bestuurlijk afgesproken financiële kader voor dit onderwerp. Met de vaststelling van deze variant neemt de prognose inclusief BTW (afgerond) met € 1,1 miljoen af.

Uitwisseling rijstroken voor tunnel i.v.m. calamiteiten en onderhoud

In navolging op het principebesluit van 16 december 2014 wordt een extra calamiteiten doorsteek (CADO) gerealiseerd zodat het verkeer, in geval van een calamiteit onder begeleiding van de hoofdrijbaan kan afrijden naar de parallelrijbaan. Besloten is om de meerkosten inclusief BTW ad. € 0,8 miljoen voorlopig als extra budgetspanning te accepteren.

Robuustheidsmaatregelen S108-Zuid

In navolging op het principebesluit van het bestuurlijk overleg 16 december 2014, is onderzocht of en hoe reeds bij openstelling van de tunnel gebruik gemaakt kan worden van de twee doorgaande rijstroken op de parallelrijbaan. Besloten is om de meerkosten inclusief BTW ad. € 1 miljoen voorlopig als extra budgetspanning te accepteren.

Robuustheidsmaatregelen tram

In navolging op het principebesluit van het bestuurlijk overleg 16 december 2014, zijn robuustheidsmaatregelen voor het tramnetwerk (lijn 5 en 15 en de hoogwaardige tramverbinding naar Amstelveen) uitgewerkt om station Zuid per tram - ook in het geval van calamiteiten - bereikbaar te houden. Het verwijderen van de tramsporen in de Strawinskylaan na oplevering van alle definitieve traminfrastructuur wordt overgedragen aan de Stadsregio Amsterdam. De wijziging betreft een bijbestelling van de Stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam die de (per saldo) meerkosten exclusief BTW ad. € 4,7 miljoen in de verhouding 95% / 5% voor hun rekening nemen. De bijdrage van Amsterdam zal voorafgaand aan de definitieve gunning van het hoofdbouwcontract middels een aanvullend kredietbesluit aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Regelbaarheid kruispunten S108 en S109

Het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 heeft ermee ingestemd dat in gezamenlijkheid naar een oplossing voor de verwachte verkeerskundige knelpunten bij de kruispunten bij de S108-noord en S109-zuid gezocht moet worden. Ten behoeve van het Tracébesluit en Bestemmingsplan dient met de nieuwste verkeersmodellen (NRM2015 en VMA) gerekend te worden. Hieruit is naar voren gekomen dat ook bij de S108-zuid en S109-noord verwachte knelpunten ontstaan. Ten aanzien van de kruispunten S109 en S108-zuid zijn de verwachte knelpunten met aanpassingen van de toe- en afritten opgelost.

Besloten is om de meerkosten inclusief BTW ad. € 3,1 miljoen voorlopig als extra budgetspanning toe te voegen. De gemeente Amsterdam realiseert voor haar rekening (buiten de scope van het project) een derde rechtsafvak op de Boelelaan en een linksafvak op de Europaboulevard voor de S109-zuid en een tweede opstelvlak op het kruispunt naar de toerit S108-zuid.

Ten aanzien van het verwachte knelpunt voor de S108-noord is nog geen oplossing op dit moment. Hier wordt de komende periode nader onderzoek naar gedaan waarop besluitvorming zal plaatsvinden.

Optimalisatie vluchtstroken knooppunten de Nieuwe Meer en Amstel

In het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 is afgesproken dat bekeken wordt of en hoe de vluchtstroken A10 kunnen worden geoptimaliseerd. Door Rijkswaterstaat is tijdens de toetsing van het OTB opgemerkt dat op een aantal plekken alsnog vluchtstroken wenselijk en mogelijk zijn. In knooppunt De Nieuwe Meer en Amstel wordt een aantal vluchtstroken toegevoegd. Tegelijkertijd komt de vluchtstrook op de brug van de parallelbaan over de Amstel te vervallen. De meerkosten inclusief BTW bedragen € 0,35 miljoen zijn voor rekening en risico Rijk. De vertegenwoordigde opdrachtgevers in het OGO hebben ingestemd om deze extra kosten vooralsnog toe te voegen aan de budgetspanning van het onderdeel Knooppunten.

4.1.2 Ontwikkelingen scope

Principebesluit configuratie metrosporen

In het bestuurlijk overleg van 16 december is afgesproken dat de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam een wijziging voorbereiden betreffende een optimalisatie van de configuratie van de metrosporen voor zowel de eindsituatie als de tijdelijke situatie. De wijziging bestaat uit het toevoegen van een kruiswissel direct ten westen van het metrostation, waardoor de keertijd van de Noord/Zuidlijn verkort wordt en interferentie met het emplacement wordt vermeden wat tot een besparing in de exploitatiekosten leidt. Deze wijziging waarover inmiddels een principebesluit is genomen in het opdrachtgeversoverleg van 3 juni 2015 betreft een bijbestelling van Stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam en zal als wijzigingsvoorstel inclusief de bijbehorende financiële gevolgen (thans geschat op circa € 3 miljoen) in het volgende opdrachtgeversoverleg van 24 september 2015 worden vastgesteld. De betreffende wijziging is nog **niet** in deze voortgangsrapportage financieel verwerkt.

OV chipkaart poortjes

De vervanging en uitbreiding van de OV chipkaart poortjes en verkoopautomaten voor trein en metro ten behoeve van de openbaar vervoer terminal Zuid is (sinds de bestuursovereenkomst juli 2012) niet voorzien in de projectscope en de raming. In de projectscope zijn alleen tijdelijke poortjes tijdens de realisatieperiode en bouwkundige en installatietechnische voorzieningen voor de eindsituatie voorzien in de raming. Ten aanzien van de OV chipkaart poortjes voor de trein is inmiddels duidelijk dat deze voor rekening van de vervoerder NS zijn.

De financiering van de OV chipkaart poortjes voor de metro dient nog bepaald te worden.

4.2 Planning

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

4.2.1 Ontwikkelingen planning

De vaststelling en tervisielegging van het ontwerptractébesluit, ontwerpbestemmingsplan en projectMER heeft conform planning in maart 2015 plaatsgevonden. Op basis van de ontvangen zienswijzen en de actualisatie van de verkeersmodellen worden het Tracébesluit en Bestemmingsplan opgesteld.

De aankondiging van de aanbesteding en de selectiefase is conform planning afgerond. De voortgang ten aanzien van het opstellen van de aanbestedingsdocumenten ten behoeve van de dialoofase is in de afgelopen verslagperiode volgens planning verlopen. In het derde kwartaal van dit jaar wordt het aanbestedingsdossier op basis van de ontvangen reviewcommentaren aangepast waarna eind september de start van de dialoofase is voorzien.

Zoals in de vorige halfjaarrapportage reeds was aangegeven is de planning van de realisatiefase (bouwperiode) in het eerste kwartaal van dit jaar nog eens kritisch tegen het licht gehouden waarbij de uitgangspunten voor de bouwfaserings nader zijn beschouwd. Hieruit is naar voren gekomen dat de vigerende mijlpaaldata voor de realisatiefase, rekening houdende met risico's en onzekerheden, voldoende haalbaar zijn mits de in het contract te stellen eisen voor omgevingshinder redelijk zijn. Het betreft met name het gebruik van het stedelijk wegennet voor de bouwlogistiek tijdens de spitsperiode. In het aan te besteden hoofdbouwcontract wordt hier rekening mee gehouden. De beschikbaarheid van werkterreinen aangrenzend aan het bouwterrein van het projectonderdeel Zuidasdok is een belangrijk punt dat tijdens de dialoog met gegadigden geagendeerd zal worden.

4.2.2 Mijlpaaldata

Op basis van de hierboven geschetste ontwikkelingen blijven de onderstaande (vigerende) mijlpaaldata, waarbij rekening is gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden, ongewijzigd.

- Vaststelling Tracébesluit en Bestemmingsplan : Q2-2016
- Gunning hoofdbouwcontract : Q2-2017
- Start bouw hoofdbouwcontract : Q4-2017
- Tunnels A10 opengesteld : 2027
- Oplevering project : 2028

4.3 Financiën

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

In het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 is het taakstellend budget voor de projectonderdelen Zuidasdok en de Knooppunten en de prognose eindstand van de kosten opnieuw vastgesteld. Met dit besluit is een nieuwe financiële baseline voor het project vastgesteld. In deze halfjaarrapportage wordt de mutatie aangegeven ten opzichte van de baseline van 16 december 2014.

Met de inrichting van de integrale projectadministratie per 1 januari 2015, die is ondergebracht bij Rijkswaterstaat, loopt de financiële verantwoording voor projectonderdeel Zuidasdok via rijksbegrotingsartikel 17 'Megaprojecten verkeer en vervoer' en projectonderdeel Knooppunten de Nieuwe Meer en Amstel via rijksbegrotingsartikel 12 'Hoofdwegennet'.

4.3.1 Taakstellend budget en bijdragen partijen

Onderstaande tabel laat de ontwikkeling van het taakstellend budget zien ten opzichte van de halfjaarrapportage per eind 2014.

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

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

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	Mutaties	Actueel 30-06-2015
	pp 2014		pp 2015
A10 en tunnel	769,3	3,0	772,3
OVT (incl. keersporen)	329,3	5,2	334,5
Generiek & openbare ruimte	214,7	0,8	215,5
Projectorganisatie	249,7	1,3	251,0
Totaal Zuidasdok	1.563,0	10,3	1.573,3
Totaal Knooppunten	295,6	1,1	296,7
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	1.858,6	11,4	1.870,0

Tabel 2: bijdragen partijen in € mln.

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Financierende partij per projectonderdeel	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	Mutaties	Actueel 30-06-2015
	pp 2014		pp 2015
Rijk	1.066,3	3,9	1.070,2
Gemeente Amsterdam	209,7	1,0	210,7
Stadsregio Amsterdam	146,5	5,1	151,6
Provincie Noord-Holland	78,6	0,3	78,9
<i>subtotaal BOK-partijen</i>	<i>1.501,1</i>	<i>10,3</i>	<i>1.511,4</i>
<i>bijdragen derden:</i>			
TEN-T	2,5	0,0	2,5
NS	59,4	0,0	59,4
<i>subtotaal derden</i>	<i>61,9</i>	<i>0,0</i>	<i>61,9</i>
Totaal Zuidasdok	1.563,0	10,3	1.573,3
Knooppunten (Rijk)	295,6	1,1	296,7
Totaal Zuidasdok en Knooppunten	1.858,6	11,4	1.870,0

Toelichting mutaties onderdeel Zuidasdok (zie ook bijlage 1 voor details):

Het budget voor Zuidasdok is in totaal van € 1.563,0 miljoen met € 10,3 miljoen toegenomen tot € 1.573,3 miljoen. Een van de oorzaken is de indexering (totaal € 5,5 mln.) van het budget met de IBOI 2015 (0,348%) van prijspeil 2014 naar 2015. E.e.a. is conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst van 9 juli 2012. De bijdragen van partijen is als volgt toegenomen in deze verslagperiode:

- De bijdrage van het Rijk is toegenomen met € 3,9 mln. a.g.v. indexering;
- De bijdrage gemeente Amsterdam is met € 1,0 miljoen toegenomen bestaande uit de bijdrage aan de bijbestelling inzake de robuustheidsmaatregelen tram (zie ook 4.1 Scope) en € 0,8 mln. door indexering;
- De bijdrage van Stadsregio Amsterdam is per saldo met € 5,1 mln. toegenomen bestaande uit € 4,6 mln. toename door de bijbestelling inzake de robuustheidsmaatregelen tram (zie ook 4.1 Scope) en € 0,5 mln. toename door indexering;
- De bijdrage van de provincie Noord-Holland is met € 0,3 mln. toegenomen a.g.v. indexering.

Toelichting mutaties Knooppunten (zie ook bijlage 2 voor details):

- Het budget voor Knooppunten de Nieuwe Meer en Amstel is met € 1,1 miljoen toegenomen als gevolg van de indexering van het budget met IBOI 2015 (0,348%) van prijspeil 2014 naar prijspeil 2015.

(partiële) Uitvoeringsbesluiten en Kredietbesluiten

Op 11 juni 2015 heeft de gemeenteraad het kredietbesluit genomen voor de vrijgave van de (restant) bijdrage van de gemeente Amsterdam. Met dit kredietbesluit is de totale bijdrage van Amsterdam (prijspeil 2014) € 209,7 miljoen zoals vastgesteld in het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 vrijgegeven. In het kredietbesluit is gemeld dat voor de onderzoeken

'robuustheidsmaatregelen tram' en 'configuratie metrosporen' de onderzoeksresultaten nog niet beschikbaar waren. Gemeld is dat indien deze onderzoeken leiden tot aanvullend krediet vanuit Amsterdam, dit voorafgaand aan definitieve gunning van het project aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.

Voor de resterende Rijksbijdrage is een aanvraag Uitvoeringsbesluit voorbereid waarmee de resterende benodigde financiële middelen conform bestuurlijk overleg van 16 december 2014 beschikbaar komen voor de realisatie van het project. De verwachting is dat dit besluit in het volgende kwartaal genomen wordt, voordat de dialoofase van de aanbesteding van start gaat.

4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand

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

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 prijspeil 1-1-2014	Mutaties	Actueel 30-06-2015 prijspeil 1-1-2015
A10 en tunnel	769,3	5,2	774,5
OVT (incl. keersporen)	329,3	-12,0	317,3
Generiek & openbare ruimte	214,7	3,7	218,4
Projectorganisatie	249,7	32,7	282,4
<i>Subtotaal Zuidasdok</i>	<i>1.563,0</i>	<i>29,6</i>	<i>1.592,6¹</i>
Extern toetscommentaar	50,0 ²	-20,0	30,0
Totaal prognose Zuidasdok	1.613,0	9,6	1.622,6
<i>Budgetspanning Zuidasdok</i>	<i>-50,0</i>	<i>0,7</i>	<i>-49,3</i>
<i>Knooppunten Nwe Meer & Amstel</i>	<i>295,6</i>	<i>-6,6</i>	<i>289,0³</i>
Totaal prognose Knooppunten	295,6	-6,6	289,0
<i>Budgetspanning Knooppunten</i>	<i>0,0</i>	<i>7,7</i>	<i>7,7</i>
Totaal prognose Zuidasdok & Knooppunten	1.908,6	3,0	1.911,6
<i>Budgetspanning</i>	<i>-50,0</i>	<i>8,4</i>	<i>-41,6</i>

Toelichting ontwikkeling prognose kosten Zuidasdok en budgetspanning

De kostenraming is in het afgelopen halfjaar geactualiseerd. Daarnaast zijn de scopebesluiten in de afgelopen verslagperiode (zie paragraaf 4.1 Scope) verwerkt en heeft indexering van prijspeil januari 2014 naar prijspeil januari 2015 plaatsgevonden. Totaal is de prognose voor het projectonderdeel Zuidasdok het

¹ Bandbreedte kostenraming is ca. + en - € 245 miljoen

² Door de externe toetsers is t.t.v. de stukken voor het bestuurlijk overleg 16 december 2014 een bedrag genoemd van € 40 - € 60 mln. In de definitieve rapportage van toetsers is een orde grootte bedrag € 50 mln. vermeld.

³ Bandbreedte kostenraming is ca. + en - € 40 miljoen

afgelopen halfjaar per saldo met € 9,6 miljoen toegenomen. Deze (per saldo) toename van de prognose wordt verklaard door meerdere oorzaken, te weten:

- Toename van € 51,9 mln. door actualisatie van de kostenraming in het eerste kwartaal waarbij een deel (ruim € 20 mln.) van de bevindingen uit de externe toetsing van eind vorig jaar zijn verwerkt in de raming. Het betreft hier met name de verhoging van enkele opslagen voor onvoorzien en nader te detailleren en de aanpassing van enkele eenheidsprijzen. Een andere bijstelling betreft de prognose van de projectorganisatiekosten. De prognose van de projectorganisatiekosten was tot eind 2014 bepaald door het hanteren van een - conform de standaard systematiek kostenraming (SSK) gebruikelijk - opslagpercentage in de kostenraming. Mede op basis van de aanbevelingen uit de externe toets op de kostenraming in het vierde kwartaal van 2014 is dit opslagpercentage voor de projectorganisatiekosten in het eerste kwartaal van 2015 getoetst op basis van een onderbouwde raming van de projectorganisatiekosten voor de gehele looptijd van het project. Op basis van deze kostenonderbouwing is de prognose van de projectorganisatiekosten in het eerste kwartaal met ruim € 28 miljoen (prijspeil 2014) naar boven bijgesteld. Voornaamste oorzaken voor deze stijging zijn de benodigde sterkte en omvang van de projectorganisatie op het gebied van omgevingsmanagement en contractbeheersing die voorzien worden gecombineerd met de lange realisatieperiode (ca. 10 jaar) van het project. Deze bijstelling was reeds onderdeel van de gerapporteerde stand van zaken m.b.t. de geactualiseerde kostenraming als onderdeel van de Kredietaanvraag waarover 11 juni 2015 is besloten door de Raad. Tot slot zijn op basis van nadere uitwerkingen en voortschrijdend inzicht de kosten voor het verleggen van kabels & leidingen (+), watercompensatie (-) en inrichting openbare ruimte (-) bijgesteld (per saldo ca. € 4 mln.);
- Ten aanzien van de scopebesluiten zoals genoemd in paragraaf 4.1 van deze rapportage is € 8,6 miljoen (prijspeil januari 2014 incl. BTW rijksinfrastructuur) toegevoegd;
- De nog te gane kosten vanaf 1 januari 2015 voor de onderdelen A10 en tunnel, OVT, Generiek & openbare ruimte, als ook de in de afgelopen verslagperiode genomen scopebesluiten, zijn geïndexeerd met +/- 2,6% volgens de GWW index van prijsspeil januari 2014 naar januari 2015. De GWW index is negatief omdat de prijzen in de genoemde periode zijn gedaald, met name zijn olie, bitumen en staal fors gedaald. De nog te gane kosten voor het onderdeel Projectorganisatie zijn geïndexeerd met +1,5% volgens de index CBS zakelijke dienstverlening. In totaal leidt dit tot een afname van de prognose van € 30,9 miljoen;
- De in de vorige halfjaarrapportage door externe toeters genoemde budgetspanning is in het afgelopen halfjaar met € 20 miljoen afgenomen van € 50 miljoen naar € 30 miljoen. Een deel van het vorige toetscommentaar is zoals aangegeven einde eerste kwartaal verwerkt in de raming. Volgens de externe toetsers dient bovenop de actuele raming echter nog steeds rekening gehouden te worden met maximaal € 30 miljoen vanwege schaarste van werkterreinen in de directe nabijheid van het bouwterrein van het projectonderdeel Zuidasdok;

Ontwikkeling budgetspanning onderdeel Zuidasdok

Als gevolg van het feit dat het budget (zie paragraaf 4.3.1) voor dit projectonderdeel met € 10,3 miljoen is toegenomen en de prognose kosten per saldo met € 9,6 miljoen is toegenomen, neemt de budgetspanning van het projectonderdeel Zuidasdok in deze verslagperiode met € 0,7 miljoen af van € 50 miljoen naar € 49,3 miljoen. Vooral nog wordt deze budgetspanning conform de afspraken van het bestuurlijk overleg van 16 december 2014, geaccepteerd door bestuurders. In aanloop naar de vaststelling van het Tracébesluit en Bestemmingsplan zal de kostenraming medio 2016 herijkt worden inclusief de mogelijke functionele heroverwegingen (versoeringsopties) die zijn vastgesteld in de bestuursovereenkomst en eventuele andere beheersmaatregelen om de budgetspanning te verminderen.

Toelichting ontwikkeling prognose kosten Knooppunten en budgetspanning

De kostenraming is in het eerste kwartaal 2015 geactualiseerd. Daarnaast zijn de scopebesluiten van de afgelopen verslagperiode (zie paragraaf 4.1 Scope) verwerkt en heeft indexering van de prognose kosten van prijspeil januari 2014 naar prijspeil januari 2015 plaatsgevonden. Totaal is de prognose voor het projectonderdeel Knooppunten het afgelopen halfjaar met per saldo € 6,6 miljoen afgenomen.

Deze per saldo afname van de prognose wordt verklaard door meerdere oorzaken, te weten:

- Toename van € 0,8 mln. door actualisatie van de kostenraming in het afgelopen halfjaar waarin de bevindingen uit de externe toetsing van eind vorig jaar zijn verwerkt;
- Ten aanzien van de scopebesluiten is € 0,35 miljoen (prijspeil januari 2014 incl. BTW rijksinfrastructuur) toegevoegd aan de prognose kosten;
- De nog te gane kosten, als ook de in de afgelopen verslagperiode genomen scopebesluiten, zijn geïndexeerd met +/- 2,6% volgens de GWW index van prijspeil januari 2014 naar januari 2015. In totaal leidt dit tot een afname van de prognose van € 7,7 miljoen;

Ontwikkeling budgetspanning onderdeel Knooppunten

Als gevolg van het feit dat het budget voor het projectonderdeel Knooppunten is toegenomen met € 1,1 miljoen en de prognose kosten met € 6,6 miljoen is afgenomen is er sprake van een geprognosticeerd budgetoverschot op dit projectonderdeel van € 7,7 miljoen.

4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven

In tabel 4 zijn de gerealiseerde uitgaven en de prognoses per projectonderdeel weergegeven. Eind 2014 zijn de meerjarige prognoses geactualiseerd op basis van de vastgestelde financiële baseline (bestuurlijk overleg 16 december 2014) en de inzichten in de projectplanning. Het totaal van tabel 4 sluit aan op de prognose kosten zoals in paragraaf 4.3.2 (tabel 3) is weergegeven.

Tabel 4: realisatie en prognose uitgaven in € mln. (prijspeil 2015)

Projectomschrijving	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	Totaal
A10 en tunnel						19,9	48,1	88,3	618,2	774,5
OVT			0,8	6,5	11,2	14,1	17,2	51,9	215,6	317,3
Generiek		1,6	21,2	28,6	3,6	24,7	30,9	6,7	101,1	218,4
Projectorganisatie	5,7	16,8	24,3	20,6	16,4	29,3	17,4	16,0	135,9	282,4
<i>Subtotaal Zuidasdok</i>	<i>5,7</i>	<i>18,4</i>	<i>46,3</i>	<i>55,7</i>	<i>31,2</i>	<i>88,0</i>	<i>113,6</i>	<i>162,9</i>	<i>1.070,8</i>	<i>1.592,6</i>
Extern toetscommentaar									30,0	30,0
<i>Totaal Zuidasdok</i>	<i>5,7</i>	<i>18,4</i>	<i>46,3</i>	<i>55,7</i>	<i>31,2</i>	<i>88,0</i>	<i>113,6</i>	<i>162,9</i>	<i>1.100,8</i>	<i>1.622,6</i>
<i>Totaal Knooppunten</i>					<i>1,6</i>	<i>11,6</i>	<i>25,9</i>	<i>50,1</i>	<i>199,8</i>	<i>289,0</i>
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	5,7	18,4	46,3	55,7	32,8	99,6	139,5	213,0	1.300,6	1.911,6
Te verrekenen uitgaven Amsterdam 2012-2014	-5,3	-11,9	-10,6	27,8						0,0
Ten laste van Artikel 12 'Wegen'	0,4	6,5	35,7		1,6	11,6	25,9	50,1	199,8	331,6
Ten laste van Artikel 17 'Megaprojecten'				83,5	31,2	88,0	113,6	162,9	1.070,8	1.550,0

Toelichting bij tabel 4:

In totaal is over de periode januari tot en met juni 2015 € 10 miljoen ten behoeve van het project uitgegeven. Deze realisatie loopt enkele miljoenen achter op de werkelijk gemaakte kosten omdat de kosten die door gemeente Amsterdam zijn gemaakt nog niet door Amsterdam doorbelast konden worden naar de projectadministratie. Deze kosten zullen in de tweede helft van dit jaar geboekt worden.

De prognose uitgaven voor 2015 wordt ten opzichte van de vorige verslagperiode met € 3 miljoen neerwaarts bijgesteld. Deze uitgaven schuiven door naar 2016. De oorzaak hiervoor is een later verwachte administratieve eindafrekening van enkele kabels- en leidingeigenaren (€ 1,5 mln. Generiek) en een actualisatie van het uitgavenritme van de Fietsparkeergarage Mahlerplein. In de tweede helft van 2015 wordt conform prognose nog een grote uitgave verwacht voor de aankoop van het 2^e deel van de autoparkeergarage Atrium.

In 2015 zijn in de projectadministratie de kosten verrekend die door gemeente Amsterdam zijn voorgeschoten over de jaren 2012 t/m 2014. Dit betreft een bedrag van € 27,8 mln.

4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten

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

Tabel 5: realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten in € mln (prijspeil 2015)

Partijen	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Later	Totaal
Bijdrage Rijk	0,4	5,2	35,7	52,4	21,8	65,8	84,9	102,0	701,8	1.070,2
Bijdrage gemeente Amsterdam				18,3	4,5	12,9	16,7	20,1	138,2	210,7
Bijdrage Stadsregio Amsterdam				12,8	3,6	9,3	12,0	14,5	99,4	151,6
Bijdrage Provincie Noord-Holland								26,3	52,6	78,9
EU-ontvangsten (TEN-T)		1,3			1,3					2,5
Bijdrage NS									59,4	59,4
Artikel 12 & 17 (Zuidasdok)	0,4	6,5	35,7	83,5	31,2	88,0	113,6	162,9	1.051,4	1.573,3
Artikel 12 (Knooppunten)					1,6	11,6	25,9	50,1	207,5	296,7
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	0,4	6,5	35,7	83,5	32,8	99,6	139,5	213,0	1.258,9	1.870,0

Toelichting tabel 5:

In het eerste halfjaar van 2015 is € 31,1 mln. aan ontvangsten geboekt. Hiervan heeft € 17,3 mln. betrekking op nog te ontvangen bijdragen van gemeente Amsterdam en de Stadsregio over de jaren 2012-2014. Met deze ontvangsten -en de bij de vorige tabel genoemde betalingen- over 2012 tot en met 2014 zijn alle bedragen die over en weer nog verrekend dienden te worden over de voorgaande jaren tussen het Rijk, Amsterdam en de SRA vereffend en verwerkt in de Rijksbegroting. De overige ontvangsten ad. € 13,8 miljoen hebben betrekking op de voorschotten voor de bijdragen van gemeente Amsterdam en de Stadsregio over het jaar 2015.

4.4 Risico's

In deze paragraaf wordt de ontwikkeling gerapporteerd van de belangrijkste projectrisico's en de exogene risico's. Deze laatste vallen buiten de (directe) beïnvloedingssfeer van de projectorganisatie en/of zijn risico's waar geen voorzieningen voor zijn toegekend in budget of planning. Deze exogene risico's dienen op een hoger ambtelijk dan wel bestuurlijk niveau beheerst te worden.

4.4.1 Exogene risico's

Indexeringsrisico IBOI/GWW

De financiële bijdragen (budget) van partijen worden conform de afspraken van de bestuursovereenkomst jaarlijks geïndexeerd met de Indexering Bruto Overheid Investerings (IBOI). De bouwkosten worden conform de Grond, Weg- en Waterbouw (GWW) sector geïndexeerd, de projectorganisatiekosten conform CBS zakelijke dienstverlening. Het risico bestaat dat er een tekort op het taakstellend budget ontstaat in de loop der tijd doordat de IBOI kan afwijken van de GWW en CBS. In het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 is afgesproken dat geen versoeringen worden doorgevoerd om dit risico af te dekken en dat bij een eventueel tekort door het Rijk (75%) en gemeente Amsterdam (25%) wordt bijgedragen waarbij de gemeente Amsterdam nadere afspraken kan maken met de Stadsregio Amsterdam over een extra subsidiabele bijdrage. Deze effectuering is geen onderdeel van de in de bestuursovereenkomst afgesproken Amsterdamse 'cap' in het projectrisico, d.w.z. de maximale extra bijdrage van Amsterdam van € 55 mln. (prijspeil 2011). Ter dekking van het indexeringsrisico kan een eventuele aanbestedingsmeevaller worden ingezet. Met deze afspraken is het indexeringsrisico voor het project afgedekt. Doordat er in de afgelopen verslagperiode sprake is van een negatieve indexering (prijzdaling) van de prognose kosten treedt het risico voor 2015 niet op. Meerjarig (tot oplevering project) gezien blijft er nog steeds sprake van een indexeringsrisico over de nog te realiseren kosten van het project.

Regie gelijktijdige uitvoering van aanpalende projecten

Het project wordt uitgevoerd in een omgeving waarin tal van andere projecten in voorbereiding dan wel uitvoering zijn. Het project Zuidasdok kan hierdoor geconfronteerd worden met beïnvloeding door deze projecten (technisch, ruimte en tijd) wat een risico vormt voor de projectdoelstellingen, zoals bijvoorbeeld de hinder (bereikbaarheid) voor omgeving en reizigers. De (verschillende) beheerders en exploitanten worden door het project van informatie voorzien opdat (al of niet gezamenlijke) regie door betreffende partijen kan worden gevoerd.

4.4.2 Projectrisico's

- Ten aanzien van het *vertragingsrisico van de aanbesteding van het hoofdbouwcontract* is het risico dat het (omvangrijke) aanbestedingsdossier niet voor de beoogde start van de dialooffase met voldoende kwaliteitsniveau vrijgegeven kan worden aan gegadigden. Op dit moment wordt het

reviewcommentaar verwerkt en wordt de consistentie en integraliteit van het aanbestedingsdossier verbeterd.

- De mogelijk *negatieve gevolgen voor het project door een complexe omgeving* (bijvoorbeeld omgeving ervaart meer hinder dan verwacht) en de *raakvlakrisico's met aanpalende projecten* blijven onverminderd actueel. Met de stakeholders uit de omgeving vindt enerzijds afstemming plaats om de eisen en randvoorwaarden voor het contract scherp te krijgen. Anderzijds worden ook de verwachtingen gemanaged omdat het ondenkbaar is dat dit project gegeven de ruimtelijke beperkingen zonder hinder uitgevoerd kan worden. De in het contract opgenomen eisen in verband met omgevingshinder zijn thans voldoende gesteld om de maakbaarheid, zowel qua planning als kosten, te borgen (zie ook paragraaf 4.2). Middels verschillende EMVI-criteria worden gegadigden geprikkeld om meer kwaliteit aan te bieden op dit vlak dan wat aan eisen in het contract is opgenomen.
- In de media is de afgelopen maanden veel aandacht geweest voor de risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer van het project Zuidasdok en het feit dat er twee partijen zich hebben aangemeld voor de aanbesteding. De opdrachtgever neemt verantwoordelijkheid voor het in kaart brengen en deels verleggen van kabels en leidingen, het doen van bodemonderzoek, het verwerven van benodigde gronden en opstellen en de afspraken die met aanpalende projecten en omgevingspartijen zijn gemaakt. Er worden afspraken gemaakt met de bevoegde gezagen over de door de opdrachtnemer aan te vragen vergunningen. De verantwoordelijkheid voor het ontwerp, de uitvoering en het tijdig verkrijgen van vergunningen blijft bij de opdrachtnemer. De opdrachtgever stelt een vergunningencoördinator aan die het vergunningenproces en de interactie tussen opdrachtnemer en bevoegd gezag ondersteunt. Voor de gegadigden wordt ter gedeeltelijke compensatie van de kosten van de aanbesteding een reële vergoeding vastgesteld. Zowel in de dialoofase als in de herijkingsfase vlak na gunning worden risico's en allocatie daarvan met opdrachtnemer(s) besproken.
- Het risico op (ernstige) *vertraging van de openstelling van de tunnel en schinkelbruggen door problemen bij de systeemintegratie*, te herleiden naar de ontwerpfase. Middels een convergentiefase gedurende de dialoofase en een herijkingsfase ná gunning van het contract wordt reeds vroeg in het proces gezorgd dat de integraliteit van het ontwerp van tunnel en schinkelbruggen geborgd wordt. Beide fasen moeten succesvol doorlopen worden voordat met de bouw aangevangen kan worden. Overwogen wordt om op basis van leerervaringen bij andere tunnelprojecten voor wat betreft de tunneltechnische installaties en de bediening en besturing van de schinkelbruggen het aantal stoppunten in zowel het ontwerp-, bouw-, en testproces uit te breiden.

4.5 Veiligheid

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

Het Integraal Veiligheidsplan (IVP) borgt dat de verschillende veiligheidsaspecten van alle onderdelen van Zuidasdok in samenhang met elkaar worden gezien. Het IVP bevat een integrale projectanalyse van de veiligheidsthema's en bevat maatregelen om de veiligheid te borgen. Het IVP is een aanvulling op de wettelijk vereiste veiligheidsdocumenten en vervangt deze niet. Het IVP ontwikkelt mee met het project en wordt steeds actueel gehouden. Het IVP 4.0 was onderdeel van het Voorkeursbesluit in 2012. In de tweede helft van 2014 is het Integraal Veiligheidsplan versie 6.0 opgeleverd als onderbouwing voor de ProjectMER, OTB en OBP.

Voor het station is een Integraal Plan Brandveiligheid (IPB) versie 1.0 opgesteld waarin de brandveiligheidseisen zijn opgenomen. De eisen opgenomen in het IVP (en hazard-log) en het IPB worden overgenomen in de VSE/VSP. Voor de spoorwegveiligheid van de hoofdspoorwegen zijn diverse documenten opgeleverd die later vereist zijn voor de vergunningsverlening.

4.6 Organisatie

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

Het project komt de komende periode in een nieuwe fase terecht waarin de voorbereiding op de realisatieperiode dominant zal worden. De nadruk zal de komende periode op de aanbestedingsfase en het doorlopen van de planologische procedures komen te liggen waardoor een herijking van de projectorganisatie en de projectgovernance voor deze fase noodzakelijk is.

In maart 2015 heeft het Opdrachtgeversoverleg het door de projectorganisatie ingebrachte Plan van Aanpak vastgesteld. De organisatiestructuur, die in deze fase kantelt naar aanbesteding en voorbereiding van de realisatieperiode, is conform dit plan de afgelopen periode aangepast. Ter voorbereiding op de dialoofase van de aanbesteding is het dialoogteam, dat wekelijks bijeenkomt, geformeerd en uitgebreid met uitvoeringervaring. De backoffice die tijdens de dialoog specialistische vragen zal beantwoorden wordt momenteel geformeerd zodat deze tijdig gesteld staat voor de dialoofase.

Conform de uitgangspunten in het vastgestelde Plan van Aanpak wordt in het komende halfjaar verder invulling gegeven aan de accountantsverklaring op projectniveau. De gesprekken met ADR (Rijk) en ACAM (Amsterdam) zullen worden vervolgd na het zomerreces.

Naar aanleiding van de brief d.d. 4 juni 2015 van de wethouder aan de raadscommissie is toegezegd dat nogmaals zal worden weergegeven dat de omgevingsmanager Zuidasdok een externe invulling geeft aan zijn rol. De omgevingsmanager is voor een belangrijk deel een extern gerichte functionaris. De omgevingsmanager, als één van de rolhouders in het IPM-organisatiemodel van Zuidasdok, is belast om de signalen van de omgeving in de projectorganisatie te brengen. De omgevingsmanager heeft daarom intensief contact met de stakeholders uit de omgeving. Dit contact is in de planuitwerkingsfase (vanaf 2012) al vormgegeven en zal na gunning van het hoofdbouwcontract door de projectorganisatie en het opdrachtnemende consortium samen nader worden voortgezet. Binnen het IPM-model hebben de contractmanager, technisch manager en contractmanager een gelijkwaardige positie; beslissingen aangaande het hoofdbouwcontract Zuidasdok worden binnen dit team afgewogen op hun impact op kosten, planning, techniek, risico's én omgeving. De contractmanager is het eenduidige aanspreekpunt voor het opdrachtnemende consortium, de omgevingsmanager is het heldere aanspreekpunt voor de omgeving. Het is nadrukkelijk de rol van de omgevingsmanager om de signalen van de omgeving in de projectorganisatie in te brengen. De omgevingsmanager heeft daarvoor een omgevingsteam en werkt nauw samen de Zuidas organisatie. Het op te stellen één loket is één van de instrumenten om een laagdrempelig contact met de omgeving vorm te geven. De omgevingsmanager geeft daarmee een externe invulling aan zijn rol.

4.7 Kwaliteit

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

Kwaliteitssysteem

Met de vaststelling van het Plan van Aanpak (voorbereiding) realisatiefase en het deelplan Integrale Projectadministratie afgelopen maart is, als eerste stap, een actualisatie van het kwaliteitssysteem van het project doorgevoerd. Na de zomervakantie zal gestart worden met het opstellen en actualiseren van andere procedures (zoals bijv. de wijzigingsprocedure) en deelplannen (zoals bijv. contractbeheersplan) voor de realisatiefase. Hieraan voorafgaande zal in september van dit jaar eerst een inventarisatie van bestaande - bij de moederorganisaties gebruikte - procedures en nog ontbrekende / aan te passen procedure worden uitgevoerd dat afgerond wordt met een stappenplan voor de implementatie.

Externe toetsing

Voordat vrijgave van het aanbestedingsdossier aan de geselecteerde gegadigden plaatsvindt heeft de projectorganisatie de afgelopen verslagperiode toetsen en reviews laten uitvoeren op onder andere de bouwfaserings/uitvoeringsplanning in relatie tot de eisen voor omgevingshinder, de eisen van de Vraagspecificatie van het contract en de kostenraming. De aanbevelingen en bevindingen worden door de projectorganisatie opgepakt en verwerkt.

Hoofdstuk 5

Omgeving & Communicatie

5.1 Stakeholdermanagement

Ter voorbereiding op de start tervisielegging van het ontwerptractébesluit (OTB), ontwerpbestemmingsplan (OBP) en de ProjectMER is naast de formele procedure een informeel traject georganiseerd om de externe stakeholders te voorzien in hun informatiebehoefte. Daartoe zijn in het eerste kwartaal van dit jaar (thema)bijeenkomsten georganiseerd. Tevens is een publieksvriendelijke toelichting op de planologische producten opgemaakt en verspreid. Over de communicatie rondom het ontwerptractébesluit en het ontwerpbestemmingsplan zijn veel positieve reacties van stakeholders ontvangen.

Tijdens de tervisieleggingsperiode is het stakeholdermanagement gecontinueerd, waarbij bijzondere aandacht is geschonken aan de realisatiefase en de aanpak van de hinder, dit mede ter voorbereiding op de besluitvorming over het kredietbesluit door de gemeenteraad. In de Klankbordgroep Zuidasdok, waarin de grootste bedrijven en vertegenwoordigers (zoals ORAM en Hello Zuidas) van het bedrijfsleven op de Zuidas zijn vertegenwoordigd is overleg gevoerd over de hinderaanpak. Deze sessies hebben geleid tot meer draagvlak bij deze partijen, hoewel partijen zorgen blijven houden en aangeven het project kritisch te zullen blijven volgen.

De bewoners van de Prinses Irenestraat en omgeving hebben, als enige, uitvoerig ingesproken bij de behandeling van het kredietbesluit door de gemeenteraad. Deze bewoners zijn in actie gekomen als gevolg van de hinder die zij ervaren van onder meer bouwwerkzaamheden van Zuidas en de kabels en leidingactiviteiten van project Zuidasdok. Intensieve samenwerking tussen Zuidas en project Zuidasdok vindt plaats om met deze zorgen om te kunnen gaan.

Voor het Mahlerplein heeft is samen opgetrokken met de ontwikkeling van ABN AMRO en Zuidas en de communicatie richting de omgeving. Door goede samenwerking tussen opdrachtnemer, Zuidas, Hello Zuidas en Zuidasdok is het gelukt om het bouwterrein te verfraaien middels kunstuitingen.

Uitvoeringsovereenkomsten

De uitvoeringsovereenkomsten met derden worden voorbereid. Voor Akzo Nobel en het WTC hebben specialistensessies plaatsgevonden en is een aantal afspraken gemaakt om te komen tot een afsprakenbrief (uitvoeringsovereenkomst). Andere nog te maken afspraken met derden worden meegenomen in het kader van de vastgoed dossiers.

5.2 Raakvlakprojecten

Afgelopen halfjaar is besloten tot de overname van werkterreinen en bouwwegen (OV SAAL, Noord/Zuidlijn) van projecten die momenteel in uitvoering zijn in of nabij Zuidasdok. Sindsdien wordt gewerkt aan de verdere uitwerking van afspraken tot overname van betreffende werkterreinen. De driepartijen overeenkomst die hiervoor nodig is, is inmiddels in concept gereed en kan naar verwachting in het derde kwartaal 2015 worden getekend door partijen. Tevens is een begin gemaakt met het structureren van de doorlopend benodigde afstemming met raakvlakprojecten in de omgeving zoals bijvoorbeeld OV SAAL, SAA, Noord/Zuidlijn en de gebiedsontwikkeling in de flanken van de Zuidas. Voor deze laatste is een afsprakenbrief opgesteld.

5.3 Flankerende maatregelen

Om de bereikbaarheid tijdens de realisatiefase te waarborgen heeft Zuidasdok een bereikbaarheidsstrategie opgesteld. Aan de hand van de referentie bouwfasering is een analyse gemaakt van de hinder tijdens de uitvoering. Daarbij is niet alleen inzichtelijk gemaakt wat de problematiek is voor het verkeer op de A10-Zuid en het stedelijke netwerk, maar ook de knelpunten voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer zijn opgenomen. Na het bepalen van de hinder zijn de kansrijke oplossingsrichtingen inzichtelijk gemaakt, waarbij drie 'pijlers' zijn onderscheiden: slim bouwen/plannen, flankerende maatregelen en samenwerking/communicatie.

De komende periode wordt de bereikbaarheidsstrategie in samenspraak met de omgevingspartijen aangevuld en uitgewerkt tot concrete maatregelen. Onderdeel van deze uitwerking is het inzichtelijk maken van het oplossende vermogen van de kansrijke maatregelen. Aanvullende onderzoeken die de afgelopen periode zijn uitgevoerd hebben geleid tot meer inzicht in de verkeersstromen in het gebied, en geven richting voor de maatregelen.

Zuidasdok participeert ook in de door gemeente Amsterdam geïnitieerde "werkgroep Amsterdam Zuid Bereikbaar", waarin ook andere wegbeheerders zijn vertegenwoordigd. De werkgroep houdt zich bezig met de bereikbaarheid van de regio tijdens de uitvoering van de diverse infrastructuurprojecten die op stapel staan. In de werkgroep worden onder andere ook de raakvlakken met de projecten A9 Amstelveen (SAA) en Centraal Station nader onderzocht.

5.4 Schade- en klachtenafhandeling

In samenwerking met de moederorganisaties wordt een centraal punt (1 loket) ingericht voor vragen, klachten en eventuele schadeclaims. De gesprekken hierover zijn gaande. Doelstelling daarbij is om schades en klachten als gevolg van de ontwikkeling van het gebied – die zowel vanuit Zuidas Gemeente Amsterdam als vanuit het project Zuidasdok plaatsvindt – zoveel mogelijk eenduidig en met het gewenste kwaliteitsniveau te behandelen. Hiervoor is ook extern advies ingewonnen.

5.5 Publiekscommunicatie

In het afgelopen halfjaar heeft de communicatie zich met name gericht op de tervisielegging van het ontwerptractébesluit (OTB), het ontwerpbestemmingsplan (OBP) en de projectMER en de aankondiging van de aanbesteding van het hoofdbouwcontract.

Planprocedure

Van 12 maart tot en met 22 april 2015 lagen het OTB, OBP en de projectMer ter inzage. Hiervoor is een persbericht en een aankondigingsadvertentie gemaakt. Ook is er een publieksvriendelijke samenvatting van het OTB, OBP en projectMER in de vorm van een brochure ontwikkeld en is het algemene Zuidasdok factsheet vernieuwd. Op 23 maart 2015 is een informatiemarkt voor de omgeving georganiseerd. Naar schatting 200 belangstellenden bezochten de markt. Naast de algemene 'nut & noodzaak' sessie werden de deelsessies over 'geluid & lucht', 'bereikbaarheid en situatie' tijdens de bouw goed bezocht. Tijdens de informatiemarkt konden bezoekers zich aanmelden voor speciale Zuidasdok rondwandelingen, die in april werden georganiseerd.

Aanbesteding

Op 30 april 2015 heeft Rijkswaterstaat de aanbesteding van Zuidasdok aangekondigd namens de mede-opdrachtgevers ProRail en gemeente Amsterdam middels een persbericht. Ook de aanbesteding van Zuidasdok heeft de aandacht van de media. Op 16 juni 2015 verscheen op de voorpagina van het NRC een interview met projectdirecteur Zuidasadok.

Persbenadering

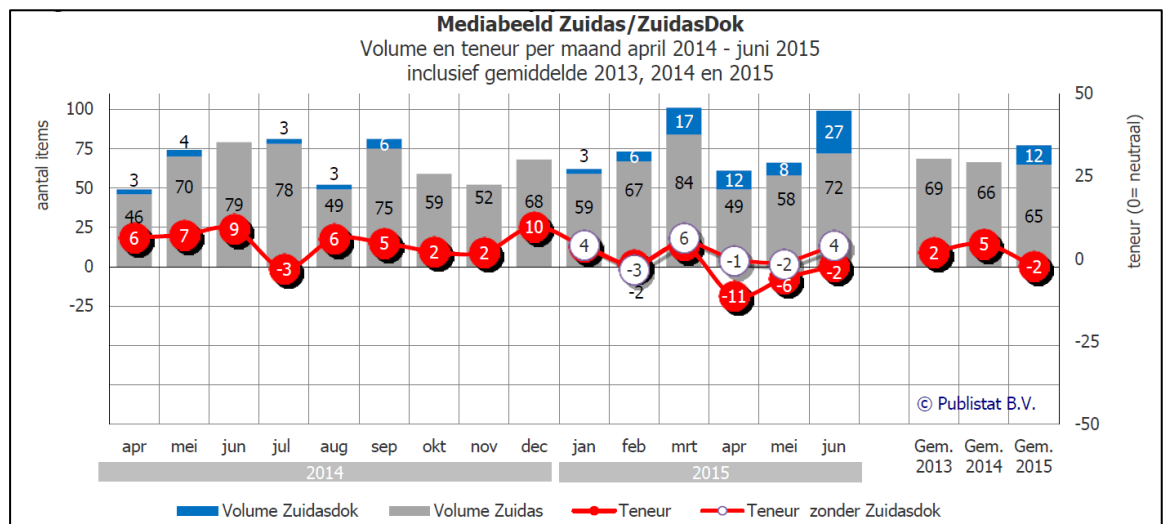
Het communicatieteam is uitgebreid met een ervaren woordvoerder. De huidige fase en de nut en noodzaak discussie die via de media gevoerd wordt maken dat Zuidasdok veel in het nieuws is. Er zijn contacten gelegd met diverse media, waaronder Metro die op 10 juni voor het eerst over Zuidasdok publiceerde. Er wordt actief ingesprongen op berichtgeving en er wordt gewerkt aan een strategische persbenadering.

Communicatiemomenten

- Op 11 maart 2015 is de periode van terinzagelegging aangekondigd met een persbericht en een Kennisgeving in de Staatscourant, Parool en Stadsblad Echo;
- Op 12 maart 2015 is een vooraankondiging van de informatiemarkt gepubliceerd op het grote scherm op het Zuidplein en is een Zuidas nieuwsbriefspecial uitgegaan over de terinzagelegging;
- Op 23 maart 2015 is een informatiemarkt rond het ontwerptractébesluit, ontwerpbestemmingsplan en projectMER georganiseerd voor de omgeving;
- Op dinsdag 7, woensdag 8 en woensdag 15 april 2015 zijn rondleidingen in het projectgebied georganiseerd voor geïnteresseerden. Per rondleiding namen ca 10 personen deel, niet alleen omwonenden, maar ook raadsleden van omliggende gemeenten;

- Op 30 april 2015 is de aanbesteding voor Zuidasdok middels een persbericht aangekondigd;
- Op 16 juni 2015 op de voorpagina van NRC Handelsblad een interview met Hans Versteegen, een afgeleide van het interview verschijnt dezelfde dag in NRC Next;
- Op 29 juni 2015 is een interview met projectdirecteur Hans Versteegen verschenen op de website van Neerlands Diep;
- Op 29 juni 2015 is een spread verschenen in het Engelstalige Hello Zuidas Magazine over de bouw van de ondergrondse fietsparkeergarage op het Gustav Mahlerplein en de activiteiten die aannemer BAM inzet om hinder te beperken;

5.6 Media-analyse



In het tweede kwartaal van 2015 gaat een vijfde van de artikelen over Zuidas over het project Zuidasdok. De artikelen over Zuidasdok zijn kritisch van aard en hebben een negatieve invloed op de algehele teneur over Zuidas. In april daalt de teneur sterk door kritische artikelen in landelijke kranten over Zuidasdok. Andere onderwerpen in april zijn de komst van een hotel bij de RAI ontworpen door architect Rem Koolhaas. Hierin zegt Koolhaas te hopen dat het gebouw een verbinding vormt tussen het centrum en de Zuidas (o.a. Volkskrant p.5). Ook is er aandacht voor wonen op Zuidas (6 items). In mei is er aandacht voor evenementen waaronder: de Hakken Pakken Run (4 items) en ArtZuid (10 items). Positieve aandacht is er voor the Edge. Andere onderwerpen Zuidas als kantoorlocatie zijn en slechtvalken op de Zuidas. Toch drukken vier kritische artikelen over verschillende onderwerpen de teneur. De negatieve teneur neemt af in juni. Zuidasdok is minder negatief in beeld, waaronder in berichten over de aanbesteding. The Edge (6 items) zorgt voor positieve aandacht. Andere onderwerpen zijn de sluiting van poortjes op Station Zuid, Zuidas Run (2 items) en Kunstroute Get Lost (5 items). Financiële Dagblad noemt Zuidas een groeigebied dat oude straten doet verbleken (06-06).

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

bedragen in € x 1.000

Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	SRA	PNH	Derden	Totaal
BOK 9-7-2012	9-7-2012	baseline	1-1-2011	979.000	201.000	130.000	75.000		1.385.000
IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	1-1-2012	18.550	3.808	2.463	1.421		26.242
IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	1-1-2013	16.486	3.386	2.190	1.268		23.331
IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	1-1-2014	11.900	2.485	1.591	940		16.916
BOK 9-7-2014			1-1-2014	1.025.936	210.680	136.244	78.629		1.451.489
TEN-T planuitwerking (EU)	3-12-2013	extra bijdrage	1-1-2013					2.500	2.500
VTW HTV5 Amstelveen	2-7-2014	scopewijziging	1-1-2014			1.568			1.568
VTW overdracht VU/Boelelaan	2-7-2014	scopewijziging	1-1-2014			-580			-580
VTW Brittenpassage (NS)	2-7-2014	scopewijziging	1-1-2014					26.000	26.000
VTW verplaatsing relaishuis20 OVSAAL	2-7-2014	scopewijziging	1-1-2014						0
Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	1-1-2014	40.304					40.304
Compensatie GF i.v.m. BCF	16-12-2014	BO afspraak	1-1-2014		-4.390				-4.390
Piet Kranenbergpad	16-12-2014	scopewijziging	1-1-2014						0
Liften Brittenpassage	16-12-2014	scopewijziging	1-1-2014						0
VTW bus en tramhalte Strawinskyalaan	16-12-2014	scopewijziging	1-1-2014		2.850				2.850
VTW definitieve toegang SET-gebouw	16-12-2014	scopewijziging	1-1-2014		600				600
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel	16-12-2014	scopewijziging	1-1-2014			9.225			9.225
VTW verbrede Minervapassage (NS)	16-12-2014	scopewijziging	1-1-2014					33.400	33.400
VTW vervallen toerit S110	16-12-2014	scopewijziging	1-1-2014						0
VTW aansluiting S108-Zuid	16-12-2014	scopewijziging	1-1-2014						0
VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel	16-12-2014	scopewijziging	1-1-2014						0
Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	16-12-2014	baseline	1-1-2014	1.066.240	209.740	146.456	78.629	61.900	1.562.965
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	23-4-2015	scopewijziging	1-1-2014			94			94
VTW bovenwettelijke geluidsschermen	3-6-2015	scopewijziging	1-1-2014						0

Pagina: 34/36

Datum: 10-9-2015

Status: Definitief

VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voor tunnel i.v.m. onderhoud en calamiteiten	3-6-2015	scopewijziging	1-1-2014							0
VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid	3-6-2015	scopewijziging	1-1-2014							0
VTW Keerlus tram 4	3-6-2015	scopewijziging	1-1-2014							0
VTW robuustheidsmaatregelen tram	3-6-2015	scopewijziging	1-1-2014		235	4.465				4.700
VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109	3-6-2015	scopewijziging	1-1-2014							0
IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	3.902	766	535	302	26		5.531
Totaal per 30-06-2015		<i>stand Q2-2015</i>	<i>2015</i>	<i>1.070.142</i>	<i>210.741</i>	<i>151.551</i>	<i>78.931</i>	<i>61.926</i>		<i>1.573.290</i>

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

bedragen in € x 1.000

Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Budget
<i>BOK 9-7-2012</i>	<i>9-7-2012</i>	<i>Baseline</i>	<i>1-1-2011</i>	<i>320.378</i>
IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	Indexering	1-1-2012	6.070
IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	Indexering	1-1-2013	5.416
IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	Indexering	1-1-2014	4.003
<i>BOK 9-7-2014</i>	<i>n.v.t</i>		<i>1-1-2014</i>	<i>335.867</i>
Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	1-1-2014	-40.304
<i>Bestuurlijk overleg 16-12-2014</i>			<i>2014</i>	<i>295.563</i>
VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	Scopewijziging	1-1-2014	0
IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2014	Indexering	2015	1.135
Totaal per 30-06-2015		<i>stand Q2-2015</i>	<i>2015</i>	<i>296.698</i>

Financiering

× Gemeente
× Amsterdam



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

NH Provincie
Noord-Holland



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

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