



# Halfjaarlijkse rapportage Zuidasdok

Periode: 1 juli t/m 31 december 2018

Auteur: Projectorganisatie Zuidasdok  
Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok  
Versie: 1.1

Datum: 6-3-2019  
Volgnr.: 13  
Status: Definitief  
Bestand: ZDOK-1966948581-97

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare



# Inhoud

<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Doel rapportage	4
1.2 Leeswijzer	4
1.3 Projectdoelstellingen	4
<b>Hoofdstuk 2 Samenvatting</b>	<b>6</b>
<b>Hoofdstuk 3 Projectvoortgang</b>	<b>11</b>
3.1 Bestuurlijk juridische zaken	11
3.1.1 Tracébesluit en Bestemmingsplan	11
3.1.2 Bestuurlijk overleg	11
3.2 Werk in voorbereiding	12
3.2.1 Realisatiecontract ZuidPlus	12
3.2.2 Nevenopdrachtnemers Metro en Tram	13
3.2.3 Verwervingen	13
3.2.4 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden	14
3.3 Werk in uitvoering	15
3.3.1 10kV Amstelveenboog	15
3.3.2 Werkzaamheden ZuidPlus	15
<b>Hoofdstuk 4 Projectbeheersing</b>	<b>16</b>
4.1 Scope	16
4.1.1 Scopewijzigingen	16
4.1.2 Ontwikkelingen scope	16
4.2 Planning	17
4.2.1 Ontwikkelingen planning	17
4.2.2 Mijlpaaldata	17
4.3 Financiën	19
4.3.1 Budget en bijdragen partijen	19
4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand	20
4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven	22
4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten	23
4.3.5 Aangegane verplichtingen	23
4.4 Risico's	24
4.5 Veiligheid	27
4.6 Organisatie	28
4.7 Kwaliteit	28
<b>Hoofdstuk 5 Omgeving &amp; Communicatie</b>	<b>29</b>
5.1 Stakeholdermanagement	29
5.2 Raakvlakprojecten	29

5.3	Flankerende maatregelen	30
5.4	Gezamenlijke communicatie Zuidas en Zuidasdok	32
5.5	Publiekscommunicatie	33
5.6	Media-analyse	34
<b>Bijlagen</b>		<b>35</b>
1.	Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok	35
2.	Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten	37
<b>Financiering</b>		<b>38</b>

## Hoofdstuk 1

# Inleiding

### 1.1 Doel rapportage

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

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

Deze voortgangsrapportage heeft betrekking op de periode juli tot en met december 2018.

### 1.2 Leeswijzer

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

### 1.3 Projectdoelstellingen

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

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

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

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

Het project Zuidasdok behelst:

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

## Hoofdstuk 2

# Samenvatting

### *Projectvoortgang afgelopen halfjaar*

Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit (TB) onherroepelijk geworden na de uitspraak van de Raad van State. Op basis van de uitwerking van het voorontwerp en de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudit in de afgelopen verslagperiode, blijkt er een aantal afwijkingen te zijn ten opzichte van het Tracébesluit. Onder andere worden planologische maatregelen voorbereid om deze afwijkingen te herstellen.

Het project bevindt zich momenteel nog in de herijkingsfase waarin het integrale voorontwerp wordt opgesteld en de uitvoeringsplanning wordt vastgesteld. Deze herijkingsfase is de belangrijkste beheersmaatregel om met de complexiteit en omvang van het project om te kunnen gaan, zodat geborgd wordt dat voor de daadwerkelijke bouwfase voldaan kan worden aan de voorwaarden voor een beheerste uitvoering. Door verschillende oorzaken duurt de herijkingsfase langer dan gepland en blijkt het project complexer en risicovoller dan was voorzien.

ZuidPlus heeft veel kwaliteit aangeboden in haar ontwerp en in de beperking van hinder voor de reiziger en de omgeving. De gekozen uitvoering is daarmee wel complex waarbij de planning veel afhankelijkheden kent, waardoor vertraging op het ene onderdeel van het project direct gevolgen heeft voor andere onderdelen van het project. Voornoemde tegenvallers voor ZuidPlus en de huidige schaarste in de markt veroorzaken druk op de businesscase en leiden tot spanning in de samenwerking. Deze ontwikkelingen vormen voor het project een groot risico. In het bestuurlijk overleg van 17 december jl. zijn de bestuurlijke partners geïnformeerd over de stand van zaken. Voor een beheerste uitvoering zijn aanvullende beheersmaatregelen nodig. Hiervoor wordt een aantal scenario's uitgewerkt.

Ultimo 2018 heeft het consortium de projectorganisatie verzocht om gezamenlijk maatregelen te verkennen die vooral gericht zijn op het ontvlechten van de planning. De totale doorlooptijd van het project zal in dat geval toenemen. De projectorganisatie zal dit de komende periode in afstemming met het Opdrachtgeversoverleg met ZuidPlus bespreken.

Het afgelopen half jaar is door ZuidPlus gewerkt aan de voorbereiding van de uitvoeringswerkzaamheden aan de OVT in de buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (TBGN metro en tram) 2019. In het derde kwartaal is gestart met de inrichting van de voorbouwlocatie aan de Arnold Schönberglaan waar de spoordekken voor de Brittenpassage worden gebouwd die later zullen

Pagina: 6/38

Datum: 6-3-2019

Status: Definitief

worden ingeschoven. Tevens heeft in november grootschalige bomenkap plaatsgevonden die noodzakelijk is voor het functievrij maken van de bouwlocaties.

In de vergadering van 20 september 2018 van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam is besloten om onder voorwaarden de aangevraagde tijdelijke buitengebruiknames (TBGN) voor 2019 toe te kennen en de daarbij behorende vervangend-vervoerplannen vast te stellen.

De gesprekken over minnelijke verwerving van de grondstrook bij Zuidcirkel zijn hervat na de uitspraak van de Raad van State over de beroepen op het TB, maar deze hebben nog niet tot overeenstemming geleid. De onteigeningsprocedure die parallel loopt is naar verwachting augustus 2019 afgerond.

### ***Scope***

In de afgelopen periode zijn geen scopewijzigingen besloten.

Het OGO heeft op verzoek van gemeente Amsterdam op 26 september 2018 ingestemd met een onderzoek naar verbreding van het metroviaduct Parnassusweg. Daarnaast blijkt het huidige ontwerp voor de inpassing van een westelijke toegang tot het metroperron (stijgpunt 14) ter hoogte van Parnassusweg niet maakbaar te zijn binnen de eisen. De projectorganisatie is in gesprek met de beheerder om tot een oplossing te komen.

### ***Planning***

In de halfjaarrapportage is een planning opgenomen waarin mijlpalen zijn opgenomen. Naast de opleverdatum van het totale project kenmerkt Zuidas dok zich door tussentijdse opleveringen van belangrijke onderdelen, zoals bijvoorbeeld de ingebruiknames van de Britten- en Minervapassage station Zuid, de aanpassing van de knooppunten de Nieuwe Meer en Amstel, de openstelling van de tunnels A10, de eindoplevering van het station en de inrichting van de openbare ruimte. Deze tussentijdse mijlpalen leveren afzonderlijk een bijdrage aan de vergroting van de capaciteit van de infrastructuur of de kwaliteit van het gebied. De mijlpaaldata hebben nog een grote bandbreedte en zijn gebaseerd op een probabilistische planning, wat inhoudt dat rekening wordt gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden.

De afgelopen verslagperiode is de voortgang achtergebleven en daarbij is duidelijk is geworden dat (1) daardoor de herijkingsfase langer zal gaan duren en (2) de complexiteit van de opgave groter blijkt dan voorzien. Hierdoor acht de projectorganisatie – op basis van de inschatting van de risico's en onzekerheden – dat de haalbaarheid van de tussenliggende probabilistische mijlpaaldata en de einddatum (2028) is gedaald ten opzichte van de vorige rapportage. De deterministische einddatum van 2026 waar geen rekening wordt gehouden met risico's en onzekerheden acht de projectorganisatie conform de vorige rapportage

Pagina: 7/38

Datum: 6-3-2019

Status: Definitief

niet meer haalbaar. Een nieuwe planning voor de uitvoeringsfase wordt bij het herijkingsbesluit vastgesteld.

## ***Financiën***

Het projectbudget voor het onderdeel Zuidasdok (€ 1.644,4 miljoen) en Knooppunten (€ 305,4 miljoen) is in de afgelopen verslagperiode niet gewijzigd.

De prognose eindstand voor het onderdeel Zuidasdok is in de afgelopen verslagperiode van € 1.612,1 miljoen met € 98,4 miljoen toegenomen naar € 1.710,5 miljoen. Belangrijkste oorzaken voor de gestegen prognose eindstand zijn:

1. de toegenomen projectorganisatiekosten als gevolg van de uitloop van de planning en de benodigde omvang voor de complexe projectopgave
2. het toegenomen financiële risicoprofiel, waarbij de grootste stijging wordt verklaard door de tijdgebonden kosten als gevolg van de uitloop en toegenomen onzekerheid van de planning en de verwachte meerkosten voor de nevenopdrachtnemers Metro en Tram (vooral Alstom metrobeveiliging).

Het geprognosticeerde budgetoverschot is hierdoor afgenomen van € 32,3 miljoen naar een geprognosticeerd budgettekort van € 66,1 miljoen.

De prognose eindstand voor de Knooppunten is in de afgelopen verslagperiode van € 314,5 miljoen met € 3 miljoen toegenomen naar € 317,5 miljoen. Belangrijkste oorzaak is het gestegen financiële risicoprofiel waarbij de grootste stijging wordt verklaard door de tijdgebonden kosten als gevolg van de uitloop en toegenomen onzekerheid op de planning. Het geprognosticeerde budgettekort is toegenomen van € 9,1 miljoen naar € 12,1 miljoen.

## ***Risico's***

Het risicoprofiel van het project is over het geheel genomen de afgelopen verslagperiode fors gestegen. De belangrijkste (actuele) projectrisico's zijn als volgt (verder toegelicht in paragraaf 4.4):

- ZuidPlus staat onvoldoende tijdig gesteld voor de complexe uitvoeringsopgave Zuidasdok;
- Achterblijvende voortgang werkzaamheden herijkingsfase, conditionering en voortschrijdend inzicht in de uitvoeringsplanning volgend uit de herijkingsfase;
- Buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro) voor 2019 worden niet of onvoldoende benut met vertraging en meerkosten tot gevolg;
- Ontwerp niet inpasbaar/maakbaar binnen bepalingen en/of maatregelvlakken van het Tracébesluit waardoor kans op vertragingen en meerkosten;
- Grondverwerving niet tijdig gereed voor start uitvoeringswerkzaamheden. Dit risico speelt nog bij de te verwerven grondstrook bij Zuidcirkel;
- Omissies/fouten in contracteisen en afwijkingen op verstrekte basisinformatie leidt tot meerkosten;

Pagina: 8/38

Datum: 6-3-2019

Status: Definitief



- Aantrekkende markt in de bouwsector sinds 2015 leidt tot schaarste van gespecialiseerd personeel en/of materieel met mogelijke vertraging en meerkosten en daardoor toenemende druk op de business case van ZuidPlus tot gevolg. De gehanteerde prijsindices voor de prijscompensatieregeling met de opdrachtnemer laten een forse stijging zien in de afgelopen verslagperiode;
- (exogeen) De macro-economische ontwikkelingen leiden tot hogere vervoersprognoses dan in het plan voorzien en mogelijk tot extra maatregelen. Dergelijke maatregelen vallen buiten de scope van het project en zijn niet voorzien in het projectbudget;
- (exogeen, nieuw) Richtlijn bouw- en sloopveiligheid brengt meerkosten en mogelijk significante vertraging en verkeershinder met zich mee doordat aan de uitvoering strengere veiligheidseisen worden gesteld. De gevolgen zijn niet voorzien binnen het project.

### ***Omgevingsmanagement en communicatie***

In de afgelopen periode zijn stakeholders geïnformeerd over de inrichting van de voorbouwlocatie aan de Arnold Schönberglaan voor de bouw van de spoordekken Brittenpassage. Daarnaast zijn stakeholders ook in het algemeen geïnformeerd over de planning, diverse voorbereidende werkzaamheden zoals de grootschalige bomenkap die in november is gestart, de bouwwerkzaamheden en over eventuele hinder als gevolg van de werkzaamheden.

Er zijn afspraken gemaakt over het verplaatsen van een deel van de logistieke hub van ZuidPlus in de Sporendriehoek naar een alternatief werkterrein, om de realisatie van een hulpwarmtecentrale mogelijk te maken op verzoek van gemeente Amsterdam. Zekerheid over het alternatieve werkterrein is een randvoorwaarde om een deel van het werkterrein van de Sporendriehoek op te offeren voor de hulpwarmtecentrale.

Door ZuidPlus is in samenwerking met de projectorganisatie invulling gegeven aan een aantal participatieopgaven met omgevingspartijen voor enkele onderdelen van het ontwerp. De bouwschuttingen van het werkterrein aan de Arnold Schönberglaan worden in nauwe samenwerking met *Hello Zuidas* voorzien van de foto-expositie 'Streets of the World'. De foto-expositie wordt officieel geopend in maart 2019.

In september is een pilot met de 'Zuidaspas' gestart om 150 werknemers, wonend ten noorden van Amsterdam, op een aantrekkelijke manier kennis te laten maken met (nu gratis) parkeren op P+R Noord van Amsterdam en de reis met de Noord/Zuid-lijn voort te zetten. De pilot wordt in januari 2019 geëvalueerd.

Ter voorbereiding op de weekendafsluitingen van de A10 is gestart met een intensief afstemproces met stakeholders (waaronder hulpdiensten en gemeente). Ook de raakvlakken (projecten en evenementen) tijdens deze weekenden zijn inzichtelijk gemaakt en diverse beheersmaatregelen worden ingezet.

Om de reizigers te ondersteunen met persoonlijke reizigersinformatie, is in samenwerking met het RWS-project Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) besloten tot een gezamenlijke marktuitvraag voor de dienstverlening aan reizigers tijdens de uitvoering van beide projecten vanaf 2020. De marktuitvraag staat gepland voor februari 2019.

Het contract voor de fietsstimuleringscampagne die gericht is op de transfer van autokilometers naar fietskilometers is in november voorlopig gegund.

## Hoofdstuk 3

# Projectvoortgang

### 3.1 Bestuurlijk juridische zaken

*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. Tevens worden in deze paragraaf bestuurlijke zaken behandeld die relevant zijn voor het project*

#### 3.1.1 Tracébesluit en Bestemmingsplan

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

Op basis van de uitwerking van het voorontwerp en de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudit in de afgelopen verslagperiode, blijkt er een aantal afwijkingen te zijn ten opzichte van het Tracébesluit. Onder andere worden planologische maatregelen voorbereid om deze afwijkingen te herstellen.

#### 3.1.2 Bestuurlijk overleg

Op 17 december 2018 heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de bestuurlijke partners van het project (Rijk, gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland). In dit overleg zijn de scopewijzigingen sinds het laatste bestuurlijk overleg van december 2016 vastgesteld die reeds eerder bestuurlijk waren bekrachtigd. Het betreft de wijzigingen in de OVT (uitbreiding fietsenstalling Parnassusweg, commerciële voorzieningen zuidzijde station, voorinvesteringen 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor, waterbergende voorziening stationspassages) en het vervallen van de keersporen Diemen. De leden van het bestuurlijk overleg zijn geïnformeerd over de actuele voortgang en stand van zaken van het project en er zijn afspraken gemaakt voor een vervolgoverleg in januari 2019. Tot slot is een aantal kleine wijzigingen op de bestuursovereenkomst vastgesteld.

### **3.2 Werk in voorbereiding**

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

#### *3.2.1 Realisatiecontract ZuidPlus*

Het project bevindt zich momenteel nog in de herijkingsfase waarin het integrale voorontwerp wordt opgesteld en de uitvoeringsplanning wordt vastgesteld. Deze herijkingsfase is de belangrijkste beheersmaatregel om met de complexiteit en omvang van het project om te kunnen gaan, zodat geborgd wordt dat voor de daadwerkelijke bouwfase voldaan kan worden aan de voorwaarden voor een beheerste uitvoering. De herijkingsfase wordt afgesloten met een vaststellingsovereenkomst, waarbij een nieuwe contractuele baseline tussen de opdrachtgever Zuidasdok en het opdrachtnemende consortium ZuidPlus wordt vastgelegd. Op dat moment is er een geaccepteerd integraal voorontwerp met bijbehorende planning en moeten zowel opdrachtgever als opdrachtnemer gesteld staan voor de realisatie van het project.

De ontwikkelingen tijdens de herijkingsfase hebben het belang van deze fase nadrukkelijk bevestigd. Door verschillende oorzaken duurt de herijkingsfase langer dan gepland en blijkt het project complexer en risicovoller dan was voorzien. Op onderdelen bevatten contracteisen onduidelijkheden, omissies of tegenstrijdigheden en waren wijzigingen in het contract nodig. Daarnaast wijkt de werkelijke situatie op onderdelen af ten opzichte van de informatie die door de opdrachtgever is verstrekt bij het sluiten van het contract. Meerwerk voor het consortium en langere duur van het werk als gevolg hiervan, worden vergoed.

ZuidPlus heeft veel kwaliteit aangeboden in haar ontwerp en in de beperking van hinder voor de reiziger en de omgeving. De gekozen uitvoering is daarmee wel complex waarbij de planning veel afhankelijkheden kent, waardoor vertraging op het ene onderdeel van het project direct gevolgen heeft voor andere onderdelen van het project. Het consortium ZuidPlus heeft een vertraagde opbouw van de organisatie gehad, met name in de eerste periode direct na gunning van het contract. Daarnaast blijkt de opgave complexer dan door ZuidPlus is voorzien, waarbij ZuidPlus bij de uitwerking van het voorontwerp knelpunten moet oplossen om te voldoen aan haar aanbieding en de contractuele eisen. De kosten hiervan dient ZuidPlus zelf te dragen. ZuidPlus zal daarnaast meer tijd nodig hebben voor de uitvoering dan waar zij in haar aanbieding rekening mee heeft gehouden.

De tegenvallers voor ZuidPlus en de huidige schaarste in de markt veroorzaken druk op de businesscase. In lijn met de visie op het project zijn in het eerste jaar van de herijking in goede samenwerking een aantal wederzijdse knelpunten in verschillende domeinen opgelost, en heeft de projectorganisatie Zuidasdok haar kennis en expertise ingezet om de integraliteit te bewaken. In de afgelopen verslagperiode is de samenwerking echter onder druk komen te staan als gevolg van de genoemde tegenvallers.

Deze ontwikkeling is voor het project een groot risico. In het bestuurlijk overleg van 17 december jl. zijn de bestuurlijke partners geïnformeerd over de stand van zaken. Voor een beheerste uitvoering zijn aanvullende beheersmaatregelen nodig. Hiervoor wordt een aantal scenario's uitgewerkt.

Pagina: 12/38

Datum: 6-3-2019

Status: Definitief

Ultimo 2018 heeft het consortium de projectorganisatie verzocht om gezamenlijk maatregelen te verkennen die vooral gericht zijn op het ontvlechten van de planning en beheersbaarder maken van de uitvoeringsfase. De totale doorlooptijd van het project zal in dat geval toenemen. De projectorganisatie zal dit de komende periode, in afstemming met het Opdrachtgeversoverleg, met ZuidPlus bespreken.

Het afgelopen half jaar is door ZuidPlus gewerkt aan de voorbereiding van de uitvoeringswerkzaamheden aan de OVT in de buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (TBGN metro en tram) 2019. Op 2 maart 2019 wordt de Amstelveenboog buiten gebruik genomen. In april 2019 staan sloopwerkzaamheden van de Amstelveenboog gepland, waarvoor onder andere kabels en leidingen verlegd moeten worden. De werkzaamheden aan de HOV-baan (tram) in de Parnassusweg die in 2019 uitgevoerd worden, zijn in voorbereiding.

In de vergadering van 20 september 2018 van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam is besloten om onder voorwaarden de aangevraagde tijdelijke buitengebruiknames (TBGN) voor 2019 toe te kennen en de daarbij behorende vervangend-vervoerplannen vast te stellen.

### *3.2.2 Nevenopdrachtnemers Metro en Tram*

De coördinatieovereenkomst tussen ZuidPlus en nevenopdrachtnemers is getekend door Siemens, Thales en Metro & Tram. Alstom zal naar verwachting de overeenkomst begin 2019 tekenen. De ontwerpafstemming tussen de nevenopdrachtnemers en ZuidPlus is in de afgelopen verslagperiode goed op gang gekomen.

De eerste werkzaamheden voor nevenopdrachtnemers zijn voorzien voor de tijdelijke buitengebruiknames metro in 2019. In december heeft met Alstom overleg plaatsgevonden om zo snel mogelijk de opdracht voor 2019 vast te kunnen stellen voor de wijzigingen in het nieuwe beveiligingssysteem (CBTC). Begin 2019 zullen workshops gehouden worden om dit te bespoedigen. De contractering van de wijzigingen in het bestaande beveiligingssysteem (VLSM/ZUB/VPI) blijkt lastig omdat er nauwelijks capaciteit in de markt beschikbaar is. Er zijn slechts 1 à 2 marktpartijen bereid om het werk uit te voeren.

### *3.2.3 Verwervingen*

Hieronder wordt voor de verschillende dossiers de status toegelicht.

#### *Gebouw Zuidcirkel*

Nadat het Tracébesluit per 15 augustus jl. onherroepelijk is geworden zijn de gesprekken met Zuidcirkel over de minnelijke verwerving hervat. De hernieuwde

minnelijke gesprekken met Zuidcirkel hebben evenwel nog niet geleid tot overeenstemming. Voor een mogelijke onteigeningsprocedure loopt de administratieve procedure onverminderd door. De hoorzitting voor zienswijzen op het Koninklijk Besluit (KB) van 3 september 2018 is positief verlopen. Naar verwachting wordt het KB uiterlijk in februari 2019 getekend. Hierna kan de gerechtelijke procedure worden opgestart als er op dat moment nog geen minnelijke overeenstemming is. Het vonnis kan vervolgens plaatsvinden in augustus 2019.

#### *Gebouw Infinity*

De vervroegde descente (opneming) bij gebouw Infinity heeft plaatsgevonden. Onafhankelijke adviseurs van de rechtbank zullen nu de schadeloosstelling bepalen. Beide partijen zullen zich hieraan confirmeren (zoals afgesproken in de afsprakenbrief). De verwachting is dat de rechtbank in het tweede kwartaal 2019 de schadeloosstelling zal hebben bepaald.

#### *Overige verwervingsdossiers*

Over enkele resterende verwervingsdossiers dient nog prijsovereenstemming bereikt te worden tussen Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam. Betreffende percelen zijn niet tijdkritisch omdat betreding door ZuidPlus mogelijk is.

#### *3.2.4 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden*

Ter voorbereiding van de geplande conditionerende en uitvoeringswerkzaamheden zijn door ZuidPlus vergunningen en ontheffingen aangevraagd bij het bevoegde gezag.

Met zowel Waternet als met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) worden door ZuidPlus en de projectorganisatie reguliere overleggen gevoerd. Voor de vergunningen ter uitvoering van het Tracébesluit heeft ZuidPlus een clusterplan opgesteld en overhandigd aan de ODNZKG en Waternet.

#### *Bomenkap en verplantingen*

Onderdeel van de kapvergunning is het verplanten van bomen door de projectorganisatie. In het najaar zijn 7 bomen verplant. Eind 2019 zal gekeken worden of er nog meer bomen verplant kunnen worden. In november is ZuidPlus begonnen met grootschalige bomenkap.

### **3.3 Werk in uitvoering**

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

#### *3.3.1 10kV Amstelveenboog*

In het eerste halfjaar van 2018 is door Liander een nieuwe 10 kV-verbinding van Onderstation Zorgvlied (nabij station RAI) naar het gelijkrichterstation Asingaborg (nabij de VU) aangelegd. Deze nieuwe verbinding is eind november 2018 aangesloten op het gelijkrichterstation. De bestaande 10 kV-verbinding langs de spoorbaan is aangepast en het gedeelte van deze 10 kV-verbinding dat in de Amstelveenboog ligt, is buiten gebruik gesteld. Het verleggen van de 10kV is daarmee ruim vóór de buitengebruikname van de Amstelveenboog gereed gekomen.

#### *3.3.2 Werkzaamheden ZuidPlus*

ZuidPlus is in de afgelopen verslagperiode begonnen met de inrichting van de voorbouwlocatie aan de Schönberglaan voor de bouw en het inschuiven van de spoordekken van de Brittenpassage. Daarnaast zijn diverse sonderingen in het spoor uitgevoerd en is er een aantal werklocaties ingericht. Verder zijn proefsleuven voor kabels en leidingen uitgevoerd bij de Europaboulevard.

De realisatie van het nieuwe opkomstgebouw Metro door ZuidPlus kon niet meer tijdig voor de geplande tijdelijke buitengebruiknames (TBGN) metro van 2019 gerealiseerd worden. Daarom is een tijdelijke opkomstruimte voor het GVB-personeel gerealiseerd om het risico op het niet halen van de TBGN's te beheersen. Ook nevenopdrachtnemers van Metro & Tram hebben hiervoor werkzaamheden uitgevoerd.

## Hoofdstuk 4

# Projectbeheersing

### 4.1 Scope

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

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

#### 4.1.1 Scopewijzigingen

Er zijn in de afgelopen verslagperiode geen scopewijzigingen besloten.

#### 4.1.2 Ontwikkelingen scope

##### *Onderzoek metroviaduct Parnassusweg*

Het Opdrachtgeversoverleg heeft op verzoek van gemeente Amsterdam op 26 september 2018 ingestemd met een onderzoek naar de verbreding van het metroviaduct Parnassusweg. De gemeente heeft de wens geuit om te onderzoeken of door aanpassing van het Parnassusviaduct een robuustere oplossing voor het stijgpunt mogelijk is.

##### *Stijgpunt Metroperron (zijde Parnassusweg)*

Het voorlopig ontwerp voor de inpassing van een westelijke toegang tot het metroperron (stijgpunt 14) blijkt niet maakbaar binnen de eisen. Aanpassing van het ontwerp zou volgens de projectorganisatie afbreuk doen aan de aangeboden functionaliteit en voor aanvullende vertraging zorgen. De projectorganisatie is in gesprek met de beheerder om tot een oplossing te komen.



## 4.2 Planning

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

### 4.2.1 Ontwikkelingen planning

#### *Tracébesluit*

Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden. Er loopt een onteigeningsprocedure voor de grondstrook van Zuidcirkel. Deze procedure is naar verwachting in het derde kwartaal 2019 afgerond.

#### *Realisatiecontract ZuidPlus*

De voortgang van de voorontwerpen loopt achter op planning (zie ook 3.2.1). Er is meer tijd nodig om het integraal voorontwerp - als één van de voorwaarden voor het te nemen herijkingsbesluit - af te ronden. In 2019 zijn uitvoeringswerkzaamheden voor de Openbaar Vervoer Terminal in buitendienststellingen trein (BDS) en tijdelijke buitengebruiknames metro (TBGN's) gepland waarvoor de voorbereidende werkzaamheden buiten volop gaande zijn. Daarnaast is ZuidPlus gestart met grootschalige bomenkap in het projectgebied.

### 4.2.2 Mijlpaaldata

Op 22 maart 2013 zijn de Tweede Kamer, Provinciale Staten en de gemeenteraad Amsterdam per brief geïnformeerd over de opleverdatum van het project Zuidasdok. Hierin is aangegeven dat de deterministische opleverdatum 2026 is en de probabilistische datum 2028. De deterministische datum is de stuurdatum waarbij geen rekening is gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden. De probabilistische datum 2028 is de datum waarbij rekening is gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden.

Naast de opleverdatum van het totale project kenmerkt Zuidasdok zich door tussentijdse opleveringen van belangrijke onderdelen, zoals bijvoorbeeld de ingebruiknames van de Britten- en Minervapassage station Zuid, de openstelling van de tunnels A10, de aanpassingen van knooppunten de Nieuwe Meer en Amstel, de eindoplevering van het station en de inrichting van de openbare ruimte. Deze tussentijdse mijlpalen leveren afzonderlijk een bijdrage aan de vergroting van de capaciteit van de infrastructuur of de kwaliteit van het gebied. De mijlpaaldata in tabel 1 hebben nog een grote bandbreedte en zijn gebaseerd op een probabilistische planning, wat inhoudt dat rekening wordt gehouden met tijdsrisico's en onzekerheden. Bij het herijkingbesluit wordt een nieuwe uitvoeringsplanning vastgesteld.

De projectorganisatie acht de bestuurlijk gecommuniceerde deterministische datum 2026 gezien de ontwikkelingen op de planning niet meer haalbaar zoals ook in de vorige halfjaarrapportage reeds is gemeld. De haalbaarheid van de probabilistische einddatum 2028 en de tussenliggende mijlpalen is – gegeven de ontwikkelingen in de planning en op basis van de inschatting van de risico's en

onzekerheden door de projectorganisatie – afgenomen ten opzichte van de vorige halfjaarrapportage. Een nieuwe planning voor de uitvoeringsfase wordt vastgesteld bij het herijkingsbesluit.

ZuidPlus heeft de projectorganisatie ultimo 2018 verzocht om gezamenlijk maatregelen te verkennen die gericht zijn op het ontvlechten van de planning die zich thans kenmerkt door veel onderlinge afhankelijkheden tussen de projectonderdelen (zie ook paragraaf 3.2.1). De totale doorlooptijd van het project zal in dat geval toenemen. De projectorganisatie zal dit de komende periode met ZuidPlus bespreken.

*Tabel 1 Projectmijlpalen*

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

### 4.3 Financiën

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

#### 4.3.1 Budget en bijdragen partijen

Onderstaande tabel laat de ontwikkeling van het budget zien ten opzichte van de halfjaarrapportage per 30 juni 2018.

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

*Tabel 2 budget in € mln. (incl. BTW Rijksinfrastructuur)*

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2018	Mutaties	Actueel 31-12-2018 H2-2018
	pp 2018		pp 2018
OVT	382,5	-	382,5
A10 en tunnel	808,4	-	808,4
Generiek & openbare ruimte	180,3	-	180,3
Projectorganisatie	273,2	-	273,2
<b>Totaal Zuidasdok</b>	<b>1.644,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1.644,4</b>
<b>Totaal Knooppunten</b>	<b>305,4</b>	<b>-</b>	<b>305,4</b>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>1.949,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1.949,8</b>

*Toelichting mutaties onderdeel Zuidasdok (zie bijlage 1 voor details)*

Er hebben zich in het budget voor het onderdeel Zuidasdok geen mutaties voorgedaan in deze verslagperiode.

De totale beschikbare Risicoreservering is in de afgelopen verslagperiode door een onttrekking verlaagd met € 37.465,- en bedraagt op dit moment € 285,8 miljoen (incl. BTW Rijksinfrastructuur). De onttrekking betreft een wijziging die met ZuidPlus is overeengekomen (engineeringkosten).

Onderdeel van de Risicoreservering is een bedrag van € 76 miljoen dat betrekking heeft op het aanbestedingsresultaat. Dit budget kan volgens de allonge op de bestuursovereenkomst ingezet worden ter dekking van het mogelijk indexeringsrisico.

*Toelichting mutaties onderdeel Knooppunten (zie bijlage 2 voor details)*

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

De beschikbare risicoreservering (budget) voor de Knooppunten bedraagt per ultimo H2-2018 € 44,7 mln. (incl. BTW en prijspeil 2018).

Tabel 3 bijdragen partijen in € mln. sluitend op budget

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Financierende partij per projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2018	Mutaties	Actueel 31-12-2018 H2-2018
	pp 2018		pp 2018
Rijk	1.102,4	-	1.102,4
Gemeente Amsterdam	221,5	-	221,5
Vervoerregio Amsterdam	166,4	-	166,4
Provincie Noord-Holland	81,2	-	81,2
<i>subtotaal BOK-partijen</i>	<i>1.571,5</i>	<i>0,0</i>	<i>1.571,5</i>
<i>bijdragen derden:</i>			
EU (TEN-T)	2,5	-	2,5
NS	69,3	-	69,3
ProRail	0,7	-	0,7
Overig	0,4	-	0,4
<i>subtotaal derden</i>	<i>72,9</i>	<i>0,0</i>	<i>72,9</i>
<b>Totaal Zuidasdok</b>	<b>1.644,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1.644,4</b>
Rijk	304,8	-	304,8
Gemeente Amsterdam	0,6	-	0,6
<b>Totaal Knooppunten</b>	<b>305,4</b>	<b>0,0</b>	<b>305,4</b>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>1.949,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1.949,8</b>

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

#### 4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand

Tabel 4 prognose kosten Zuidasdok en Knooppunten o.b.v. verwachtingswaarde in € mln.

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2018	Mutaties	Actueel 31-12-2018 H2-2018
	pp 2018		pp 2018
OVT	387,1	18,9	406,0
A10 en tunnel	752,0	26,4	778,4
Generiek & openbare ruimte	174,2	12,7	186,9
Projectorganisatie	298,8	40,4	339,2
<b>Totaal prognose Zuidasdok</b>	<b>1.612,1</b>	<b>98,4</b>	<b>1.710,5</b>
<i>Δ Budget – Prognose Zuidasdok</i>	<i>32,3</i>	<i>-98,4</i>	<i>-66,1</i>
<b>Totaal prognose Knooppunten</b>	<b>314,5</b>	<b>3,0</b>	<b>317,5</b>
<i>Δ Budget – Prognose Knooppunten</i>	<i>-9,1</i>	<i>-3,0</i>	<i>-12,1</i>

## *Toelichting tabel 4 – Projectonderdeel Zuidasdok*

De prognose voor het projectonderdeel Zuidasdok is in deze verslagperiode per saldo met € 98,4 miljoen (incl. BTW Rijksinfrastructuur) toegenomen, veroorzaakt door de volgende mutaties (incl. BTW Rijksinfrastructuur):

1. Toename voorzienbare PEAT kosten: € 37 miljoen
2. Bijstelling raming kabels en leiding MENZ-ring: -/- € 1,2 miljoen
3. Toename prognose risicoreservering: € 62,6 miljoen

### *Ad 1) Toename voorzienbare tijdgebonden PEAT kosten: € 37 miljoen toename*

De raming van de projectorganisatiekosten is geactualiseerd en bijgesteld op basis van de uitloop van de planning (tijdgebonden kosten) en de benodigde omvang voor de opgave (de 'organisatiedikte').

### *Ad 2) Bijstelling raming kabels en leidingen MENZ-ring: € 1,2 miljoen afname*

Op basis van het feit dat de werkzaamheden al enige tijd zijn afgerond en de afrekeningen met de kabel- en leidingeigenaren lager uitpakken dan geraamd is de raming met € 1,2 miljoen neerwaarts bijgesteld.

### *Ad 3) Toename prognose Risicoreservering: € 62,6 miljoen*

De belangrijkste risico's en onzekerheden die bijdragen aan de stijging zijn:

- Tijdgebonden kosten door uitloop / vertraging project;
- Onzekerheid raming / meerkosten nevenopdrachtnemers Metro en Tram;
- Aanscherping eisen (spoordragende dakconstructie) voor de toekomstige realisatie van het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor / offerte ZuidPlus hoger dan kostenraming;
- Omissies, fouten en onduidelijkheden in contracteisen;
- Werkelijke situatie buiten wijkt af van de bij het contract meegegeven basisinformatie en uitgangspunten;
- Inefficiency bij vooruitgetrokken OVT werkzaamheden in buitendienststellingen / tijdelijke buitengebruiknames 2019;
- Aantal te coördineren raakvlakprojecten groter dan ten tijde van aanbesteding;
- Interpretatieverschil / discussie aangeboden beeldkwaliteit;
- Aanscherping regels / handhaving bouwveiligheid;
- Kosten BIM (leveringen ontwerp en as-built informatie voor assetmanagementbeheerders) zijn hoger dan voorzien.

## *Toelichting tabel 4 – Projectonderdeel Knooppunten*

De prognose voor de Knooppunten is in de afgelopen verslagperiode per saldo met € 3 miljoen toegenomen veroorzaakt door de volgende mutaties:

1. Afname raming kabels en leidingen: -/- € 2,3 miljoen
2. Raming grondverwerving: € 1,4 miljoen
3. Toename risicoreservering: € 3,9 miljoen

*Ad 1) Afname raming kabels en leidingen: € 2,3 miljoen afname*

De verleggingen van de kabels en leidingen (categorie 1) bij de Amstel en Schinkel zijn reeds enige tijd geleden voltooid. Op basis van de afrekeningen met de kabel- en leidingeigenaren is de raming neerwaarts bijgesteld.

*Ad 2) Raming grondverwerving: € 1,4 miljoen toename*

Voorziening om mogelijk extra kosten voor minnelijke verwerving af te dekken.

*Ad 3) Toename prognose Risicoreservering: € 3,9 miljoen*

De belangrijkste risico's en onzekerheden die bijdragen aan de stijging van de prognose risicoreservering zijn:

- Tijdgebonden kosten door uitloop / vertraging project;
- Omissies, fouten en onduidelijkheden in contracteisen;
- Werkelijke situatie buiten wijkt af van de bij het contract meegegeven basisinformatie en uitgangspunten;
- Kosten BIM (leveringen ontwerp en as-builtonformatie voor assetmanagementbeheerders) zijn hoger dan voorzien;

*4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven*

In Tabel 5 zijn de gerealiseerde uitgaven en de prognoses per projectonderdeel weergegeven. Het totaal van Tabel 5 sluit aan op de prognose kosten zoals in paragraaf 4.3.2 (tabel 4) is weergegeven.

*Tabel 5 realisatie en prognose uitgaven in € mln.*

Projectomschrijving	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	later	Totaal
OVT	34,8	19,0	30,7	38,2	38,5	39,9	23,1	181,8	406,0
A10 en tunnel	28,2	19,8	34,1	53,5	89,2	149,8	129,2	274,6	778,4
Generiek + inrichting OR	45,9	26,0	10,7	6,7	16,6	14,0	8,0	59,0	186,9
Projectorganisatie	111,7	14,1	14,9	16,0	17,4	17,6	17,7	129,8	339,2
<b>Totaal Zuidasdok</b>	<b>220,6</b>	<b>78,9</b>	<b>90,4</b>	<b>114,4</b>	<b>161,7</b>	<b>221,3</b>	<b>178,0</b>	<b>645,2</b>	<b>1.710,5</b>
<i>Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel</i>	<i>24,3</i>	<i>11,0</i>	<i>22,8</i>	<i>42,5</i>	<i>49,2</i>	<i>42,0</i>	<i>30,3</i>	<i>95,4</i>	<i>317,5</i>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>244,9</b>	<b>89,9</b>	<b>113,2</b>	<b>156,9</b>	<b>210,9</b>	<b>263,3</b>	<b>208,3</b>	<b>740,6</b>	<b>2.028,0</b>
Ten laste van Artikel 12 'Wegen'	66,9	11,0	22,8	42,5	49,2	42,0	30,3	95,4	360,1
Ten laste van Artikel 17 'Megaprojecten'	178,0	78,9	90,4	114,4	161,7	221,3	178,0	645,2	1.667,9

*Toelichting bij Tabel 5:*

Op basis van de meest recente ontwikkelingen in de planning zijn de kasreeksen opnieuw geactualiseerd. Hoewel het totaal van de kasprognoses toeneemt met € 101,4 mln. als gevolg van de gestegen prognose eindstand, dalen ten opzichte van de vorige halfjaarrapportage vooral de uitgaven in de jaren 2018 tot en met 2022 met € 130,9 mln.; deze uitgaven schuiven door naar de jaren 2023 en verder.

In 2018 is voor Zuidasdok € 78,9 mln. uitgegeven en voor de Knooppunten € 11,0 mln.; totaal is dit € 89,9 mln.

#### 4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten

In tabel 6 zijn de geplande bijdragen van de diverse financiers opgenomen, aansluitend op het actuele budget. De bijdrage van het Rijk wordt via de begroting ter beschikking gesteld; de overige bijdragen komen binnen als ontvangsten.

Tabel 6 realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten in € mln (prijspeil 2018)

Partijen	t/m 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Later	Totaal
Bijdrage Rijk	155,2	53,4	56,4	65,6	99,1	163,7	131,7	377,3	1.102,4
Bijdrage gemeente Amsterdam	36,4	14,2	3,6	12,4	19,9	32,9	26,4	75,7	221,5
Bijdrage Vervoerregio Amsterdam	26,1	11,3	3,3	9,3	15,0	24,7	19,9	56,8	166,4
Bijdrage Provincie Noord-Holland			27,1	27,1	27,0				81,2
EU-ontvangsten (TEN-T)	2,5								2,5
Bijdragen derden	0,4				0,7			69,3	70,4
<b>Artikel 17 (Zuidasdok)</b>	<b>220,6</b>	<b>78,9</b>	<b>90,4</b>	<b>114,4</b>	<b>161,7</b>	<b>221,3</b>	<b>178,0</b>	<b>579,1</b>	<b>1.644,4</b>
<b>Artikel 12 (Knooppunten)</b>	<b>24,3</b>	<b>11,0</b>	<b>22,8</b>	<b>42,5</b>	<b>49,2</b>	<b>42,0</b>	<b>30,3</b>	<b>83,3</b>	<b>305,4</b>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>244,9</b>	<b>89,9</b>	<b>113,2</b>	<b>156,9</b>	<b>210,9</b>	<b>263,3</b>	<b>208,3</b>	<b>662,4</b>	<b>1.949,8</b>

#### Toelichting Tabel 6:

Alle geplande bijdragen van gemeente en Vervoerregio Amsterdam over 2018 zijn in 2018 ontvangen.

#### 4.3.5 Aangegane verplichtingen

In tabel 7 is zichtbaar welk bedrag aan verplichtingen is aangegaan ten opzichte van de vorige rapportage (H1-2018). Per eind 2018 is in totaal € 1.418,3 mln. verplicht, ofwel 73% van het taakstellend budget.

Tabel 7 stand van de aangegane verplichtingen

Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2018	Mutaties	Actueel 31-12-2018 H2-2018
OVT (incl. keersporen)	241,2	0,3	241,5
A10 en tunnel	648,3	-0,4	647,9
Generiek & openbare ruimte	141,8	4,0	145,8
Projectorganisatie	123,0	10,5	133,5
<b>Totaal Zuidasdok</b>	<b>1.154,3</b>	<b>14,4</b>	<b>1.168,7</b>
<b>Totaal Knooppunten</b>	<b>247,5</b>	<b>2,1</b>	<b>249,6</b>
<b>Totaal Zuidasdok &amp; Knooppunten</b>	<b>1.401,8</b>	<b>16,5</b>	<b>1.418,3</b>

#### 4.4 Risico's

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

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

- Risico (nieuw): *"ZuidPlus staat onvoldoende tijdig gesteld voor de complexe uitvoeringsopgave Zuidasdok"*  
Het risico bestaat dat het project onbeheersbaar wordt uitgevoerd doordat ZuidPlus onvoldoende tijdig gesteld staat voor de complexe opgave die zich thans kenmerkt door een vervlochten planning met veel afhankelijkheden tussen de projectonderdelen. Door de meer dan voorziene complexiteit, achterblijvende voortgang en de druk op de businesscase vormt dit een groot risico voor het project. Met ZuidPlus zijn gesprekken gaande hoe dit risico beheerst kan worden waarbij ultimo 2018 ZuidPlus verzocht heeft om gezamenlijk maatregelen te verkennen die gericht zijn op het ontvlechten van de planning en beheersbaarheid van de uitvoeringsfase.
- Risico: *"Achterblijvende voortgang werkzaamheden herijkingsfase, conditionering en voortschrijdend inzicht op mogelijke uitloop uitvoeringsplanning volgend uit de herijkingsfase"*  
Dit risico is afgelopen periode toegenomen doordat het opstellen en de acceptatie van het integrale Voorontwerp meer tijd in beslag zal nemen dan voorzien. De hieruit voortvloeiende effecten voor de uitvoeringsfase en de ontwikkelde inzichten van ZuidPlus op de uitvoeringsplanning geven aan dat de haalbaarheid van de mijlpaaldata verder onder druk is komen te staan.
- Risico: *"Buitendienststellingen (trein) en tijdelijke buitengebruiknames (metro) voor 2019 worden onvoldoende benut met mogelijk verhoging van het risicoprofiel van de buitendienststellingsplanning 2020, tijdgebonden kosten en hinder tot gevolg"*  
De voorbereidingstijd die benodigd is voordat de werkzaamheden in de buitendienststellingen daadwerkelijk worden uitgevoerd, geeft weinig ruimte voor uitloop. Het risico bestaat dat een of meerdere voorbereidende werkzaamheden vertragen of dat de werkzaamheden onvoldoende beheerst uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare tijd, waardoor een buitendienststelling of TBGN niet (volledig) benut kan worden. Dit risico is ten opzichte van de vorige verslagperiode afgenomen door intensieve sturing en samenwerking tussen ZuidPlus en de projectorganisatie.
- Risico: *"Ontwerp niet inpasbaar / maakbaar binnen bepalingen en/of maatregelvlakken van het Tracébesluit met vertraging en meerkosten tot gevolg"*  
Tijdens de uitwerking van het ontwerp is een aantal afwijkingen van het – inmiddels onherroepelijke – Tracébesluit (TB) geconstateerd. Onder andere



worden op dit moment planologische maatregelen voorbereid om deze afwijkingen te herstellen. Afhankelijk van de uitvoeringsplanning die nog in beweging is op dit moment, bestaat het risico dat op enkele locaties vertraging van de uitvoeringswerkzaamheden optreedt.

- Risico: *"Grondverwerving niet tijdig gereed voor start uitvoeringswerkzaamheden met vertraging en meerkosten tot gevolg"*  
Dit risico speelt nog bij de te verwerven grondstrook bij Zuidcirkel. Voor Zuidcirkel is een aparte onteigeningsprocedure ingezet die in augustus 2019 voltooid is. Op basis van het onherroepelijk geworden Tracébesluit zijn de gesprekken met de eigenaren weer opgestart om tot minnelijke overeenstemming te komen, echter nog zonder resultaat.
- Risico: *"Omissies/fouten in contracteisen en afwijkingen op verstrekte basisinformatie leidt tot meerkosten"*  
Tijdens de uitwerking van het ontwerp blijken er tegenstrijdigheden, fouten en/of omissies te zijn in de contracteisen die hersteld moeten worden om tot een maakbaar ontwerp te komen. Tevens kunnen er afwijkingen geconstateerd worden ten opzichte van de door de opdrachtgever verstrekte basisinformatie (bijv. bodemverontreinigingen/gesteldheid, toestand bestaande kunstwerken, locaties kabels en leidingen) die niet voorzien hadden kunnen worden door ZuidPlus. De beheersing is erop gericht om deze afwijkingen in een zo vroeg mogelijk stadium te detecteren en af te handelen om te voorkomen dat deze pas in latere fases tegen nog hogere kosten hersteld moeten worden. Hier is onder andere de herijkingsfase voor bedoeld.
- Risico: *"De markt in de bouwsector trekt aan en dat leidt tot schaarste van gespecialiseerd personeel en/of materieel met mogelijke vertraging en meerkosten tot gevolg"*.  
ZuidPlus heeft last van de marktomstandigheden waardoor de (tijdige) inkoop onder druk komt te staan. Het gevolg is dat de inkoop het kritieke pad van de planning gaat bepalen en er mogelijk vertraging in het project ontstaat. Tevens neemt de druk op de businesscase van ZuidPlus toe wat tot ongewenste effecten (kwaliteit en samenwerking) leidt. De gehanteerde prijsindices voor de prijscompensatieregeling met de opdrachtnemer laten een forse stijging zien in de afgelopen verslagperiode.
- Exogeen risico: *"Macro-economische ontwikkelingen leiden tot hogere vervoersprognoses dan voorzien in het plan en mogelijk extra maatregelen"*  
Door de voorspoedige macro-economische ontwikkelingen worden eerder en/of hogere vervoersprognoses bereikt dan waar in het project vanuit is gegaan. Zo is het aantal treinreizigers tussen 2016 en 2017 op station Zuid met 20% toegenomen. Dit kan ertoe leiden dat er vanuit vervoerders of beheerders aan het project gevraagd wordt om eerder dan door hen voorzien en tijdens de realisatie van het project aanvullende maatregelen te treffen om

de capaciteit te vergroten. Dergelijke maatregelen vallen buiten de scope van het project en zijn niet voorzien in het projectbudget.

- Exogeen risico (nieuw): *Richtlijn bouw- en sloopveiligheid brengt meerkosten, hinder en mogelijk significante vertraging met zich mee*  
De richtlijn bouw- en sloopveiligheid (zie ook paragraaf 4.5 Veiligheid) die is vastgesteld en naar verwachting in 2019 wordt verwerkt in wet- en regelgeving (bouwbesluit e.d.) kan grote gevolgen hebben voor het bouwlogistiek proces van ZuidPlus en daarmee de planning. Daarnaast kunnen de gevolgen voor hinder en bereikbaarheid aanzienlijk zijn (bijv. afsluiting A10 bij werkzaamheden diepwallen tunnel). Indien de richtlijn van toepassing wordt verklaard is dit contractueel gezien een wijziging voor ZuidPlus die niet voorzien is door het project. De impact kan op dit moment niet overzien worden maar is aanzienlijk naar inschatting van de projectorganisatie.

#### 4.5 Veiligheid

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

##### *Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid*

Naar aanleiding van verschillende incidenten heeft de Vereniging Bouw- en Woningtoezicht Nederland op 3 april 2018 de Landelijke Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid opgesteld. De richtlijn komt er in het kort op neer dat er bouwveiligheidszones in acht moeten worden genomen rond bouw- en sloopwerkzaamheden. Naar verwachting wordt de richtlijn in 2019 verwerkt in de bouwregelgeving. Tevens bestaat de kans dat gemeenten de richtlijn als lokaal beleid vaststellen totdat de wetgeving is afgerond. In beide gevallen zou dit grote gevolgen kunnen hebben voor de planning en de omgevingshinder, wat niet is voorzien door het project.

##### *Veiligheid en gezondheid*

Er is de afgelopen verslagperiode een versnelling ingezet met het uitwerken en consolideren van het veiligheidsmanagementsysteem, incidentmanagement en het Veiligheid en Gezondheid-beleid van Zuidasdok.

Ondanks deze inspanningen verdient het proactief inzetten op veiligheid, zoals het vroegtijdig betrekken van V&G-deskundigen in het ontwerpproces, het tijdig gereed hebben van werkplannen en het instrueren van bouw personeel nog meer aandacht de komende periode aangezien in 2019 de uitvoering op verschillende projectonderdelen (zoals de werkzaamheden OVT in de buitendienststellingen) van start gaat.

#### **4.6 Organisatie**

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

##### *Organisatie*

ZuidPlus is sinds het zomerreces als organisatie gekanteld richting de uitvoeringsfase. De projectorganisatie Zuidasdok heeft mede naar aanleiding hiervan en het feit dat in 2019 de uitvoering van de bouwwerkzaamheden (onder andere OVT) zal starten, de organisatie reeds op onderdelen aangepast en de capaciteitsraming geactualiseerd. Voor het nog te nemen herijkingsbesluit zal het Plan van Aanpak voor de realisatiefase integraal worden aangepast en ter vaststelling aan het Opdrachtgeversoverleg worden aangeboden.

##### *Gezamenlijke huisvesting*

De projectorganisatie is sinds 10 december 2018 gehuisvest in Amstelveen, in hetzelfde kantoorgebouw als waar ZuidPlus gehuisvest is. Om voldoende verbinding met het kerngebied te houden is het voornemen om in 2019 een gezamenlijk informatiecentrum Zuidasdok/Zuidas in het WTC in te richten, met een aantal werkplekken.

#### **4.7 Kwaliteit**

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

##### *Kwaliteitssysteem projectorganisatie Zuidasdok*

Het interne auditplan Zuidasdok is in deze verslagperiode geactualiseerd en door het MT Zuidasdok vastgesteld. Het auditplan geeft weer welke *checks & balances* aanwezig zijn, hoe de auditfunctie is ingericht en wat de auditplanning is voor de periode Q4-2018 t/m Q3-2019. Conform dit auditplan zijn er in deze verslagperiode audits uitgevoerd naar het functioneren van de contractbeheersing en naar de processen voor het 1-loket (gezamenlijk informatiecentrum).

##### *Kwaliteitssysteem ZuidPlus*

ZuidPlus heeft op basis van de diverse bevindingen uit het toetsproces van de projectorganisatie een verbeterproces in gang gezet, om te borgen dat het managementsysteem adequaat wordt toegepast en geconstateerde omissies worden opgelost. De zorgen omtrent het functioneren van het kwaliteitsmanagementsysteem zijn gedeeld met de directie en board van ZuidPlus waarbij ZuidPlus is verzocht om prioriteit te geven aan het verbetertraject.

## Hoofdstuk 5

# Omgeving & Communicatie

In de afgelopen verslagperiode is verder gewerkt aan de samenwerking en interactie met de omgeving. Voornaamste onderwerp van gesprek was het informeren van de omgeving over inrichting werkterrein Brittenpassage aan de Arnold Schönberglaan, de bomenkap en de stand van zaken van Zuidasdok. Ook zijn de in het realisatiecontract benoemde participatieopgaven met de omgeving verder vormgegeven. Hierin trekken ZuidPlus en projectorganisatie Zuidasdok samen op.

### 5.1 Stakeholdermanagement

#### *Informereren stakeholders*

In de afgelopen periode zijn stakeholders geïnformeerd over de inrichting van de voorbouwlocatie aan de Schönberglaan bij de Brittenpassage en de grootschalige bomenkap die in november 2018 van start is gegaan. Daarnaast zijn stakeholders ook in het algemeen geïnformeerd over de planning van de diverse voorbereidende werkzaamheden, informatie over de bouwwerkzaamheden en eventuele hinder die de werkzaamheden kunnen veroorzaken.

#### *Participatieopgaven*

De eerste (inpassings)ontwerpen voor Tuinpark Amstelglorie, begraafplaats Buitenveldert en het Beatrixpark waar participanten inspraak hebben gehad bij het ontwerp zijn positief ontvangen. Resultaten worden meegenomen in het definitieve ontwerp. Het participatieproces Zuidcirkel heeft stilgelegen door de onteigeningsprocedure en de beroepsprocedure Raad van State. Verwacht wordt dat dit begin 2019 weer opgestart wordt.

### 5.2 Raakvlakprojecten

#### *Werkterreinen*

Gemeente Amsterdam heeft vorig jaar de wens geuit om een hulpwarmtecentrale (HWC) te realiseren in de Sporendriehoek. De Sporendriehoek is in het Tracébesluit als werkterrein voor het project Zuidasdok opgenomen en ZuidPlus is voornemens hier een logistieke hub in te richten voor de realisatie van Zuidasdok.

De afgelopen tijd is gezocht naar alternatieve werkterreinen met het idee dat ZuidPlus een deel van de logistieke hub verplaatst naar een ander werkterrein en daarmee realisatie van de HWC in de Sporendriehoek mogelijk maakt. Er is inmiddels voor een tweetal alternatieve locaties (de Oude Haagseweg en de Riekerweg) een omgevingsvergunning verleend. Vrijgave van een deel van de

Sporendriehoek voor de HWC is pas aan de orde nadat er zekerheid is over een alternatief werkterrein. In de publicatie van de bijbehorende kapvergunning is echter het aantal te kappen bomen niet juist aangegeven waardoor een nieuwe kapvergunning is aangevraagd en verleend waarvan de bezwaretermijn begin 2019 afloopt. Tot die tijd bestaat er geen zekerheid of de alternatieve locatie een onherroepelijke status heeft.

#### *Uitvoeringsraakvlakken Zuidas*

Met Zuidas zijn nadere afspraken gemaakt over de uitvoeringsraakvlakken en ontwerpraakvlakken tussen het project en de vastgoedontwikkeling in het Zuidas-gebied met betrekking tot de realisatie van het kantoor van EMA, kavelontwikkeling 6/7 bij het Beatrixpark en het bouwrijp maken van de Eduard van Beinumstraat in verband met de ontwikkeling van 2Amsterdam.

#### *Ombouw Amstelveenlijn*

Er vindt afstemming plaats over de impact en samenloop van de werkzaamheden van dit project, de ontwikkeling van Zuidas en de realisatie van Zuidasdok.

#### *A9 Badhoevedorp – Holendrecht (BaHo)*

Er is frequent overleg met projectteam A9 BaHo (SAA) over afstemmen van plannings, verkeershinder en samenwerking op het gebied van bereikbaarheid.

### **5.3 Flankerende maatregelen**

#### *Zuidas Bereikbaar en Amsterdam Bereikbaar*

In juli 2017 hebben projectorganisatie Zuidasdok en Zuidas het initiatief genomen voor het programma Zuidas Bereikbaar. Het programma is bedoeld om intern en extern de verbinding te leggen tussen alle initiatieven en regie te voeren op de bereikbaarheid.

De projectorganisatie Zuidasdok en gemeente Amsterdam (Zuidas Bereikbaar) hebben de samenwerking met Amsterdam Bereikbaar geïntensiveerd op de onderdelen monitoring, planning en communicatie. Voor de monitoring zullen de werkzaamheden zich toespitsen op het ondersteunen van projecten en het beschikbaar stellen van tools waarmee projecten kunnen monitoren. Amsterdam Bereikbaar wordt daarmee in staat gesteld knelpunten op regionaal niveau te signaleren en te analyseren.

#### *Bereikbaarheidsstrategie & maatregelen*

De opgave is om 1.500 auto's in beide richtingen op de A10 zuid tijdens de spits te onttrekken. Uit de mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen is een selectie gemaakt van kansrijke maatregelen. Twee onlangs afgeronde onderzoeken leggen een goede basis voor verdere keuzes in de bereikbaarheidsaanpak; het Mobiliteitsonderzoek Zuidas en een onderzoek naar drijfveren en motieven bij mobiliteitskeuzes. Een punt van aandacht is de afnemende tevredenheid van fietsers die in deze onderzoeken bevestigd wordt.

Pagina: 30/38

Datum: 6-3-2019

Status: Definitief

De maatregelen die op dit moment voorbereid worden zijn:

- *Gepersonaliseerde reisinformatie vanaf 2020*  
Dit betreft gepersonaliseerde reisinformatie voor alle modaliteiten via veelgebruikte apps. Dit project wordt in samenwerking met het RWS project Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) uitgevoerd met als doel om de hinder(beleving) bij reizigers tijdens de uitvoering van de twee projecten zoveel mogelijk te beperken vanaf 2020. In het eerste kwartaal 2019 staat een gezamenlijke marktuitvraag gepland.
- *Fietscampagne*  
Doel van deze campagne is om de druk op A10 zuid en het stedelijk wegennet (SWN) te verminderen door forenzen te verleiden over te stappen van de auto op de fiets. Streven is om 1,5 miljoen autokilometers om te zetten in fietskilometers, wat neerkomt op 300 fulltime fietsers in 2019 en 750 in 2020. Naast deze spitsmijdingen wordt de aanbieder geacht een businesscase te ontwikkelen om de dienstverlening na 2020 zelfstandig voort te zetten. Het contract is in november 2018 voorlopig gegund.
- *P+R-locaties*  
De projectorganisatie werkt momenteel drie P+R-locaties uit: Breukelen, Schiphol-Noord en P+R Noord in Amsterdam. Een locatie langs de A9 bij Lijnden is nader onderzocht en is kansrijk omdat die ook interessant zou kunnen zijn voor het SAA-project A9 Badhoevedorp-Holendracht (BaHo).
- *Probeeranbod P+R Noord en Noord/Zuidlijn*  
Met de opening van de Noord/Zuid-lijn (in juli 2018) zijn er kansen ontstaan om autoforenzen afkomstig uit gebieden ten noorden van Amsterdam over te laten stappen op de metro. In samenspraak met gemeente Amsterdam, streekvervoerders, ORAM en Breikers zijn eerste stappen gezet om deze nieuwe verbinding aantrekkelijk(er) te maken en te promoten. In september 2018 is een pilot ("probeeranbod" voor 3 maanden) met de Zuidas gestart om 150 werknemers, wonend ten noorden van Amsterdam, op een aantrekkelijke manier kennis te laten maken met (gratis) parkeren op P+R Noord van Amsterdam en de reis met de Noord/Zuid-lijn voort te zetten. De pilot wordt in januari 2019 geëvalueerd.

#### *Verkeers- en mobiliteitsmanagement*

Ter voorbereiding op de weekendafsluitingen van de A10-Zuid (zuidbaan in oostelijke richting) wordt een verkeersplan opgesteld door ZuidPlus. Voor dit plan is een intensief afstemproces met stakeholders (waaronder hulpdiensten en gemeente) opgestart. Ook de raakvlakken (projecten en evenementen) tijdens deze weekenden zijn inzichtelijk gemaakt en diverse beheersmaatregelen worden ingezet.

#### *Bereikbaarheidscommunicatie in 2019*

In het kader van de start van de uitvoering van Zuidasdok in 2019 is de factsheet 'Een bereikbare Zuidas' gepubliceerd met daarin de consequenties en de maatregelen om hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken. Voor de hinderweekenden van Zuidasdok in mei en juni 2019 wordt, in nauwe afstemming met NS, ProRail, GVB en RWS, gewerkt aan een plan voor de gezamenlijke communicatie.

#### **5.4 Gezamenlijke communicatie Zuidas en Zuidasdok**

Projectorganisatie Zuidasdok en Zuidas treden sinds begin 2016 voor de gebiedscommunicatie gezamenlijk naar buiten onder de naam Amsterdam Zuidas. De publiekscontacten verlopen via het gezamenlijk loket 'Amsterdam Zuidas Informatiecentrum'.

#### *Amsterdam Zuidas Informatiecentrum / '1 loket'*

Stakeholders weten de weg naar het informatiecentrum Amsterdam Zuidas goed te vinden. Sinds 1 februari 2018 is het informatiecentrum 24 uur per dag, 7 dagen per week telefonisch bereikbaar, naast de openstelling tijdens kantooruren.

In het tweede halfjaar zijn er 176 vragen, meldingen en klachten binnen gekomen via mail of telefoon. Er is 1032 keer gebeld op het 0800 nummer. Er zijn 139 groepen ontvangen en 1794 individuele bezoekers geteld. Daarnaast zijn in dit tweede halfjaar vanuit het Informatiecentrum ook nog twee groene fietsrondleidingen georganiseerd waaraan per groep 15 belangstellenden hebben deelgenomen.

Het Informatiecentrum Amsterdam Zuidas is gevestigd in het WTC. Op dit moment wordt gewerkt aan een plan voor het aanpassen van het huidige informatiecentrum door het verwezenlijken van enkele wensen, zoals een toegang vanaf het Matthijs Vermeulenpad zodat het informatiecentrum tijdens de bouw ook in de weekenden geopend kan zijn voor belangstellenden.

#### *Website, social media en online participatie*

De stijging van het online bereik met de website zuidas.nl zet door. Het eerste kwartaal begon met ruim 5.000 bezoekers per maand, bij de start van het derde kwartaal was dat aantal verdubbeld naar 12.000. Inmiddels bereikt de gezamenlijke website zo'n 13.000 mensen per maand.

In het tweede halfjaar is er gewerkt aan een Engelstalige versie van de website Zuidas.nl. Dit omdat een belangrijk deel van de stakeholders Engelstalig is. Dit blijkt onder meer uit de vele verzoeken die binnenkomen voor Engelstalige informatie. Deze website is nu live, er verschijnen zo'n twee Engelstalige artikelen per week op.

Afgelopen jaar is eveneens gewerkt aan een (evenementen)agenda. Doel is alle culturele, sociale en maatschappelijke evenementen overzichtelijk te tonen, om



daarmee een impuls te geven aan Zuidas als aantrekkelijk en levendig gebied. De agendamodule gaat begin 2019 live.

Het aantal reacties op artikelen van Zuidas.nl blijft toenemen. Ten opzichte van het eerste half jaar is dit aantal met 10% toegenomen. Aan het begin van het derde kwartaal hadden ruim 2.300 mensen zich geabonneerd op newsalerts; eind 2018 staat dit aantal op bijna 2.600. Het aantal volgers op de verschillende social-mediakanalen blijft ook toenemen.

### **5.5 Publiekscommunicatie**

in de tweede helft van 2018 stond de publiekscommunicatie Zuidasdok vooral in het teken van de volgende ontwikkelingen:

#### *Werkterrein voor bouw en inschuiven spoordekken Schönberglaan*

Belanghebbenden zijn zowel persoonlijk (tijdens een-op-een gesprekken en informatiebijeenkomsten) als schriftelijk hierover geïnformeerd. Ook op de website is meermaals aandacht hieraan besteed.

#### *Tracébesluit Zuidasdok onherroepelijk*

Op 15 augustus heeft de Raad van State de nog twee resterende beroepen tegen het Tracébesluit Zuidasdok ongegrond verklaard. Daarmee is het Tracébesluit Zuidasdok onherroepelijk geworden. Hierover is bericht op de website.

#### *Get Lost art route*

Als onderdeel van de Get Lost art route waren van juni tot en met september diverse kunstwerken in de openbare ruimte van Zuidas te bezichtigen. Een van de kunstwerken is gemaakt in opdracht van Zuidasdok, Zuidas en ZuidPlus. Dit werk heeft veel bekijks gehad, is opgenomen in diverse publicaties en is door bewoners verkozen tot meest favoriete kunstwerk van de kunstroute. Op verzoek van bewoners en diverse partijen in Zuidas blijft het kunstwerk langer staan.

#### *Streets of the World*

In oktober is besloten de bouwschuttingen van het werkterrein aan de Arnold Schönberglaan te voorzien van de foto-expositie 'Streets of the World'. Het zorgen voor een goede kwaliteit en uitstraling van de bouwschuttingen met kunst is een bestaande afspraak tussen Zuidasdok en de omgeving. De invulling van deze eerste bouwschutting is in samenwerking met Hello Zuidas tot stand gekomen. De foto-expositie wordt officieel geopend in maart 2019.

#### *Publieksbijeenkomsten*

In juli heeft Zuidasdok samen met Zuidas twee buurtbijeenkomsten georganiseerd. Medio oktober bemande Zuidasdok een stand bij een bijeenkomst voor nieuwe bewoners van Buitenveldert. Het doel was deze om deze doelgroep te informeren over diverse ontwikkelingen in hun omgeving. Eind oktober heeft Zuidasdok een toelichting gegeven op het project bij het Ondernemersontbijt van VNO-NCW Metropool Amsterdam.

Pagina: 33/38

Datum: 6-3-2019

Status: Definitief

### **5.6 Media-analyse**

In het afgelopen halfjaar kwam Zuidasdok regelmatig in het nieuws. Onderwerpen zijn onder meer het onherroepelijk Tracébesluit, bomenkap, voorbereidende werkzaamheden en mogelijke verkeershinder.

In ruimere zin is er ook in de (vak)media aandacht voor grote (infra)projecten en de moeilijkheden waarmee deze te kampen hebben op het gebied van risicoverdeling, winstgevendheid, aanbestedingsproblematiek etc.

## Bijlagen

### 1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

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

Pagina: 35/38

Datum: 6-3-2019

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
	<b>Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 (subtotaal)</b>	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
	<b>Totaal per 30-06-2015</b>		<i>stand Q2-2015</i>	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
	<b>Totaal per 31-12-2015</b>		<i>stand Q4-2015</i>	2015	1.070.142	210.912	154.800	78.931	63.073	1.577.858
22	VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	17-02-2016	scopewijziging	2015	3.750					3.750
23	VTW Voorinvestering daklaan	17-02-2016	scopewijziging	2015		1.298				1.298
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen	17-02-2016	scopewijziging	2015		3.576				3.576
25	VTW Calamiteiten Opstelplaats	17-02-2016	scopewijziging	2015	1.200					1.200
27	VTW geluidsscherm en lay-out keerspooren	17-02-2016	scopewijziging	2015						0
28	VTW Fietsroute over de Amstel	17-02-2016	scopewijziging	2015		70	70			140
30	VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	11-5-2016	scopewijziging	2015		240	80			320
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	1.852	370	271	151	314	2.958
	<b>Totaal per 1-7-2016</b>		<i>Stand Q2-2016</i>	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	<del>VTW Daklaan (teruggetrokken door gem. Amsterdam op 10-5-2017)</del>	<del>26-10-2016</del>	<del>scopewijziging</del>	<del>2016</del>						
	<b>Totaal per 31-12-2016</b>		<i>Stand Q4-2016</i>	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
35	Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid	15-2-2017	meerkosten	2017					n.t.b.	n.t.b.
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909	1.001	17.046
	<b>Totaal per 30-06-2017</b>		<i>Stand Q2-2017</i>	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991	64.388	1.608.146
	Totaal VTW's Q4-2017:									
33	(33) Waterbergende voorziening stationsgebied									
34	(34) Commerciële voorzieningen zuidzijde OV-Carre + voorinv. 5° en 6° spoor									
36	(36) Uitbreiding fietsparkeervoorz. Parnassusweg + voorinv. 5° en 6° spoor									
37	(37) vervallen scope Keerspooren Diemen	27-9-2017	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
	<b>Totaal per 31-12-2017</b>		<i>Stand Q4-2017</i>	2017	1.088.176	218.741	164.449	79.991	71.909	1.623.267
	IBOI 2018 (1,5257%)	30-6-2018	indexering	2018	14.157	2.782	1.995	1.220	1.015	21.170
	<b>Totaal per 30-6-2018</b>		<i>Stand Q2-2018</i>	2018	1.102.334	221.523	166.444	81.212	72.924	1.644.437
	<b>Totaal per 31-12-2018</b>		<i>Stand Q4-2018</i>	2018						

Pagina: 36/38

Datum: 6-3-2019

Status: Definitief

Zuidasdok OPENBAAR

## 2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

Bedragen in € x 1.000					Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijsspeil	Rijk	A'dam	VRA	PNH	Derden	Budget
	<b>BOK 9-7-2012</b>	9-7-2012	baseline	2011	<b>320.378</b>					<b>320.378</b>
	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	6.070					6.070
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	5.416					5.416
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	4.003					4.003
	<b>BOK 9-7-2014</b>			2014	<b>335.867</b>					<b>335.867</b>
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	-40.304					-40.304
	<b>Bestuurlijk Overleg 16-12-2014</b>	16-12-2014	baseline	2014	<b>295.563</b>					<b>295.563</b>
14	VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	scopewijziging	2014	0					0
	IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	1.135					1.135
	<b>Totaal per 31-12-2015</b>		<b>stand Q4-2015</b>	<b>2015</b>	<b>296.698</b>					<b>296.698</b>
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	17-2-2016	scopewijziging	2015		567				567
29	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen		scopewijziging	2015	0					0
	<b>Totaal per 31-12-2015</b>		<b>stand Q4-2015</b>	<b>2015</b>	<b>296.698</b>	<b>567</b>				<b>297.265</b>
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	566					566
	<b>Totaal per 31-12-2016</b>		<b>stand Q4-2016</b>	<b>2016</b>	<b>297.264</b>	<b>567</b>				<b>297.831</b>
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	3.394					3.394
	<b>Totaal per 31-12-2017</b>		<b>stand Q4-2017</b>	<b>2017</b>	<b>300.658</b>	<b>567</b>				<b>301.225</b>
	IBOI 2018 (1,5257%)	30-6-2018	indexering	2018	4.224					4.224
	<b>Totaal per 30-6-2018</b>		<b>stand Q2-2018</b>	<b>2018</b>	<b>304.882</b>	<b>567</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>305.449</b>
	<b>Totaal per 31-12-2018</b>		<b>Stand Q4-2018</b>	<b>2018</b>	<b>304.882</b>	<b>567</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>305.449</b>

Pagina: 37/38

Datum: 6-3-2019

Status: Definitief

## Financiering

---

× Gemeente  
× Amsterdam

---



Rijkswaterstaat  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

---

 Provincie  
Noord-Holland

The logo for Provincie Noord-Holland consists of the letters 'N' and 'H' in a stylized, blocky font. The 'N' is yellow and the 'H' is blue. A crown is positioned above the 'N'. The coat of arms of the province is integrated into the 'H'.

 | Vervoerregio  
Amsterdam

The logo for Vervoerregio Amsterdam features a stylized, magenta-colored graphic that resembles a double 'V' or a wave, with a circular element in the center.