

Noord/Zuidlijn

**Verslag nr. 70
3e kwartaal 2011**

**Gemeente Amsterdam
Dienst Noord/Zuidlijn**

Q3 - 2011

INHOUDSOPGAVE

	Bladzijde
1. Inleiding	
1.1 Doel	3
1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal	3
2. Projectvoortgang	
2.1 Werk in uitvoering	5
2.2 Voorbereiding transporttechniek en exploitatie	7
2.3 Overdracht en beheer infrastructuur	9
2.4 Omgevingsprojecten	9
2.5 Veiligheid en gezondheid	11
2.6 Systeemintegratie	12
2.7 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	13
2.8 Overige	13
3. Projectbeheersing	
3.1 Programma van Eisen	14
3.2 Planning	14
3.2.1 Projectplanning	14
3.2.2 Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn	14
3.3 Financiën	15
3.3.1 Monitoring budget en prognose	15
3.3.2 Mutaties budget en prognose afgelopen verslagperiode	16
3.3.3 Dekking	18
3.3.4 Financiële voortgang	19
3.3.5 Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie	19
3.4 Risico's en onzekerheden	19
4. Kwaliteit en organisatie	
4.1 Ontwikkelingen binnen Dienst Noord/Zuidlijn	24
4.2 Kwaliteitssysteem Noord/Zuidlijn	24
4.3 Interne audits	25
4.4 Externe audits	25
5. Omgeving en Informatie	
5.1 Langs de lijn	26
5.2 Informatiecentrum	29
5.3 Digitale Media	31
5.4 In de pers	33
Bijlage projectplanning	34

1. INLEIDING

1.1 Doel

De kwartaalverslagen geven het gemeentebestuur, de gemeentelijke Diensten, Stadsregio Amsterdam (SRA) en het Ministerie van Infrastructuur & Beheer inzicht in de voortgang van het project Noord/Zuidlijn.

Het kwartaalverslag dient ook als onderbouwing van de declaraties m.b.t. de Rijkssubsidie. De declaraties geschieden op basis van de mijlpalenmethodiek. Deze methodiek maakt onderdeel uit van de lumpsumbeschikking, die is afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 23 december 1999 onder nummer DGP/VI/U99.04694.

Verder is het verslag een bron van informatie voor inwoners van Amsterdam en andere belangstellenden.

Dit kwartaalverslag beschrijft de maanden juli, augustus en september 2011.

1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal

Contract voor Transporttechniek en Afbouw gegund

Op 19 september is het contract voor Transporttechniek en Afbouw gegund aan de combinatie VIA NZL. Deze combinatie bestaat uit de bouwbedrijven Visser & Smit Bouw en Imtech Building Services met Arcadis als ingenieursbureau. Het contract bestaat in hoofdlijnen uit het afbouwen van alle metrostations en het realiseren van het spoorstelsel en daarbij behorende voorzieningen over de gehele lijn. Buiten het onder architectuur afbouwen van de stations, kan daarbij worden gedacht aan installaties als roltrappen en liften, verlichting en tal van andere installaties, systemen en voorzieningen voor de reiziger die nodig zijn voor een werkend vervoersstelsel.

Promotiebesluit Stadsregio Amsterdam voor contract Signalling & Control

Op 26 september heeft het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam (SRA) een brief gestuurd naar het college van B&W waarin het promotiebesluit is opgenomen voor het contract Signalling & Control dat onder verantwoordelijkheid van DIVV wordt aanbesteed. Het contract levert voor zowel het bestaande metronet als de Noord/Zuidlijn het nieuwe beveiligingssysteem voor de metro. Met het besluit reserveert SRA een indicatieve bijdrage van € 73 miljoen waarmee de vigerende begroting voor het contract gedekt is. De definitieve bijdrage zal bij de subsidieaanvraag vastgesteld worden.

Independant Safety Assessor geselecteerd

In het afgelopen kwartaal is Luxcontrol Nederland als ISA voor de Noord/Zuidlijn geselecteerd. De independant safety assessor speelt een belangrijke rol in de veiligheidsbewijsvoering en daarmee de vrijgave van de Noord/Zuidlijn voor exploitatie.

Molly doorboort station Ceintuurbaan

Molly heeft op 18 augustus de wand van station Ceintuurbaan op het diepste niveau (-2) met succes doorboord. Tevens is voor het eerst in het project de procedure met het zogenaamde "shield transfer system" met succes doorlopen. In deze constructie wordt de boorkop opgevangen en afgekoppeld om vervolgens getransporteerd te worden naar de noordelijke stationswand. Het is voor het eerst in de wereld dat een dergelijke techniek is toegepast.

Belangrijkste ruwbouwwerkzaamheden in Noord en Zuid afgerond

Eerder werden al de ruwbouw van station Van Hasseltweg en de tunnel ter plekke in Noord opgeleverd. In de afgelopen periode is ook de ruwbouw van station Buikslotermeerplein opgeleverd. Behoudens het aanbrengen van geluidsschermen, zijn de ruwbouwwerkzaamheden in Noord afgerond waarop de afbouw voorbereid kan worden. In Zuid zijn de werkzaamheden op maaiveld bij de RAI (behoudens asfaltering Europaboulevard), de onderdoorgang van de A10 en de aanpassingen voor station Zuid op enkele restpunten na gereed. De definitieve situatie op maaiveld bij het Scheldeplein zal later kunnen worden afgemaakt nadat het boorproces gereed is

2. PROJECTVOORTGANG

2.1 Werk in uitvoering

Amsterdam-Noord

Station Buikslotermeerplein

Het station is door de aannemer afgerond en na opname is het werk opgeleverd met restpunten. Er wordt gestreefd om alle restpunten aan het einde van dit jaar afgerond te hebben. In opdracht van DIVV-AMSYS is gewerkt aan de constructieve aanpassing van de stijpunten van het station. Hiermee is het mogelijk om in de toekomst een extra roltrap te plaatsen. Deze werkzaamheden zijn in het afgelopen kwartaal afgerond. De kosten voor de constructieve aanpassingen zijn gedekt uit het BonRoute fonds.

Nieuwe Leeuwarderweg

In het derde kwartaal is gewerkt aan de inrichting van de bermen en restwerkzaamheden gericht op de overdracht aan de beheerders. Tevens is de definitieve geluid-reducerende asfaltlaag op de Nieuwe Leeuwarderweg aangebracht. Op een enkele plek moet er, naar verwachting dit jaar, nog een reparatie worden uitgevoerd.

In overleg met Stadsdeel Noord, DIVV en Noordwaarts is voorgesteld om voor de geluidsschermen een versoberd ontwerp te laten opstellen door architectenbureau Benthem Crouwel. Reden hiervoor is dat partijen onvoldoende financiële middelen beschikbaar hebben voor een ambitieuzer ontwerp. De planning is om medio 2012 te starten met de plaatsing van de geluidsschermen. Doordat de geluidsschermen sober uitgevoerd worden, zullen tijdens de plaatsing ervan minder ingrijpende verkeersmaatregelen op de Nieuwe Leeuwarderweg nodig zijn. Daarom is het mogelijk om de afscheiding tussen het metrotracé en de rijbanen in het vierde kwartaal van dit jaar te plaatsen.

Zinktunnel IJ

Voordat de zinkelementen van de zinktunnel kunnen worden afgezonken in het IJ moet het betonwerk van de De Ruyterkade zodanig gereed zijn dat de zinkelementen onder het wateroppervlak er tegenaan geplaatst kunnen worden. Door de opgelopen vertraging bij de De Ruyterkade schuift het afzinken met een kwartaal op naar het 3^e kwartaal van 2012. Overleg met het Havenbedrijf betreffende alle afzinkwerkzaamheden vindt plaats.

Amsterdam Centraal Station

De Ruyterkade/Zinksleuf

Nadat de open verbinding van de sluis kuip met het IJ met een damwand was gesloten, is het CS tunnelelement verder ingevaren tot aan de voorzijde van het Cuypersgebouw. Het tunnelelement onder het Centraal Station is afgezonken op zijn definitieve positie. Voorbereidingen zijn getroffen voor het aanvullen met zand rondom en boven het tunnelelement.

In de bouwkuip aan de De Ruyterkade is er sprake van vertraging. Door de tijdens de uitvoering noodzakelijk gebleken bestekaanpassingen en een gewijzigde fasering zullen de nog resterende werkzaamheden minimaal drie maanden langer duren. Daarnaast is aan het einde van het derde kwartaal geconstateerd dat een van de damwanden tussen de bouwkuip en de zinksleuf onder het CS uit het slot is gelopen. Hierdoor kan de bouwkuip niet leeggepompt worden omdat de waterkerende functie ontbreekt en zal de onderspoeling van het zinktunnelelement onder het CS uitgesteld moeten worden. Met de aannemer wordt overleg gevoerd om verdere vertragingsschade te voorkomen. De vertraging heeft invloed op de afbouw van het busplatform door IJSEI, de herinrichting van het Centraal Station door ProRail en NS, het afzinken van de tunnelelementen in het IJ en de toegang voor de afbouwaannemer.

Voorplein

In het derde kwartaal is het betonwerk van de stijpunten Damrak en West afgerond. De drie doorbraken naar de Oostlijn op verdeelhalniveau evenals de doorbraak op het spoorniveau van de Oostlijn zijn gerealiseerd. De centrale sparing in het dak ten behoeve van de ruwbouw is gedicht. Tevens is gestart met de bouwkundige werkzaamheden ten behoeve van de gedeeltelijke ingebruikname van de verdeelhal. De hoofdingang van het station is gedeeltelijk hersteld en delen van het bouwterrein op het voorplein worden opgeheven en bestraat. Op 4 november wordt besloten of de gedeeltelijke ingebruikname van de metrohal aan het voorplein (de verbinding met Oostlijn) op 20 november kan worden opengesteld voor de reizigers.

De werkzaamheden aan caisson 2, die de metrohal onder het voorplein zal verbinden met het caisson aan het Damrak (voorheen startschacht boorproces), verlopen gestaag. Met de aannemer moeten nog finale planningsafspraken worden gemaakt. De noodwaterkering, die in het noordgat van caisson 1 gemonteerd moet worden, is in productie genomen bij de leverancier.

Binnenstad

Boortracé tussen Damrak en station Rokin

Nadat de grond tussen de tunnelbuizen voldoende bevroren was, is medio juli gestart met het verwijderen van de ingebouwde stalen tunnelsegmenten en het uitgraven van dwarsverbinding Beursplein. De realisatie van de dwarsverbinding is eind september afgerond. In het komende kwartaal zal de hal boven de startschacht Damrak worden gedemonteerd.

Station Rokin

Het afgelopen kwartaal zijn op het perronniveau de voorzetwanden en technische ruimten gerealiseerd. De voorbereidende werkzaamheden voor de realisatie van het onderste dek van de parkeergarage (min 5) zijn van start gegaan.

Ten behoeve van de doorbraken naar de tunnelbuizen aan de noordzijde van het station, is de booraannemer gestart met het boren van de vrieslansen rond de geparkeerde 'boorschilden'. Wanneer alle vrieslansen zijn aangebracht, wordt de vriesinstallatie aangezet om een waterdicht vrieslichaam te realiseren. Vervolgens kunnen in het 1^e kwartaal van 2012 de doorbraken naar de tunnelbuizen worden gerealiseerd.

Station Vijzelgracht

De werkzaamheden onder verhoogde luchtdruk zijn na wat kleine opstartproblemen voortvarend van start gegaan. De verwachting is dat medio oktober de laatste grond uit het station afgevoerd zal worden en ruim voor de Kerst de laatste vloermoot gestort zal zijn. Hiermee zal de meest risicovolle fase in de bouw van het station beëindigd worden. Vanuit de zuidelijke verdeelhal wordt door de booraannemer gewerkt aan de realisatie van de parkeervoorziening ten behoeve van tunnelboormachine 'Molly'.

Station Ceintuurbaan

Er is verder gewerkt aan de voorzetwanden in het station. Tevens zijn de kopwanden inclusief voorzieningen voor de passage van de tweede tunnelboor op het niveau -1 gerealiseerd. Bij de zuidelijke entree is dit kwartaal na het bovengrondse sloopwerk van het oude ABN-Amro gebouw ook het ondergrondse sloopwerk afgerond. De damwanden die de bouwkuip moeten vormen worden geplaatst zodat de entree kan worden gerealiseerd. De verkeersoplossing ten behoeve van de bouw van de noordelijke entree is in voorbereiding.

Tijdelijke Maatregelen/Mitigerende Maatregelen

De werkterreinen aan de Churchillaan zijn tijdelijk verkleind om tegemoet te komen aan de omgeving. Het werkterrein bij de brug over het Amstelkanaal is, in afwachting van de komst van de vierde tunnelboormachine, ook verkleind. Alle monitoringsapparatuur voor het boorproces tussen Ceintuurbaan en Vijzelgracht is in gereedheid gebracht om gesteld te staan voor de start van 'Molly' op dit traject. Op de werkterreinen in de Daniël Stalpertstraat en Saenredamstraat is alles in gereedheid gebracht. De eventuele zakkingen van het maaiveld boven de booras en de

verplaatsingen van panden in het invloedsgebied worden gemeten. Vanaf de werkterreinen kunnen mogelijke zettingen tijdens het boorproces worden gecompenseerd met groutinjectionen.

Zuid

Europaplein

Het werk is inmiddels opgeleverd en de aannemer heeft nog twee laatste restpunten af te handelen. Binnenkort zal het wegdek bij de RAI aan de Europaboulevard geasfalteerd worden.

Boorproces

Scheldeplein

In het vorige kwartaal is het boorproces vanuit het Scheldeplein naar station Ceintuurbaan gestart. De boor is op 7 augustus jl. aangekomen bij de diepwand van station Ceintuurbaan, waarna booraannemer Saturn nog tot 18 augustus bezig is geweest om de boorkop in het station te boren. Voor de 1^e keer in het project is de procedure met het zogenaamde "shield transfer system" met succes doorlopen. In deze constructie wordt de boorkop opgevangen en afgekoppeld om vervolgens getransporteerd te worden naar de andere kant van het station. Het is voor het eerst in de wereld dat een dergelijke procedure wordt toegepast.

'Molly' heeft vanaf het Scheldeplein 944 meter afgelegd. Het boorproces is ook op dit tracédeel probleemloos verlopen. Er is sprake geweest van een regelmatig boorproces wat net zoals de eerder geboorde tunnelbuizen heeft geleid tot een zeer goede kwaliteit tunnelconstructie, geringe zakkingen en een goede voortgang.

De montage van de vierde tunnelboormachine is gaande. De volgwagens zijn inmiddels in de bestaande tunnel onder het Europaplein gebracht en het boorschild wordt gemonteerd. In het komende kwartaal worden alle kabels en leidingen aangesloten en aansluitend wordt de machine getest. Daarna zal de laatste tunnelboormachine een naam krijgen en worden ingezegend.

Kruising A10 en station Zuid

De laatste werkzaamheden aan het viaduct Beethovenstraat zijn afgerond. Met de aannemer van de onderdoorgang A10 en station Zuid worden afspraken gemaakt over de afhandeling van de restpunten.

2.2 Voorbereidingen transporttechniek en exploitatie

De voorbereidingen voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn gebeuren onder verantwoordelijkheid van de Dienst Noord/Zuidlijn in nauwe samenwerking met het Projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System) van de Dienst IVV. AMSYS is in 2007 opgericht om een aantal onderdelen voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn in te kopen, zoals de nieuwe metrovoertuigen en de systemen voor treinbeveiliging. De activiteiten van AMSYS hebben betrekking op het gehele metronet van Amsterdam en zijn niet alleen beperkt tot de Noord/Zuidlijn. Zie ook de afzonderlijke voortgangsrapportages AMSYS en hoofdstuk 4.1 van deze rapportage, over de organisatorische ontwikkelingen Noord/Zuidlijn.

Aanbesteding transporttechniek en afbouw (DNZL)

Op het laatste moment heeft de verliezende partij zijn bezwaar op de uitslag van de aanbesteding ingetrokken waardoor een juridische procedure is voorkomen. Op 19 september is het contract gegund aan combinatie VIA NZL. De project startup en de engineering worden momenteel voorbereid.

De omgevingsvergunning voor de afbouw van station Buikslotermeerplein is aangevraagd. De aanvraag omgevingsvergunning voor afbouw station Johan van Hasseltweg is in voorbereiding.

Metrovoertuigen Noord/Zuidlijn (AMSYS)

Leverancier Alstom is door middel van een Design & Build contract volledig verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van de metrovoertuigen. Projectbureau AMSYS, ondersteund

door GVB, beoordeelt of de ontwerpkeuzes van Alstom en de bouw voldoen aan de functioneel-technische specificatie-eisen.

De ontwerpfase van het project Metrovoertuigen (M5/M6) is begin 2011 afgerond. Vervolgens is gestart met de productie van de voertuigen. Het project verloopt volgens planning. Begin 2012 worden de eerste voertuigen voor het bestaande net (M5) geleverd. De serie M6, voor de Noord/Zuidlijn, volgt vanaf 2014. De M6-serie is als optie meegenomen in het contract met Alstom, maar dient nog wel definitief besteld te worden. Dit moet in het voorjaar van 2012 plaatsvinden.

Systemen voor Signalling & Control (AMSYS)

Het Dagelijks Bestuur (DB) van de Stadsregio Amsterdam heeft aan de Amsterdamse gemeenteraad advies gevraagd over haar voornemen om te kiezen voor een Signalling & Control-systeem (systeem voor treinsturing en -beveiliging) dat semi-automatisch rijden faciliteert (automatiseringsniveau GoA2+) en om, gegeven de financiële onhaalbaarheid, af te zien van de invoering van volledig automatisch rijden ("GoA4" of "UTO") op het Amsterdamse metronet. Deze adviesaanvraag wordt op 3 november 2011 aan de Commissie VVL en op 9 november aan de Gemeenteraad voorgelegd. Met een keuze voor GoA2+ blijft een latere opwaardering van het metronet naar volledig automatisch rijden technisch mogelijk.

Tegelijk met de adviesaanvraag over het automatiseringsniveau voor het metrobeveiligingssysteem wordt de aanvraag van een uitvoeringskrediet voor Signalling & Control (S&C) voorgelegd aan de Commissie VVL en aan de Raad. Na de verlening van het krediet kan het contract gegund worden aan de geselecteerde leverancier.

Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam heeft op 8 september jl. ingestemd met een financiële reservering (indicatieve subsidiebijdrage) van €73 miljoen. De definitieve subsidiebijdrage zal worden vastgesteld wanneer het aanbestedingsresultaat bekend is. De financiële dekking komt uit het Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP), het projectbudget NZL (voor de onderdelen ten behoeve van de Noord/Zuidlijn) en uit de subsidiebijdrage van de Stadsregio Amsterdam.

De gegadigde leveranciers hebben in juli 2011 hun BAFO's (Best-And-Final-Offer) ingeleverd. De beoordeling van de BAFO's is eind september afgerond. Op dat moment is duidelijk geworden welke leverancier de economisch meest voordelige aanbieder heeft gedaan. Deze leverancier heeft de status van "preferred bidder" gekregen. In het 4^e kwartaal van 2011 zal met de preferred bidder worden onderhandeld over de definitieve contracttekst.

ICT/Telecom programma (AMSYS)

Om de consistentie met het bestaande metronet te waarborgen worden, analoog aan Signalling & Control en de metrovoertuigen, de ICT/Telecom voorzieningen van de Noord/Zuidlijn ingekocht binnen een groter programma, waarbij ook de ICT/Telecom voorzieningen voor het bestaande metronet worden vernieuwd. Er is een integraal ICT/Telecom-programma uitgewerkt, met als doel om één moderne standaard voor *beeld, geluid, datatransport en besturing* voor de Amsterdamse metro in te voeren.

Het 3^e kwartaal van 2011 heeft met name in het teken gestaan van de voorbereiding van de subsidieaanvraag voor het integrale programma ICT/Telecom, die bij de Stadsregio Amsterdam zal worden ingediend. Het besluit van het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio met betrekking tot de financiële reservering voor het ICT/Telecom-programma wordt in het 4^e kwartaal van 2011 verwacht. In de eerste helft van 2012 wordt voor het programma een uitvoeringskrediet aangevraagd bij het gemeentebestuur. Onderdeel van deze voorbereiding was de inventarisatie van de systemen die zijn ondergebracht in Activa BV van GVB. Activa BV is indertijd opgericht om de voertuigen en exploitatiesystemen onder te brengen. Een deel van het ICT/Telecom programma heeft betrekking op deze systemen en er was duidelijkheid nodig over de vervlechting met GVB Exploitatie. De inventarisatie heeft opgeleverd dat het een complexe situatie is, waardoor gedurende de projectfase een grote betrokkenheid van de GVB organisatie essentieel is.

Dit kwartaal is tevens veel energie gestoken in het ontwikkelen van de centrale besturing van zowel de Noord/Zuidlijn als het in de toekomst ge-update bestaande net.

Een risico voor de uitrol van de moderne Signalling- en ICT-systemen is het niet verkrijgen van een breedbandradionetwerk met eigen frequenties. In het 1^e kwartaal van 2011 is ambtelijk een verzoek ingediend bij het Ministerie van Economische Zaken om de frequenties niet te veilen, maar “ter beschikking te stellen voor vergunningverlening bij voorrang ten behoeve van treinbeveiliging en treinsturing en/of systemen voor veiligheid en toezicht in het Openbaar Vervoer op een geografisch beperkt gebied”.

Omdat het verkrijgen van een vergunning voor een breedband radiospectrum van groot belang is voor een tijdige oplevering van de Noord/Zuidlijn en voor een veilige en efficiënte werking van het gehele Amsterdamse metronet, heeft de wethouder VVL in juli 2011 de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie schriftelijk verzocht om een snelle toewijzingsprocedure te hanteren en de gemeente Amsterdam binnen de frequentieband van 2,6 GHz het benodigde frequentiespectrum voor de Amsterdamse metro ter beschikking te stellen. Een reactie op dit verzoek is nog onderhanden.

2.3 Overdracht en beheer infrastructuur

Bij de oplevering van de Noord/Zuidlijn moet de gerealiseerde infrastructuur worden overgedragen aan de (toekomstig) beheerders. Daarnaast komen er onderdelen van het project eerder gereed dan de finale opleverdatum van het project. Deze onderdelen dienen in tijdelijk beheer te worden genomen of direct in definitief beheer, indien er meteen gebruik van wordt gemaakt. Dit laatste geval betreft hoofdzakelijk infrastructuur van derde partijen.

De noodwaterkering Oostlijn is overgedragen aan en geaccepteerd door DIVV Beheer. Hiermee is het eerste object in definitief beheer gegeven. De ervaringen die hierbij zijn opgedaan worden toegepast bij de eerstvolgende objecten. De eisen aan het opleverdossier van het contract Diepe Stations zijn geconcretiseerd. In overleg met Max Bögl en het Adviesbureau NZL is de laatste hand gelegd aan het definiëren van de op te leveren informatie. Ook voor de contracten Boortunnel, Centraal Station en de caissons zijn dergelijke overleggen gestart.

Waternet heeft het riool Sixhavenweg vanaf de pomp tot aan de Meeuwenlaan en de pompinstallatie van DNZL overgenomen. Er zijn nog gesprekken gaande met Noordwaarts en Waternet omtrent de locatie van de aangelegde hemelwaterafvoer bij Station Bukslotermeerplein. De onduidelijkheid in toekomstige bouwplannen en het ontbreken van een integrale aanpak voor het hele gebied zijn hier debet aan.

De juridische uitwerking en vastlegging van zaken (zoals opstalrecht en beheergrenzen) met de Provincie Noord Holland wordt momenteel ter hand genomen worden.

2.4 Omgevingsprojecten Noord/Zuidlijn

Op of in de omgeving van de huidige en toekomstige bouwterreinen en opslagplaatsen van de Noord/Zuidlijn staan meer dan honderd projecten gepland, waarmee de Noord/Zuidlijn een relatie heeft. Het betreft bijvoorbeeld projecten door stadsdelen, het GVB of corporaties. Sommige projecten hebben een fysieke of programmatische relatie met de Noord/Zuidlijn, andere zijn van invloed op de bereikbaarheid van een buurt waar werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn plaatsvinden.

Liander

Liander heeft het afgelopen kwartaal de gietijzeren gasleidingen in de omgeving van de Vijzelgracht vervangen. Begin 2012 start Liander in de Vijzelstraat. In februari en maart 2012 is de Munt aan de beurt. Hierover zal afstemming plaatsvinden met de mitigerende maatregelen.

Noord

In het coördinatieoverleg CAN vindt afstemming plaats tussen alle projecten die in uitvoering zijn van DNZL, Noordwaarts, Stadsdeel Noord en IVV. Momenteel wordt gewerkt aan de

tijdelijke maaiveldinrichting in een deel van het gebied ten behoeve van het ROC, dat in de loop van 2012 wordt opgeleverd. Binnenkort introduceert DNZL TT&A-contract-partner VIA NZL in het coördinatieoverleg.

Tot 2014 vindt er onderhoud plaats aan tunnels onder het IJ/Noordzeekanaal om aan Europese eisen voor tunnelveiligheid te voldoen. Afhankelijk van de wijze waarop dit gebeurt, zullen er raakvlakken zijn met de werkzaamheden van de geselecteerde aannemer voor Transporttechniek en afbouw, VIA NZL. Het gaat hierbij met name om afsluitingen van weggedeelten door VIA NZL in relatie tot afsluitingen van IJ/Noordzeekanaal tunneldelen. Hierover zal afstemming moeten plaatsvinden.

Vanaf januari 2012 gaat VIA NZL gebruikmaken van het bouwterrein Sixhaven. Eind 2011 komt Noordwaarts met een plan voor de herinrichting van het gebied rond de Sixhaven. Aan de hand van dit plan kan afstemming met Noordwaarts/SDAN plaatsvinden over de wijze waarop DNZL haar werkterrein in dit gebied te zijner tijd zal opleveren.

Centraal Station

Het afgelopen kwartaal hebben NS Poort, ProRail, DNZL, CSE en Stadsdeel Amsterdam Centrum verder gewerkt aan de voorbereiding van de heropening van de hoofdingang van CS, en de gedeeltelijke ingebruikname van de verdeelhal. In het begin van het vierde kwartaal zal de hoofdingang daadwerkelijk opengaan. De maaiveldinrichting wordt hierop aangepast. Het betekent een gedeeltelijk herstel van de oude toegangsroute en zichtlijnen vanuit de binnenstad naar het CS.

Centrum

Aan verschillende panden op het Rokin wordt verbouwd. Met name de werkzaamheden aan panden aan de oostzijde zetten extra druk op de bereikbaarheid aldaar. Vanwege de krappe ruimte tussen gevel en het werkterrein van de Noord/Zuidlijn probeert het stadsdeel de hinder van bouwsteigers zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast wordt regelmatig door de omgeving een beroep gedaan op tijdelijk gebruik van gedeelten van het werkterrein van aannemer Max Bögl. De medewerking is goed.

Voor station Ceintuurbaan geldt hetzelfde als bij het Rokin. Er wordt veel verbouwd aan panden naast en vlakbij het station. Alleen is dat hier al wat langer gaande. Nu ook de werkzaamheden aan de stationsentrees zijn gestart (zuid) dan wel binnenkort starten (noord), is de buurtbereikbaarheid een aandachtspunt. Met stadsdeel Zuid is afgesproken dat zij beter handhaven op oneigenlijk gebruik van de schaarse openbare ruimte rondom het station en dat DNZL het stadsdeel betreft bij de ontwikkeling van de werkterreinen.

Zuid

Op het Europaplein komt een aantal projecten samen die van invloed zullen zijn op omvang, locatie en faseringen van werkterreinen. Het gaat om afbouw station Europaplein, afbouw op het Scheldeplein en de herinrichting van het Scheldeplein. Deze hebben een relatie met de nieuwbouw van de RAI ter plaatse van het Scheldeplein, en met de beheer- en werkafspraken (met dienst Zuidas en RAI) ten aanzien van het Europaplein. De betrokken gemeentelijke partijen zullen onderling moeten afstemmen en met de RAI.

Over de vormgeving van de nooduitgangen Scheldeplein en Groene Zoom moet nog worden afgestemd met Dienst Zuidas.

Project OV SAAL gaat richting uitvoering. Mogelijk wordt er in december 2011 een principebesluit genomen over het Dokmodel (Rijkswaterstaat) voor de Zuidas. Als beide projecten in 2015 ook in uitvoering zijn, ontstaat er een gecompliceerde knoop rond alle werkterreinen bij station Zuid.

Het viaduct in de Beethovenstraat is opgeleverd. Over de in- en uitrit naar het werkterrein A10 blijft afstemming met andere partijen noodzakelijk. OV SAAL voert bijvoorbeeld in 2012 werkzaamheden uit (bouw viaduct).

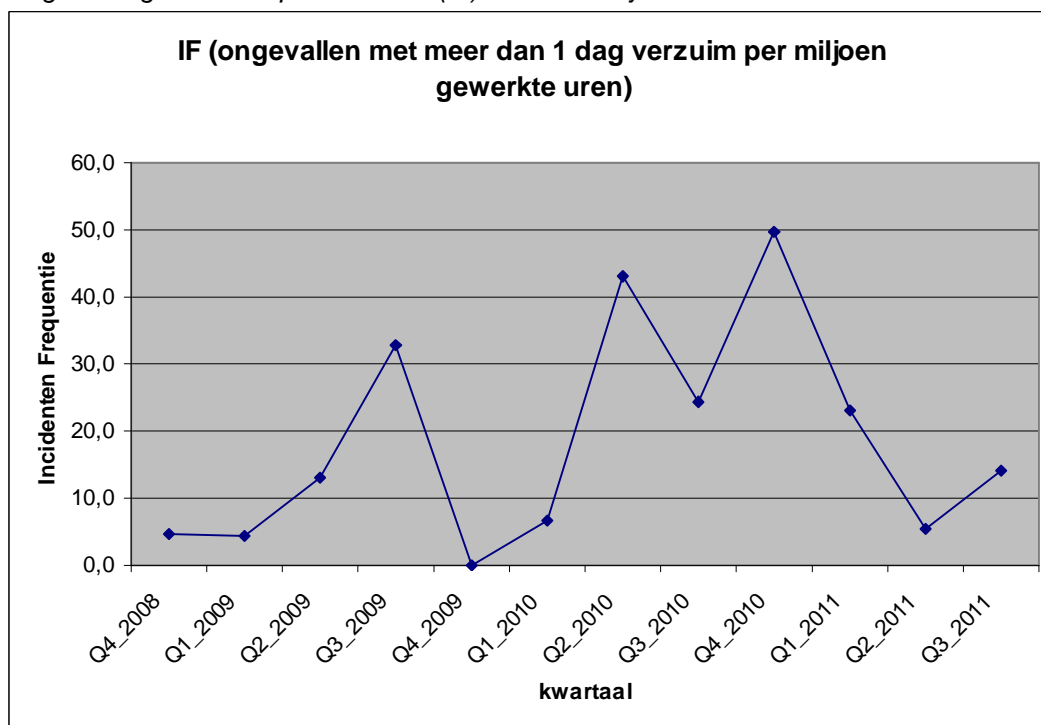
2.5 Veiligheid

Bouwveiligheid en gezondheid

Ten aanzien van de bouwactiviteiten heeft ook het derde kwartaal een acceptabel lage hoeveelheid incidenten laten zien. Er is een goede verbetering opgetreden in het tijdig aanleveren van werkplannen, waardoor in het vierde kwartaal de hoeveelheid audits gereduceerd kan worden, ten gunste van de tijdsbesteding aan lokale inspecties. Het werken van twee aannemers in dezelfde bouwlocatie (Saturn en Max Bögl) vergde aanvankelijk nog enige gewenning, maar is goed opgepakt door het teamwerk van de betreffende veiligheidskundigen. De ongevalcijfers laten ten opzichte van het vorige kwartaal een lichte stijging zien, maar zijn nog alleszins acceptabel. De stabilisering van deze veiligheidsindicatoren geven aan dat de DNZL samen met haar opdrachtnemers een succesvol veiligheidsbeleid voert.

De landelijke norm is dat de gemiddelde ongevallenfrequentie-index (IF) over drie jaar lager moet zijn dan 25. De Noord/Zuidlijn heeft over de afgelopen drie jaar een gemiddelde IF van 17,5 waarmee binnen de norm wordt gebleven. In onderstaande figuur is de ontwikkeling van deze index weergegeven.

Figuur: ongevallenfrequentie-index (IF) Noord/Zuidlijn



periode	IF	ID	IP
Q3 (2011)	14,0	106,7	0,15%
Toelichting			
IF	Incidentenfrequentie = aantal ongevallen per miljoen gewerkte uren		
ID	Gemiddelde verzuimduur in uren (verzuimuren / ongeval)		
IP	Ongevallenverzuimpercentage		

Incidentmanagement

In het derde kwartaal van 2011 zijn zes meldingen van de piketdienst DNZL geregistreerd. Bij drie meldingen was actie van de pikethouders benodigd. In één van deze gevallen lag de oorzaak niet bij de Noord/Zuidlijn – het betrof een losgeraakt muuranker van het Frans Consulaat aan de Vijzelstraat. Het tweede geval betrof een verdachte lucht in de overdrukkamer van station Vijzelgracht. Na metingen door de brandweer bleek er geen sprake te zijn van een gevaarlijke situatie. In het derde geval was een telefoonkabel van KPN geraakt

bij sonderingwerkzaamheden ter hoogte van station Ceintuurbaan. Bij de overige drie meldingen was geen actie van de pikethouders nodig. In vergelijking tot het tweede kwartaal van 2011 is het aantal meldingen iets toegenomen, maar is de ernst van de meldingen op een vergelijkbaar niveau gebleven.

Systeem- en publieksveiligheid

Voor de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn dient aangetoond te worden dat het werkend vervoersysteem voldoet aan de gestelde veiligheidscriteria. Veiligheidsbewijsvoering gaat over het proces van het leveren en geaccepteerd krijgen van de bewijzen die aantonen dat de Noord/Zuidlijn voldoet aan de veiligheidscriteria voor het bedoelde gebruik, onder voorwaarde van het gespecificeerde onderhoudsregime. De veiligheidscriteria zijn afgeleid van wet- en regelgeving, regionaal en lokaal veiligheidsbeleid en afspraken met belangenpartijen die in het verleden zijn gemaakt. De criteria zijn vertaald naar de verschillende ontwerpen van de Noord/Zuidlijn die grotendeels in uitvoering zijn, op de bovenbouw en spoorssystemen na. Naast infrastructurele maatregelen zal ook de organisatie voor de exploitatiefase (beheerder en vervoerder) gesteld moeten staan en zullen de verschillende operationele procedures beschreven en geïmplementeerd moeten zijn.

In het afgelopen kwartaal is Luxcontrol Nederland als de Independent Safety Assessor (ISA) geselecteerd voor de Noord/Zuidlijn. De ISA heeft een belangrijke rol bij de veiligheidsbewijsvoering van het project. In het 4e kwartaal zal een overeenkomst worden gesloten met deze partij.

In het afgelopen kwartaal is door DeltaRail een second opinion uitgevoerd op het Integraal Veiligheidsplan. Hieruit kwam naar voren dat de geschetste aanpak in principe geschikt is voor het opleveren van de veiligheidsbewijsvoering. Wel is aanbevolen om in het integrale veiligheidsplan alvast rekening te houden met de naar verwachting in 2013 in te voeren Wet Lokaalspoor. In het vierde kwartaal zal ook een safety management plan moeten worden opgesteld voor de spoorveiligheid, waarin ook expliciet de aanpak voor het Bestaande Net moet worden behandeld.

Het 'safe haven' concept is in het verleden ingevuld door middel van studies met betrekking tot de rookverspreiding (CFD) en evacuatiemogelijkheden in de stations. Ten behoeve van de definitieve onderbouw en toelichting van de berekeningen, heeft een inventarisatie plaatsgevonden van alle in het verleden op dit gebied opgestelde berekeningen en documenten. De uitgevoerde berekeningen zijn samen met de uitgangspunten en eisen uit het 'safe haven' concept samengebracht in een rapportage waarin een integraal overzicht van het onderdeel rookverspreiding en evacuatie wordt geboden.

In juli heeft overleg met de brandweer plaatsgevonden over de door de brandweer gehanteerde aanvalstrategie. Dit overleg heeft tot doel gehad de door de brandweer benodigde voorzieningen af te stemmen, alsmede de plaats waar deze aangebracht worden.

In het 2e kwartaal 2011 is een voorstel gemaakt voor de inrichting van een proces voor toelating, vrijgave en acceptatie van het nieuwe M5/M6 metromaterieel, dit voorstel is in het derde kwartaal in overleg met GVB op een aantal punten aangepast en wordt binnenkort voorgelegd aan de Stuurgroep Metro.

2.6 Systeemintegratie

Systeemintegratie is het proces om zowel de techniek als organisaties te integreren opdat een werkend vervoersysteem opgeleverd wordt. In de verschillende contracten zijn componenten van het systeem ondergebracht die samen bij exploitatie als één totaalsysteem moet functioneren waarbij ook de organisaties (beheerder en vervoerder) gesteld moeten zijn om het vervoersysteem in bedrijf te nemen.

Naar aanleiding van een interne audit op de Systeemintegratie wordt het strategiedocument aangepast. Met name de organisatie en de verantwoordelijkheden en bevoegdheden zullen aangescherpt worden.

De planning van de systeemintegratiefase vergt meer afstemming dan was aangenomen. In het vierde kwartaal van dit jaar kan de planning worden vastgesteld en verwerkt worden in de integrale projectplanning Noord/Zuidlijn.

2.7 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking

Er hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het definitief programma van eisen en de voorontwerpen (referentiemodellen), zoals deze zijn vastgelegd in de subsidiebeschikking van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 23 december 1999.

2.8 Overige

Vliegende brigade

De "vliegende brigade" is op basis van de aanbevelingen van commissie Veerman ingesteld om in het geval van cosmetische schade aan panden tijdens bouwwerkzaamheden van de Noord/Zuidlijn snel reparaties te kunnen uitvoeren.

In het derde kwartaal zijn vijf meldingen voor de Vliegende Brigade (VB) geregistreerd. In drie gevallen betrof het een bezorgde burger die gerustgesteld kon worden. In één geval betrof het een klemmende deur, waarvan na onderzoek door het Schadebureau geconstateerd is dat uitgesloten kon worden dat de oorzaak bij de Noord/Zuidlijn lag. In één geval betrof het een onveilige situatie vanwege bouwplaten die als gevolg van storm op het fietspad over de Amstel (ter hoogte van de A10) waren beland. In opdracht van de Vliegende Brigade heeft de aannemer (Saturn) de situatie hersteld.

3. PROJECTBEHEERSING

3.1 Programma van Eisen

In het afgelopen kwartaal zijn geen wijzigingen ten opzichte van de vigerende projectopdracht van de Noord/Zuidlijn vastgesteld.

Er zijn finale gesprekken over randvoorwaarden en financiën gevoerd tussen DNZL en Noordwaarts over het aanbrengen van een gewenste kap over station Buikslotermeerplein in plaats van de thans in de projectopdracht voorzieneabri's. Meerdere partijen zullen moeten bijdragen aan de meerkosten die deze wijziging met zich meebrengt. Het college van B&W moet hier eerst mee instemmen voordat deze wijziging doorgevoerd kan worden.

3.2 Planning

In deze paragraaf wordt ingegaan op de wijzigingen van de projectplanning en de verwachte haalbaarheid van de datum start exploitatie Noord/Zuidlijn. De haalbaarheid van de start exploitatiedatum wordt uitgedrukt in een kanspercentage. Dit percentage geeft aan met welke kans de oplevering van het project binnen de betreffende datum gerealiseerd kan worden. De hoogte van de kans is afhankelijk van de voortgang op de planning en het risicoprofiel op de nog uit te voeren activiteiten. Deze analyse vindt elk kwartaal plaats. Hoe hoger de haalbaarheidskans is hoe waarschijnlijker het is dat binnen de betreffende datum opgeleverd kan worden.

3.2.1 Projectplanning

Referentie

De uitgangsdatum voor de start exploitatie is ongewijzigd oktober 2017. In de berekening van deze datum is rekening gehouden met risico's en onzekerheden op de planning.

De deterministische einddatum (waarbij geen rekening is gehouden met risico's en onzekerheden) is ongewijzigd ten opzichte van het vorige kwartaal en sluit op oktober 2016.

Voortgang en ontwikkelingen (deterministische) projectplanning

De technische en logistieke raakvlakken tussen het boortunnelcontract en de diepe stations worden momenteel minutieus (in technisch detail en fasering) uitgewerkt. Zowel de opdrachtgever als beide aannemende partijen zijn hier intensief mee bezig vanaf het 2^e kwartaal 2011. Het tussentijdse beeld dat hieruit naar voren komt is dat een aantal aannames uit het verleden toch ingewikkelder blijkt uit te pakken en de duur van de activiteiten direct na einde boren langer is dan aangenomen. Dit proces is nog gaande en zal het 4^e kwartaal van dit jaar afgerond worden.

Parallel vindt de uitwerking plaats van de systeemintegratieplanning (inclusief fase proefbedrijf) waarbij de input van het recent gesloten contract voor Transporttechniek en Afbouw wordt meegenomen, evenals de informatie van de preferred bidder van het Signalling en Control contract. Tevens wordt de samenhang met de ICT/Telecom onderdelen uitgewerkt. Tot slot zullen ook de inzichten bij het Centraal Station ten aanzien van de problematiek van de De Ruyterkade meer in detail bekend zijn in het 4^e kwartaal.

3.2.2 Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn

Het afgelopen kwartaal is er geen wijziging opgetreden in de deterministische planning. Ook veroorzaken de wijzigingen in het risicoprofiel op het kritieke pad geen grote veranderingen in de haalbaarheid van de eindmijlpaal van oktober 2017. De haalbaarheid blijft dit kwartaal gehandhaafd op 70%.

Wel zien we voor het vierde kwartaal een aantal wijzigingen op ons afkomen, als aangegeven in

hoofdstuk 3.2.1, die de haalbaarheid doen afnemen. Daar staat tegenover de mogelijkheid dat uit de integratieplanning volgt dat de haalbaarheid weer zal toenemen. In het vierde kwartaal zal hierover meer zekerheid worden verkregen, in het derde kwartaal is er geen reden tot aanpassing.

3.3 Financiën

De commissie Veerman heeft in 2009 geadviseerd om het budget voor de Noord/Zuidlijn zodanig te bepalen dat de kans 95% is dat het budget (meer dan) voldoende is en dat er maar een kans van 5% bestaat dat het budget een tekort vertoont. Dit wordt ook uitgedrukt als een onderschrijdingskans van 95%. Om deze 95% te halen heeft de commissie Veerman berekend dat €3,1 miljard (prijspeil 2008) gereserveerd zou moeten worden als budget voor het project. Deze €3,1 miljard wordt sindsdien in de kwartaalrapportages de "Veerman-referentie" genoemd. Het is als het ware het uitgangsbudget waarmee de nieuwste uitgavenprognoses van kwartaal tot kwartaal worden vergeleken.

Onderdeel van het bedrag van €3,1 miljard was een voorziening voor "kleine kans – groot gevolg" risico's ter hoogte van €110,4 miljoen. In het 1^e kwartaal 2010 werd besloten om deze voorziening vooralsnog niet te dekken. Door de lagere dekking werd ook de 95% onderschrijdingskans niet gehaald. De prognoses in de kwartaalrapportages (paragraaf 3.3.2) wordt gepresenteerd op basis van de 95% onderschrijdingskans, dus hoeveel geld er nodig is om 95% kans te hebben dat het budget (meer dan) voldoende is. Vervolgens wordt deze prognose vergeleken met het actueel door het bestuur beschikbaar gestelde budget. Daarbij wordt elk kwartaal de haalbaarheid van het actuele budget in een kanspercentage uitgedrukt. Dit percentage geeft aan hoe groot de kans is om binnen het budget het project op te leveren.

3.3.1 Monitoring budget en prognose

In de onderstaande tabel is de ontwikkeling van de prognose en het budget weergegeven over de afgelopen kwartalen vanaf het moment dat de commissie Veerman heeft geadviseerd om €500 miljoen aan het projectbudget toe te voegen.

EUR x miljoen		[1]	[2]	[3]	[4] = [1]-[3]	[5] = [2]-[3]	[6]	[7]	[8]
Kwartaal	Prijspeil	Veerman referentie	Projectbudget	Prognose (95%-waarde)	Verschil Veerman	Verschil projectbudget	Haalbaarheid % "Veerman"	Haalbaarheid % projectbudget	Voorzieningen %
Q4-2009	2009	3.130,2	2.630,2	3.130,2	0,0	-500,0	95%	<1%	17%
Q1-2010	2009	3.130,2	2.630,2	3.130,2	0,0	-500,0	95%	<1%	17%
Q2-2010	2009	3.130,2	3.019,8	3.130,2	0,0	-110,4	95%	40%	30%
Q3-2010	2010	3.160,8	3.050,4	3.177,7	-16,9	-127,3	90%	35%	27%
Q4-2010	2010	3.160,8	3.115,4	3.166,7	-5,9	-51,3	94%	79%	32%
Q1-2011	2010	3.160,8	3.118,7	3.163,7	-2,9	-45,0	94%	81%	33%
Q2-2011	2010	3.160,8	3.118,7	3.154,3	6,5	-35,6	96%	84%	34%
Q3-2011	2011	3.236,6	3.194,5	3.201,4	35,2	-6,9	99%	93%	35%

Legenda kolommen:

[1] Veerman referentie: door Cie Veerman genoemd bedrag € 3,1 mrd (pp'08) tegen actueel prijsspeil

[2] Projectbudget : door de Gemeenteraad geaccordeerd projectbudget inclusief Risicofonds

[3] Prognose : prognose einde werk op basis van de bovengrens (95%-waarde)

[4] en [5] : berekende verschillen tussen prognose einde werk en Veerman referentie respectievelijk projectbudget

[6] en [7] : de kans waarbinnen de Veerman referentie respectievelijk het projectbudget wordt gebleven gegeven de prognose

[8] : totaal nog vrij beschikbaar budget Onvoorzien + Risicofonds voor de nog voorzienbaar te betalen kosten tot einde werk

Ten opzichte van het vorige kwartaal is het voorzieningenniveau tot einde werk gestegen van 34% naar 35%. Deze stijging wordt veroorzaakt door:

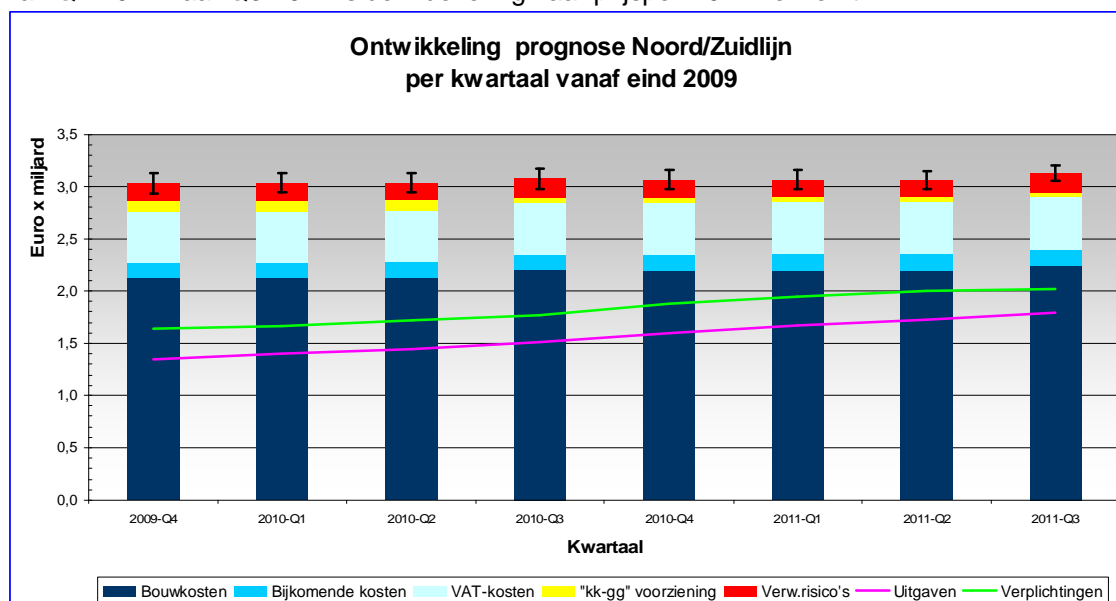
- de prognose (+ €47,1 miljoen) is ten opzichte van het budget (+ €75,8 miljoen) aanzienlijk minder gestegen dit kwartaal. Dit komt met name door het positieve aanbestedingsresultaat op het gegunde contract voor Transporttechniek en afbouw
- er is in het afgelopen kwartaal €65,1 miljoen betaald waarmee de onzekerheid voor nog toekomstige uitgaven is afgenomen ten opzichte van het vorige kwartaal.

De haalbaarheid van de "Veerman" referentie en van het projectbudget is het afgelopen kwartaal gestegen van 96% naar 99%. De haalbaarheid van het projectbudget is het afgelopen kwartaal gestegen van 84% naar 93%. Dit wordt veroorzaakt doordat de prognose aanzienlijk

- 15 -

minder stijgt dan het budget. Dit is met name te verklaren door het positieve aanbestedingsresultaat zoals eerder aangegeven.

In onderstaande figuur is aangegeven wat de ontwikkeling van de prognose is vanaf Q4-2009 met daarin weergegeven de cumulatieve stand van de verplichtingen en uitgaven. In de stap van Q2-2011 naar Q3-2011 is de indexering naar prijspeil 2011 verwerkt.



3.3.2 Mutaties budget en prognose in de afgelopen verslagperiode

De ontwikkeling van het budget, de prognose en de verschillen tussen budget en prognose is als volgt:

Tabel 1: budget en prognose Noord/Zuidlijn

In EURO x miljoen	Budget			Prognose			Verschil budget-prognose		
	Q2-2011 pp'2010 [1]	Mutaties [2]	Q3-2011 pp'2011 [3]=[1]+[2]	Q2-2011 pp'2010 [4]	Mutaties [5]	Q3-2011 pp'2011 [6]=[4]+[5]	Q2-2011 pp'2010 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q3-2011 pp'2011 [9]=[7]+[8]
Bouwkosten	2.200,8	66,7	2.267,5	2.197,7	38,8	2.236,5	3,1	27,9	31,0
Bijkomende kosten	146,1	18,8	164,9	162,3	2,6	164,9	-16,2	16,2	0,0
VAT-kosten	500,6	3,8	504,5	501,4	4,6	506,0	-0,7	-0,8	-1,5
Subtotaal exclusief risico's	2.847,5	89,4	2.936,9	2.861,3	46,0	2.907,4	-13,9	43,4	29,5
Risico's	271,2	-13,6	257,6	250,9	1,1	252,0	20,3	-14,6	5,7
Extra voorziening 'kk-gg' risico's ¹⁾				42,1		42,1	-42,1		-42,1
Subtotaal risico's	271,2	-13,6	257,6	293,0	1,1	294,0	-21,8	-14,6	-36,4
Totaal Noord/Zuidlijn	3.118,7	75,8	3.194,5	3.154,3	47,1	3.201,4	-35,6	28,7	-6,9

¹⁾ Betreft een extra voorziening voor risico's met een kleine kans van optreden maar met een groot gevolg

Budgetmutaties

Het totale projectbudget is, behoudens het Risicofonds, geïndexeerd naar prijspeil 2011 waardoor het budget toeneemt met € 75,8 miljoen. Elk jaar vindt de indexering van het budget plaats op basis van een nacalculatie van het voorafgaande jaar (2010) en een voorcalculatie over 2011. Op basis van de nacalculatie over 2010 is er € 3,7 miljoen extra indexering benodigd. Voor 2011 is € 72,1 miljoen berekend waarbij is uitgegaan van 6,8% prijsstijging voor de bouwkosten en de verzekeringspremies (bijkomende kosten) en 1,2% voor VAT-kosten en de overige Bijkomende kosten. De bedragen zijn afgestemd met Concern Financiën en verwerkt in de begroting 2012. Volgend jaar zal in het 3^e kwartaal op basis van de nacalculatie 2011 het budget voor indexering worden bijgesteld.

Naast de indexering is er een aantal wijzigingsvoorstellen budgettair verwerkt die reeds in het vorige voortgangsverslag werden aangekondigd en al in de prognose verwerkt waren. Het betreft de wijzigingen met betrekking tot:

- kosten in verband met de risicoreducerende maatregel aangaande de gewijzigde boorfasering (parkeren boormachine voor Vijzelgracht i.p.v. wachten in Ceintuurbaan)
- tekort Schadebureau
- nadelig resultaat verkoop incidentpanden Vijzelgracht
- tekort onderhandelingsresultaat Saturn
- aanpassingen als gevolg van beschikbaarheidseisen C2000 systeem

De waarde van bovenstaande wijzigingen bedraagt € 24 miljoen. Voor de financiële dekking is € 10,4 miljoen opgevangen met meevallers binnen het project. Ten slotte is € 13,6 miljoen voor bovenstaande wijzigingen onttrokken uit het Risicofonds en overgeheveld naar de kosten (Bouw, bijkomend en VAT).

Mutaties prognose

In totaal is ten opzichte van het vorige kwartaal de prognose tot einde werk per saldo met € 47,1 miljoen gestegen. Ook de prognose is geïndexeerd naar prijspeil 2011 voor hetzelfde bedrag als het budget (€ 75,8 miljoen). Desondanks valt de stijging van de prognose lager uit dan de stijging van het budget. De onderbouwing is als volgt (zie ook kolom mutaties tabel 1):

Bouwkosten (+ € 38,8 mln.)

De prognose bouwkosten is per saldo met € 38,8 miljoen gestegen. Deze stijging wordt als volgt verklaard:

- | | |
|---|------------------|
| • Indexering | : + € 70,9 mln. |
| • Aanbestedingsresultaat Transporttechniek & Afbouw | : -/ € 31,3 mln. |
| • Verschuiving naar VAT-kosten (engineering Diepe Stations) | : -/ € 2,3 mln. |
| • Afwijkingen en contractmutaties Centraal Station | : + € 1,5 mln. |

VAT-kosten (+ € 4,6 mln.)

Per saldo is de prognose VAT-kosten met € 4,6 miljoen gestegen. Deze stijging wordt als volgt verklaard:

- | | |
|---|----------------|
| • Indexering | : + € 2,3 mln. |
| • Verschuiving naar VAT-kosten (engineering Diepe Stations) | : + € 2,3 mln. |

Bijkomende kosten (+ € 2,6 mln.)

De stijging heeft volledig betrekking op de indexering

Risico's (+ € 1,1 mln.)

De prognose van de financiële risico's is per saldo met € 1,1 miljoen gestegen door diverse bijstellingen in het risicodossier. De verwachtingswaarde van het risicodossier is gestegen met € 14 miljoen door met name de mogelijke extra tijdgebonden kosten bij contract Centraal Station als gevolg van problematiek De Ruyterkade, de lacune met betrekking tot de definitieve aansluiting van de boortunnel op de diepe stations en de tegenvallende detailuitwerking met betrekking tot de verloren schildmethode in station Rokin. De ruimtelijke omstandigheden waarin de verloren schildmethode uitgevoerd moet worden zijn slechter dan eerder was aangenomen en ook de lengte van de vrieslansen blijkt langer te zijn om de waterdichtheid te garanderen. Wijzigingsvoorstellen op bovengenoemde onderwerpen worden binnenkort verwacht, waarmee ze uit het risicodossier zullen verdwijnen en in de kosten zullen worden opgenomen.

Tegenover de stijging van de verwachtingswaarde staat een sterke daling van € 12,9 miljoen in de spreiding van het financiële risicoprofiel, zijnde het verschil tussen de verwachtingswaarde en de bovengrens (95%-waarde). Deze daling wordt vooral veroorzaakt door de afname van de normale onzekerheid met betrekking tot de raming van het Transporttechniek en Afbouw contract dat inmiddels gegund is waardoor de aanneemsom bekend is.

Extra voorziening "kk-gg" risico's

De prognose is ongewijzigd en bedraagt € 42,1 miljoen (€ 110,4 miljoen -/ € 68,3 miljoen overdruk Vijzelgracht).

Vershil budget-prognose

Het totaal geprognosticeerde tekort (op basis van de 95%-waarde) is ten opzichte van het vorige kwartaal gedaald met € 28,7 miljoen (van € 35,6 miljoen naar € 6,9 miljoen; zie tabel 1). Dit wordt veroorzaakt doordat de prognose minder hard gestegen is dan het budget, met name door het behaalde aanbestedingsresultaat.

3.3.3 Dekking

Tabel 2: dekking van het projectbudget

In EURO x miljoen	Begroting			Prognose			Vershil begroting-prognose		
	Q2-2011 pp'2010 [1]	Mutaties [2]	Q3-2011 pp'2011 [3]=[1]+[2]	Q2-2011 pp'2010 [4]	Mutaties [5]	Q3-2011 pp'2011 [6]=[4]+[5]	Q2-2011 pp'2010 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q3-2011 pp'2011 [9]=[7]+[8]
Rijk	1.129,6	3,0	1.132,6	1.128,8	5,3	1.134,1	0,8	-2,3	-1,5
Regio	119,6	0,1	119,7	134,8	0,1	134,9	-15,2		-15,2
Parkeergarage Rokin	57,4		57,4	46,6		46,6	10,8		10,8
Subtotaal bijdragen derden	1.306,6	3,1	1.309,7	1.310,2	5,4	1.315,6	-3,6	-2,3	-5,9
Gemeente (incl. risicofonds)	1.812,1	72,7	1.884,8	1.844,1	41,7	1.885,8	-32,0	31,1	-1,0
Totaal dekking	3.118,7	75,8	3.194,5	3.154,3	47,1	3.201,4	-35,6	28,8	-6,9

Begroting

De begroting is het afgelopen kwartaal met de indexering 2011 gemuteerd met € 75,8 miljoen (nacalculatie 2010 en voorcalculatie 2011).

In de begroting 2011, vorig jaar was voor de indexering voor prijspeil 2010 rekening gehouden met een IBOI van 1%. Het daadwerkelijke IBOI percentage voor 2010 is door het Rijk vastgesteld op 0,839%. Het gemeentelijk aandeel is daarmee in de begroting met € 0,8 mln. verhoogd en het aandeel Rijk met € 0,8 mln. verlaagd. Op basis van de voorcalculatie Indexering 2011 is uitgegaan van 1% IBOI 2011 voor het aandeel Rijk en Regio. In de begroting is daarmee voor het aandeel Rijk rekening gehouden met € 3,8 miljoen waarmee het saldo voor de mutatie Rijk € 3 miljoen bedraagt. Het aandeel voor de Regio bedraagt € 0,1 miljoen. Het in de begroting opgenomen aandeel voor de Gemeente bedraagt € 72,7 miljoen.

Prognose

Na het indienen van de begroting 2012 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het IBOI percentage voor 2011 vastgesteld op 1,41%. Hierdoor zal het aandeel van het Rijk in de indexering € 5,3 miljoen bedragen in plaats van € 3,8 miljoen.

Het aandeel voor de Gemeente muteert in de prognose met € 41,7 miljoen. Totaal sluit de prognose dekking aan op de prognose uitgaven einde werk

De verschillen tussen begroting en prognose dekking bedraagt € 6,9 miljoen, gelijk aan het verschil tussen budget en prognose uitgaven tot einde werk (zie tabel 1).

Van het Rijk wordt € 1,5 miljoen extra indexering verwacht gegeven het feit dat er een hogere IBOI is afgegeven voor 2011 dan waarmee is gerekend. Van BonRoute wordt net zoals in het voorgaande kwartaal € 15,2 extra subsidie verwacht.

Voor het netto verkoopresultaat parkeergarage Rokin is vorig kwartaal een lagere opbrengst als signaal ingeboekt. Als vervolg op de in het vorige kwartaal uitgevoerde analyse is een marktconsultatie gestart om de marktwaarde beter te kunnen beoordelen. De resultaten daarvan worden in het volgende kwartaal verwacht.

Het aandeel voor de Gemeente kent op basis van de Q3-2011 prognosestand nog een tekort van € 1 miljoen. Het benodigde aandeel van de Gemeente is echter afhankelijk van hoe de prognose uitgaven tot einde werk zich over de tijd ontwikkelt. Het is gezien de fase van het project daarom nog te vroeg om conclusies te trekken.

3.3.4 Financiële voortgang

De financiële voortgang van het project wordt uitgedrukt in kengetallen met betrekking tot de uitgaven en ontvangsten:

Tabel 3: Kengetallen financiële voortgang

In EURO x miljoen	t/m	t/m	Wijziging [3]=[2]-[1]
	Q2-2011 [1]	Q3-2011 [2]	
<i>Uitgaven:</i>			
Verplicht	2.000,6	2.021,1	20,5
Betaald	1.732,9	1.798,0	65,1
<i>Ontvangsten:</i>			
Rijkssubsidie	775,2	808,9	33,7
Regio	119,6	132,7	13,1
Parkeergarage Rokin			
Totaal ontvangsten	876,3	941,6	46,8

In het afgelopen kwartaal is € 65,1 miljoen betaald. Er is € 46,8 miljoen aan bijdragen ontvangen. Hiervan heeft € 33,7 miljoen betrekking op de Rijksbijdrage en € 13,1 miljoen op ontvangen bijdragen van Stichting BonRoute (€ 8,2 miljoen) en Regionet (€ 4,9 miljoen).

3.3.5 Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie

Via voortgangsoverleg per kwartaal tussen Rijkswaterstaat en de dienst Noord/Zuidlijn wordt tijdig inzicht geboden in de realisering van de mijlpalen en de consequenties voor de kasstromen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het kwartaalverslag is daarbij de onderbouwing van de declaraties.

In het derde kwartaal van 2011 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 69 B, TBM 3 West doorbreekt zuidelijke wand station Ceintuurbaan
- Mijlpaal 93, TD 32 wanden op perronniveau geplaatst
- Mijlpaal 129 B, TD 49 alle benodigde panden gesloopt

3.4 Risico's en onzekerheden

Elk project wordt bedreigd door risico's en onzekerheden. Daarom is risicomanagement een van de belangrijkste beheersaspecten die nodig is om de doelstellingen van het project zoveel als mogelijk te blijven waarborgen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de belangrijkste risico's en onzekerheden voor het project die actieve managementaandacht krijgen. Tevens wordt in deze paragraaf ingegaan op de grootste risico's waarbij de belangrijkste beheersingsmaatregelen al genomen zijn. In een aantal gevallen is nog steeds aandacht voor de restrisico's, die nauwlettend in de gaten worden gehouden, totdat ze niet meer kunnen optreden.

Belangrijkste risico's en onzekerheden

Het betreft hier de belangrijkste risico's en onzekerheden waar op dit moment actieve managementaandacht naar uitgaat.

- *Uitloop oplevering Centraal Station en Zinktunnel*
De opgelopen problemen in het laatste kwartaal met betrekking tot de gewijzigde fasering, besteksaanpassingen en de uit het slot gelopen damwand bij de De

Ruyterkade, geven voor de geplande oplevering van het werk reden tot zorg. Vertragingen leiden tot effecten op andere projectonderdelen, zoals het afzinken van de tunnelementen in het IJ en het busstation IJSEI. De komende periode zal intensief met de aannemer en met behulp van extern deskundigen gezocht worden naar oplossingen om verdere vertragingsschade zoveel als mogelijk te beperken.

- *Grote plaatselijke verzakking als gevolg van het wegvallen van de druk van de Tunnelboormachine*
Ten aanzien van het traject startschacht (Damrak) naar station Rokin kan dit risico zich niet meer voordoen omdat beide tunnels zonder problemen zijn geboord. De ervaringen van het afgelopen kwartaal met de eerste tunnelbuis die vanuit het Scheldeplein naar station Ceintuurbaan is geboord zijn positief. Voor de nog te boren tunnels blijft dit risico echter nog wel bestaan. Alles is in het werk gesteld om de kans op dit risico tot een minimum te beperken.
- *Cosmetische en/of constructieve schade aan panden door bovennormale zettingen*
Er is vertrouwen dat de zich inmiddels bewezen beheersmaatregelen (traject Damrak-Rokin), zoals in voorgaande rapportages is toegelicht, ook afdoende zullen zijn voor de nog te boren tunnelbuizen. Desalniettemin zal de aandacht voor dit risico niet verminderen zolang er nog geboord wordt.
- *Ontwerpfouten en mogelijke lacunes tussen de projectopdracht en het ontwerp*
Het risico behelst het onvoldoende aansluiten van verschillende projectonderdelen door ontwerpfouten en de mogelijke 'witte vlekken' in het ontwerp, waardoor achteraf alsnog aanpassingen nodig zijn die zowel financieel als planningsgevolgen kunnen hebben. Dit risico wordt beheerst door verbeterd raakvlakmanagement. De komende perioden zal veel aandacht worden besteed aan de integratie van de afzonderlijke componenten van het vervoersysteem. De systeemintegratiestrategie is nagenoeg afgerond en een aanzet voor de organisatorische inbedding is in ontwikkeling.
- *Hinder door trillingen en laag frequent geluid*
Het risico bestaat dat tijdens de exploitatiefase zich trillingen voordoen die boven de norm uitstijgen. Het gaat hierbij zowel om trillingen die de metro veroorzaakt voor de omgeving, als trillingen van de bovenliggende trams die een negatief effect hebben op de passagiers in de metrostations. In het vierde kwartaal van 2010 heeft een gespecialiseerd bureau het ontwerp getoetst en is er een praktijkproef uitgevoerd in de geboorde oostelijke tunnel tussen de startschacht en station Rokin. De resultaten hiervan hebben in Q1-2011 aanleiding gegeven het risico te verlagen. De volgende stap in de beheersing is de verificatie op het spoorontwerp van de aannemer.
- *Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)*
Dit is het risico dat verschillende elektrische of elektronische systemen elkaar negatief beïnvloeden waarbij het functioneren van een of meerdere systemen in het geding komt. Bij de HSL-Zuid en Betuweroute heeft bijvoorbeeld de toepassing van 25.000 Volt op het nieuwe spoor negatieve effecten gehad op het treinverkeer dat op parallel gelegen spoor (1500 Volt) reed. Bij de Noord/Zuidlijn is in de boortunnel waar sprake is van een kleine diameter buis dit risico het grootst. Inmiddels zijn eisen ter voorkoming van dit probleem opgenomen in het contract voor Transporttechniek & Afbouw. De volgende beheersstap is een verificatie op het ontwerp van de zowel de aannemer voor Transporttechniek & afbouw als die van Signalling & Control en de ICT/Telecom componenten.
- *Safetycase en Integraliteit vervoerssysteem*
Voordat de metro in gebruik kan worden genomen, moet in de eindfase van het project de veiligheid van het vervoerssysteem (safetycase) en de integrale werking worden aangetoond. Er bestaat een risico dat dit onvoldoende kan worden aangetoond. Eventuele aanpassingen hebben tot gevolg dat de metrolijn later dan gepland opengesteld kan worden en er sprake zal zijn van meerkosten. Het afgelopen kwartaal is door DeltaRail een second opinion uitgevoerd op het Integraal Veiligheidsplan met positief resultaat. Aanbevolen is om wel alvast te anticiperen op de Wet Lokaalspoor

- 20 -

die naar verwachting in 2013 wordt vastgesteld. De Independent Safety Assessor, die een belangrijke rol speelt in de veiligheidsbewijsvoering is afgelopen kwartaal geselecteerd. Met de brandweer is overleg gaande over de voorgenomen aanvalstrategie bij calamiteiten. De strategie voor de systeemintegratiefase wordt op basis van de aanbevelingen uit de interne audit (zie hoofdstuk 4) aangescherpt.

Beheerste risico's

Het betreft hier risico's waarvan de belangrijkste beheersmaatregelen inmiddels genomen zijn of waarvan de maatregelen genomen zullen gaan worden op het moment dat dit volgens de projectplanning opportuun wordt. De eventuele restrisico's blijven gemonitord worden totdat het risico zich niet meer kan voordoen.

- *Opbarsten bodem station Vijzelgracht*
Nu het besluit tot het deels (vanaf -26 m NAP) onder verhoogde luchtdruk uit te graven van station Vijzelgracht is genomen, resteert er nog slechts een klein restrisico dat de bodem kan opbarsten. Dit restrisico wordt bewaakt en gemonitord totdat de fundatievloer gestort is. De werkzaamheden onder verhoogde luchtdruk zijn gestart en lopen naar verwachting tot maximaal de Kerst.
- *Verzakking c.q. bezwijken walmuur Natte Damrak*
Zeker is gesteld dat de walmuur niet meer kan bezwijken nu ook het vrieslichaam is ontdooid. Echter, er blijkt nog steeds sprake te zijn van een (niet met het oog waarneembare) zetting waardoor mogelijk later lokaal herbestrating nodig zal zijn.
- *Lekkende/bezwijkende diepwanden Vijzelgracht als gevolg van grondinsluitingen*
Voor station Vijzelgracht is er nog een restrisico aanwezig omdat de bouwput nog niet geheel uitgegraven is. De genomen beheersmaatregelen (vriezen van de diepwandvoegen en vervolgens ontgraven onder overdruk) zullen nog van kracht blijven totdat het diepste niveau is bereikt. Begin oktober zal het station geheel ontgraven zijn.
- *Geluidsoverlast nabij startschacht en diepe stations*
Nu de dwarsverbinding gereed is bij Beursplein zal de geluidsdempende hal in het 4^e kwartaal verwijderd kunnen worden omdat er geen geluidsoverlast meer zal zijn bij de startschacht. Bij de diepe stations wordt scherp gelet op het mogelijk overschrijden van de afgesproken werktijden.
- *Raakvlakrisico's in relatie tot planning*
In de afgelopen periode zijn de (logistieke) afhankelijkheden tussen het boorproces en de werkzaamheden in de stations verder in detail (4D) uitgewerkt. Op basis van deze exercitie worden werkafspraken op de detail uitvoeringsplanning gemaakt met betreffende partijen. De ervaring leert dat sommige eerder gedane aannames bijstelling behoeven, die zonder deze uitwerking te laat naar boven zouden komen met waarschijnlijk grotere gevolgen van dien. De planning voor de systeemintegratiefase wordt momenteel nader in detail uitgewerkt. De planning van de recent geselecteerde aannemerscombinatie (VIA NZL) voor Transporttechniek en afbouw wordt thans beoordeeld. In het 4^e kwartaal kan ook de planning van de preferred bidder voor het Signalling en Control contract beoordeeld worden.
- *Incidenten (risico's met een kleine kans maar een groot gevolg – zgn. KKG-*risico's*)*
Er bestaat een zeer kleine kans dat risico's uit deze categorie zich voordoen. De gevolgen zijn echter groot. Enkele voorbeelden zijn schade aan de tunnelementen tijdens het afzinken in het IJ, het aantreffen van grote obstakels in de ondergrond tijdens het boorproces, het bezwijken van het hoofdlager van de tunnelboormachine en brand tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden. De projectorganisatie schenkt grote aandacht aan het voorkomen van dergelijke incidenten. Preventieve maatregelen ter voorkoming van deze risico's zijn of worden al genomen.

Exogene risico's

Het betreft hier risico's waar de dienst Noord/Zuidlijn vrijwel geen invloed op heeft maar die wel van invloed kunnen zijn op de projectreferenties (scope, tijd en geld) van het project. Deze risico's zijn aandachtspunten voor het bestuurlijk niveau. Voor de eventuele gevolgen van deze risico's zijn geen voorzieningen opgenomen in de planning en/of budget.

- *Financiering Stadsregio Amsterdam (AMSYS)*
Voor de activiteiten aangaande Signalling, ICT/Telecom en test- en proefbedrijf op het bestaande metronet en mogelijke aanpassingen in verband met wijzigende vervoersprognoses, zal een belangrijke financiële bijdrage van de Stadsregio Amsterdam (SRA) nodig zijn (zie hoofdstuk 2.2). Ten aanzien van het Signalling contract zijn vorderingen gemaakt door het in september genomen promotiebesluit van het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio, waarbij een indicatieve subsidiebijdrage is vastgesteld. De zorg over de dekking van het ICT/Telecom programma blijft echter nog wel van kracht. Discussie over de financiering van het bestaande net heeft gevolgen voor de planning van de Noord/Zuidlijn, omdat de aanbesteding zowel betrekking heeft op het bestaande net als op het Noord/Zuidlijn-deel. Onvoldoende financiering kan tot gevolg hebben dat er vertraging optreedt die direct gevolg heeft voor de oplevering van de Noord/Zuidlijn.
- *Werken voor derden*
Een aantal werken wordt in opdracht van derden (zoals stadsdeel Noord, Noordwaarts, DIVV, Zuidas) gerealiseerd door Dienst Noord/Zuidlijn. Het betreft hier bijvoorbeeld de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg, het realiseren van stadsparkbruggen in Amsterdam-Noord, activiteiten voor project IJSEI en maaiveld verbeteringen bij de RAI. Voor een aantal zaken bestaat verschil van mening over de financiële bijdrage van betreffende partijen. Indien de door de Noord/Zuidlijn verwachte opbrengsten niet geïnd kunnen worden, zal de gemeentelijke bijdrage aan de financiering van de Noord/Zuidlijn stijgen. In het afgelopen kwartaal zijn bindende afspraken gemaakt met dienst Zuidas over de bijdrage voor de maaiveld verbeteringen bij de RAI. Een bestuurlijk besluit over het geschil met stadsdeel Noord aangaande de kostenverdeling Nieuwe Leeuwarderweg, wordt voor eind 2011 verwacht.
- *Invloed vervoerder op (tijdige) oplevering werkend vervoersysteem NZL*
Om het werkend vervoersysteem Noord/Zuidlijn met succes en op tijd op te leveren is een tijdige betrokkenheid van de toekomstige vervoerder essentieel. Op dit moment is er echter onduidelijkheid over de positie van twee belangrijke partijen hierbij, namelijk de Stadsregio (SRA) en de vervoerder. Gezien de plannen van het huidige kabinet is het onzeker of de SRA in de huidige structuur blijft voortbestaan. Verder is onzeker wie de uiteindelijke vervoerder zal zijn. Volgens de afspraken in het regeerakkoord dienen de grote steden het openbaar vervoer namelijk openbaar aan te besteden. Zonder de participatie van de vervoerder in de voorbereiding voor een werkend vervoerssysteem zal de haalbaarheid van oktober 2017 lager zijn. Met het GVB wordt gesproken op welke wijze de samenwerking en betrokkenheid kan worden ingevuld om tot een werkend vervoerssysteem te komen. Een concept intentieverklaring is inmiddels opgesteld.
- *Autotunnel De Ruyterkade (IJSEI)*
Het contract Centraal Station van de Noord/Zuidlijn heeft een belangrijk planningsraakvlak met project IJSEI (DIVV) waar de autotunnel bij De Ruyterkade onderdeel van is. De afhankelijkheid bestaat uit het tijdig kunnen openstellen van de autotunnel. Deze is nodig om het verkeer op de De Ruyterkade om te leiden waarop de resterende werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn aan de De Ruyterkade kunnen worden afgerond.

Eerder is gerapporteerd dat de autotunnel niet zou voldoen aan de vigerende tunnelveiligheidseisen. Inmiddels heeft de Gemeente daar extra middelen voor beschikbaar gesteld en is het projectteam IJSEI bezig met de aannemer een alliantie

te vormen voor ontwerp en uitvoering. Inmiddels blijkt dat ook de reconstructie van het Oostelijke kruispunt bij de De Ruyterkade een voorwaarde is voor het kunnen openstellen van de autotunnel. Dit is nog niet als project belegd en financiële dekking hiervoor is nog niet aanwezig. In het Bestuurlijk Overleg Centrum is het probleem inmiddels geagendeerd.

4. KWALITEIT EN ORGANISATIE

4.1 Ontwikkelingen binnen de Dienst Noord/Zuidlijn

Samenwerkingsovereenkomsten

Uit het oogpunt van efficiency, kostenbeheersing en kwaliteit heeft de DNZL met 5 externe suppliers nadere afspraken gemaakt over de levering van personeel door middel van detacheringdiensten. Het zijn Movares, DHV, AT-Osborne, Deltares en het Adviesbureau. Met deze afspraken geeft DNZL mede invulling aan een ombuigingstaakstelling bedrijfsvoering uit het verleden en wil de dienst een bijdrage leveren aan de noodzaak om in tijden van budgettaire krapte bij de gemeente zo efficiënt mogelijk om te gaan met beschikbare middelen. Mede ten behoeve van deze overeenkomsten heeft de dienst een bandbreedtestelsel ontwikkeld, een eigen tariefsystematiek waarmee de hoogte van tarieven bepaald kan worden op basis van marktconformiteit. Verder is een eigen indexeringsregeling ontwikkeld waarmee uniformiteit is geborgd van de jaarlijkse prijsstijgingen. Er zijn afspraken gemaakt waarbij suppliers zich hebben gecommitteerd om bij de tariefbepaling rekening te houden met de Balkenende-norm. En tot slot zijn er afspraken gemaakt waarbij suppliers zich hebben verplicht om hun kennis te delen op het niveau van de stad Amsterdam.

Dienst Metro

Op 12 april 2011 heeft het college van B&W besloten tot wijziging van de organisatie van het metro-systeem van Amsterdam. Basis voor dit besluit lag in adviezen van de auditoren Korf/Grinwis/Podt over de inbedding van de Noord/Zuidlijn-organisatie en een rapport van PwC over de organisatie van de Amsterdamse metro-activiteiten.

In het kader van dit besluit dienen de onderdelen Signalling & Control en ICT/Telecom op korte termijn van DIVV aan de DNZL te worden overgedragen. Op dit moment is het proces van overdracht in volle gang. Verwacht wordt dat de formele overdracht dit najaar wordt afgerond door middel van een rapportage aan het bestuur, op basis van de nulmetingen waar het bestuur om heeft gevraagd en die momenteel worden opgesteld.

Het college heeft eveneens besloten om uiterlijk 1 juli 2012 een Dienst Metro in te stellen. De nieuwe Dienst Metro zal bestaan uit de huidige DNZL en een aantal, deels nog nader te bepalen taken, die vanuit DIVV in de nieuwe Dienst Metro wordt ondergebracht. Op basis van dit besluit is een projectgroep gestart om het collegebesluit te implementeren. De projectgroep wordt bemand door leden vanuit zowel DIVV als de DNZL met ondersteuning van de Bestuursdienst. De aansturing geschiedt door directeuren van de beide diensten waarbij de gemeentesecretaris als ambtelijk opdrachtgever fungeert. Inmiddels is een eerste plan van aanpak voor de vorming van de nieuwe Dienst Metro door de gemeentesecretaris goedgekeurd en wordt gewerkt aan de hoofdstructuur van de nieuwe dienst.

Ook wordt bekeken wat een aantal omgevingsontwikkelingen (ombuigingen exploitatie en beheer OV, concessieverlening OV, oprichting Vervoersautoriteit en Wet Lokaalspoor) kan betekenen voor de gemeentelijke organisatie en de plaats van een Dienst Metro daarbinnen.

4.2 Kwaliteitssysteem

De volgende procedures zijn geactualiseerd of nieuw opgenomen in het kwaliteitssysteem van de dienst Noord/Zuidlijn:

- Procedure wijziging project referentie (aangepast n.a.v. audit)
- Procedure planning (aangepast n.a.v. audit)
- Procedure inkoop (aangepast n.a.v. audit)
- Instructie adviesdiensten (nieuw)
- Procedure documentbeheer (aangepast)
- Procedure afsluiten archieven (nieuw)
- Procedure maatregel fonds leefbaarheid (nieuw)
- Procedure registratie en evaluatie piketmeldingen (nieuw)
- Richtlijn vergoeding onkosten, representatie en festiviteiten (aangepast)

Daarnaast heeft de afdeling Kwaliteit & Organisatie alle procedures in het kwaliteitssysteem aangepast aan de nieuwe huisstijl van de Dienst Noord/Zuidlijn. Ook kent het kwaliteitssysteem een herziene indeling, die beter aansluit bij het overkoepelende projectplan Noord/Zuidlijn. Dit plan is in het afgelopen kwartaal geactualiseerd en door de directie vastgesteld.

4.3 Interne audits

In het afgelopen kwartaal is de rapportage van de audit op de Systeemintegratie vastgesteld. In de systeemintegratiefase worden de verschillende deelsystemen van het project geïntegreerd met elkaar en worden de toekomstige beheerder, vervoerder en andere stakeholders voorbereid op het in bedrijf kunnen stellen van het werkend vervoersysteem.

Conclusie uit deze audit is dat, gegeven de fase van het project, er voldoende expertise en aandacht aanwezig is binnen de organisatie voor deze belangrijke fase van het project. De systeemintegratiestrategie is in opzet gereed en zal verder aangescherpt worden. De organisatorische inbedding, met een beschrijving van bevoegdheden en verantwoordelijkheden, dient nog verder uitgewerkt te worden. Het betrekken van de belangrijkste belanghebbende partijen (zoals beheerder en vervoerder) bij de systeemintegratiefase is een aandachtspunt waar inmiddels opvolging aan gegeven wordt. De uitwerking van het ontwerp van de ICT/Telecom onderdelen heeft prioriteit om tijdig mogelijke relaties en afhankelijkheden in de planning te kunnen onderkennen.

Het proces van Afhandelen van afwijkingen en contractmutaties is in het afgelopen kwartaal geauditeerd bij drie contractclusters. Conclusie is dat de procedure voldoende geïmplementeerd is binnen de geauditeerde contractclusters. Het is gebleken dat alle teams op uniforme wijze het administreren, beoordelen en afhandelen van afwijkingen en contractmutaties hebben georganiseerd. De voorgeschreven werkwijze uit de vigerende procedure wordt gecontinueerd en gehandhaafd. Er zijn naar aanleiding van deze audit geen ongeregelheden waargenomen. Wel is geconstateerd dat er een historische achterstand is met betrekking tot het afhandelen van afwijkingen bij sommige contractclusters. Naar aanleiding hiervan hebben de contractmanagers in hun bedrijfsplannen opgenomen op welke wijze en termijn deze achterstanden worden weggewerkt.

4.4 Externe Audits

Er zijn het afgelopen kwartaal geen externe audits uitgevoerd.

5 OMGEVING EN COMMUNICATIE

5.1 Langs de lijn

Naamwedstrijd

Op 14 september is een wedstrijd uitgeschreven voor de naam van de vierde tunnelboormachine van de Noord/Zuidlijn. Via de website, het informatiecentrum en de media werd iedereen opgeroepen om een passende naam in te zenden. Er kwamen maar liefst 371 reacties binnen.

Geboorde tunneltour

Vanaf eind mei tot eind september was de oostelijke geboorde tunnelbuis vanaf het Damrek open voor bezoekers. Er was zeer veel belangstelling voor de rondleidingen. Nadat de NOS er in een zomercolumn aandacht aan besteedde, explodeerde het aantal aanmeldingen. Vanaf het vierde kwartaal vinden de rondleidingen niet meer plaats omdat deze niet meer veilig te combineren zijn met de werkzaamheden van de booraannemer.

Amsterdam-Noord

Op 4 juli bezochten zo'n 100 mensen een informatiebijeenkomst met als centraal thema de Nieuwe Leeuwarderweg. Vertegenwoordigers van DGMR (opsteller geluidrapport), stadsdeel Noord en projectbureau Noordwaarts gaven uitleg over de ontwikkelingen. De meeste vragen werden gesteld over het plaatsen van geluidschermen langs de weg. Ook zijn bewoners ontvangen op de keet Elzenhagen.

Stationseiland/ Centraal Station/Damrak

Informatievoorziening

Dit kwartaal was er twee keer een buurtoverleg met de omgeving van het 'Natte Damrak', waarbij ondernemers en omwonenden Damrak uitvoerig werden geïnformeerd over de werkzaamheden. Dit betrof onder meer de dwarsverbinding die tussen de beide tunnelbuizen ter hoogte van het Beursplein is gebouwd en het caisson op het voorplein.

Verder was er regelmatig overleg met de ondernemers op het Centraal Stations.

Daarnaast werd de omgeving iedere maand omgeving geïnformeerd over de werkzaamheden op en rond het Stationseiland via de bewonersbrieven van Coördinatie Stationseiland (CSE).

Rokin

Informatie aan buurt

Het bewoners/ondernemersoverleg (BCU) heeft in deze periode twee keer plaatsgevonden. Met het oog op de bouwfase waarin station Rokin verkeert, is besloten de frequentie hiervan omlaag te schroeven van maandelijks naar eenmaal per twee maanden. Belangrijke zaken die besproken zijn: voorbereidingen stort onderste parkeerdek, aansluiting van de geboorde tunnels aan de noordzijde met het station en de bouw van de in- en uitgangen van de parkeergarage Rokin in 2014.

Er is medio augustus één informatiebrief verspreid in de omgeving. Het belangrijkste onderwerp was de start van werkzaamheden aan de noordelijke kopwand van het Rokin. Daar worden door de booraannemer Saturn aansluitingen gemaakt van de geboorde tunnels op het station Rokin. Deze informatie is ook op Facebook 'gepost' evenals andere interessante onderwerpen. Op zaterdag 24 september zijn de ramen gewassen van de panden aan de oneven zijde van het Rokin. Door de ligging van het bouwterrein van de Noord/Zuidlijn is het voetpad voor deze panden versmald. Daarom worden de ramen van deze panden eens per drie maanden op kosten van de Noord/Zuidlijn gewassen.

Maatregelen/initiatieven

Vrijdag 23 september is de fietsenstalling in het Uitzichtpunt opengesteld voor tijdelijke tentoonstellingen. "Mothers of Art" heeft het spits afgebeten met de expositie "On my Way". Drie veelbelovende jonge kunstenaars uit Amsterdam hebben een week lang hun werk geëxposeerd in deze unieke ruimte. De fietsenstalling blijft daarna ook beschikbaar voor nieuwe exposanten. Er zijn al aanvragen binnengekomen.

Het elektriciteitshuisje (Liandon) op het pleintje bij de Diamond Center is gerenoveerd. Dit was een gezamenlijke actie van de Noord/Zuidlijn en Liandon. De ondernemers op het Rokin zijn blij met het resultaat.

Er zijn in dit kwartaal geen klachten ontvangen.

Vijzelgracht

Werken onder verhoogde luchtdruk

Er waren veel ontwikkelingen rond de bouwput Vijzelgracht in het derde kwartaal. Eind juni is het werken onder verhoogde luchtdruk gestart met de nodige impact voor de buurt: naast het afgraven van 19.000 m3 grond vinden er veel betonstorts plaats, zowel van de onderste vloer, als van de werkvloeren. Eind augustus werd het diepste punt in het station bereikt en eind september kwam de laatste grond uit de bouwput. De buurt is op de hoogte gehouden via bewonersbrieven, Facebook en het buurtoverleg.

Afvoer vriesinstallatie

Zondag 10 juli is de vriesinstallatie uit het zuidelijke hijsgat gehesen. Om hinder voor de omgeving te reduceren was deze installatie in het najaar van 2009 onderdaks in de zuidelijke verdeelhal geplaatst. Aangezien de installatie onderdaks stond, was het een ingewikkelde operatie om deze installatie uit het station te hijsen en af te voeren. Dat betekent dat - tijdens het manoeuvreren van vrachtwagens - het verkeer gedurende korte periodes is omgeleid. De buurt is door middel van een brief hierover geïnformeerd.

Ammoniak

Op 25 augustus werd een ammoniakgeur geconstateerd in overdrukruimte van station Vijzelgracht. De bouwers zijn meteen uit de put gekomen en de brandweer verrichtte metingen. Die gaven een lage waarde ammoniak aan, zodat de bouwers na het ventileren van de ruimte weer aan de slag konden. De projectbegeleider heeft de vaste bewonersvertegenwoordiger geïnformeerd en verdere communicatie via internet en Facebook verzorgd.

Leefbaarheid

Vanuit fonds leefbaarheid heeft de Noord/Zuidlijn bijgedragen aan diverse initiatieven vanuit de buurt, zoals sponsoring van het eindfeest van de basisschool, bijdragen aan het buurtfeest in de Noorderbuurt en het realiseren van bloembakken aan weerszijden van de bouwput. Verder zijn de diverse panelen op de bouwhekken vernieuwd.

Gebouwresponsie

Begin september is kregen de leden van het buurtoverleg via een brief toelichting op de werking van het monitoringssysteem. Ook kwam dit onderwerp ter sprake in het buurtoverleg.

Ondernemers

Er lopen kleine initiatieven om de ondernemers langs het station te helpen met hun zichtbaarheid en promotie (doeken, verwijzingen, bordjes).

BCU

Er zijn in deze periode 2 buurtoverleggen geweest: maandag 11 juli en maandag 12 september.

Ceintuurbaan

In het derde kwartaal waren er diverse werkzaamheden rond de bouwput van stations Ceintuurbaan: het voormalig ABN-Amro gebouw werd volledig gesloopt en de bouwers zijn begonnen met het plaatsen van de damwanden om de toegang Zuid uit te graven in 2012. Verder is op het onderste perron in augustus tunnelboormachine Molly binnengekomen en worden zowel voorzetwanden als de vloer van de verdeelhal gestort.

Ook werd dit kwartaal het bouwterrein aan de Jacob Israëlskade tijdelijk verkleind, opdat de fietsers en voetgangers weer gebruik konden maken van het fiets-/voetpad langs de kade. In de Daniël Stalpertstraat en de Saenredamstraat zijn de bouwterreinen ingericht vanwege de passage van Molly in het 4e kwartaal.

De werkzaamheden en de informatie over de passage van Molly zijn via bewonersbrieven aan de omwonenden gemeld.

Boren in De Pijp

Molly bereikt station Ceintuurbaan - augustus 2011

Van de aankomst van boormachine Molly bij station Ceintuurbaan en de passage van dit station is uitgebreid verslag gedaan via www.hierzijnwij.nu. Door interviews, video en toepassing van verschillende fototechnieken, kon iedereen deze ingewikkelde procedure op de voet volgen. De inzet werd beloofd: het aantal websitebezoekers piekte in augustus tot 113.000. Op 24 augustus vond in station Ceintuurbaan een bijeenkomst voor media plaats. In het station werden unieke beelden gemaakt van Molly en de boorders. Veel regionale en landelijke media deden - soms zeer uitgebreid zoals in de Telegraaf - verslag van deze mijlpaal.

Boren onder panden in De Pijp

In De Pijp moeten de boorders driehonderd bijzondere meters tunnel bouwen: het enige deel van de Noord/Zuidlijn waar niet het stratenpatroon wordt gevolgd, maar onder bebouwing door wordt geboord. De ondernemers en bewoners zijn in de aanloop naar het boren uitgebreid geïnformeerd. In vervolg op een nieuwsbrief en een informatiebijeenkomst in het voorjaar van 2011 ontvingen zij in september een brief waarin specifiek de risico's van het boren en de mogelijke gevolgen werden toegelicht. Hierin werd ook aangegeven wat bewoners moeten doen als er iets mis gaat tijdens het boren en wat zij van de gemeente kunnen verwachten.

Ondernemers en bewoners onder wier pand werd geboord konden in september afdalen in station Ceintuurbaan en met eigen ogen de tunnelboormachine en de geboorde tunnel zien. De bewoners konden tijdens het passeren van de boormachine in hun huizen blijven. Zij hadden echter ook de mogelijkheid om een aantal dagen in een hotel te verblijven. Ongeveer 40 van de 100 huishoudens die zijn benaderd, gingen op dit aanbod in. De andere bewoners zijn tijdens het boren gewoon thuis gebleven. De bewoners werden dagelijks op de hoogte gehouden van de voortgang van het boren via www.hierzijnwij.nu, e-mail en de rode pijl op straat.

Vliegende Brigade

Ter voorbereiding op het boren van de vierde tunnelbuis vond een bijeenkomst plaats met de pikethouders van de afdeling communicatie en de Vliegende Brigade. Hier zijn de procedures, ervaringen tot nu toe en de aandachtspunten voor het tracé onder De Pijp besproken. Tijdens het boren was de berichtenservice - zoals altijd - 24 uur per dag bereikbaar voor eventuele meldingen.

Brug 404 - Amstelkanaal

Na het boren van de westelijke tunnelbuis onder de Scheldestraat is het werkterrein voor de mitigerende maatregelen bij brug 404 over het Amstelkanaal verkleind, mede op verzoek van stadsdeel Zuid en hotel Okura. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers weer gebruik maken van de Josef Israëlskade. In november 2011 wordt het werkterrein weer volledig ingericht voor het boren van de oostelijke tunnelbuis.

Saenredamstraat en Daniël Stalpertstraat

De schachten voor de mitigerende maatregelen in de Daniël Stalpertstraat en de Saenredamstraat werden weer gereed gemaakt voor de passage van de tunnelboormachine Molly. De straten werden hierdoor afgesloten voor gemotoriseerd verkeer van en naar de Ferdinand Bolstraat. De omwonenden zijn vooraf per brief op de hoogte gesteld.

Zuid

Aanvoer laatste tunnelboormachine

In de tweede week en derde week van september zijn de zware onderdelen van de boormachine aangevoerd bij het werkterrein Scheldeplein en in de schacht getakeld. De (hij)swerkzaamheden vonden in de avond en nacht plaats om het verkeer in deze drukke omgeving zo min mogelijk te hinderen.

Ramen lappen

Eind september zijn in opdracht van de Dienst Noord/Zuidlijn de ramen van alle panden grenzend aan het Scheldeplein gelapt. Dit gebeurt elk kwartaal vanwege de stof die op deze locatie vrijkomt bij de werkzaamheden.

Buurt geïnformeerd over aanvoer laatste tunnelboormachine

Eind augustus zijn bewoners en ondernemers op en rond het Scheldeplein schriftelijk geïnformeerd over de aanvoer van de laatste tunnelboormachine en de nachtelijke werkzaamheden die daarmee gepaard gingen.

Afstemmingsoverleg RAI

In het derde kwartaal van 2011 waren er twee overleggen plaatsgevonden met de RAI. Hierbij zijn onder andere goede afspraken gemaakt over de aanvoer van de laatste tunnelboormachine. De aanvoer van de tunnelboormachine en de grootste beurs van de RAI vonden beiden in dezelfde periode plaats. De werkzaamheden van Dienst Noord/Zuidlijn zijn zodanig afgestemd dat ze geen hinder hebben veroorzaakt voor de bezoekers en leveranciers van de RAI.

5.2 Informatiecentrum

Bezoekersaantallen

In kwartaal 3 zijn in totaal 15.456 bezoekers in het informatiecentrum geweest, ruim anderhalf keer zoveel als in het 3^e kwartaal van 2010. Daarvan kwamen 4.875 mensen met een groepsbezoek (3.644 in 2010), 7.176 mensen bekeken de tentoonstelling op gewone dagen (4.400 in 2010) en 3.405 bezoekers hadden een andere informatievraag (VVV/OV).

Opvallend is dat deze zomer, in tegenstelling tot de voorgaande zomers, het aantal bezoekers erg hoog was. Dit komt met name door de 'geboorde tunnel'-tours, maar ook het aantal individuele bezoekers was dit jaar beduidend hoger.

Er zijn in totaal 248 groepen geweest. Bij elkaar zijn er in dit kwartaal 239 rondleidingen, waarvan 6 in het Engels, door de rondleiders van Stationsplein 7 gegeven (tegen 193 in 2010). In deze periode zijn er ook 13 extra presentaties en lezingen gegeven in het informatiecentrum zelf. Een aantal groepen heeft zelf een programma verzorgd, zonder rondleiding.

Het grootste deel van de groepen, 227, combineerde een rondleiding met een bouwplaatsbezoek; hierbij rekenen we ook rondleidingen naar het uitkijkpunt Rokin en de geboorde tunnel.

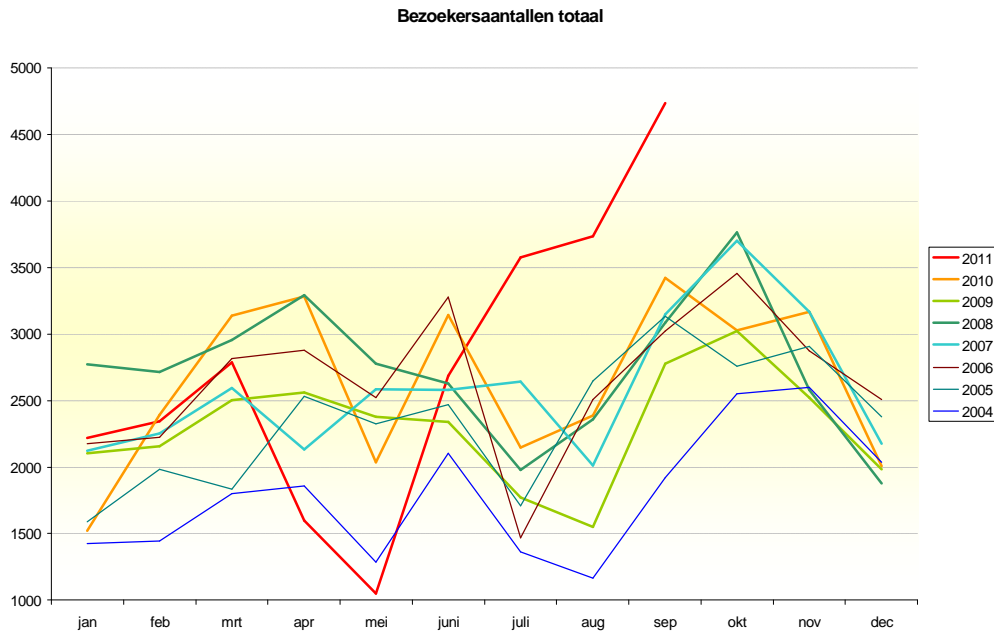
Tunnel tours

In de zomer kregen bezoekers de gelegenheid om zich in te schrijven voor de geboorde tunneltour. Na een speciale NOS zomercolumn in juli explodeerde het aantal aanmeldingen voor deze speciale tour. De dag na de uitzending stond de telefoon roodgloeiend. Daarom

zijn in augustus en september nog zoveel mogelijk extra geboorde tunneltoers ingeboekt. In het 3^e kwartaal hebben 1.551 mensen deelgenomen aan in totaal 86 instapronduidingen.

Zomerschool

In de zomervakantie hebben ruim 170 kinderen van zomerscholen en bso's uit Amsterdam een bezoek gebracht aan het informatiecentrum, een leuke manier om te leren over de bouw van de nieuwe metro.



5.3 Digitale media

In het derde kwartaal is het aantal bezoeken van de websites noordzuidlijn.nl en hierzijnwij.nu sterk gestegen. De stijgende trend in het tweede kwartaal heeft zich in het derde kwartaal stevig doorgezet. De website Noordzuidlijn.nl sloot af op 84.540 bezoeken ten opzichte van 68.570 in het tweede kwartaal van 2011, een stijging van 23 procent. De campagne-website hierzijnwij.nu werd in het derde kwartaal 118.727 bezocht. In het tweede kwartaal van 2011 haalde hierzijnwij.nu nog 74.894 bezoeken. Daarmee steeg het aantal bezoeken van hierzijnwij.nu met een indrukwekkende 59 procent. In het tweede kwartaal steeg het aantal bezoeken al met 150 procent.

Overzicht bezoeken hierzijnwij.nu Q3 2011



Boren populair, tunnel onder CS ook

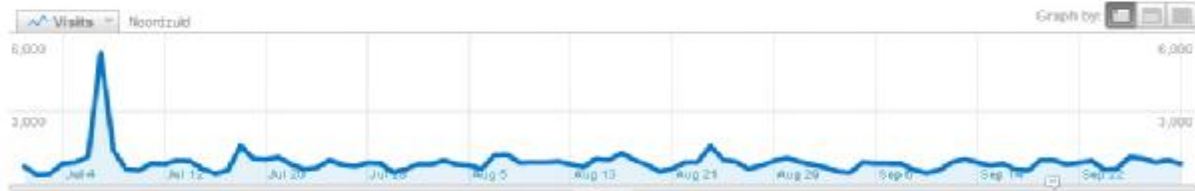
De grote groei in bezoeken is nog steeds vooral terug te brengen op het boren van de tunnel vanaf het Scheldeplein naar station Ceintuurbaan in de Pijp. Veel bezoekers volgen intensief de voortgang van het boren via hierzijnwij.nu. Niettemin staat het record van dit kwartaal op naam van de laatste fase van het afzinken van de tunnel onder het Centraal Station op 7 juli 2011. Hierzijnwij.nu sloot die dag af met 7.000 bezoeken en noordzuidlijn.nl haalde 5.386 bezoeken, wat tot nu toe het hoogst aantal bezoeken van noordzuidlijn.nl in 2011 is.

Overzicht bezoeken noordzuidlijn.nl in Q3 2011

Dashboard

Jul 1, 2011 - Sep 30, 2011

This report is generated in last-access mode. [Learn more](#)



Site Usage



Pages	Pageviews	% Pageviews
/	89,172	40.00%
/annalbare.nl/	7,000	3.14%
/informatiecentrum/	6,183	2.78%
/stations_en_overige/centraal_statio...	6,089	2.73%
/stations_en_overige/	5,945	2.67%

[View report](#)



Cross mediale aanpak

De 'vloot' van digitale media van de Noord/Zuidlijn bestaat uit de algemene website noordzuidlijn.nl, de campagne website hierzijnwij.nu en de sociale netwerken Twitter, YouTube en Flickr. De digitale media zijn onderling verbonden. Ze vullen elkaar aan met verschillende vormen van informatie waarin elk medium een specifieke rol heeft. Gezamenlijke zorgen zij voor een groot bereik en bedienen verschillende externe doelgroepen. Omdat de verschillende media elkaar versterken spreken wij van een cross mediale aanpak.

5.4 In de pers

Vijzelgracht

Zowel over het bereiken van het diepste punt in het station, als over het uitgraven van de laatste grond, is een persbericht verstuurd. Het gevolg was veel media aandacht met een positieve insteek.

Vroege vogels

Het VARA-radioprogramma Vroege Vogels ging onder de grond bij de Noord/Zuidlijn met geoloog Wim Gans, die een boekje heeft geschreven over de ondergrond van Amsterdam. Daarin kwam ook de Noord/Zuidlijn aan bod

Tunneltour NOS Journaal en Trouw

In het kader van de rubriek zomercolumn nam de Amsterdamse correspondent van het NOS Journaal deel aan een instaprondleiding in de geboorde tunnels onder het Damrak, de zogenoemde tunneltour. Toen deze reportage was uitgezonden, stond de telefoon in het infocentrum roodgloeiend en moesten er zo veel mogelijk extra tours worden ingepland. Zie ook 5.2

Contract voor afbouw gegund aan NZL VIA

Het persbericht over de definitieve opdracht voor de afbouw van de Noord/Zuidlijn werd vooral opgepikt door de vakpers.

Oplevering Wevershuisjes

Het feit dat de zogenoemde Wevershuisjes weer bewoond konden worden leverde veel publiciteit op, waarin meermaals werd teruggeblikt op de periode van de verzakkingen in 2008

100.000ste bezoeker Ondergronds Uitkijkpunt

Een echtpaar uit Almere werd in de bloemen gezet door directeur Uitvoering Jan Bijkerk. Het persbericht met foto kwam in een aantal media terug

Invaren onderdelen laatste tunnelboormachine

Wellicht omdat het de laatste keer was, trok het invaren van de vierde en laatste tunnelboormachine van de Noord/Zuidlijn nog de nodige persbelangstelling. Onder meer RTV Noord-Holland, AT5 en de Telegraaf waren aanwezig bij het overhevelen van de reusachtige boorkop onderdelen vanaf een schip in de Amstel op grote diepladers.

Aankomst Molly in Ceintuurbaan

Het pers-event dat voor deze gelegenheid is georganiseerd trok veel journalisten en vooral fotografen. Het item kwam breed terug in de landelijke, regionale en lokale media.

Naam voor de laatste boor

Een persbericht waarin het publiek werd opgeroepen om een naam te verzinnen voor de laatste tunnelboormachine resulteerde in maar liefst 400 reacties op de speciale boorwebsite Hierzijnwij.nu Uit die namen kiest een jury in oktober 3 namen waarop het publiek kan stemmen.

Overige Pers- en PR zaken

In het kader van het over het IJ-festival vond er in de Sixhaven een theatervoorstelling van de Lunatics plaats. Gevolg was veel publiciteit en veel belangstellenden.

Voor de opening van de tentoonstelling Mothers of Art in het Ondergronds Uitkijkpunt werd een persuitnodiging gestuurd. Onder meer het Parool besteedde er aandacht aan.

BIJLAGE: Projectplanning per Q3-2011

