Halfjaarlijkse rapportage Zuidasdok

Periode: 1 juli t/m 31 december 2020

Auteur:	Programmaorganisatie Zuidasdok
Vrijgave:	Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok
Versie:	1.0
Datum:	31-12-2020
Volgnr.:	17
Status:	Definitief
Bestand:	ZDOK-1966948581-243

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare amsterdam zuidas

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding 3
1.1 Doel rapportage 3
1.2 Leeswijzer 3
1.3 Programmadoelstellingen 3

Hoofdstuk 2 Samenvatting 5

Hoofdstuk 3 Programmavoortgang 8
3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT) 8
3.2 S&C/ICT Metro 13
3.3 Knooppunten 14
3.4 Tunnels 16
3.5 Programma 17

Hoofdstuk 4 Projectbeheersing 19
4.1 Scope 19
4.2 Planning 19
4.3 Financiën 21
4.4 Risico's 27
4.5 Veiligheid 32
4.6 Organisatie 33
4.7 Kwaliteit 34

Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie 35
5.1 Stakeholdermanagement 35
5.2 Raakvlakprojecten 36
5.3 Flankerende maatregelen 38
5.4 Gezamenlijke communicatie Zuidas en Zuidasdok 38
5.5 Publiekscommunicatie 39
5.6 Media 40

Bijlagen 41
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok 41
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten 44
3. Stand van zaken van de uitvoering van de aanbevelingen van mw. Dekker 45

Financiering 49

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Doel rapportage

Het doel van deze Halfjaarrapportage van het programma Zuidasdok is de opdrachtgevers te informeren en verantwoording af te leggen over de voortgang van het programma. De Halfjaarrapportage is openbaar. Door middel van deze rapportage kunnen Raden, Staten en de bestuursraad van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden geïnformeerd over de voortgang van het programma. Vanwege het openbare karakter is deze Halfjaarrapportage tevens een informatiebron voor belanghebbenden en belangstellenden.

Het programma Zuidasdok is in transitie van één project naar een programma. In deze Halfjaarrapportage is er voor gekozen hoofdstuk 3 'programmavoortgang' in te delen conform de nieuwe programmastructuur, bestaande uit een terugblik en vooruitblik van de vier projectteams en het programma als geheel. De overige hoofdstukken zijn opgebouwd zoals in de vorige Halfjaarrapportage.

Deze Halfjaarrapportage heeft betrekking op de periode 1 juli 2020 tot en met 31 december 2020.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de doelstellingen van het programma beschreven die in principe vigerend zijn voor de gehele duur van het programma. Deze programmadoelstellingen borduren voort op de projectdoelstellingen zoals geformuleerd in de structuurvisie, maar zijn geactualiseerd naar de huidige tijdgeest. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat. In hoofdstuk 3 wordt verantwoording afgelegd over de voortgang van het programma in de betreffende verslagperiode. Hoofdstuk 4 geeft verantwoording over de projectbeheersing van het programma. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 verantwoording afgelegd over het omgevingsmanagement en de communicatie van het programma.

1.3 Programmadoelstellingen

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

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

1. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke randstad die van grote economische importantie zijn.
2. Door Zuidasdok kan de Zuidas verder uitgroeien tot internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en stad Amsterdam.
3. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem.
4. Duurzame inpassing van de infrastructuur in de ontwikkeling van het Zuidasgebied teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Deze programmadoelstellingen borduren voort op de projectdoelstellingen zoals geformuleerd in de structuurvisie, maar zijn geactualiseerd naar de huidige tijdgeest. Belangrijke aandachtspunten bij de realisatie van deze doelstellingen zijn de zorg voor een complete stad en infrastructuur in elke fase van de bouw van het project. Vooral de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied zijn van essentieel belang tijdens de uitvoering van het project.

Het programma Zuidasdok behelst:

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

Hoofdstuk 2

Samenvatting

Programmavoortgang deze verslagperiode
Zuidasdok heeft in de afgelopen periode de transitie van een project naar een programma verder vormgegeven. Er zijn in dat kader vier projectteams gevormd: OVT, S&C/ICT Metro, knooppunten en tunnels.

OVT
Op het moment van beëindiging van het contract met ZuidPlus, was het DO-OVT voor 25-40% gereed. Voor het DO-OVT is de productie de afgelopen maanden, door de maatregelen in het kader van COVID-19, minder efficiënt gebleken door het opstellen van ontwerpproducten vanuit verschillende locaties en op digitale wijze. De uitwerking van het DO-OVT ligt nog op schema, maar dit heeft veel extra inzet gevraagd van de medewerkers. Ook de komende periode wordt extra aanvullende inzet voorzien om het DO-OVT conform planning in Q2 2021 af te ronden. Ondanks deze extra inzet blijft het een enorme opgave het DO-OVT, zeker als de COVID-19 maatregelen langer voortduren, binnen de planning af te ronden.

In oktober 2020 zijn het inkoopplan voor OVT-1 en OVT-2 en de leidraad voor de selectiefase intern afgerond en voorgelegd aan de Landsadvocaat en de Tenderboard Zuidasdok. Na verwerking van het commentaar van de Landsadvocaat en de Tenderboard zijn beide documenten door de programmadirectie vastgesteld. Op 3 november 2020 is de selectiefase gestart met de publicatie van de selectieleidraad op Tenderned. In totaal hebben vier partijen zich aangemeld voor de selectie van vier naar drie partijen. Na beoordeling is op 18 december 2020 de uitslag van deze selectie aan de partijen kenbaar gemaakt. De partijen hebben tot 6 januari 2021 de mogelijkheid om in beroep te gaan tegen het besluit.

Op 7 januari 2021, na afloop van de beroepsperiode, heeft Zuidasdok kenbaar gemaakt dat drie bouwcombinaties zijn geselecteerd. Deze drie overgebleven partijen gaan door in de dialoogfase.

S&C/ICT Metro
In deze verslagperiode zijn voorbereidingen getroffen voor de werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden tijdens de buitendienststellingen in 2021/2022. Tijdens de buitendienststellingen worden er zowel aan het metrobeveiliging- en besturingssysteem (S&C[1]) als aan de ICT-systemen diverse aanpassingen

[1] S&C = signalling & controlling

doorgevoerd. Naast het verwijderen en herplaatsen van S&C-elementen in de spoorbaan brengt dit de implementatie van een software-update met zich mee. Voor ICT zullen met name de camera's, bewegwijzering etc. worden aangepast. De ontwerpen van deze aanpassingen zijn in voorbereiding.

Knooppunten
In het najaar van 2020 is de voorbereiding van de aanbesteding van KNM, op basis van de inkoopstrategie Zuidasdok, gestart met het opstellen van het inkoopplan. Er is voor gekozen de werkzaamheden aan KNM in twee contracten aan te besteden. Er wordt een voorloopcontract opgesteld voor het realiseren van de tijdelijke bediening van het Schinkelcomplex en een hoofdcontract voor de reconstructie van het knooppunt. De start aanbesteding van het hoofdcontract is voorzien in Q2 2021.

Tunnels
Op basis van de bouwtechnische keuzes en het ontwerp wordt in Q2 2021, in lijn met de inkoopstrategie Zuidasdok, gestart met het opstellen van het inkoopplan voor beide tunnels (Noord en Zuid). Daarna volgt de contractvoorbereidingsfase, waarbij het uitgangspunt is de bouw van beide tunnels in één contract aan te besteden.

Scope
Er zijn in de afgelopen verslagperiode geen scopewijzigingen doorgevoerd.

Planning
Vanaf medio 2020 zijn de deterministische projectplanningen voor OVT-1, OVT-2 en knooppunt De Nieuwe Meer in detail uitgewerkt. Voor deze projecten is de voorbereiding van de aanbesteding gestart. In het OGO van 18 november 2020 zijn voor het programma Zuidasdok stuurmijlpalen met bandbreedtes vastgesteld.

Financiën
Middels een brief van de Minister van IenW van 26 maart 2020 zijn de Tweede Kamer, gemeenteraad Amsterdam, Provinciale Staten en de Vervoerregio Amsterdam geïnformeerd over het financiële tekort van het programma Zuidasdok, waarbij is aangegeven dat de kostenraming nog getoetst en gehard gaat worden. Inmiddels is de kostenraming gehard en zijn de uitkomsten beoordeeld door een onafhankelijk reviewteam, bestaande uit vertegenwoordigers van ProRail, RWS en Amsterdam, aangevuld met PwC. Op basis van de kostenraming is sprake van een budgettekort van 1.091,5 M€. Dit is in oktober 2020 aan de bestuurders voorgelegd, waarbij zij hebben verzocht een tweede review op de kostenraming te laten uitvoeren. Deze tweede review wordt door een extern bureau uitgevoerd. De concept resultaten hiervan worden begin 2021 verwacht en zullen, voorzien van een management reactie vanuit de programma organisatie, aan de opdrachtgevers worden opgeleverd ten behoeve van verdere besluitvorming ten aanzien van het budgettekort.

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

Positie H2 2020	Risico
1	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag
2	Er is onvoldoende coördinatie tussen de projecten
3	De transitie naar de nieuwe werkwijze en filosofie verloopt onvoldoende voortvarend

Hoofdstuk 3

Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen het programma Zuidasdok genoemd in de rapportageperiode 1 juli tot en met 31 december 2020. De opzet van dit hoofdstuk wijkt af van de vorige H-rapportage en sluit aan bij de nieuwe opzet van het programma Zuidasdok en de verdeling in vier projectteams (OVT, S&C/ICT Metro, knopen en tunnels). Voor elk projectteam en voor het programma wordt een terugblik gegeven op het afgelopen half jaar en een vooruitblik op het komende half jaar. De peildatum voor deze Halfjaarrapportage is 31 december 2020.

3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

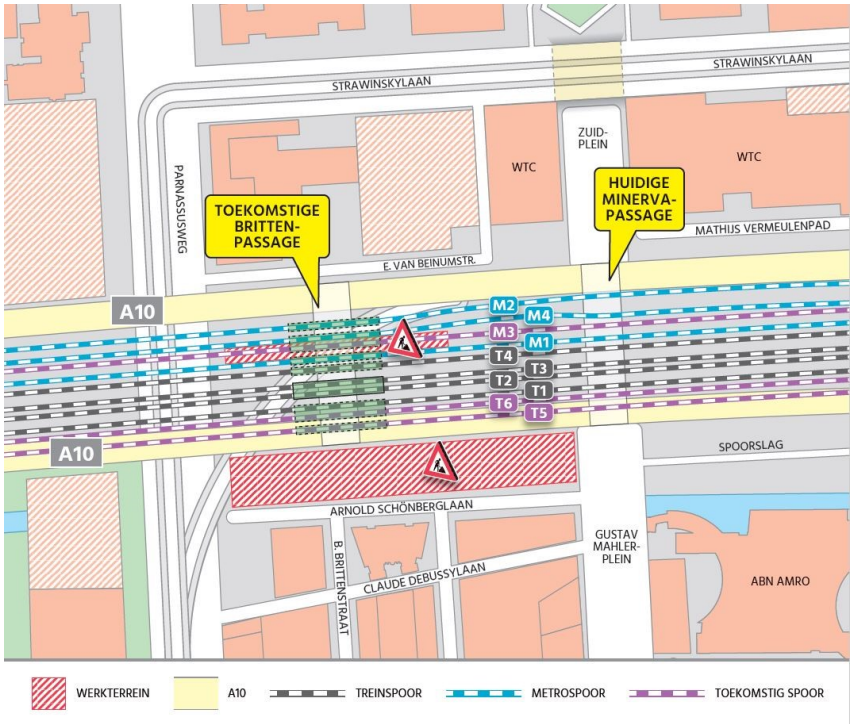
Planning	*OVT-1 en OVT-2: 2020 – 2031* *OVT-3: 2025 – 2036*
Werkzaamheden	*Realiseren Openbaarvervoerterminal in drie delen* *OVT-1: realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons en stijgpunten metro in de Minervapassage.* *OVT-2: verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage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

Terugblik
Organisatie OVT
In de afgelopen periode heeft het projectteam OVT zich op drie onderdelen gericht:

- voorbereiding van de uitvoeringswerkzaamheden in 2021 van de buitendienststellingen (BDS) ZuidPlus;
- afronding van het definitief ontwerp OVT (DO-OVT);
- voorbereiding van de aanbesteding van OVT-1 en OVT-2.

Uitvoeringswerkzaamheden BDS ZuidPlus
Als onderdeel van de op 19 juni 2020 vastgestelde vaststellingsovereenkomst is besloten dat ZuidPlus alle ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden beëindigt, behoudens de realisatie van fundaties/landhoofden en spoordragende dekken onder treinspoor 4 (T4) en metrospoor 1 (M1) ten behoeve van de

Brittenpassage, zie figuur 1. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in de (reeds geplande) buitendienststellingen (BDS) in 2021. Deze BDS-werkzaamheden zijn gepland met Pasen 2021 (vrijdag 2 tot dinsdag 6 april) en in de zomer 2021 (vrijdag 20 tot maandag 23 augustus).



Figuur 1 Overzicht van de verschillende dekken

De uitvoeringsontwerpen voor de bovengenoemde BDS-werkzaamheden zijn inmiddels opgeleverd. De voorbouwwerkzaamheden verlopen voorspoedig. De voorbouw voor dek M1 is afgerond en de voorbouw van de landhoofden voor M1 en T4 is inmiddels gestart. Na de BDS Pasen wordt gestart met de voorbouw van dek T4. De werkzaamheden zijn via webcams te volgen. De voorbereidende werkzaamheden hebben niet geleid tot klachten vanuit de omgeving.

In het OGO van 4 maart 2020 is besloten de bouwfasering van de treinsporen binnen OVT-1 zo in te richten dat het treindek voor de sporen 1 en 6 (T1/T6) en het treindek voor spoor 4 (T4) direct op de definitieve plek worden gelegd zodat de Brittenpassage eerder en completer kan worden opengesteld. De afgelopen periode is dit uitgewerkt en als wijziging op het contract met ZuidPlus doorgevoerd. De optimalisering in de bouwfasering zorgt ervoor dat treindek T4 en metrodek M1 door ZuidPlus in één keer in één BDS-TBGN (buitendienststelling - tijdelijke buiten-gebruikname) samen ingeschoven gaan worden. Hierdoor vervalt het BDS-TBGN weekend van 4 en 5 december 2021. Het voordeel hiervan is dat ZuidPlus eerder gereed is met het werk en een betere work-flow gedurende het werk heeft. Ook is er minder hinder voor de reiziger (één BDS-TBGN weekend

minder nodig). Er zijn wel aanvullende werkzaamheden nodig om twee dekken gelijktijdig op het bouwterrein te bouwen en te stallen. Dek T1/T6 wordt door de nieuwe opdrachtnemer OVT in een later stadium ingeschoven.

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

DO OVT
Op het moment van beëindiging van het contract met ZuidPlus, was het DO-OVT voor 25-40% gereed. De programmaorganisatie Zuidasdok maakt onder eigen regie het DO-OVT verder af, samen met het IBZ (Ingenieursbureau Zuidasdok). Voor het DO-OVT is de productie de afgelopen maanden, door de maatregelen in het kader van COVID-19, minder efficiënt gebleken door het opstellen van ontwerpproducten vanuit verschillende locaties en op digitale wijze. De uitwerking van het DO-OVT ligt nog op schema, maar dit heeft veel extra inzet gevraagd van de medewerkers. Ook de komende periode wordt extra aanvullende inzet voorzien om het DO-OVT conform planning in Q2 2021 af te ronden. Ondanks deze extra inzet blijft het een enorme opgave het DO-OVT, zeker als de COVID-19 maatregelen langer voortduren, binnen de planning af te ronden. Dit sluit aan bij programmarisico 3 "De transitie naar de nieuwe werkwijze en filosofie verloopt onvoldoende voortvarend", zie paragraaf 4.4.

Als onderdeel van de DO-OVT werkzaamheden wordt gewerkt aan het opstellen van het definitief ontwerp voor de werkzaamheden aan de Brittenpassage die tijdens de BDS Zomer 2022 worden uitgevoerd. Dit zijn de werkzaamheden waar de te contracteren opdrachtnemer OVT direct na gunning mee start.

Met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is een overlegreeks gestart om de Omgevingsdienst als bevoegd gezag op een juiste wijze te betrekken bij de totstandkoming van het DO-OVT. Op basis van het DO OVT zal het project in mei 2021 bij de Omgevingsdienst een omgevingsvergunning aanvragen voor de bouw van OVT-1 en 2. Na indiening van de vergunningsaanvraag is de verwachting dat de vergunning in oktober 2021 kan worden verleend. Deze datum is exclusief mogelijk behandeltermijnen als gevolg van bezwaar- en beroepsprocedures. Met de Omgevingsdienst is eveneens een uitvoeringsoverleg gestart in voorbereiding op de buitendienststellingen in 2021. De Omgevingsdienst heeft aangegeven dat de samenwerking en de wijze waarop zij betrokken wordt in deze fase naar wens verloopt.

Aanbesteding OVT-1 en OVT-2
In oktober 2020 zijn het inkoopplan voor OVT-1 en OVT-2 en de leidraad voor de selectiefase intern afgerond en voorgelegd aan de Landsadvocaat en de Tenderboard Zuidasdok. Na verwerking van het commentaar van de Landsadvocaat en de Tenderboard zijn beide documenten door de

programmadirectie vastgesteld. Op 3 november 2020 is de selectiefase gestart met de publicatie van de selectieleidraad op Tenderned. In totaal hebben vier partijen zich aangemeld voor de selectie van vier naar drie partijen. Na beoordeling is op 18 december 2020 de uitslag van deze selectie aan de partijen kenbaar gemaakt. De partijen hebben tot 6 januari 2021 de mogelijkheid om in beroep te gaan tegen het besluit. Daarna gaan de drie overgebleven partijen door in de dialoogfase.

Parallel aan de selectiefase zijn op basis van het inkoopplan de leidraad dialoog- en inschrijffase, de overeenkomsten en de overige contractdocumenten overeenkomstig de planning verder uitgewerkt. De Landsadvocaat wordt bij de verdere uitwerking betrokken.

In deze verslagperiode is gewerkt aan het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. In oktober 2020 heeft een eerste Kad[2]-toets plaatsgevonden op de concept aanbestedingsdocumenten, welke waardevolle input heeft opgeleverd voor de verdere uitwerking van het aanbestedingsdossier. Het aanbestedingsdossier is eind 2020 grotendeels gereed. Dit aanbestedingsdossier wordt begin 2021 getoetst, via een Kad-95% toets, door het specifiek voor Zuidasdok samengestelde KAd-team, bestaande uit vertegenwoordigers van ProRail, RWS en Amsterdam.

Aanbesteding voorloopcontracten
Vooruitlopend op de aanbesteding van OVT-1 en 2 is in de afgelopen periode de aanbesteding van twee voorloopcontracten gestart. Het betreft het aanbrengen van metro-overloopwissels, voorzien in Q3 2021, en het inkorten van de Noord/Zuidlijn, voorzien in Q2 2022. Deze voorloopcontracten zijn conditionerend voor werkpakket OVT-1, het zorgt voor een ruimer werkterrein en vermindert het aantal buitendienststellingen dat nodig is tijdens de bouw van OVT-1. Voor de metro-overloopwissels zijn op peildatum twee aanbiedingen ontvangen, gunning is voorzien in Q1 2021. De gunning voor van het voorloopcontract inkorten Noord/Zuidlijn is voorzien in Q2 2021.

Planning TBGN 2022
Om de planning van OVT-1 robuuster te maken, en de werkzaamheden van twee aannemers te scheiden, heeft Zuidasdok het OGO verzocht de 3-daagse TBGN (tijdelijke buiten gebruikname) van de Noord/Zuidlijn, die gepland staat in de zomer van 2022, te verplaatsen naar het voorjaar van 2022. Bij het uitwerken van dit voorstel is gebleken dat een eerdere inschatting van een 3-daagse TBGN te optimistisch was en dat 5 tot 6 dagen nodig zijn om de werkzaamheden uit te voeren, onder meer vanwege noodzakelijke veiligheidsmaatregelen. De Amsterdamse OV-partijen hebben vervolgens aangegeven niet in te stemmen met de verplaatsing van de TBGN omdat er bij een TBGN van meer dan vier dagen altijd een "gewone" werkdag is. Omdat het aantal reizigers dan te groot is, is het

[2] Kad = Kwaliteit aanbestedingsdossier

niet mogelijk om tot een acceptabel alternatief vervoersplan te komen en zouden gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Om de planning van OVT-1 toch voldoende robuust te houden, wordt onderzocht of enkele kleinere (voorbereidende) activiteiten uit OVT-1 (bijv. het verbreden van de inrit van een werkterrein), kunnen worden uitgevoerd in een voorloopcontract.

Stikstofdepositie
Er zijn AERIUS 2020 berekeningen uitgevoerd voor het bepalen van de stikstofdepositie ten behoeve van de bouwfase en gebruiksfase, om vast te stellen of sprake is van effecten op Natura 2000 gebieden. Deze berekeningen worden ingediend met de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de OVT. Voor de OVT zijn er twee bevoegde gezagen; de minister van LNV voor het treinspoor en de provincie Noord-Holland voor het gemeentelijk OV (metro, tram en bus). De uitkomst van de berekeningen is dat er in de bouwfase een stikstofdepositie is die valt binnen de bandbreedte van de redeneerlijn die het ministerie van LNV en de provincies hanteren voor kleine tijdelijke deposities waarvoor geen vergunning is vereist. Voor de gebruiksfase is vastgesteld dat er geen stikstofdepositie is. Overleg met de provincie hierover zal afgerond moeten worden voordat het DO OVT ingediend wordt voor het aanvragen van de omgevingsvergunning in mei 2021.

Vooruitblik
Uitvoeringswerkzaamheden BDS ZuidPlus en voorloopcontracten
In 2021 worden de buitendienststellingen door Zuidplus voorbereid en uitgevoerd. In het paasweekend (2 tot 6 april 2021) worden de landhoofden van de Brittenpassage en dekken T4 en M1 gerealiseerd. In de zomer (20 tot 23 augustus 2021) worden dekken T4 en M1 ingeschoven.

Verschillende maatregelen zijn en worden getroffen om de uitvoering 'COVID-19 proof' te laten verlopen. Zo werken werknemers gespreid over de bouwplaats, en worden er tenten geplaatst om in de buitenlucht in een grote ruimte te pauzeren. Eventueel aanvullende COVID-19 maatregelen kunnen leiden tot extra kosten om een 'COVID-19 proof' uitvoering te blijven garanderen.

Na gunning van het voorloopcontract metro-overloopwissels worden de werkzaamheden gestart waaronder het definitief aanvragen van de TBGN-weekenden inclusief het Vervangend Vervoerplan.

Ontwerpwerkzaamheden
- *DO BDS2022*
  Het DO voor de BDS2022 is eind Q4 2020 voor 80% gereed. Bij start dialoog (Q1 2021) wordt het ontwerp aan de drie geselecteerde aannemers verstrekt. Voorafgaand aan de inschrijffase (Q2 2021) is het DO van dit onderdeel 100% gereed (afhankelijk van de COVID-19 maatregelen).
- *DO-OVT*
  Het DO OVT wordt begin Q2 2021 getoetst en afgerond.

- *UO inkorten Noord/Zuidlijn*
  Het UO voor het inkorten Noord/Zuidlijn wordt in Q1-2021 opgeleverd.
- *Ontwerpwerkzaamheden 'no regret' maatregelen doortrekken Noord/Zuidlijn*
  Recent zijn plannen gelanceerd om de Noord/Zuidlijn door te trekken richting Schiphol. Deze plannen hebben invloed op het huidige ontwerp van Station Amsterdam-Zuid in het kader van Zuidasdok. Aan de projectorganisatie Zuidasdok is gevraagd te onderzoeken in welke mate het ontwerp van Zuidasdok moet/kan worden aangepast om een toekomstige doortrekking niet onmogelijk te maken. Het ontwerpproces voor deze 'no regret' maatregelen (o.a. verbrede M3-brug) is eind 2020 gestart. Besluitvorming inzake realisatie van deze 'no-regret' maatregelen moet eind Q2-2021 plaats vinden.

Aanbesteding
In januari 2021 zal de laatste hand worden gelegd aan het vervolmaken van het aanbestedingsdossier OVT-1 en OVT-2. Dit zal mede worden gedaan op basis van eventuele aanbevelingen die vanuit de Kad-95% toets en de kostenpooltoets worden gedaan. In februari 2021 zal de dialoogfase starten met de drie geselecteerde partijen. In februari 2021 zal een startbijeenkomst worden gehouden waarna in de periode maart tot half april 2021 de inhoudelijke dialooggesprekken zullen worden gevoerd.

Daarnaast worden twee kleinere OVT-pakketten aanbesteed: het aanbrengen van metro-overloopwissels en het inkorten van de Noord/Zuidlijn. Deze pakketten zijn conditionerend voor OVT-1, het zorgt voor een ruimer werkterrein en vermindert het aantal buitendienststellingen dat nodig is tijdens de bouw van OVT-1. Het eerste werkpakket wordt in Q4 2021 uitgevoerd, en het inkorten van de Noord/Zuidlijn in de zomer van 2022.

3.2 S&C/ICT Metro

Planning	*2020 – 2029*
Werkzaamheden	*Realiseren ICT-systemen (kaartverkoopautomaten, OV-chipkaartpoorten, camera's etc.) en werkzaamheden aan de metrobeveiliging- en besturingssystemen (S&C)*
Contract	*Er wordt gebruik gemaakt van bestaande raamcontracten met S&C- en ICT-leveranciers.*

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

beheersen en op die manier de veilige werking van het metrosysteem gedurende de hele looptijd van het programma Zuidasdok te waarborgen.

Terugblik
In deze verslagperiode zijn voorbereidingen getroffen voor de werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden tijdens de buitendienststellingen in 2021/2022. Tijdens de buitendienststellingen worden er zowel aan het S&C-systeem als aan de ICT-systemen diverse aanpassingen doorgevoerd. Naast het verwijderen en herplaatsen van S&C-elementen in de spoorbaan brengt dit de implementatie van een software-update met zich mee. Voor ICT zullen met name de camera's, bewegwijzering etc. worden aangepast. De ontwerpen van deze aanpassingen zijn in voorbereiding.

Voor het definitief ontwerp OVT-1 en OVT-2 zijn er voor wat betreft ICT diverse deelontwerpen opgesteld voor de diverse systemen. Voor wat betreft S&C is er een raakvlak met de uitrol van het nieuwe S&C-systeem CBTC op het bestaande net. CBTC staat voor *Communication Based Train Control*. De raakvlakken tussen het programma ZuidasDok en de uitrol van dit nieuwe S&C-systeem op het bestaande net is inzichtelijk gemaakt voor de periode tot en met 2025.

Vooruitblik
De ICT-onderdelen in het definitief ontwerp OVT-1 en OVT-2 zullen in samenwerking met deelproject OVT worden afgerond. Bij de realisatie van de landhoofden ter plaatse van metrospoor M1 zullen diverse elementen van het metrobeveiliging- en besturingssysteem verwijderd en weer herplaatst worden. Om de werkzaamheden, die zijn gepland in 2023 uit te kunnen voeren, zal in maart 2021 de basisinformatie aangereikt moeten worden voor wat betreft de aanpassingen aan het S&C-systeem. Deze voorlooptijd is nodig om aanpassingen in de software voor te bereiden.

Vanaf februari 2021 wordt gestart met het proefbedrijf CBTC. De definitieve uitrol van CBTC is voorzien in 2021. Het bestaande S&C-systeem dient na invoering van CBTC nog drie maanden in dienst te blijven als terugval. Dit wordt ook meegenomen in de voorbereiding van de werkzaamheden.

3.3 Knooppunten

Planning	*2020 - 2030*
Werkzaamheden	*Realiseren reconstructie knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel*
Contract	*D&C-contract*

Terugblik
Bij de transitie van een project naar een programma is er in juli 2020 een projectteam gevormd voor het realiseren van de knooppunten De Nieuwe Meer

(KNM) en Amstel (KNA). De IPM[3]-rollen en een deel van de adviseursrollen binnen het projectteam zijn ingevuld. Er ontbreken nog enkele adviseursrollen welke begin 2021 ingevuld gaan worden.

In het najaar van 2020 is de voorbereiding van de aanbesteding van KNM, op basis van de inkoopstrategie Zuidasdok, gestart met het opstellen van het inkoopplan. Er is voor gekozen de werkzaamheden aan KNM in twee contracten aan te besteden. Er wordt een voorloopcontract opgesteld voor het realiseren van de tijdelijke bediening van het Schinkelcomplex en een hoofdcontract voor de reconstructie van het knooppunt. Er is een conceptversie van het inkoopplan besproken met de Tenderboard. De opmerkingen van de Tenderboard worden verwerkt in het inkoopplan.

In het OGO is besloten om de koppeling tussen de projecten KNM en Tunnel (Zuid) los te laten. Die koppeling, die was gelegd door het voormalige bouwconsortium ZuidPlus, bestond uit een vroegtijdig door het project KNM te realiseren voorziening voor een tijdelijke bouwweg ten behoeve van het project Tunnels. Met deze bouwweg beoogde ZuidPlus om bouwverkeer voor de zuidelijke tunnel direct van het hoofdwegennet te leiden zonder gebruikmaking van het onderliggend wegennet. Door wel te kiezen voor het gebruik van het onderliggend wegennet voor toegang naar de bouwplaats worden de projecten KNM en Tunnel ontkoppeld. Dit heeft het voordeel dat de realisatie van het KNM en de zuidelijke tunnel eigenstandig kunnen worden opgepakt. Hierdoor kan de zuidelijke tunnel mogelijk vervroegd worden aangelegd, de hinder beperkt blijven en kan het vervallen van een hulpkunstwerk tot een kostenbesparing leiden. Aan de noordzijde blijft de koppeling met van KNM met de tunnel (Noord; omklappen toerit S108) wel bestaan.

Op 23 november 2020 heeft de Rechtbank Amsterdam uitspraak gedaan over het beroep van de Vereniging De Oeverlanden Blijven! en tuinpark Ons Buiten tegen de omgevingsvergunning verleend door de gemeente Amsterdam voor het realiseren van een werkterrein en het kappen van bomen langs de Oude Haagseweg en de Riekerweg. Het beroep is ongegrond verklaard. Tot en met 4 januari 2021 kan hoger beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Een eventueel hoger beroep conflicteert niet met de planning voor de realisatie.

Het gebouw Zuidcirkel is gelegen in het project knooppunt Nieuwe Meer. Ten behoeve van de nieuwbouw van een flyover heeft het project Zuidasdok nabij Zuidcirkel grond verworven van de eigenaren. Daarnaast heeft het project tijdelijk grond nodig van Zuidcirkel om de flyover te kunnen realiseren. Het programma Zuidasdok is in afwachting van de uitspraak van de rechtbank over de grondwaarde van de reeds onteigende grond en op een uitspraak over de waarde van de tijdelijk door het programma Zuidasdok benodigde grond bij teruglevering aan Zuidcirkel. De verwachte uitspraak van de rechtbank heeft geen

[3] Er wordt gewerkt met het Integraal Projectmanagement-model (IPM)

consequenties voor de planning van de realisatie ter hoogte van Zuidcirkel. De uitspraak wordt in Q1 2021 verwacht.

Vooruitblik
Op basis van het advies van de Tenderboard wordt het inkoopplan voor KNM afgerond waarna het in januari 2021 door de programmadirectie wordt vastgesteld. De aanbestedingsleidraad en het aanbestedingsdossier worden opgesteld. De start aanbesteding is voorzien in Q2 2021.

Tijdens een inspectie is scheurvorming geconstateerd in de Rozenoordbrug[4]. Rijkswaterstaat onderzoekt samen met TNO de oorzaak, verdere ontwikkelingen en mogelijke beheersmaatregelen. Deze beheersmaatregelen kunnen gevolgen hebben voor de scope van Zuidasdok en wellicht ook voor de planning van het project KNA. De Rozenoordbrug ligt binnen het projectgebied van Knooppunt Amstel (KNA) maar (eventuele) beheersmaatregelen zijn geen onderdeel van de scope van het programma Zuidasdok.

3.4 Tunnels

Planning	*2022 – 2033*
Werkzaamheden	*Realiseren tunnels A10 (Zuid en Noord)*
Contract	*ntb*

Terugblik
Bij de transitie van een project naar een programma is er eind 2020 een projectteam gevormd voor het realiseren van de tunnels in de A10 aan de zuid- en noordkant. Drie van de vijf IPM-rollen zijn inmiddels ingevuld.

Vooruitblik
Het komende kwartaal staat in het teken van het verder invullen van de projectorganisatie. De IPM-rollen Contractmanager en Technisch manager worden geworven evenals diverse adviseursrollen. De verwachting is dat het projectteam aan het einde van het eerste kwartaal voor een groot deel is ingevuld.

De komende periode zal op basis van het voorlopig ontwerp (VO) worden gestart met het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt ten eerste gekeken naar de toe te passen bouwmethode van de tunnels. Hier wordt de omgeving bij betrokken. Er wordt een multicriteria-analyse uitgevoerd waarbij de bouwmethode zoals ZuidPlus die had uitgewerkt, de zogenaamde wanden-dakmethode, en de (goedkopere) openbouwkuipmethode waarvoor een referentieontwerp wordt gemaakt, met elkaar worden vergeleken. Ten tweede wordt naar aanleiding van de vernieuwde Regeling Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (RARVW) nagegaan of nieuwe eisen uit de RARVW impact hebben op het ontwerp.

[4] Zoals vermeld in de kamerbrief van 26 november 2020 ten aanzien van het BO MIRT.

Op basis van de bouwtechnische keuzes en het ontwerp wordt in Q2 2021, in lijn met de inkoopstrategie Zuidasdok, gestart met het opstellen van het inkoopplan voor beide tunnels (Noord en Zuid). Daarna volgt de contractvoorbereidingsfase, waarbij het uitgangspunt is de bouw van beide tunnels in één contract aan te besteden.

3.5 Programma

Wijzigingstracébesluit
Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit (TB) Zuidasdok onherroepelijk geworden. Eerder is gerapporteerd dat op basis van de uitwerking van het voorontwerp en de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudit, er een aantal afwijkingen blijkt te zijn ten opzichte van dat Tracébesluit. Als onderdeel van de doorstart van het project, zijn maatregelen om deze afwijkingen te herstellen weer in gang gezet. Voor een aantal afwijkingen wordt een besluit tot wijziging van het Tracébesluit voorbereid (WTB). In het OGO van 30 september 2020 is herbevestigd dat het programma Zuidasdok de procedure voor een WTB zal voortzetten. Vervolgens is afgestemd over de opzet van het WTB en daarvoor benodigde onderzoeken met juristen van RWS en het ministerie van I&W. Het ontwerp WTB wordt in de eerste helft van 2021 uitgewerkt. Met de gemeente Amsterdam vinden gesprekken plaats om het TB in het bestemmingsplan in te passen overeenkomstig de Tracéwet.

Schadeclaims
Er zijn deze verslagperiode geen nieuwe schadeclaims ingediend. Tot 31 december 2020 zijn er in totaal 28 schadeclaims ingediend, die vallen onder de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019. 26 Claims voor nadeelcompensatie/planschade van eigenaren en huurders van kantoorruimte in het bedrijfsverzamelgebouw Zuidcirkel zijn inmiddels afgedaan. Twee claims hebben betrekking op woonschepen in de Schinkelbuurt, waarover in deze verslagperiode een besluit is genomen en waartegen nog tot medio januari 2021 de mogelijkheid van bezwaar openstaat. Voor een aantal claims heeft de Schadeadviescommissie Zuidasdok adviezen uitgebracht, welke zijn meegenomen in de besluitvorming over de ingediende claims.

Verwervingsdossiers
Er wordt gewerkt aan de afronding van een aantal verwervingsdossiers die gaan over eigendomsveranderingen tussen verschillende opdrachtgevers. De verwachting is dat deze dossiers in 2021 afgerond worden.

Werkterreinen
De overdracht van de werkterreinen van ZuidPlus naar Zuidasdok is voltooid. De verwachting is dat in het eerste kwartaal van 2021 een bruikleenovereenkomst voor het terrein aan de Oude Haagseweg kan worden afgesloten met het Stadsdeel West.

Door de programmatische aanpak van Zuidasdok is de verwachting dat de vraag naar werkterreinen groter is dan eerder voorzien. Het is belangrijk om met name in het kerngebied ruimte te zoeken voor werkterreinen. In dit kader wordt bijvoorbeeld gesproken over een werkterrein in het Kenniskwartier en het verkrijgen van andere werkterreinen in het Zuidasdokgebied, bijvoorbeeld het terrein ten westen van de EMA (kavel 13) en kavel Den Boer ten westen van de Nieuwe Rechtbank.

Ecologie
Om de informatie over soorten in het projectgebied te actualiseren is, na de ecologische veldinventarisatie in het voorjaar, dit najaar een ecologische quickscan uitgevoerd en onderzoek gedaan naar vleermuizen, beschermde nesten van roofvogels en kraaien. Met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (bevoegd gezag) heeft vooroverleg plaatsgevonden over de soortenontheffing die voor eind 2021 moet worden vernieuwd.

Ontheffing Wet Natuurbescherming (soortenbescherming).
De huidige ontheffing Wet Natuurbescherming verloopt eind 2021. Overleg met RVO heeft uitgewezen dat vanwege aangepaste natuurwaarden, deze niet zomaar verlengd kan worden. De ontheffing dient nu geactualiseerd te worden. Bij de actualisatie gaat het om de soorten, de voorschriften, ontheffingsvoorwaarden, onderbouwing en de begrenzing van het plangebied, die op een paar punten afweek van het projectgebied. Besprekingen met RVO zijn opgestart en circa zes maanden voordat de huidige ontheffing verloopt, wordt een nieuwe aanvraag ingediend voor de periode 2022 t/m 2026.

Hoofdstuk 4

Projectbeheersing

4.1 Scope

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.

Scopewijzigingen
Er zijn in de afgelopen verslagperiode geen scopewijzigingen doorgevoerd.

Ontwikkelingen scope
Er zijn geen ontwikkelingen.

4.2 Planning

Vanaf medio 2020 zijn de deterministische projectplanningen voor OVT-1, OVT-2 en knooppunt De Nieuwe Meer in detail uitgewerkt. Voor deze projecten is de voorbereiding van de aanbesteding gestart. De overige projecten liggen verder in de tijd en zullen daarom later uitgedetailleerd worden in de planning.

In het OGO van 18 november 2020 zijn voor het programma Zuidasdok stuurmijlpalen met bandbreedtes vastgesteld. Zuidasdok zal in de H-rapportage de actuele stand van deze mijlpalen melden en toelichten. In tabel 1 is de actuele stand per 31 december 2020 vermeld. In de volgende H-rapportage (H1-2021) wordt de stand van de mijlpalen per 30 juni 2021 vermeld en de ontwikkeling ten opzichte van 31 december 2020 toegelicht.

In de Kamerbrief van maart 2020 hebben de bestuurders aangegeven dat de huidige verwachting is dat het laatste deelproject in de periode 2032-2036 wordt opgeleverd. Daarbij geldt een voorbehoud, de haalbaarheid van de planning is afhankelijk van de besluitvorming over het budget.

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

Tabel 1 Mijlpalen programma Zuidasdok

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

In afwijking van de overall inkoopstrategie wordt voor de aanbesteding van KNM toch een dialoogfase voorzien. Hierdoor duurt de aanbesteding circa 4 maanden langer. Voor het KNM speelt verder dat er onzekerheid is over de benodigde zettingstijden welke invloed kunnen hebben op de doorlooptijd van de uitvoering van dit project.

Mijlpaal 24 'Zuidelijke kunstwerken Piet Kranenbergpad en Amstelveenseweg' was van belang voor de start van tunnel zuid, maar in het OGO van 18 november 2020 is besloten het bouwverkeer voor tunnel zuid niet over deze kunstwerken in KNM te leiden, maar via de S108 en de Amstelveenseweg. Hierdoor is deze mijlpaal niet meer van belang voor de sturing van het programma.

De actuele stand van de mijlpalen past binnen de in het OGO afgesproken bandbreedtes.

4.3 Financiën

In deze H2-2020 rapportage, met standlijn 31 december 2020, worden de mutaties aangegeven ten opzichte van de stand per 30 juni 2020, zoals gerapporteerd in de H1-2020 rapportage.

In maart 2020 zijn de Tweede Kamer, Raden en Staten geïnformeerd over de ontwikkelingen van het project Zuidasdok. Het betrof onder andere de resultaten van de door mw. Dekker uitgevoerde verkenning naar nut en noodzaak van het project. De kernboodschap van haar advies was: ga voortvarend door met de realisatie van het project Zuidasdok. In de brief aan de Kamer, Raden en Staten is ook aangegeven dat er naar verwachting een fors budgettekort is voorzien. Deze inschatting van het budgettekort was opgesteld ter ondersteuning van de keuze wel of niet door met de aannemerscombinatie ZuidPlus, en was gebaseerd op een grove inschatting van kostenposten. Er was op dat moment nog geen voorlopig ontwerp beschikbaar op basis waarvan een integrale raming opgesteld kon worden. Op het moment van de herbevestiging van de scope en het besluit tot afscheid van ZuidPlus is aangegeven dat de meerkosten nog zorgvuldig moesten worden uitgehard.

De afgelopen periode is de kostenraming gehard en zijn de uitkomsten beoordeeld door een onafhankelijk reviewteam, bestaande uit vertegenwoordigers van ProRail, RWS en Amsterdam aangevuld met PwC. Op basis daarvan is sprake van een budgettekort van 1.091,5 M€ (P50, pp 2020). Deze kostenraming is gebaseerd op het geaccepteerde Integraal Voorontwerp, dat medio februari 2020 werd geaccepteerd. Tot die tijd was het ontwerp nog in beweging. Het budgettekort is in oktober 2020 aan de bestuurders voorgelegd, waarbij zij hebben verzocht een tweede review op de kostenraming te laten uitvoeren. Deze tweede review wordt door een extern bureau uitgevoerd. De concept resultaten hiervan worden begin 2021 verwacht en zullen, voorzien van een management reactie vanuit de programma organisatie, aan de opdrachtgevers worden

opgeleverd ten behoeve van verdere besluitvorming ten aanzien van het budgettekort.

4.3.1 Budget en bijdragen partijen

Onderstaande tabel laat de ontwikkeling van het budget zien ten opzichte van de halfjaarrapportage per 30 juni 2020. Een chronologisch mutatieoverzicht van scope- en budgetmutaties vanaf de bestuursovereenkomst 9 juli 2012 is in bijlage 1 en 2 opgenomen.

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Budgetonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2020	Mutaties	Actueel 31-12-2020 H2-2020
	pp 2020		pp 2020
OVT	394,4	-	394,4
A10 en tunnel	836,2	-	836,2
Generiek & openbare ruimte	184,3	-	184,3
Projectorganisatie	278,6	-	278,6
Totaal Zuidasdok	**1.693,5**	**-**	**1.693,5**
Risicoreservering Zuidasdok	176,1	-1,0	175,1
Totaal Knooppunten	**315,5**	**-**	**315,5**
Risicoreservering Knooppunten	30,6		30,6
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**2.009,0**	**-**	**2.009,0**

Tabel 2 budget in M€ (incl. BTW Rijksinfrastructuur)

Toelichting mutaties onderdeel Zuidasdok (artikel 17 Rijksbegroting)

In de afgelopen periode is het totaal van het budget voor het onderdeel Zuidasdok niet gemuteerd. Het budget van de beschikbare risicoreservering voor Zuidasdok is in de afgelopen verslagperiode per saldo afgenomen met 1,0 M€. en bedraagt op dit moment 175,1 M€ (incl. BTW Rijksinfrastructuur). De onttrekking uit de risicoreservering is het gevolg van opgedragen contractwijzigingen die nog voortvloeien uit het inmiddels afgesloten realisatiecontract met ZuidPlus. Zie bijlage 1.

Toelichting mutaties onderdeel Knooppunten (artikel 12 Rijksbegroting)

Het budget voor het onderdeel Knooppunten is in de afgelopen periode gelijk gebleven. De beschikbare risicoreservering (budget) voor de Knooppunten is in de afgelopen verslagperiode eveneens niet gemuteerd en bedraagt op dit moment 30,6 M€ (inclusief BTW). Zie bijlage 2.

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Financierende partij per projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2020	Mutaties	Actueel 31-12-2020 H2-2020
	pp 2020		pp 2020
Rijk	1.134,2	-	1.134,2
Gemeente Amsterdam	227,8	-	227,8
Vervoerregio Amsterdam	171,2	-	171,2
Provincie Noord-Holland	84,2	-	84,2
subtotaal BOK-partijen	*1.617,4*	-	*1.617,4*
bijdragen derden:		-	
EU (TEN-T)	2,5	-	2,5
NS	72,3	-	72,3
ProRail	0,8	-	0,8
Overig	0,5	-	0,5
subtotaal derden	*76,1*	-	*76,1*
Totaal Zuidasdok	**1.693,5**	**-**	**1.693,5**
Rijk	314,8	-	314,8
Gemeente Amsterdam	0,6	-	0,6
Derden	0,1	-	0,1
Totaal Knooppunten	**315,5**	**-**	**315,5**
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**2.009,0**	**-**	**2.009,0**

Tabel 3 bijdragen partijen in M€ sluitend op budget

De onderbouwing van de mutaties in Tabel 3 is weergegeven in bijlage 1 en 2 van deze halfjaarrapportage.

4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand

Vanaf de H2- 2018 rapportage tot de H1-2020 rapportage is de prognose eindstand, hangende de bestuurlijke besluitvorming over de trajecten Dekker en Hertogh, niet geactualiseerd en is hier niet over gerapporteerd in de voortgangsrapportages. De prognose eindstand bedroeg 2.028,0 M€.

In onderstaande tabel is de actuele prognose eindstand op basis van de nieuwe kostenraming, 3.100,5 M€, afgezet tegen de prognose eindstand en budgetspanning uit de tweede halfjaarrapportage over 2018 (stand per ultimo 2018 = stand per 30 juni 2020 / H1-2020).

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2020 (=H2-2018)	Mutaties	Actueel 31-12-2020 H2-2020
	pp 2018		pp 2020
OVT	406,0	464,5	870,5
A10 en tunnel	778,4	355,7	1.134,1
Generiek & openbare ruimte	186,9	-94,7	92,2
Programmaorganisatie	339,2	161,8	501,0
Totaal prognose Zuidasdok	**1.710,5**	**887,3**	**2.597,8**
Δ Budget – Prognose Zuidasdok			*-904,3*
Totaal prognose Knooppunten	**317,5**	**185,2**	**502,7**
Δ Budget – Prognose Knooppunten			*-187,2*
Totaal prognose Zuidasdok & Knooppunten	**2.028,0**	**1.072,5**	**3.100,5**
Δ Budget – Prognose Totaal			*-1.091,5*

Tabel 4 prognose kosten (o.b.v. P50 raming) Zuidasdok en Knooppunten in M€ (incl. BTW Rijksinfrastructuur)

De prognose is, na het opstellen van een nieuwe kostenraming op basis van het voorlopig ontwerp in 2020, gestegen naar 3.100,5 M€, wat een stijging van 1.091,5 M€ betekent. Inhoudelijk is de stijging van de kostenraming sinds het referentieontwerp (2015) en daarmee het budgettekort te verklaren aan de hand van een aantal hoofdoorzaken:

1. Scope uitbreidingen (ca. 10%). Ten tijde van het opgestelde referentieontwerp was nog niet definitief vast te stellen of de openbaar vervoerterminal robuust kon functioneren tot 2030. Er zijn daarom diverse scope uitbreidingen doorgevoerd die de kwaliteit en veiligheid van de OV-terminal moeten verbeteren. In 2016 is besloten om een voorinvestering op te nemen t.b.v. de realisatie van een 5e/6e spoor en de Daklaan (DokDakPark). Het betrof de funderingen en kolommen aan de noord- en zuidzijde van de Britten en Minervapassage. In 2017 is besloten om een tweede set voorinvesteringen op te nemen t.b.v. de realisatie van een 5e/6e spoor gecombineerd met een extra waterberging, het sluiten van het OV-carré door commerciële voorzieningen in de zuidplint en het inpandig maken en uitbreiden van de zuidwestelijke fietsenstalling (waarover nog een separate investeringsbeslissing moet worden genomen). Ander voorbeeld is het aanbrengen van aanvullende brandwerende voorzieningen in de tunnel.
2. Complexiteit (ca. 45%). Het project Zuidasdok is een omvangrijk en complex project. Het project wordt gekenmerkt door veel raakvlakken en afhankelijkheden en wordt gerealiseerd in een relatief klein en intensief bebouwd binnenstedelijk gebied. Reeds eerder is gemeld dat het project complexer en risicovoller is dan op voorhand werd voorzien. Deze complexiteit uit zich in meerdere domeinen. Zo ligt de productiviteit tijdens die buitendienststellingen lager dan gedacht. Dit komt vooral door de extra tijd

die nodig is voor de (de)mobilisatie van materieel en bouwgereed maken van de werkvakken (spoor/perrons weghalen, werkzaamheden uitvoeren, spoor/perrons weer terug aanbrengen) en door het feit dat door het kleine bouwterrein overal maatwerk moet worden toegepast en weinig repetitiewerk mogelijk is. Hierdoor zijn er meer buitendienststellingen incl. bijbehorende verkeersmaatregelen nodig om dezelfde werkzaamheden te realiseren. Ook moesten eerdere aannames ten aanzien van de benodigde hoeveelheden staal en beton worden bijgesteld. Er is sprake van een toename van het benodigde materiaal en constructies moeten zwaarder uitgevoerd worden dan eerder gedacht.

3. Risicobeheersing (ca. 25%). Voornoemde complexiteit van het project heeft geleid tot hogere risico opslagen. Dit en de langere looptijd van het project leidt tot meer projectbeheersingskosten, zowel aan de kant van de opdrachtnemers (zogenaamde indirecte kosten) als aan de kant van opdrachtgevers (risicomanagement, raakvlakmanagement en toezicht). Deze opwaartse trend is de laatste jaren in alle aanbestedingen van zowel ProRail als Rijkswaterstaat zichtbaar. Indirecte kosten worden bepaald door percentages over de directe kosten (bouwkosten). Een stijging van de directe kosten leidt dus ook tot een stijging van de indirecte kosten. Verwacht wordt dat met de andere manier van aanbesteden en de samenwerkingsgerichte aanpak een deel van deze risico's nog te mitigeren zijn.
4. Overig (ca. 20%). De looptijd van het programma is aanzienlijk toegenomen, de openstelling van het laatste pakket was voorzien 2026 – 2028 en ligt nu in 2032 – 2036. Hierdoor nemen ook de kosten voor projectmanagement, administratie en toezicht toe. Daarnaast hebben prijsontwikkelingen in de markt ook geleid tot een toename van de totale kosten.

4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven

In Tabel 5 zijn de gerealiseerde uitgaven en de prognoses per projectonderdeel weergegeven. Het totaal van deze tabel sluit aan op de prognose kosten per 31-12-2020 zoals in paragraaf 4.3.2 is weergegeven.

Projectomschrijving	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Later	Totaal
OVT	102,0	30,8	31,0	61,2	86,5	106,4	97,1	355,5	870,5
A10 en tunnel	70,5	32,8	1,7	13,1	46,6	74,5	86,7	808,2	1.134,1
Generiek + inrichting OR	76,3	8,3	7,0	0,6	-	-	-	-	92,2
Programmaorganisatie	141,5	18,7	27,2	29,3	31,6	33,3	32,8	186,6	501,0
Totaal prognose Zuidasdok	**390,3**	**90,6**	**66,9**	**104,2**	**164,7**	**214,2**	**216,6**	**1.350,3**	**2.597,8**
Beschikbaar budget	390,3	90,6	66,3	89,4	129,5	135,7	110,7	681,0	1.693,5
Budgettekort Zuidasdok	*0,0*	*0,0*	*0,6*	*14,8*	*35,2*	*78,5*	*105,9*	*669,3*	*904,3*
Prognose Knooppunten									
Nieuwe Meer en Amstel	**41,4**	**13,6**	**1,8**	**21,7**	**19,5**	**58,9**	**57,7**	**288,1**	**502,7**
Beschikbaar budget	41,4	13,6	1,8	21,4	19,4	33,5	30,4	154,0	315,5
Budgettekort Knooppunten	*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,3*	*0,1*	*25,4*	*27,3*	*134,1*	*187,2*
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**431,7**	**104,2**	**68,7**	**125,9**	**184,2**	**273,1**	**274,3**	**1.638,4**	**3.100,5**
Ten laste van Artikel 12 'Wegen'	84,1	13,6	1,8	21,7	19,5	58,9	57,7	288,1	545,4
Ten laste van Artikel 17 'Megaprojecten'	347,6	90,6	66,9	104,2	164,7	214,2	216,6	1.350,3	2.555,1

Tabel 5 realisatie en prognose uitgaven in M€.[5]

In het tweede halfjaar van 2020 is een herziene meerjarige kasprognose opgesteld op basis van de geharde raming en de actuele planning.

De kasrealisatie over 2020 bedraagt € 104,2 mln.; dit komt overeen met 93% van de kasprognose 2020 van € 112,0 mln. zoals die in de eerste halfjaarrapportage is afgegeven. De onderbesteding van € 7,8 mln. wordt voor het grootste deel veroorzaakt door het doorschuiven van geplande vastgoedtransacties naar volgend jaar.

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.

Partijen	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Later	Totaal
Bijdrage Rijk	292,4	54,2	14,7	56,4	121,8	158,5	160,2	276,0	1.134,2
Bijdrage gemeente Amsterdam	54,1	4,8	13,7	11,3	24,5	31,8	32,2	55,4	227,8
Bijdrage Vervoerregio Amsterdam	40,7	3,5	10,4	8,5	18,4	23,9	24,2	41,6	171,2
Bijdrage provincie Noord-Holland		28,1	28,1	28,0					84,2
EU-ontvangsten (TEN-T)	2,5								2,5
Bijdragen derden	0,6							73,0	73,6
Artikel 17 (Zuidasdok)	390,3	90,6	66,9	104,2	164,7	214,2	216,6	446,0	1.693,5
Artikel 12 (Knooppunten)	41,4	13,6	1,8	21,5	19,4	35,3	30,4	152,1	315,5
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**431,7**	**104,2**	**68,7**	**125,7**	**184,1**	**249,5**	**247,0**	**598,1**	**2.009,0**

Tabel 6 realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten in M€. (prijspeil 2020)

Alle geplande bijdragen voor 2020 van de diverse financiers zijn dit jaar volgens planning ontvangen.

[5] De realisatie en prognose voor Zuidasdok komt niet overeen met artikel 17 en die voor Knooppunten komt niet overeen met artikel 12. Dit wordt veroorzaakt doordat in de jaren tot 2015 alle kosten (42,6 M€) op artikel 12 zijn geboekt.

4.3.5 Aangegane verplichtingen

In Tabel 7 is zichtbaar welke mutatie heeft plaatsgevonden in de aangegane verplichtingen ten opzichte van de vorige rapportage. In deze periode is de beëindiging van het contract met ZuidPlus geëffectueerd, waardoor de bijbehorende aangegane verplichtingen zijn vrijgevallen. Daarnaast zijn beëindigingsvergoedingen betaald. Per saldo leidt dit tot een afname van de verplichtingenstand in het tweede halfjaar met € 999,6 mln. Per 31 december 2020 is in totaal € 573,7 mln. verplicht, ofwel 29% van het taakstellend budget.

Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H1-2020	Mutaties	Actueel 31-12-2020 H2-2020
OVT (incl. keersporen)	307,1	-161,5	145,6
A10 en tunnel	692,9	-588,6	104,3
Generiek & openbare ruimte	152,6	-67,2	85,4
Projectorganisatie	153,7	29,4	183,1
Totaal Zuidasdok	**1.306,3**	**-787,9**	**518,4**
Totaal Knooppunten	**267,0**	**-211,7**	**55,3**
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**1.573,3**	**-999,6**	**573,7**

Tabel 7 Stand van de aangegane verplichtingen

4.4 Risico's

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

In de H-rapportage wordt gerapporteerd over de ontwikkeling van het risicoprofiel van het programma Zuidasdok aan de hand van de ontwikkeling van de top 10 risico's. Ten opzichte van de H1-2020 rapportage is het overzicht van de toprisico's uitgebreid van een top 5 naar een top 10. Met een overzicht van de top 10 programmarisico's is er een beter inzicht in het risicoprofiel van het programma en de wijze waarop het programma stuurt op beheersing van de programmarisico's. Ook kan het programma haar partners hierdoor beter informeren.

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

Positie H2 2020	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H1 2020
1	De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget voor Zuidasdok neemt te veel tijd in beslag	Nw
2	Er is onvoldoende coördinatie tussen de projecten	=
3	De transitie naar de nieuwe werkwijze en filosofie verloopt onvoldoende voortvarend	▲
4	Er ontstaat weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder	=
5	Het programma kan onvoldoende slagvaardig opereren	=
6	Er ontstaan significante tegenvallers in de uitvoering	=
7	Er ontstaat spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)	Nw
8	Er is te weinig fysieke ruimte om het programma uit te voeren	Nw
9	Er zijn onvoldoende werkvensters om het werk uit te kunnen voeren	Nw
10	Er ontstaan onveilige situaties tijdens de bouw	Nw

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

Tabel 8 Top 10 programmarisico's

Ten opzicht van de H1-2020 rapportage is het aantal programmarisico's uitgebreid naar 10 en is de formulering van een aantal risico's aangepast. Hieronder wordt een toelichting op de top 10 programmarisico's gegeven.

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

Dit is een nieuw risico dat het gevolg is van het ontstane verschil tussen het beschikbare programmabudget en de actuele raming van het programma, waardoor er een forse budgetspanning bestaat. Om deze budgetspanning weg te nemen is Zuidasdok afhankelijk van de besluitvorming hierover door de financiers van het programma. Zuidasdok heeft te maken met de mogelijk grote gevolgen van de budgetspanning, naarmate de besluitvorming langer uitblijft. Zolang er sprake is van een budgettekort bestaat er onzekerheid over het aangaan van nieuwe verplichtingen bijvoorbeeld bij de gunning van contracten. Dit kan leiden

tot uitstel van aanbestedingen en forse vertraging in de voortgang van de projecten. Dat maakt dit risico het toprisico van het programma.

In het kader van beheersing van dit risico vindt er overleg plaats met de financiers van het programma Zuidasdok over de besluitvorming over de toekenning van het gevraagde aanvullende budget. Zuidasdok is hier afhankelijk van de voortgang van deze besluitvorming. Zuidasdok zal duidelijk maken wat de consequenties zijn als besluitvorming uitblijft.

2. Er is onvoldoende coördinatie tussen de projecten

In de H1-2020 rapportage was de omschrijving van dit risico "raakvlakmanagement en systeemintegratie zijn – na het opknippen in werkpakketten – onvoldoende op orde". De omschrijving is aangepast omdat hier vooral sprake is van een coördinatievraagstuk als gevolg van het opknippen van het programma in meerdere projecten. Elk project kent zijn eigen dynamiek, ontwerpissues, planning en risico's. Omdat er veel raakvlakken en afhankelijkheden zijn in het integrale ontwerp en de bouwfasering van de projecten ontstaat hier het risico dat dit uit elkaar gaat lopen en er onvoldoende coördinatie plaats vindt.

In het kader van beheersing is er een MT Uitvoering gevormd waarin de projectmanagers van de projecten elkaar informeren en afspraken maken over de invulling van de coördinatietaak tussen de projecten. Tevens is er een zestal thema's benoemd (integrale veiligheid, integraal ontwerp, integrale vormgeving en inpassing, integrale planning en fasering, openbare ruimte en raakvlakken, integrale K&L- en conditionering) waarover centraal informatie wordt uitgewisseld zodat alle projecten goed zijn geïnformeerd. Verwacht wordt hiermee dit issue afdoende te kunnen beheersen.

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

In de H1-2020 rapportage was de omschrijving van dit risico "er ontstaat (mede als gevolg van de COVID-19 pandemie) te veel afstand tussen en binnen de directie en de projectteams, leidend tot inefficiëntie". De omschrijving is aangepast omdat de kern van het risico bestaat uit het feit dat de transitie van een project naar een programma en de nieuwe werkwijze en filosofie onvoldoende kan worden uitgedragen en besproken met alle medewerkers van Zuidasdok. Door COVID-19 wordt volledig op afstand gewerkt en is het niet mogelijk fysieke bijeenkomsten te organiseren of op de werkvloer de beleving van projectteams en medewerkers te ervaren. Het is daardoor lastig een goed beeld te krijgen van de implementatie en doorleving van de nieuwe werkwijze en filosofie. Dit kan er toe leiden dat het langer duurt voordat de nieuwe werkwijze en filosofie is geland binnen het totale programma Zuidasdok.

In het kader van beheersing worden er digitale bijeenkomsten georganiseerd waarin de nieuwe werkwijze en filosofie, uitgewerkt in een programmaplan, worden toegelicht en besproken met teams en medewerkers binnen Zuidasdok. De projectmanagers besteden binnen hun projectteams aandacht aan de implementatie van de nieuwe werkwijze en filosofie en de doorvertaling naar wat dit binnen het project betekent. Verwacht wordt echter dit risico pas goed te kunnen beheersen zodra weer met grotere groepen op locatie gewerkt kan worden.

4. Er ontstaat weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder

Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van de H1-2020 rapportage. Zuidasdok is een complex project met veel transport en bouwlogistiek in een omgeving met beperkte ruimte. Dit betekent ontegenzeggelijk dat er bouw- en verkeershinder gaat ontstaan die mogelijk tot irritatie en weerstand in de omgeving kan leiden.

In het kader van beheersing worden er verschillende hinderbeperkende maatregelen getroffen en zal Zuidasdok actief communiceren met omwonenden, gebruikers en stakeholders en hen informeren over de te verwachten hinder en hen te betrekken bij afwegingen in deze. Zuidasdok streeft er naar voorspelbaar te zijn in de mate waarin er bouw- en verkeershinder zal optreden.

5. Het programma kan onvoldoende slagvaardig opereren

In de H1-2020 rapportage was de omschrijving van dit risico "voortvarende doorstart biedt weinig tijd om tot gemeenschappelijke standpunten bij de verschillende opdrachtgevers te komen". Dit risico uit zich doordat het programma minder slagvaardig kan opereren als gevolg van verschillende belangen van opdrachtgevers binnen het meervoudig opdrachtgeverschap van het programma. Afstemming en besluitvorming, mede door COVID-19, kan meer tijd kosten. Dit uit zich ook in de besluitvorming omtrent de vraag om extra programmabudget en de daaraan gerelateerde aanbestedingen van onderdelen van het project. Naar verwachting zal dit besluit pas na intrede van het volgende kabinet genomen worden. Het gevolg kan zijn dat er vertraging optreedt binnen het programma.

In het kader van beheersing wordt gekeken op welke wijze de governance van het programma en de besluitvorming effectiever kan worden ingericht zodat tijdig afstemming en besluitvorming kan plaatsvinden.

6. Er ontstaan significante tegenvallers in de uitvoering

In de H1-2020 rapportage was de omschrijving van dit risico "fouten in ontwerp en uitvoering. Het betreft zowel fouten van het programma als van de opdrachtnemers". De kern van dit risico betreft het ontstaan van significante tegenvallers met grote impact in de uitvoering van het programma. Zuidasdok is een complex programma in een drukke omgeving met veel technische uitdagingen

en beperkingen in de uitvoering. Dit kan leiden tot tegenvallers die een grote impact op het budget en de planning van het programma hebben.

In het kader van beheersing zet Zuidasdok in op het beschikken over voldoende (technische) kennis binnen de programmaorganisatie, het op orde hebben van de relevante projectgegevens en voldoende afstemming op de raakvlakken van de projecten. Er wordt gewerkt met een systeem van kwaliteitsborging en (externe) toetsen en reviews op de kritieke objecten en aspecten van de projecten. Ook worden bij het eerst in uitvoering zijnde project, OVT, het ontwerp en bouwaanpak met de nieuwe opdrachtnemer na gunning diepgaand doorgenomen in een gezamenlijke doorgrondingsfase alvorens tot uitvoering over te gaan.

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

In de H1-2020 rapportage was de omschrijving van dit risico "scope-wijzigingen frustreren het bouwproces, leidend tot kostenoverschrijdingen en uitloop". Het gaat er bij dit risico om dat er aan de ene kant, soms op een laat moment, wensen van stakeholders zijn die het programma zou willen honoreren terwijl er aan de andere kant behoefte is aan een stabiele programmascope. Er zit spanning op beide aspecten en dat kan er toe leiden dat het honoreren van wensen leidt tot extra werkzaamheden die meerkosten en vertragingen tot gevolg hebben. Of dat het, gezien de fase van het programma, niet meer haalbaar is deze wensen te honoreren. Er zal daarbij steeds een afweging gemaakt moeten worden tussen adaptiviteit en stabiliteit.

Zuidasdok volgt hierbij een zogenaamde 'hybride' aanpak, waarbij voor de projecten die (bijna) in uitvoering zijn het accent zal liggen op stabiliteit, terwijl voor projecten die wat verder in de tijd liggen gestreefd wordt naar zoveel mogelijk adaptiviteit. In het kader van beheersing onderhoudt Zuidasdok een intensief contact met de omgeving en de stakeholders zodat mogelijke wensen in beeld zijn. De haalbaarheid en de impact van deze wensen wordt dan tijdig beoordeeld en besproken zodat verwachtingen snel duidelijk zijn.

8. Er is te weinig fysieke ruimte om het programma uit te voeren

Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van de H1-2020 rapportage. Zuidasdok is een complex project in een bebouwde en drukke omgeving. De beschikbare ruimte is beperkt en kent ook beperkingen in het gebruik als bouwterrein. Ook worden gronden ingezet voor vastgoedontwikkeling en zijn dan niet meer beschikbaar als bouwterrein. Dit leidt tot ingewikkelde bouwfasering en bouwlogistiek en het treffen van extra maatregelen om bouwterreinen effectief en veilig te kunnen gebruiken.

In het kader van beheersing zijn beschikbare bouwterreinen in beeld en wordt gekeken welke bouwterreinen cruciaal zijn voor de bouwwerkzaamheden van

Zuidasdok. Met de eigenaren worden afspraken gemaakt over het beschikbaar houden van de terreinen.

9. Er zijn onvoldoende werkvensters om het werk uit te kunnen voeren

In de H1-2020 rapportage was de omschrijving van dit risico "er is door de afhankelijkheid van buitendienststellingen (BDS) van trein en metro te weinig tijd om het programma uit te voeren'. De essentie van dit risico is dat er onvoldoende werkvensters zijn waar binnen de bouwwerkzaamheden aan trein- en metrosporen uitgevoerd kunnen worden. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden moeten vroegtijdig afspraken over BDS worden gemaakt. OV-vervoerders willen de hinder voor de reizigers beperken en de infrastructuur zo ruim mogelijk beschikbaar houden. Dit vraagt een optimale voorbereiding van de tijdens de BDS uit te voeren werkzaamheden. Het elke keer op- en afbouwen van de werkzaamheden bij BDS is complex en leidt tot inefficiency in de uitvoering van het werk.

In het kader van beheersing besteedt Zuidasdok veel aandacht aan de planning en voorbereiding van de BDS-en en wordt de beschikbare tijd zo optimaal mogelijk benut. Waar mogelijk worden werkzaamheden gecombineerd in een BDS om het aantal BDS-en te beperken.

10. Er ontstaan onveilige situaties tijdens de bouw

In de H1-2020 rapportage was de omschrijving van dit risico "Organisatie bouwveiligheid binnen programma is niet op orde". Het gaat bij dit risico om de veiligheid op de bouwplaats maar ook in de omgeving van het werk. Doordat Zuidasdok een complex project is met veel transportbewegingen en zich bevindt in een druk gebied kunnen er onveilige situaties ontstaan.

In het kader van beheersing staat de veiligheid tijdens de uitvoering van het werk hoog op de agenda. Er gelden duidelijke afspraken over veiligheid op het werk en in de omgeving en er zijn tal van maatregelen genomen om de veiligheid te bevorderen. In de paragraaf Veiligheid is dit uitgebreider beschreven.

4.5 Veiligheid

Systeemveiligheid
Geen noemenswaardige ontwikkelingen in deze verslagperiode.

Veiligheid en gezondheid (V&G)
In de afgelopen periode is een risicosessie uitgevoerd over het werk en de bouwfasering, waarvan de resultaten zijn gebruikt bij het uitwerken van het DO. Tevens zijn er noodzakelijke V&G-plannen opgesteld ten behoeve van het DO en zijn de veiligheidseisen die worden opgenomen in de contracten uitgewerkt. Over

de aanpak van de V&G-plannen is regelmatig overleg geweest binnen Zuidasdok en met externe partijen.

Met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn lessons learned besproken en is vooruit gekeken naar de aanpak bij de nieuwe contracten waarbij specifiek is stil gestaan bij de wijze waarop de veiligheid wordt geborgd en veiligheidscontroles worden uitgevoerd. Er zullen in 2021 concrete afspraken met de Omgevingsdienst worden gemaakt over de werkwijze en wijze van communicatie tussen omgevingsdienst en Zuidasdok.

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

4.6 Organisatie

De transitie van een project naar een programma heeft in de afgelopen periode verder vorm gekregen. Naast de projectteams van OVT en S&C-ICT Metro zijn de projectteams van Knooppunten en Tunnels gevormd. Het projectteam van Knooppunten is direct na de zomer aan de slag gegaan met het opstellen van het inkoopplan en voorbereiden van de aanbesteding van het KNM. Voor de Tunnels zijn eind 2020 de projectmanager, omgevingsmanager en manager projectbeheersing aangesteld en zal het team begin 2021 verder worden aangevuld.

Zuidasdok heeft, na het afscheid van ZuidPlus, de ontwerpwerkzaamheden zelf ter hand genomen. Een groot deel van het ontwerpteam van ZuidPlus (constructeurs, architecten en specialisten) wordt via IBZ (ingenieursbureau Zuidasdok) ingezet binnen het team van Zuidasdok en werkt verder aan het uitwerken van het ontwerp. De personele omvang van Zuidasdok is daardoor gestegen met ongeveer 70 personen (45 fte). Na afronding van het DO-OVT nemen deze medewerkers afscheid van Zuidasdok waardoor de omvang van het projectteam OVT afneemt vanaf Q2-2021.

In het kader van de transitie is een aantal (digitale) bijeenkomsten gehouden waarin de programmadirectie met alle medewerkers in gesprek is gegaan over de nieuwe werkwijze en filosofie binnen het programma. In verschillende sessies zijn diverse thema's (programma vs. project, hybride sturing, integraal werken, complexe omgeving) besproken en ideeën opgehaald welke meegenomen worden in de uitwerking van het programmaplan.

Wekelijks vindt er een zeepkistbijeenkomst plaats waarin actuele onderwerpen met alle medewerkers worden besproken. Vanwege de beperkingen door COVID-19 zijn er daarnaast ook andere bijeenkomsten georganiseerd om het contact tussen de medewerkers binnen Zuidasdok in stand te houden. Er moet echter niet worden onderschat wat de COVID-19 maatregelen doen met de cultuur van een

organisatie, zeker als die midden in een veranderingstraject zit met een omslag van project naar programma en de aanbesteding van diverse nieuwe projecten. Zoals aangegeven in paragraaf 4.4 is het, ondanks alle digitale inspanningen, lastig een goed beeld te krijgen van de implementatie en doorleving bij alle medewerkers van de nieuwe werkwijze en filosofie.

Palladio heeft een transitiefase doorlopen en neemt de back-office van de bedrijfsvoering en programma- en projectbeheersing per 1 januari 2021 over. De komende tijd wordt benut om de processen, producten en systemen binnen de bedrijfsvoering en beheersing verder te ontwikkelen.

4.7 Kwaliteit

De afgelopen periode is verder gewerkt aan de uitwerking van het programmaplan Zuidasdok en de transitie van project naar programma. In het programmaplan is de werkwijze en filosofie van hybride sturing binnen een complex programma beschreven en zijn de strategische elementen in deze aanpak (flexibiliteit / adaptiviteit, partnership en voorspelbaarheid) toegelicht. Ook wordt met het programmaplan invulling gegeven aan het advies van oud-minister Dekker. De inbreng van de medewerkers tijdens de themasessies zijn meegenomen in het programmaplan.

De projectteams stellen voor hun project een projectplan op waarin de aanpak van het project wordt beschreven. De projectplannen sluiten aan bij het programmaplan en zijn een verdieping van de werkwijze en filosofie van Zuidasdok binnen de projecten. Speciale aandacht is er voor de raakvlakken tussen de projecten en de integrale manier van werken binnen Zuidasdok. De projectplannen voor OVT en de Knooppunten worden uitgewerkt.

Het kwaliteitssysteem Zuidasdok zal worden aangepast aan de nieuwe programmaopzet. De rollen, taken en bevoegdheden zijn gewijzigd en dit zal leiden tot aanpassing van de aansturing en werkwijzen. De processen worden hierop aangepast. Er wordt een auditplan 2021 opgesteld en in 2021 worden audits uitgevoerd om de effectiviteit van de processen te toetsen en te verbeteren.

Hoofdstuk 5

Omgeving & Communicatie

5.1 Stakeholdermanagement

Onder meer als gevolg van de transformatie van project naar programma Zuidasdok en de bijbehorende interne herstructurering is de afgelopen periode in eerste instantie minder contact met de omgeving geweest. In de laatste maanden van 2020 heeft het contact zich geïntensiveerd om betrokken partijen mee te nemen in de hernieuwde visie en strategie van het programma. Gezien de uitbraak van het COVID-19 virus is deze informatie met name via mail, digitale bijeenkomsten en telefonisch overgebracht.

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

Om hier invulling aan te geven zijn de volgende stappen gezet:

- Het in de vorige verslagperiode ingestelde reguliere gebruikersoverleg, waarin partijen die de reizigers (weg en OV) vertegenwoordigen samenkomen, is als terugkerend overleg ingepland in heel 2021. Deelnemende partijen zijn NS, ProRail, GVB, VRA, MET, RWS-WNN en V&OR/Stadsregie Amsterdam. Ook de gebruikersoverleggen met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en van bewoners hebben plaatsgevonden in november en december 2020. Daarin is uitgebreid stilgestaan bij de nieuwe visie en strategie en de wijze van samenwerking met de betrokkenen. Dit wordt voortgezet in 2021.
- Daarnaast zijn door de programmaorganisatie in augustus en september 2020 een reeks gesprekken gevoerd om invulling te geven aan het in juni opgestelde plan van aanpak over het op te stellen projectverhaal (nieuw elan) van Zuidasdok. Gesproken is met vertegenwoordigers van Zuidasdok en Zuidas maar ook met het bedrijfsleven en vertegenwoordigers van de moederorganisaties. De gesprekken waren gericht op het uitdiepen van het elan van Zuidasdok en het vormgeven van het projectverhaal van Zuidasdok voor de komende jaren.

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

De actuele stand van de uitvoering van de aanbevelingen van Mw. Dekker is opgenomen in bijlage 3.

5.2 Raakvlakprojecten

Uitvoeringsraakvlakken Zuidas

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

Als gevolg van de vertraging van Zuidasdok ontstaat ruimte voor de ontwikkeling van kavels, vooruitlopend op de uitvoering van de tunnel. In dit kader wordt gesproken over de ontwikkeling van de zogenaamde Boogkavel, kavel Goldstar, kavel 6+7 en 2 in Beethoven en de kavel ten oosten van Infinity. Het uitgangspunt is dat de ontwikkeling van deze kavels niet mag leiden tot meer vertraging voor Zuidasdok.

Parkeerplaatsen voor hotel 2Amsterdam

Als gevolg van een andere fasering van de aanleg van het maaiveld voor het complex 2Amsterdam is de aangelegde parkeergarage niet bereikbaar tot in het eerste kwartaal van 2021. Aangezien de toren met het hotel in december 2020 wordt opgeleverd, kunnen gasten tot het eerste kwartaal 2021 niet parkeren. Zuidasdok heeft in het kader hiervan 50 parkeerplaatsen ter beschikking aan het hotel gesteld.

Nieuwe A2-entree

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

Dokdakpark

Het Dokdakpark is een verhoogd stadspark tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg, aan de noordzijde van het nieuwe station Amsterdam Zuid (OVT). Het plan voorziet in een park op de daken van de voorzieningen. Met voetgangersbruggen worden verbindingen gelegd met het Beatrixpark en de groengebieden bij deelgebied Parnas en de begraafplaats Buitenveldert. Met het Dokdakpark wordt een groene ruimte gemaakt voor verblijf en recreëren. In 2018 is door de gemeenteraad een kredietbesluit genomen van 17.6 M€ (prijspeil 2017) ten behoeve van de realisatie van het Dokdakpark.

Er zal in de komende jaren besluitvorming gaan plaatsvinden over de uitvoering van het Dokdakpark. Onderdeel van de besluitvorming is het besluit over het (gedeeltelijk) meenemen van het Dokdakpark in de scope van Zuidasdok en/of

het (deels) onafhankelijk aanleggen van het Dokdakpark na uitvoering van programma Zuidasdok.

Verkenning doortrekken Noord/Zuidlijn
Rijk en regio hebben een voorstel geformuleerd voor het nationaal groeifonds ten aanzien van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp. Het OGO heeft in dat kader op 18 november 2020 ingestemd met een ontwerpopdracht – uit te voeren door IBZ – naar 'no regret' maatregelen. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 3.1.

Verkenning 5e en 6e spoor (Derde perron)
Door ProRail wordt een verkenning uitgevoerd naar de aanleg van een 5e en 6e spoor (Derde perron) ter hoogte van Amsterdam Zuid. Vanuit het projectteam OVT is informatie aangeleverd ten behoeve van de besluitvorming in het BO-MIRT inzake het 5e en 6e treinspoor (Derde perron). In het BO-MIRT is, onder andere op basis van deze informatie, besloten om vast te houden aan de reeds eerder gekozen voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant heeft een marginale impact op OVT-1 en OVT-2.

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

Aanlanding Amstelveenlijn (Amsteltram lijn 25)
Op 13 december 2020 is gestart met de exploitatie van de Amstelveenlijn. Vanuit het project Amstelveenlijn is de afgelopen periode onderzoek gedaan naar een eventuele verbetering van de tijdelijke aanlanding op de Strawinskylaan. In het OGO van 18 november 2020 is afgesproken dat Zuidasdok en de VRA gezamenlijk oplossingsrichtingen voor een verbeterde tijdelijke aanlanding van de Amstelveenlijn onderzoeken. Besluitvorming is voorzien in het OGO van maart 2021.

SAA A9 Badhoevedorp Holendrecht
Het programma Zuidasdok werkt intensief samen met de programmaorganisatie Schiphol Amsterdam Almere (SAA). Belangrijk aandachtspunt in de samenwerking is de afstemming met betrekking tot wegafsluitingen. Dit in verband met het belang van een goede bereikbaarheid van het direct omliggende gebied en de noordelijke Randstad tijdens de uitvoering van beide projecten.

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

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

5.3 Flankerende maatregelen

Mobiliteitsmanagement

De komende verslagperiode zal, mede als gevolg van de vertraging in het project, de bereikbaarheidsstrategie verder worden geactualiseerd. Daarin worden de actuele faseringen en meest recente inzichten en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteitsmanagement meegenomen.

Bereikbaarheidsstrategie & maatregelen

- *Ask&Go (gepersonaliseerde reisinformatie)*
  Ask&Go is een dienst die voor de komende vijf jaar is ingekocht voor Zuidasdok en het project A9BaHo. Het gaat om pushberichten via veelgebruikte apps met informatie over mogelijke hinder en daaraan gekoppeld de mogelijkheid van multimodaal persoonlijk reisadvies. De dienst zal worden ingezet vanaf 2021 en is van 21-24 augustus 2020 succesvol getest bij de openstelling van de Gaasperdammertunnel. De inzet leidde tot een bereik van 475.000 personen via Facebook en Instagram, 125.000 personen via Twitter en 70 persoonlijke reisadviesgesprekken.
- *Fietscampagne*
  In de verslagperiode is meerdere malen het uitblijven van het resultaat (spitsmijdingen bij automobilisten van en naar Zuidas) met opdrachtnemer besproken. Opdrachtnemer geeft aan dat vooral COVID-19 de reden is waarom het halen van de mijlpaal uiterst onzeker is. Zuidasdok erkent de impact van COVID-19 maar heeft ook twijfel over de effectiviteit van de door opdrachtnemer uitgevoerde werkzaamheden. Hierover gaat Zuidasdok met de opdrachtnemer in overleg.
- *P+R-locaties*
  Er hebben geen ontwikkelingen plaatsgevonden deze verslagperiode.

5.4 Gezamenlijke communicatie Zuidas en Zuidasdok

Amsterdam Zuidas Informatiecentrum

Het Amsterdam Zuidas Informatiecentrum was gedurende deze periode gesloten voor extern publiek. Wel konden er enige tijd eigen medewerkers worden ontvangen. Dat gaf de gelegenheid om medewerkers, die de overstap maakten van de bouwcombinatie ZuidPlus naar de Programmadirectie Zuidasdok, te ontvangen voor een introductiebijeenkomst. Helaas werden de maatregelen weer aangescherpt en moesten de introductiebijeenkomsten worden uitgesteld. Het informatiecentrum werd ook benut voor de 'nieuw elanbijeenkomsten' van de Programmadirectie.

In deze verslagperiode werd 315 keer naar het 0800-nummer van het Amsterdam Zuidas Informatiecentrum gebeld en werden 168 mailtjes met vragen, meldingen,

klachten en verzoeken beantwoord. Alle verzoeken voor een bezoek aan het informatiecentrum moesten worden afgewezen. Wel is aan een school een online-programma aangeboden.

Omdat belangstellenden voor de projecten al heel lang het informatiecentrum niet hebben kunnen bezoeken, is vanuit het informatiecentrum een korte film gemaakt waarin de projecten van Zuidas en Zuidasdok in vogelvlucht worden toegelicht.

Website, sociale media en online participatie
Het aantal unieke bezoekers aan onze website daalde. In het eerste halfjaar van 2020 waren dat er ruim 122.000, in het tweede halfjaar ruim 105.000 (-14%). Dit terwijl in het eerste kwartaal 2020 nog een stijging van het aantal unieke bezoekers te zien was van 40% ten opzichte van dezelfde periode in 2019. Over het gehele jaar 2020 daalde het aantal unieke bezoekers ten opzichte van geheel 2019 met ongeveer 35% (227.000) ten opzichte van 2019 (354.000). Er zijn drie verklaringen. Ten eerste is er, gezien de stijging in het eerste kwartaal, een verband met de lockdown daarna. Ten tweede werden er in 2019 zeer goede resultaten behaald vanwege ingrijpende werkzaamheden aan de Brittenpassage. Omdat het publiek door werkzaamheden in 2020 minder werd gehinderd, was ook de belangstelling kleiner. Ten derde is in september de herbouwde website gelanceerd, met een cookiemelding. Deze ontbrak op de oude website. Geruime tijd zijn bezoekers die de website wel bezochten maar geen cookies accepteerden ook niet meegeteld. Inmiddels is dit probleem ondervangen.

5.5 Publiekscommunicatie
In deze verslagperiode stonden de volgende onderwerpen centraal.

Buitendienststellingen 2021
De data en reden voor de buitendienststellingen 2021 zijn begin september 2020 gepubliceerd op de website en via social media. Daarbij is ook aangegeven dat de bouwwerkzaamheden voor het maken van de twee dakdelen al in september 2020 zijn begonnen met het nachtelijk plaatsen van damwanden.

Aanbesteding OVT
Gelijktijdig met de vooraankondiging op TenderNed is via de eigen kanalen bekend gemaakt dat op 27 oktober 2020 de aanbesteding start van de bouw van de Brittenpassage en de vernieuwing en verbreding van de Minervapassage. Benadrukt is dat tot de nieuwe aannemer buiten aan de gang gaat – naar verwachting in de zomer van 2022 – aanneemcombinatie ZuidPlus doorwerkt aan de Brittenpassage. De publicatie is goed bekeken en leidde tot een aantal specifieke vragen over wat er wordt aanbesteed en over de keuze aan te besteden in deelprojecten. Wel vreest het publiek een verdere vertraging van Zuidasdok.

De nieuwe Amstelveenlijn / tram 5
Het project 'vernieuwing Amstelveenlijn' - sneltram 51 die voorheen de

binnenstad via station Amsterdam Zuid met Amstelveen verbond – bereikte in deze verslagperiode zijn afronding. Het feit dat er geen directe verbinding meer is tussen Amstelveen en Amsterdam CS, wordt door veel reizigers als een achteruitgang ervaren. Door Zuidasdok is in diverse publicaties en social posts stilgestaan bij de tijdelijke haltering van de tram bij station Amsterdam Zuid, een situatie de bestaat tot de zuidelijke tunnel in de A10 is gerealiseerd en de tram haar definitieve aanlandplek krijgt bij de A. Schönberglaan. In de publicaties is ingegaan op de extra halte Parnassusweg, het testen van de nieuwe tram, de verkenning naar de tijdelijke haltering van de Vervoerregio en Zuidasdok en de ingebruikname van de tram in december 2020. Zie ook de toelichting in paragraaf 5.2.

Voorbereidend werk dakdeel 2 en 3 Brittenpassage
Met als doel te benadrukken dat de stationsvernieuwing in uitvoering is, is op verschillende manieren aandacht gevraagd voor de voorbereidende werkzaamheden voor dakdeel 2 en 3 van de Brittenpassage. Dit werk speelt zich af buiten het zicht van passanten. Daarom zijn de bouwschuttingen bij de perronopgang aan de Parnassusweg – direct naast de toegang tot het werkterrein - optimaal benut met fotografie van vergelijkbare bouwwerkzaamheden voor dakdeel 1 en een toelichting op de bouw van de Brittenpassage direct achter het dijklichaam. Tevens is een noordelijke webcam geïnstalleerd zodat het werk door het publiek te volgens is via zuidasdok.nl. In diverse publicaties en social posts zijn de verschillende stappen tot de realisatie van de twee dakdelen toegelicht en is de betonstort op video vastgelegd.

De tweet over de betonstort is 12.000 keer bekeken. De video was onderdeel van die tweet. In totaal is die video via alle communicatiekanalen 2800 keer bekeken en gedeeld door partners GVB, RWS WNN en ProRail.

5.6 Media

In Q3 was er media-aandacht voor de aankondiging van de aanbesteding voor de OVT Zuidasdok waarbij ook gerefereerd werd aan het rapport van mw. Dekker en de nog benodigde extra financiering. In Q4 gaf de in gebruikname van de Amstelveenlijn (Amsteltram/lijn 25) wat spinoff voor Zuidasdok in de media m.b.t. de aanlandingssituatie bij station Zuid tijdens de bouw van Zuidasdok. Tenslotte berichtten diverse media tamelijk feitelijk over de werkzaamheden die ter voorbereiding van de buitendienststellingen in 2021 en 2022 zijn uitgevoerd.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

Bedragen in € x 1.000

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

Zuidas dok

Bedragen in € x 1.000

VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Bijdragen aan budget					
					Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 (subtotaal)	*16-12-2014*	*baseline*	*2014*	*1.066.240*	*209.740*	*146.456*	*78.629*	*61.900*	***1.562.965***
8b	VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	23-4-2015	scopewijziging	2014			94			94
13	VTW bovenwettelijke geluidsschermen	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
15	VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voor tunnel i.v.m. onderhoud en calamiteiten	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
16	VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
17	VTW Keerlus tram 4	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
18	VTW robuustheidsmaatregelen tram	3-6-2015	scopewijziging	2014		235	4.465			4.700
19	VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
	IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	3.902	766	535	302	26	5.531
	Totaal per 30-06-2015		*stand Q2-2015*	*2015*	*1.070.142*	*210.741*	*151.551*	*78.931*	*61.926*	***1.573.290***
20	VTW configuratie metrosporen	24-9-2015	scopewijziging	2015		171	3.249			3.420
21	VTW aansluiting ProRail beleidskader Outillage	24-9-2015	scopewijziging	2015					712	712
-	Teruggaaf BTW 2012-2013	8-12-2015	ontvangst derden	2015					345	345
-	ABN Amro t.b.v. gebruik werkterrein Fietsparkeergarage Mahlerplein	17-12-2015	ontvangst derden	2015					90	90
	Totaal per 31-12-2015		*stand Q4-2015*	*2015*	*1.070.142*	*210.912*	*154.800*	*78.931*	*63.073*	***1.577.858***
22	VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	17-02-2016	scopewijziging	2015	3.750					3.750
23	VTW Voorinvestering daklaan	17-02-2016	scopewijziging	2015		1.298				1.298
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen	17-02-2016	scopewijziging	2015		3.576				3.576
25	VTW Calamiteiten Opstelplaats	17-02-2016	scopewijziging	2015	1.200					1.200
27	VTW geluidscherm en lay-out keersporen	17-02-2016	scopewijziging	2015						0
28	VTW Fietsroute over de Amstel	17-02-2016	scopewijziging	2015		70	70			140
30	VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	11-5-2016	scopewijziging	2015		240	80			320
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	1.852	370	271	151	314	2.958
	Totaal per 1-7-2016		*Stand Q2-2016*	*2016*	*1.076.944*	*216.466*	*155.221*	*79.082*	*63.387*	***1.591.100***
31	VTW kruising S108 Noord en Zuid	26-10-2016	scopewijziging	2016						0
~~32~~	~~VTW Daklaan~~ **(teruggetrokken door gem. Amsterdam op 10-5-2017)**	~~26-10-2016~~	~~scopewijziging~~	~~2016~~						
	Totaal per 31-12-2016		*Stand Q4-2016*	*2016*	*1.076.944*	*216.466*	*155.221*	*79.082*	*63.387*	***1.591.100***
35	Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Amsterdam Zuid	15-2-2017	meerkosten	2017					n.t.b.	n.t.b.
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909	1.001	17.046
	Totaal per 30-06-2017		*Stand Q2-2017*	*2017*	*1.088.176*	*218.741*	*156.849*	*79.991*	*64.388*	***1.608.146***
	Totaal VTW's Q4-2017:									
33	(33) Waterbergende voorziening stationsgebied									
34	(34) Commerciële voorzieningen zuidzijde OV-Carre + voorinv. 5e en 6e spoor									
36	(36) Uitbreiding fietsparkeervoorz. Parnassusweg + voorinv. 5e en 6e spoor									
37	(37) vervallen scope Keersporen Diemen	27-9-2017	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
	Totaal per 31-12-2017		*Stand Q4-2017*	*2017*	*1.088.176*	*218.741*	*164.449*	*79.991*	*71.909*	***1.623.267***
	IBOI 2018 (1,5257%)	1-7-2018	indexering	2018	14.157	2.782	1.995	1.220	1.015	21.170
	Totaal per 31-12-2018		*Stand Q4-2018*	*2018*	*1.102.334*	*221.523*	*166.444*	*81.212*	*72.924*	***1.644.437***

	IBOI 2019 (2,02%)	1-7-2019	Indexering	2019	18.053	3.453	2.607	1.640	1.481	27.235
	Totaal per 30-06-2019 (subtotaal)		*Stand Q2-2019*	*2019*	*1.120.387*	*224.977*	*169.051*	*82.852*	*74.405*	***1.671.671***
	Bedragen in € x 1.000				Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
	Totaal per 30-06-2019 (subtotaal)		*Stand Q2-2019*	*2019*	*1.120.387*	*224.977*	*169.051*	*82.852*	*74.405*	***1.671.671***
	Afrekening Waternet	23-9-2019	Ontvangst derden	2019					128	128
	Totaal per 31-12-2019		*Stand Q4-2019*	*2019*	*1.120.387*	*224.977*	*169.051*	*82.852*	*74.533*	***1.671.799***
	Werkhypotheses uitvoering: • Dubbelsporige aanlanding NZL • Metro stijgpunten 14 en 8 • Bouwfasering en layout metrosporen • Bouwfasering treinsporen/OVT	25-3-2020	scopewijziging							
	IBOI 2020 (1.658%)	1-7-2020	Indexering	2020	13.710	2.833	2.129	1.374	1.616	21.662
	Totaal per 30-06-2020		*Stand Q2-2020*	*2020*	*1.134.097*	*227.810*	*171.180*	*84.226*	*76.149*	***1.693.462***
	Geen mutaties									
	Totaal per 31-12-2020		*Stand Q4-2020*	*2020*	*1.134.097*	*227.810*	*171.180*	*84.226*	*76.149*	***1.693.462***

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

Bedragen in € x 1.000

VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Bijdragen aan budget: Rijk	A'dam	VRA	PNH	Derden	Budget
	BOK 9-7-2012	*9-7-2012*	*baseline*	*2011*	***320.378***					***320.378***
	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	6.070					6.070
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	5.416					5.416
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	4.003					4.003
	BOK 9-7-2014			*2014*	***335.867***					***335.867***
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	-40.304					-40.304
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	*16-12-2014*	*baseline*	*2014*	***295.563***					***295.563***
14	VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	scopewijziging	2014	0					0
	IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	1.135					1.135
	Totaal per 31-12-2015		*stand Q4-2015*	*2015*	***296.698***					***296.698***
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	17-2-2016	scopewijziging	2015		567				567
29	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen		scopewijziging	2015	0					0
	Totaal per 31-12-2015		*stand Q4-2015*	*2015*	***296.698***	***567***				***297.265***
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	566					566
	Totaal per 31-12-2016		*stand Q4-2016*	*2016*	***297.264***	***567***				***297.831***
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	3.394					3.394
	Totaal per 31-12-2017		*stand Q4-2017*	*2017*	***300.658***	***567***				***301.225***
	IBOI 2018 (1,5257%)	*30-6-2018*	indexering	2018	4.224					4.224
	Totaal per 31-12-2018		*Stand Q4-2018*	*2018*	***304.882***	***567***	***0***	***0***	***0***	***305.449***
	Verkoop woonboot	28-2-2019	Ontvangst derden	2019					122	122
	IBOI 2019 (2,02%)	1-7-2019	Indexering	2019	5.431	28				5.459
	Totaal per 31-12-2019		*Stand Q4-2019*	*2019*	***310.313***	***595***	***0***	***0***	***122***	***311.030***
	IBOI 2020 (1.658%)	1-7-2020	Indexering	2020	4.439	10				4.449
	Totaal per 30-06-2020		*Stand Q2-2020*	*2020*	***314.752***	***605***	***0***	***0***	***122***	***315.479***
	Geen mutaties									
	Totaal per 31-12-2020		*Stand Q4-2020*	*2020*	***314.752***	***605***	***0***	***0***	***122***	***315.479***

3. Stand van zaken van de uitvoering van de aanbevelingen van mw. Dekker

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

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

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

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

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

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

Mevrouw Dekker adviseert om voortvarend te starten en uit te zoeken of het zin en draagvlak heeft bij de start van de aanleg van de zuidelijke tunnel het bouwverkeer tijdelijk over de openbare weg toe te staan. Daarmee kan wellicht tijdwinst bij de aanleg van de zuidelijke tunnel behaald worden, waardoor eerder begonnen kan worden met de aanleg van het 5e/6e spoor (Derde perron). De opvolging van deze aanbeveling is uitgewerkt door de directeur Uitvoering en de directeur Strategie en Omgeving en heeft geleid tot een voorstel om de koppeling tussen de projecten KNM en Tunnel (Zuid) los te laten. Het voorstel is afgestemd met (eind)gebruikers en omgevingspartijen en op 18 november 2020 aan de opdrachtgevers voorgelegd. In het opdrachtgeversoverleg is besloten de koppeling los te laten. Dit heeft het voordeel dat de realisatie van het KNM en de zuidelijke tunnel eigenstandig worden opgepakt. Hierdoor kan de zuidelijke tunnel mogelijk vervroegd worden aangelegd, de hinder beperkt blijven en kan het vervallen van een hulpkunstwerk tot een kostenbesparing leiden. Aan de noordzijde blijft de koppeling met van KNM met de tunnel (noord; omklappen toerit S108) wel bestaan.

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

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

5. **Realiseer een proactieve veiligheidscultuur**

Dit is belegd bij de directeur Uitvoering van de programmaorganisatie Zuidasdok. Het aspect Veiligheid en het stimuleren van een proactieve veiligheidscultuur (verhogen veiligheid 'awareness') krijgt aandacht bij de verdere uitwerking van de programma organisatie. In het – in 2021 door het opdrachtgeversoverleg vast te stellen – programmaplan wordt toegelicht welke inspanningen de programma organisatie verricht om een proactieve veiligheidscultuur te realiseren. Bij de vormgeving van de aanbestedingen voor de te contracteren opdrachtnemers van de projecten, wordt ook aandacht gegeven aan de eisen die worden gesteld aan de veiligheidsprestaties van opdrachtnemers. Tenslotte wordt bij de verdere inrichting van de programmaorganisatie uitgewerkt hoe wordt toegezien op de veiligheidsprestaties van opdrachtnemers.

6. **Toon eigenaarschap voor verbetering van de tijdelijke situaties**

Het advies van mevrouw Dekker is om eigenaarschap te tonen voor het verbeteren van de tijdelijke situaties in brede zin. Dit omvat ook een communicatieve component. Zoals reeds aangegeven gaat de directeur Strategie & omgeving actief de samenwerking aan met omgevingspartijen en (eind)gebruikers waardoor het programma beter in staat is in te spelen op de ontwikkelingen in het gebied. Dit geldt ook voor het zorgdragen van goede en veilige verbindingen in de tijdelijke situatie. Specifiek ten aanzien van de aanlanding van de Amstelveenlijn op de Strawinskylaan (waar mevrouw Dekker in haar rapport aandacht voor vraagt) is de afgelopen periode door project Amstelveenlijn onderzoek gedaan naar een eventuele verbetering van de tijdelijke aanlanding op de Strawinskylaan. Zuidasdok werkt mee aan dit onderzoek. In het OGO van 18 november 2020 is afgesproken dat Zuidasdok en de VRA gezamenlijk oplossingsrichtingen voor een verbeterde tijdelijke aanlanding onderzoeken. Besluitvorming is voorzien in het OGO van maart 2021.

7. **Blijf inzetten op een interactief omgevingsmanagement**

Advies is de bestaande communicatiestrategie voor Zuidas en Zuidasdok met hernieuwd enthousiasme uit te voeren. Dit is belegd bij de directeur Strategie & Omgeving. Zuidasdok herbevestigt de bestaande (gezamenlijke)

communicatiestrategie (Zuidas/Zuidasdok) en voert deze met hernieuwd enthousiasme (nieuw elan) uit. De communicatie strategie vormt de basis voor het uitdragen van het projectverhaal, zie aanbeveling 10.

8. Een complex project vraagt om integrale sturing en governance

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

- Eerste halfjaar van 2020 is door prof. Marcel Veenswijk (Management of Cultural Change, VU University Amsterdam) een onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van de governance rond het programma Zuidasdok. Op basis van de door Veenswijk gemaakte aanbevelingen heeft de programmadirectie een aantal concrete acties geformuleerd, waar door het OGO mee is ingestemd. Deze acties worden door de programmaorganisatie uitgevoerd.

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

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

Mevrouw Dekker bepleit de uitbreidingen met het 5e/6e spoor (Derde perron) te zien als een kans hier nog meer (beeld-) kwaliteit en comfort toe te voegen. Ze adviseert te investeren in het Dokdakpark én de duurzame uitbouw van de OV-terminal Amsterdam Zuid. Dat geeft de OV-terminal en omgeving de noodzakelijke allure voor deze internationale toplocatie. Het Dokdakpark is uitgewerkt door Amsterdam. Het is een verhoogd stadspark tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg, aan de noordzijde van het station Amsterdam Zuid. Het park zal zoveel mogelijk aansluiten bij het ontwerp van Zuidasdok. De komende jaren zal Zuidasdok haar definitief ontwerp voor de verschillende werkpakketten van het OVT, de tunnels, knooppunten en openbare ruimte verder uitwerken. Project Dokdakpark zal gelijktijdig toewerken naar een voorlopig en definitief ontwerp van het park. Daarbij zal ook een keuze moeten worden gemaakt of (delen van) het Dokdakpark in de scope en daarmee de uitvoering van het project Zuidasdok worden opgenomen of (deels) onafhankelijk na uitvoering van het Zuidasdok worden aangelegd.

10. Zorg voor nieuw elan!

Mevrouw Dekker bepleit het voortvarend voortzetten van het project Zuidasdok te zien als een kans om in de volle breedte de toegevoegde waarden van het project Zuidasdok te communiceren en trots uit te stralen. De directeur Strategie & Omgeving werkt aan het verder uitdragen van het 'projectverhaal'. Belangrijk hierbij is dat hij dit doet in gezamenlijkheid met belanghebbenden in de omgeving, in lijn met aanbeveling 7. Dit is een verschuiving van het project als technisch instrument naar het project als sociale constructie. Door actief samen te werken met (eind)gebruikers en belanghebbenden, kunnen we het verhaal van Zuidasdok gezamenlijk krachtiger vertellen. Mevrouw Dekker heeft aangetoond dat Zuidasdok voldoende ingrediënten in zich heeft voor een zeer aansprekend projectverhaal: er wordt dan ook geen 'nieuw verhaal' opgesteld. Het is zaak om dit verhaal met nieuw elan en samen met belanghebbenden uit te dragen, zie ook aanbeveling 7.

Financiering