

Noord/Zuidlijn

Verslag nr. 66
3e kwartaal 2010

Gemeente Amsterdam
Dienst Noord/Zuidlijn



INHOUDSOPGAVE

	Bladzijde
1. Inleiding	
1.1 Doel	3
1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal	3
2. Projectvoortgang	
2.1 Werk in uitvoering	4
2.2 Voorbereiding transporttechniek en exploitatie	7
2.3 Overdracht en beheer infrastructuur	9
2.4 Omgevingsprojecten	10
2.5 Veiligheid en gezondheid	11
2.6 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	11
3. Projectbeheersing	
3.1 Programma van Eisen	12
3.2 Planning	12
3.2.1 Projectplanning	12
3.2.2 Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn	13
3.3 Financiën	14
3.3.1 Monitoring budget en prognose	14
3.3.2 Mutaties budget en prognose afgelopen verslagperiode	15
3.3.3 Dekking	16
3.3.4 Financiële voortgang	17
3.3.5 Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie	17
3.4 Risico's en onzekerheden	18
4. Kwaliteit en organisatie	
4.1 Ontwikkelingen binnen Dienst Noord/Zuidlijn	22
4.2 Samenwerking met andere organisaties	22
4.3 Kwaliteitssysteem Noord/Zuidlijn	22
4.4 Externe audits	22
5. Omgeving en Informatie	
5.1 Langs de lijn	24
5.2 Informatiecentrum	27
5.3 Internet	27
5.4 In de pers	28
Bijlage projectplanning	32

1. INLEIDING

1.1 Doel

De kwartaalverslagen geven het gemeentebestuur, de gemeentelijke Diensten, Stadsregio Amsterdam (SRA) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat 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 2010.

1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal

9 juli: besluit om station Vijzelgracht onder overdruk te ontgraven

Naar aanleiding van de resultaten van het in het tweede kwartaal afgeronde onderzoek heeft de Noord/Zuidlijn besloten dat de laatste grondlagen van het station (vanaf -26 NAP tot -32 NAP) onder verhoogde luchtdruk moeten worden uitgegraven om de maximale veiligheid in en rond de bouwput te kunnen nastreven. De onderzochte alternatieve methodes konden deze veiligheid niet voldoende bieden of waren technisch gezien niet haalbaar.

12 juli: overdrukfase vloer Ceintuurbaan voorbij

Enige tijd na het laatste betonstort van de diepste vloer van begin juli is de overdrukinstallatie uitgezet en is begonnen met de demontage ervan. Hiermee is een risicovolle fase van de bouw van dit station gepasseerd. Het vervolg van de ruwbouwfase kan nu onder normale (atmosferische) omstandigheden worden afgerond.

12 augustus: verzoek Nova Wet openbaarheid van bestuur door rechter afgewezen

Het televisieprogramma Nova wilde inzage in de risicodatabase Noord/Zuidlijn en spande daartoe een rechtszaak aan. De gemeente is van mening dat openbaarmaking van de risicodatabase de financiële belangen van de gemeente kan schaden. De zitting was op 12 augustus 2010 waarbij de rechter de gemeente in het gelijk heeft gesteld.

16 augustus: Noortje van start gegaan voor de 2^e tunnelbuis

Op 16 augustus is tunnelboormachine Noortje begonnen met het boren van de tweede, westelijke tunnelbuis van de startschacht Damrak tot aan het toekomstige station Rokin. Eind september had Noortje 233 van de ruim 700 meter afgelegd.

begin september: Noortje passeert kademuur Damrak

In navolging van boormachine Gravin boorde Noortje begin september onder de kademuur van het Damrak. Ook de tweede passage is goed verlopen, met beperkte invloed op de kademuur. Zonder de combinatie van het aangebrachte vriesscherf en de extra verankering van de slecht gefundeerde walmuur was het niet gelukt. Het vriesscherf was na de passage van beide boormachines niet meer nodig, dus de vriesinstallatie is daarna uitgeschakeld.

12 september: 1^e stadsparkbrug Amsterdam-Noord in gebruik genomen

Eén van de drie stadsparkbruggen is op 12 september feestelijk in gebruik genomen. De overige twee worden afgebouwd. Naar verwachting zullen dezen eind van dit jaar gereed zijn.

29 september: Boren ook op straat te volgen

Naar aanleiding van een suggestie uit de gemeenteraad en van Amsterdammers plaatsten de boorders van de Noord/Zuidlijn op 29 september op het Damrak een levensgrote rode pijl met de tekst 'Hier zijn wij nu!'. De 3,5 meter hoge pijl markeerde de positie van boormachine Noortje, op 22 meter diepte onder de straat. Het boorproces was tot dan toe al op de voet te volgen via de website www.hierzijnwij.nu. Met de bovengrondse pijl kwam er een dimensie bij.

Dringen voor het Uitkijkpunt in de startschacht

In de zomermaanden grepen veel Amsterdammers en belangstellenden hun kans om de boormachines van dichtbij te bekijken. De dagelijkse rondleidingen naar het uitkijkpunt in de startschacht waren elke dag volgeboekt.

Eind 3^e kwartaal: gevolgen overdruk Vijzelgracht in kaart

Op basis van de in het afgelopen kwartaal uitgevoerde gevolganalyse zijn de effecten voor het project ten aanzien van planning en kosten in beeld gebracht. Met aanvullende maatregelen om de schade in tijd en geld verder te beperken is geconcludeerd dat de start exploitatiedatum qua haalbaarheid naar de stand van het 3^e kwartaal weliswaar daalt van 85% naar 60%, maar gehandhaafd kan blijven op oktober 2017. Bij een haalbaarheid van 85% komt de datum naar de stand 3^e kwartaal 2010 uit op februari 2018. De dienst Noord/Zuidlijn heeft de verwachting dat met aanvullende maatregelen de haalbaarheid van oktober 2017 vergroot kan worden. Financieel is er een bedrag van € 68,3 mln mee gemoeid, waarvan € 50,4 mln voor kosten en € 17,9 mln voor risico's. Dekking hiervoor zal plaatsvinden uit de post extra voorziening "kleine kans - groot gevolg" risico's waarvan eerder was besloten deze vooralsnog niet te financieren.

2. PROJECTVOORTGANG

2.1 Werk in uitvoering

Amsterdam-Noord

Station Buikslotermeerplein

In het derde kwartaal is gewerkt aan de beton- en staalconstructie. De asfalteringswerkzaamheden op het viaduct vinden gefaseerd plaats. De 1^e fase is in april/mei van dit jaar uitgevoerd.

Station Johan van Hasseltweg

Het viaduct over de van Hasseltweg is sinds november 2008 klaar. Daarmee is dit station in ruwbouw gereed.

Nieuwe Leeuwarderweg

Er is in het derde kwartaal gewerkt aan de verdere inrichting van het tracé in de middenberm en de stadsparkbruggen. Eén van de stadsparkbruggen is op 12 september feestelijk in gebruik genomen. De overige twee worden afgebouwd. Naar verwachting zullen ze in het 4^e kwartaal gereed zijn. De uitvoering van de definitieve IJ-tunnel signalering is voltooid.

Voor de geluidsschermen naast het tracé worden met Projectbureau Noordwaarts afspraken gemaakt over de kostenverdeling. Hierna zal het ontwerptraject vervolgd worden waarbij de realisatie van de schermen gepland is in 2012. De definitieve deklaag van geluidsreducerend asfalt op de Nieuwe Leeuwarderweg en het definitieve maaiveld aan de westzijde worden aangelegd na voltooiing van de geluidsschermen.

Bouwdok Sixhaven

Het werk bij de Sixhaven in afwachting van het afzinken van de tunnelementen is afgerond op de toegangsgebouwtjes van het schuivengebouw en de nooduitgangen na. De werkzaamheden hieraan zijn in het derde kwartaal gestart en zullen in het 4^e kwartaal worden afgerond. De bouwhekken van Sixhaven blijven staan met het oog op de voorbereidingen voor het afzinken van de tunnelementen.

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 deze elementen onder het wateroppervlak er tegenaan geplaatst kunnen worden. Naar de huidige planning zal dat in het eerste kwartaal van 2012 plaats gaan vinden. Met het betonwerk van de De Ruyterkade kan pas worden gestart wanneer het zinkelement onder het Centraal Station is ingevaren.

Amsterdam Centraal Station

De Ruyterkade/Zinksleuf

Het uitbaggeren van de zinksleuf onder het CS is sinds de start medio oktober 2009 minder voorspoedig gegaan dan verwacht. Door een tegenvallende grondgesteldheid en de aanwezigheid van veel meer houten palen dan verwacht neemt het lossputten van harde klei aanmerkelijk meer tijd in beslag dan voorzien. Extra capaciteit (3e bouwplieg) en geoptimaliseerd materieel (hoge druk spuiten) zijn ingezet om de productie te verhogen. Door de inzet van deze maatregelen in combinatie met het versoepelen van eerder vastgestelde werkmethoden en toleranties zijn de werkzaamheden het afgelopen kwartaal onder het stationsgebouw en het emplacement voortvarender verlopen.

In het aansluitende deel van de bouwkuip aan de De Ruyterkade is bij het uitgraven ontdekt dat twee elementen van de stalen (combi)wand niet goed op elkaar aansloten. Tijdens het vervolg van de baggerwerkzaamheden worden met behulp van duikers de wanden geïnspecteerd en worden er stalen platen gelast op plaatsen waar dit het geval is. Dit heeft ten opzichte van de voorgaande twee kwartaalverslagen tot een aanvullende vertraging van 3 weken geleid op de opleverdatum van dit contract. De vertraging heeft geen gevolgen voor de start exploitatiedatum van de Noord/Zuidlijn.

Voorplein

In het derde kwartaal zijn de diepste vloer en de voorzetwanden tot aan de onderzijde van de vloer van de verdeelhal gestort. Deze werkzaamheden zijn nagenoeg conform de overeengekomen planning verlopen. De diepwand tussen de middeldiepe put (toekomstige aansluiting met de Oostlijn) en de diepe put is gesloopt. In het vierde kwartaal zullen op deze grens op de verschillende niveaus de vloerverbindingen worden gemaakt en zal ook de trambaan op het voorplein weer omgelegd worden.

De werkzaamheden voor het nog te bouwen caisson 2, dat in de toekomst het voorplein zal verbinden met de startschacht, zullen naar verwachting in het eerste kwartaal van 2011 starten. Dat is mogelijk wanneer de aannemer van caisson 2 weer beschikking krijgt over het bouwterrein waarop nu de booraannemer nog actief is.

Boortunnel

Boortracé tussen Damrak en station Rokin

Op 29 juni bereikte Gravin haar eindbestemming, een halve meter voor de diepwand van station Rokin. Zij is daar stabiel 'geparkeerd' en vervolgens zoveel als mogelijk gedemonteerd. Het boren van de oostbuis is goed verlopen, met zeer beperkte invloed op de bovengelegen panden en de straat. In de maanden juli en augustus is Noortje startklaar gemaakt voor het boren van de westbuis. Op 16 augustus is de machine aangezet, drie dagen later bereikte zij de Amsterdamse grond. Tot eind september heeft Noortje ongeveer 233 meter afgelegd. De verwachting is dat Noortje rond 1 november station Rokin zal bereiken.

Voorbereidingen Boren vanaf Zuid

Het boorproces vanuit Zuid wordt voorbereid en er vindt afstemming plaats door de dienst NZL met de booraannemer en de omgeving rond het Scheldeplein over de ombouw van eindschacht naar startschacht. Het werkterrein op het Scheldeplein is inmiddels overgedragen aan de booraannemer. Rond het werkterrein zijn bouwhekken geplaatst. De oorspronkelijke hoge

bouwschutting is vervangen door halfopen bouwhekken. Dit gebeurde op verzoek van ondernemers rond het Scheldeplein om het zicht en de sociale veiligheid om het plein te verbeteren. Medio september heeft de aannemer damwanden ingetrild ten behoeve van de aanleg van het betonnen dichtblok. Het dichtblok moet een stabiele en waterdichte start van de tunnelboormachines vanuit de startschacht Scheldeplein garanderen.

Tevens is er gewerkt aan het ontwerp van het werkterrein in de middenberm van de A10. Dit moet geschikt worden gemaakt voor de logistiek van het boorproces en de keten van de aannemer en dienst NZL. Aan het eind van het derde kwartaal is het werkterrein aan de booraannemer Saturn overgedragen.

De Wet milieubeheer-vergunning voor de bentonietscheidingsinstallatie op het werkterrein aan de Ouderkerkerdijk is verleend en ligt ter inzage voor beroep. De voorbereidende werkzaamheden zijn gestart. Medio september is gestart met het bouwrijp maken van het terrein aan de Ouderkerkerdijk. Diverse vergunningen voor een afmeerlocatie in de Amstel ten behoeve van de grondafvoer zijn aangevraagd, waaronder een bouwvergunning, een watervergunning en een ontheffing van het ligplaatsverbod in de Amstel. Diverse vergunningen voor het werkterrein A10 zijn verleend, waaronder een kapvergunning en een Wet beheer rijkswaterstaatswerken. De voorbereidende werkzaamheden zijn gestart

Mede door de gewijzigde planning van Vijzelgracht als gevolg van het onder verhoogde luchtdruk ontgraven van dit station, zal het boren vanaf Zuid medio mei 2011 starten.

Diepe stations

Station Rokin

Nadat de diepwandvoegen aan de buitenzijde van de bouwput waren dichtgevroren, is medio juni gestart met het uitgraven. Bij één voeg die zich tijdens het uitgraven moeilijk liet dichten, zijn aanvullende maatregelen genomen. Dit heeft tot enkele weken vertraging geleid die doorwerkt op de geplande opleverdatum van dit station. Inmiddels is gestart met het uitgraven van het laatste deel van het station en zijn de voorbereidingen getroffen voor het eerste betonstort van de perronvloer in het vierde kwartaal.

Station Vijzelgracht

De ondersteuning van het dak van de zuidelijke verdeelhal is overgebracht van de tijdelijke boorpalen op de definitieve kolommen die in verbinding staan met de zuidelijke diepwand. Stempellaag 5 (-16 m) is aangebracht en er is uitgegraven tot circa -21 m. Eind september heeft het eerste betonstort van de perrondakvloer plaatsgevonden. De planning is om voor de Kerst de volledige vloer gestort te hebben.

Om veiligheidsredenen is besloten om het laatste deel van de bouwput (vanaf -26 m tot -32 m onderkant perronvloer) onder verhoogde luchtdruk uit te graven. Eerder is deze techniek succesvol in station Ceintuurbaan toegepast. De gevolgen voor de planning en de kosten voor het project door dit noodzakelijke besluit worden in hoofdstuk 3 toegelicht.

Station Ceintuurbaan

Op 1 juli heeft volgens planning het laatste stort van de diepste perronvloer plaats gevonden. Na uitharden kon langzaam de verhoogde luchtdruk worden afgebouwd. Dit is succesvol verlopen. Vervolgens kon de aannemer beginnen met het verwijderen van de luchtdrukinstallaties en constructies. Ten aanzien van de bouwvergunning inrichting en toegangen station Ceintuurbaan wordt het advies van de bezwaarschriftencommissie in het vierde kwartaal 2010 verwacht. Op basis daarvan kan het College van B&W het besluit op bezwaar nemen.

Zuid

Europaplein

In het derde kwartaal zijn de definitieve rijstroken aan de westzijde van het Europaplein richting de A10 voorzien van een nieuwe asfaltdeklaag en zijn de verkeersregelinstallaties aangepast. Er is gewerkt aan de definitieve hoge Zuid-as kwaliteit bestrating op het voorplein van de RAI. Langs de gevels van de RAI is dit in de zomerperiode uitgevoerd in verband met de start van het nieuwe beursseizoen. In het vierde kwartaal zal de Groene Zoom gedeeltelijk definitief ingericht worden. Het resterende deel zal nog worden gebruikt voor het tunnelboorproces en door NS/ProRail.

Kruising A10 en station Zuid

De werkzaamheden aan de tunnel onder de binnenring van de A10 lopen ten einde. De aannemer heeft de laatste constructieve werkzaamheden nagenoeg afgerond. Hierna blijven alleen nog restwerkzaamheden over die in het vierde kwartaal zullen worden afgerond. De booraannemer is gestart om het werkterrein tussen de rijbanen van de A10 geschikt te maken voor het boorproces vanuit het zuiden.

Het metroviaduct Beethovenstraat is in uitvoering, er is gestart aan de westzijde van het viaduct. Het verkeer wordt hiervoor omgeleid. De werkzaamheden rond station Zuid zijn vervorderd. Het overloopspoor en de kruising zijn bijna afgerond. Er resteert alleen nog het aanbrengen van de perronconstructie en het conserveren van de diverse staalonderdelen. Ook aan de Minerva-as zijn bijna alle werkzaamheden afgerond.

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 zaken dat nodig is voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn voor te bereiden, zoals de aanschaf van nieuwe metrovoertuigen.

Aanbesteding transporttechniek en afbouw (TT&A)

De civiele werkzaamheden voor de bouw van de Noord/Zuidlijn zijn volop in uitvoering. Maar ook de transporttechnische- en afbouwwerkzaamheden moeten nog worden gerealiseerd. Dit betreft de nog te contracteren werkzaamheden voor baan- en bovenbouw, energievoorziening, telecom, liften en roltrappen, installaties, passagiersvoorzieningen en architectonische afbouw van de stations.

Op 1 april is de aanbesteding gestart waarbij de "concurrentiegerichte dialoog" als procedure geldt. Inmiddels hebben vijf partijen zich aangemeld en succesvol gekwalificeerd voor deelname aan de aanbesteding. Op 9 juni is met de gegadigden gestart met de dialooggesprekken ten behoeve van de Plan van Aanpakfase. Eén partij heeft zich tussentijds teruggetrokken wegens onvoldoende capaciteit voor de aanbesteding. Op 10 september 2010 hebben de vier overgebleven gegadigden hun Plan van Aanpak ingediend. Op basis van hun ingeleverde plannen zijn de drie meest geschikte partijen uitgenodigd voor de vervolgfase. De gunning van het werk wordt voorzien per eind juni 2011.

Metrovoertuigen Noord/Zuidlijn (AMSYS)

Het project Metrovoertuigen (M5/M6) bevindt zich in de projectfase, die leidt tot oplevering van de voertuigen M5 voor het bestaande net vanaf begin 2012, en M6 voor de Noord/Zuidlijn, vanaf 2014. 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 het GVB, beoordeelt door middel van zogenoemde 'Design Reviews' of de ontwerpkeuzes van Alstom voldoen aan de functioneel-technische eisen. De daarop volgende 'Gate Reviews' zijn officiële bijeenkomsten in het project, waarmee consensus wordt bereikt over de voortgang van het project naar de volgende fase. In het 3^e kwartaal van 2010 is onder andere gewerkt aan de zogenaamde "mock up" (een 1:1 schaalmodel) van het metrovoertuig.

Dit schaalmodel wordt geplaatst op het terrein van GVB in Diemen en zal in het 4^e kwartaal van 2010 worden beoordeeld.

Systemen voor Signalling & Control (AMSYS)

De systemen voor Signalling & Control (treinsturing en beveiliging) zijn, analoog aan de voertuigen, onderdeel van een geïntegreerd contract voor zowel de bestaande metro als de Noord/Zuidlijn. De Gemeente heeft medio 2009 ingestemd met het principebesluit tot volledig automatisch rijden op het bestaande metronetwerk en de Noord/Zuidlijn (Grade of Automation 4, GoA4). In het aanbestedingsdossier voor Signalling & Control is ervan uitgegaan dat de systemen tenminste semi-automatisch rijden (GoA2+) op het metronet mogelijk moeten maken, maar ook - conform het principebesluit - volledig automatisch rijden (GoA4) moeten kunnen faciliteren.

Op dit moment bestaat er een financieel tekort tussen de begroting voor de nieuwe Signalling & Control systemen en de beschikbare middelen binnen het Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP) en het Meerjaren Ontwikkelingsprogramma (MOP). Op jaarbasis dient naar de huidige inzichten jaarlijks € 4,8 miljoen, gedurende 30 jaar, aan aanvullende dekking voor GoA 2+ gevonden te worden.

Het Dagelijks Bestuur (DB) van de Stadsregio Amsterdam heeft op 1 juli 2010 ingestemd met een treinbeveiligingssysteem voor de Amsterdamse metro op minimaal GoA2+ niveau. De voorwaarde die de Stadsregio stelt bij het besluit voor GoA2+, is dat dit niet mag leiden tot verschraving van het voorzieningenniveau in de streekconcessies. Dit betekent dat er op jaarbasis gedurende 30 jaar € 4,8 miljoen aan extra financiële dekking (ten opzichte van de beschikbare budgetten) moet worden gevonden.

Direct na instemming van de wethouder VVI en het DB-besluit is de Europese offerteaanvraag (Request for Quotation) voor de Signalling & Control systemen verzonden. Hierdoor kon de industrie nog voor de zomer van 2010 – conform planning - de voorbereidingen voor de offertes in gang zetten en is een risico op vertraging van de exploitatie van de Noord/Zuidlijn verkleind. De leveranciers dienen hun offertes medio december 2010 in te dienen. Na beoordeling van de offertes zal duidelijk worden of het project binnen de begroting gerealiseerd kan worden.

ICT/Telecom programma (AMSYS)

Om de consistentie met het bestaande metronet te waarborgen worden, zoals dit ook gebeurt met 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 ingekocht. De voorzieningen moeten op een juiste manier in het contract Transporttechniek & Afbouw (TT&A) van de Noord/Zuidlijn worden opgenomen. Daartoe vindt raakvlakcoördinatie tussen AMSYS en de dienst Noord/Zuidlijn plaats. Gezien de complexe planning van de afbouw van de Noord/Zuidlijn moet al vroeg worden vastgelegd wanneer welke ICT/Telecom activiteiten kunnen plaatsvinden. Dat stelt eisen aan de informatie over de projecten die het programma ICT/Telecom uitvoert voor de Noord/Zuidlijn. Voor bepaalde onderdelen zijn de planningen van de ICT/Telecom projecten daarom reeds uitgewerkt. Een formele vastlegging vindt plaats in de af te sluiten coördinatieovereenkomst tussen ICT/Telecom leveranciers en de (nog te selecteren) aannemer van het contract TT&A.

Overige exploitatievoorzieningen Noord/Zuidlijn (AMSYS)

De metrovoertuigen, de systemen voor Signalling & Control en de ICT/Telecom-voorzieningen voor de Noord/Zuidlijn maken voor wat betreft de realisatie van deze onderdelen deel uit van de projectscope van AMSYS. Dienst Noord/Zuidlijn blijft eindverantwoordelijk voor het opleveren van het werkend vervoersysteem Noord/Zuidlijn.

AMSYS bewaakt ook nog enkele kleine resterende posten die een raakvlak hebben met het werkend vervoersysteem Noord/Zuidlijn en die voortkomen uit gewijzigde inzichten in de te verwachten passagiersstromen. Dit betreft eventuele aanpassingen aan de capaciteit van de stijpunten op diverse stations. AMSYS heeft voor deze resterende posten een adviserende en bemiddelende rol (inzake de eventuele financiering door de Stadsregio). Indien wijzigingen

noodzakelijk worden geacht, zullen deze volgens de daartoe geëigende procedures aan het bestuur worden voorgelegd.

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.

Voortgang afgelopen periode

In de afgelopen periode is de concretisering van diverse afspraken met dIVV Beheer en AMSYS voortgezet. Het Programma van Eisen Beheerinformatie is door dIVV Beheer in nauw overleg met DNZL, AMSYS en GVB nader uitgewerkt. In de vraagspecificatie van het in aanbesteding zijnde contract Transporttechniek & Afbouw zijn de belangrijkste elementen opgenomen. Aansluitend zijn de overleggen gestart om te komen tot heldere procesafspraken vanaf aanbesteding tot en met overdracht. Hierbij dient onder andere te worden gedacht aan toetsmomenten en review-procedures. Deze afspraken zullen naar verwachting in het vierde kwartaal worden vastgesteld.

De onderdelen station van Hasseltweg en tunnel Noord zijn in het eerste kwartaal van dit jaar in tijdelijk beheer genomen. Er is een klein aantal restpunten die moeten worden afgerond. Het overleg tussen het OGA en de Provincie Noord-Holland, met betrekking tot de overname of gebruik van het gebied Sixhaven en het herstel van de kademuur, is nog gaande. Met Noordwaarts wordt overleg opgestart over de herinrichting van het gebied ten zuiden van de Willem I sluis. Een werkgroep is ingesteld om de ingebruikname van de toegang naar de Oostlijn voor te bereiden.

Voor de overdracht van het viaduct bij rijksweg A10 aan Rijkswaterstaat is een concept overdrachtsdocument opgesteld, waar Rijkswaterstaat mee heeft ingestemd. Er rest alleen nog een verschil van mening over de onderhoudskosten. Met stadsdeel Zuid zijn afspraken gemaakt over de beheergrenzen van het viaduct naast de RAI. De verlichting onder het viaduct vormt een belemmering voor de overdracht naar definitief beheer. Zowel dIVV als GVB hebben bezwaren geuit tegen het ontwerp van de verlichting. In overleg met partijen wordt getracht tot een werkbare oplossing te komen.

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.

Vervanging leidingen

Overall in de stad waar mogelijk invloed van werkzaamheden in de grond kan optreden, vervangt Liander de gietijzeren leidingen door een leiding van meer zettingsbestendig materiaal. Hoewel duidelijk is dat het Lianders eigen verantwoordelijkheid en beslissing is om op dit moment nog de leidingen te vervangen, worden i.v.m. de mogelijke beeldvorming over de samenhang met de Noord/Zuidlijn, de werkzaamheden gevolgd. Op het Rokin zijn de werkzaamheden inmiddels bijna afgrond. Liander spant zich in stadsdeel Zuid in om alternatieve werkwijzen in te zetten om de overlast te beperken. Door gebruik te maken van gestuurde boringen en het 'relinen' van bestaande leidingen, hoeven aanzienlijk kleinere delen van de straat opengemaakt te worden. De planning van Liander voor de Ferdinand Bolstraat is nog niet bekend.

WaterNet

Op verschillende locaties zijn er raakvlakken met voorzieningen en/of werkzaamheden van Waternet. Over het algemeen verloopt dit in goede afstemming.

Zuid

In de Pijp in stadsdeel Zuid wordt volop gebouwd. Dit heeft in combinatie met de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn invloed op de verkeerscirculatie in de buurt, maar leidt tot nu toe niet tot grote problemen. Eerder is al gebleken dat bepaalde werkzaamheden invloed kunnen hebben op de waterstand rondom het station. Dit wordt gemonitord.

Er is een coördinatieoverleg over de Zuidas. Afstemming vindt plaatst tussen Dienst Zuidas, projectteam OV SAAL (ProRail), het stadsdeel en DNZL, over werkterreinen, bouwlogistiek, bereikbaarheid en communicatie met de omgeving. Vanuit dit overleg is ook afstemming met het project Amstelveenlijn.

GVB

Met het GVB wordt overleg gevoerd over de werkzaamheden op de kruising Ceintuurbaan-Ferdinand Bolstraat. Het GVB gaat in maart en april 2011 het railkruis vervangen. In dezelfde periode werkt de dienst Noord/Zuidlijn op de hoek Ceintuurbaan-Ferdinand Bolstraat aan de sloop van het ABN gebouw en de nieuwbouw van de stationsentree zuid. Naar het oordeel van het stadsdeel en de verkeerspolitie zijn beide werkzaamheden niet op een moment te combineren. Aan dienst Noord/Zuidlijn is verzocht de sloop te faseren, zodat GVB in een tussenfase haar werkzaamheden kan uitvoeren.

Fietsenstallingen

Conform de bestuurlijke afspraken moeten er fietsenstallingen bij de stations gerealiseerd zijn op het moment dat de Noord/Zuidlijn gaat rijden. Dienst IVV voert dit in samenwerking met de betreffende stadsdelen uit. Onlangs heeft de Wethouder VVI aan stadsdeel Zuid laten weten geen budget beschikbaar te hebben voor de door het stadsdeel gewenste ondergrondse stalling bij station Ceintuurbaan. De voortgang m.b.t. de voorbereidingen van de fietsenstallingen voor de diepe stations blijft een aandachtspunt.

Centrum

De dienst Noord/Zuidlijn geeft delen van het werkterrein waar mogelijk (tijdelijk) terug aan de openbare ruimte. Eveneens wordt gekeken naar mogelijkheden om ondernemers langs de stations met PR campagnes te ondersteunen.

2.5 Veiligheid en gezondheid

Veiligheidsincidenten afgelopen kwartaal

Gedurende het afgelopen kwartaal hebben er minder incidenten plaatsgevonden dan in het voorgaande kwartaal. De incidenten hebben hoofdzakelijk plaatsgevonden bij die bouwlocaties waar ondergrondse bouwactiviteiten zijn.

De afgelopen periode kenmerkt zich echter door diverse bijna-ongevallen of incidenten met alleen materiële schade.

Twee ongevallen hebben langdurig verzuim veroorzaakt. Op 6 oktober is op het Rokin een medewerker van Max Bögl die in de bouwput aan het werk was uit een hoogwerker gevallen. Ondanks de val van circa 5 meter hoogte vielen zijn verwondingen mee. Op 20 oktober is op de bouwplaats Ceintuurbaan een medewerker van Max Bögl tijdens het hijsen van een verdiepingvloer ongeveer 10 meter naar beneden gevallen en heeft daar zeer ernstige verwondingen aan overgehouden.

Voorkomen van ongevallen

Voorgaande heeft opnieuw duidelijk gemaakt dat het voorkomen van ongevallen grote prioriteit moet hebben.

Bij de bouw van de Noord/Zuidlijn zijn de aannemers primair verantwoordelijk voor de veiligheid op de bouwplaats. De Dienst Noord/Zuidlijn voert een beleid waarbij de aannemer gestimuleerd wordt om ongevallen te voorkomen. Dit enerzijds door het beoordelen van zijn werkplannen en de aannemer te houden aan zijn contractuele verplichtingen, anderzijds door inspecties en audits op de bouwplaats uit te voeren. Indien bij bouwplaatsinspecties risicovolle situaties worden aangetroffen dan wordt de aannemer hierop aangesproken. Van audits en inspecties wordt volgens het kwaliteitssysteem van de DNZL eveneens verslaglegging gedaan.

Bedoeling is een scherpere praktische sturing op veiligheid te hebben.

In dit kader zijn verder de volgende concrete maatregelen getroffen:

1. Direct verscherpen van toezicht door meer aanwezigheid van V&G (Veiligheid en Gezondheid) coördinatoren op de werkvloer;
2. Indirect verscherpen van toezicht door HDT-ers (Hoofden Dagelijks Toezicht) bijeen te roepen en duidelijkheid te geven over onze prioriteiten en hoe op te treden;
3. Uitvoeren van audit op locaties Rokin en Station CS (ook op de eigen toetsorganisatie van DNZL).

Het ligt in de bedoeling om alle veiligheidsgerelateerde zaken binnen een afdeling Integrale veiligheid te brengen. Het betreft hier Bouwveiligheid, In- en externe veiligheid, ontwerpveiligheid, safety-management en incidentmanagement. Dit zal in het vierde kwartaal worden doorgevoerd.

2.6 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.

3. PROJECTBEHEERSING

3.1 Programma van Eisen

In het afgelopen kwartaal is door dienst Noord/Zuidlijn en AMSYS een gedetailleerde verschillenanalyse uitgevoerd tussen het geactualiseerde Functioneel Programma van Eisen Noord/Zuidlijn (FPvE NZL), de vigerende projectopdracht van de dienst Noord/Zuidlijn, en het IPvE OSMA, het overkoepelende eisenpakket voor het Amsterdamse metronet dat in ontwikkeling is bij AMSYS voor dIVV.

De geconstateerde verschillen hebben betrekking op zowel de productiemiddelen (infrastructuur, station, materieel) als productieprocessen (exploitatie, beheer en onderhoud, veiligheidsmanagement) van de Noord/Zuidlijn. Er is sprake van een aanzienlijk aantal in het IPvE OSMA gedefinieerde eisen dat geen onderdeel uitmaakt van de vigerende Noord/Zuidlijn scope (FPvE). Dit betreft vooral eisen ten aanzien van het proces van exploitatie alsook beheer en onderhoud. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat het FPvE NZL is gebaseerd op een eisendocument (DPvE 1997) dat vooral gericht was op de infrastructuur. Bovendien is er sprake van voortschrijdend inzicht bij dIVV, SRA en GVB op gebied van exploitatie, beheer en onderhoud.

Er zijn verschillen die nog zouden kunnen worden gecorrigeerd in het FPvE NZL en er zijn verschillen waarbij dit niet meer mogelijk is gegeven de stand van de uitvoering. Beoordelingscriterium is of de integratie van de Noord/Zuidlijn als onderdeel van het integrale vervoersysteem Amsterdamse metronet succesvol kan plaats vinden. De niet-corrigeerbare verschillen lijken deze integratie niet in de weg te staan. Wel kan sprake zijn van bijkomende randvoorwaarden of beperkingen voor - met name - het beheer & onderhoudsconcept. Dit dient nader te worden bepaald in een vervolgonderzoek in samenwerking met AMSYS, dIVV en GVB. Bij alle geconstateerde verschillen dient besloten te worden tot correctie of aanvulling van het FPvE Noord/Zuidlijn of acceptatie van het verschil met het IPvE OSMA.

De vaststelling van de verschillenanalyse door de directie van de Noord/Zuidlijn dient nog plaats te vinden. Ten aanzien van de formele besluitvorming over de verschillen zelf wordt de vastgestelde wijzigingsprocedure doorlopen zoals opgenomen in het kwaliteitssysteem van de dienst Noord/Zuidlijn.

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.

3.2.1 Projectplanning

Referentie

De per 1 januari 2010 formeel vastgestelde projectplanning kent als deterministische einddatum (zonder rekening te houden met het mogelijk optreden van risico's en onzekerheden) juli 2016. Op basis van de destijds uitgevoerde risicoanalyse -dus wel rekening houdend met het mogelijk optreden van risico's en onzekerheden- op deze planning (behorend bij kwartaalverslag Q4-2009) is de start exploitatie datum van de Noord/Zuidlijn vastgesteld op oktober 2017 (met 85% haalbaarheid). Deze datum is gelijk aan de datum die sinds de Q4 van 2008 wordt gehanteerd.

Gevolganalyse overdruk Vijzelgracht

Zoals in het vorige kwartaalverslag werd aangekondigd is de gevolganalyse, naar aanleiding van het begin juli genomen besluit om het station onder overdruk te ontgraven, afgerond. In de afgelopen maanden zijn de gevolgen voor het project ten aanzien van de planning, risico's en de kosten (zie par. 3.3.1) diepgaand onderzocht. Er is daarbij veel inspanning door de projectorganisatie, het adviesbureau, externe adviseurs en de betrokken aannemers geleverd

om de impact voor planning en kosten van het onder verhoogde luchtdruk ontgraven zoveel mogelijk te beperken. De resultaten van dit onderzoek leiden ertoe dat de deterministische einddatum van het project wijzigt van juli 2016 naar september 2016. Dankzij de geïdentificeerde optimalisaties uit het onderzoek wordt de vertraging op de einddatum beperkt tot 2 maanden.

Binnen de geoptimaliseerde planning welke sluit op september 2016 is er sprake van een aantal verschuivingen ten opzichte van de referentie:

- Station Vijzelgracht is 5 maanden later gereed om de tunnelboormachine te kunnen ontvangen. Mede als gevolg hiervan zal de start van het boorproces vanuit het Scheldeplein medio mei 2011 aanvangen in plaats van begin januari 2011;
- De vertraging voor de oplevering van station Vijzelgracht wordt, dankzij een aantal optimalisaties, beperkt tot 3 maanden;
- Door de latere ontvangstdatum van de tunnelboormachine in station Vijzelgracht blijft de boorlogistiek in station Ceintuurbaan aanwezig waardoor de activiteiten voor de 2^e ruwbouwfase van dat station moeten wachten. De oplevering van dit station wordt daardoor met 5 maanden vertraagd;
- De totale doorlooptijd van het boorproces wordt verlengd met 5 maanden;
- De activiteiten na de civiele ruwbouw worden verkort met 3 maanden.

Autonome wijzigingen

De (deterministische) planning aangaande de oplevering van contract Centraal Station is ten opzichte van de referentie met 7,5 maand vertraagd. In de voorgaande twee kwartaalrapportages is hier ruim 6,5 maand van verantwoord. Belangrijkste oorzaak is de problematiek aangaande het uitbaggeren van de zinksleuf onder het Centraal Station. De in het 3^e kwartaal opgelopen vertraging bij station Rokin leidt tot een verwachte vertraging op de opleverdatum van dit station van 1,5 maand. Beide vertragingen hebben geen effect op de einddatum van het project.

Actualisatie (deterministische) projectplanning

Op basis van de gevolganalyse Vijzelgracht en de hierboven genoemde autonome ontwikkelingen is de projectplanning geactualiseerd. De uitwerking van deze planning naar een nieuwe Masterplanning dient volgend kwartaal afgerond te worden.

3.2.2 Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn

Op basis van de gewijzigde deterministische planning zoals in paragraaf 3.2.1 beschreven is een uitgebreide risicoanalyse uitgevoerd om de haalbaarheid van oktober 2017 te kunnen bepalen. Het resultaat van deze risicoanalyse is dat de haalbaarheid van oktober 2017 meer onder druk staat naar de stand per Q3-2010. Deze daalt namelijk van 85% naar 60%. De haalbaarheid van 85% komt naar de stand per Q3-2010 uit op februari 2018. Toch heeft de dienst Noord/Zuidlijn reden vast te houden aan de start exploitatiedatum van oktober 2017. Er worden op basis van het huidige risicoprofiel kansen gezien om de haalbaarheid van oktober 2017 te verhogen door verdere optimalisaties en beheersing van de tijdsrisico's. Hier is een plan van aanpak voor opgesteld dat de komende perioden zal worden uitgevoerd. Door periodiek de risicoanalyse op de planning te herhalen, waarbij ook de effecten van de beheersmaatregelen worden gemeten, wordt de haalbaarheid van oktober 2017 gemonitord.

3.3 Financiën

3.3.1 Monitoring budget en prognose

De manier waarop budget en prognose met elkaar worden geconfronteerd is vanaf deze 3^e kwartaalrapportage 2010 anders ingericht en opgebouwd dan in de voorgaande kwartalen. Dit heeft te maken met de behoefte om enerzijds transparant te kunnen maken welke mutaties er van kwartaal tot kwartaal optreden in de verschillende kosten- en risico-soorten en anderzijds een onderbouwde inschatting te geven van het management van DNZL in hoeverre deze kwartaalmutaties de uiteindelijke verwachting benodigd budget al dan niet beïnvloeden. Over het algemeen is er geen reden van kwartaal tot kwartaal elke opwaartse of neerwaartse schommeling in de budgetprognose (95% waarde) direct door te vertalen in een budgettoename of -afname. Elk kwartaal zal de prognose wel in enige mate afwijken van het budget. Dat is eigen aan een omvangrijk en gecompliceerd project met een lange looptijd. Op basis van de trendmatige ontwikkeling over de kwartalen (zoals weergegeven in onderstaande tabel) is een discussie over mogelijke budgetaanpassingen eens per jaar gekoppeld aan het moment van de jaarrekening (Q4-rapportages) voldoende.

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%

Legenda kolommen:

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

[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

Uit de bovenstaande tabel is af te lezen dat het voorzieningenniveau het afgelopen kwartaal is gedaald met 3% naar 27%. Dit is vooral veroorzaakt door het in de prognose opnemen van de gevolgkosten overdruk Vijzelgracht (€ 68,3 miljoen) waar naar de stand van deze kwartaalrapportage nog geen budgettaire dekking voor is. De gevolgkosten van overdruk Vijzelgracht houden verband met de eerder in de prognose opgenomen extra voorziening voor "kleine kans – groot verband" risico's ad. € 110,4 miljoen waar begin 2010 van besloten was deze vooralsnog niet te dekken. Aangezien de gevolgen van dit opgetreden risico thans goed zijn onderbouwd is aanvullende dekking alsnog gewenst. Indien deze extra dekking gevonden wordt, stijgt het voorzieningenniveau weer tot een percentage van ruim 30%. Dit percentage is in lijn met het advies van de commissie Veerman.

De haalbaarheid van de "Veerman" referentie en van het projectbudget is het afgelopen kwartaal afgenomen met 5% (van 95 naar 90%) door autonome ontwikkelingen (+ € 16,9 miljoen) die in de volgende paragraaf nader worden toegelicht. Na dekking van de gevolgkosten voor overdruk Vijzelgracht stijgt de haalbaarheid van het projectbudget overigens van 35% naar 75%.

Er is op dit moment geen reden om in aanvullende dekking te voorzien voor deze autonome ontwikkeling. Ervan uitgaande dat de volledige extra voorziening voor "kleine kans – groot gevolg" risico's op termijn gedekt zal worden geeft het huidige projectbudget voldoende marge voor het afronden van het project binnen budget. Immers, de kans dat binnen de "Veerman"

referentie c.q. het projectbudget gebleven wordt is nog steeds hoog (90%, respectievelijk 75% na budgetsuppletie overdruk Vijzelgracht. Daarnaast bedraagt het voorzieningenniveau na aanvulling voor de gevolgen overdruk Vijzelgracht ruim 30%. Ten slotte zijn naar het oordeel van de dienst Noord/Zuidlijn de beheersmogelijkheden van het totale risicoprofiel nog niet volledig uitgeput waardoor een mogelijke verlaging van de prognose op termijn niet wordt uitgesloten.

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 zijn als volgt:

Tabel 1: budget en prognose Noord/Zuidlijn

In EURO x miljoen	Budget			Prognose			Verschil budget-prognose		
	Q2-2010 pp'2009 [1]	Mutaties [2]	Q3-2010 pp'2010 [3]=[1]+[2]	Q2-2010 pp'2009 [4]	Mutaties [5]	Q3-2010 pp'2010 [6]=[4]+[5]	Q2-2010 pp'2009 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q3-2010 pp'2010 [9]=[7]+[8]
Bouwkosten	2.126,7	22,2	2.148,9	2.135,4	67,8	2.203,2	-8,7	-45,6	-54,3
Bijkomende kosten	144,0	1,7	145,7	144,0	1,7	145,7		0,0	0,0
VAT-kosten	488,2	6,7	494,9	488,2	13,2	501,4		-6,5	-6,5
Subtotaal exclusief risico's	2.758,9	30,7	2.789,6	2.767,6	82,7	2.850,3	-8,7	-52,0	-60,7
Risico's	260,9	-0,1	260,8	252,2	33,1	285,3	8,7	-33,2	-24,5
Extra voorziening 'kk-gg' risico's ¹⁾				110,4	-68,3	42,1	-110,4	68,3	-42,1
Subtotaal risico's	260,9	-0,1	260,8	362,6	-35,2	327,4	-101,7	35,1	-66,6
Totaal Noord/Zuidlijn	3.019,8	30,6	3.050,4	3.130,2	47,5	3.177,7	-110,4	-16,9	-127,3

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

Budgetmutaties

Op basis van de uitgevoerde nacalculatie over het jaar 2009 en de voorcalculatie voor 2010 is het projectbudget (exclusief risicofonds) geïndexeerd. Conform de opgave voor de gemeentelijke begroting 2011 is het projectbudget verhoogd met totaal € 30,6 mln. waarmee het actuele projectbudget € 3.050,4 miljoen bedraagt.

Het budget voor de bouwkosten is per saldo verhoogd met € 22,2 miljoen bestaande uit de indexering (€ 23,9 mln.) en een overheveling naar het VAT-budget (-/- € 1,7 mln.). Het budget voor de Bijkomende kosten is verhoogd met € 1,7 miljoen als gevolg van de indexering. Tot slot is het VAT-budget per saldo verhoogd met € 6,7 miljoen, bestaande uit de indexering (afgerond € 5 mln.) een overheveling uit de Bouwkosten (€ 1,7 mln.) en een overheveling van iets minder dan € 0,1 mln. uit het Risicofonds.

Mutaties prognose

In totaal is ten opzichte van het vorige kwartaal de prognose tot einde werk per saldo als gevolg van indexering naar prijspeil 2010 met € 30,6 miljoen toegenomen tot € 3.160,8 miljoen. Aangezien ook het budget met hetzelfde bedrag is geïndexeerd veroorzaakt dit geen extra budgettaire tekort in deze periode. In de onderstaande alinea's zijn de mutaties in de prognose ten opzichte van het vorige kwartaal (gedesaldeerd) weergegeven:

Bouwkosten (+ € 67,8 mln.)

De prognose bouwkosten is per saldo met € 67,8 miljoen gestegen door de indexering naar prijspeil 2010 (€ 23,9 mln), de overheveling naar VAT-kosten (-/- € 1,7 mln), de gevolgen van overdruk Vijzelgracht (€ 43,7 mln) en een autonome ontwikkeling in het afgelopen kwartaal van per saldo € 1,8 miljoen met name veroorzaakt de ontwikkelingen bij het Centraal Station.

Bijkomende kosten (+ € 1,7 mln)

De bijkomende kosten zijn met € 1,7 miljoen gestegen als gevolg van de indexering naar prijspeil 2010.

VAT-kosten (+ € 13,2 mln.)

De VAT-kosten zijn dit kwartaal met € 13,2 miljoen gestegen als gevolg van de indexering naar prijspeil 2010 (afgerond € 5 miljoen), de overheveling van de Bouwkosten ad. € 1,7 miljoen, de onttrekking van € 0,1 mln uit het Risicofonds en € 6,7 miljoen als gevolg van overdruk Vijzelgracht. Daarnaast heeft een autonome bijstelling van -/- € 0,2 miljoen plaatsgevonden.

Risico's (+ € 33,1 mln)

De prognose van de risico's is met € 33,1 miljoen gestegen door de effecten van overdruk Vijzelgracht ad. € 17,9 mln., een afname van € 0,1 miljoen door overheveling naar de VAT-kosten. Daarnaast is er sprake van een autonome stijging in dit kwartaal van € 15,3 miljoen met name veroorzaakt door risico's op verdere vertraging bij het Centraal Station en de toegenomen onzekerheid op de projectplanning.

Extra voorziening "kk-gg" risico's

De prognose is met € 68,3 miljoen verlaagd doordat de effecten van de gevolganalyse overdruk Vijzelgracht dit kwartaal zijn verwerkt in de kosten (€ 50,4 mln.) en in de risico's (€ 17,9 mln.)

Naar aanleiding van een controle op de cijfers van de 2e halfjaarrapportage 2009 van het Schadebureau Noord/Zuidlijn zijn potentiële aansluitingsverschillen met de financiële administratie van de Dienst Noord/Zuidlijn geconstateerd. Afronding van de in het 3^e kwartaal opgestarte onderzoek dient nog plaats te vinden en wordt in een komende kwartaalrapportage verwacht.

Verschil budget-prognose

Het totaal geprognosticeerde tekort (o.b.v. de 95%-waarde) op het projectbudget bedraagt € 127,3 mln. (zie tabel1). Dit betreft de nog niet gedekte extra voorziening "kk-gg" risico's ad. € 110,4 miljoen. Daarnaast is er een geprognosticeerd budget tekort van € 16,9 miljoen welke wordt veroorzaakt door de autonome ontwikkelingen binnen de Bouw- en VAT-kosten (per saldo € 1,6 mln.) in het afgelopen kwartaal en het toegenomen risico op verdere vertraging bij het Centraal Station en de toegenomen onzekerheid gestegen onzekerheid op de projectplanning (€ 15,3 mln.). Er is echter geen aanleiding om het tekort van € 16,9 miljoen op dit moment budgettair te dekken. Zie ook hiervoor de toelichting bij paragraaf 3.3.1

3.3.3 Dekking

Tabel 2: dekking van het projectbudget

In EURO x miljoen	Begroting			Prognose			Verschil begroting-prognose		
	Q2-2010 pp'2009 [1]	Mutaties [2]	Q3-2010 pp'2010 [3]=[1]+[2]	Q2-2010 pp'2009 [4]	Mutaties [5]	Q3-2010 pp'2010 [6]=[4]+[5]	Q2-2010 pp'2009 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q3-2010 pp'2010 [9]=[7]+[8]
Rijk	1.125,4	4,2	1.129,6	1.124,8	4,0	1.128,8	0,6	0,2	0,8
Regio	119,5	0,1	119,6	128,5	0,1	128,6	-9,0		-9,0
Parkeergarage Rokin	55,0	2,4	57,4	55,0	2,4	57,4			
Subtotaal bijdragen derden	1.299,9	6,7	1.306,6	1.308,3	6,5	1.314,8	-8,4	0,2	-8,2
Gemeente (incl. risicofonds)	1.719,9	23,9	1.743,8	1.711,5	24,1	1.735,6	8,4	-0,2	8,2
Totaal dekking	3.019,8	30,6	3.050,4	3.019,8	30,6	3.050,4	0,0	0,0	0,0

Begroting

De financiering van het totale projectbudget (inclusief het Risicofonds) is afgelopen kwartaal gewijzigd door de indexering naar prijspeil 2010. Conform eerdere opgave aan de gemeentelijke begroting 2011 is het budget verhoogd met € 30,6 mln. Hiervan zal € 6,7 miljoen bijgedragen worden door bijdragen van derden. Het gemeentelijke aandeel op dit punt bedraagt € 23,9 mln.

Prognose

Eerder is gemeld dat vanuit de stichting BonRoute € 9 miljoen extra subsidie zou kunnen worden ingezet ten behoeve van de Noord/Zuidlijn. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in een brief bezwaar geuit op de besteding van de fondsgelden voor het project Noord/Zuidlijn. Hangende

de definitieve uitkomst aangaande het meningsverschil tussen de Stadsregio en het Ministerie aangaande dit punt wordt de bovengenoemde prognose aangehouden.

In de opgave aan de gemeentelijke begroting 2011 is voor de bijdrage van het Rijk m.b.t. de prijsindexering 2010 gerekend met 1% IBOI. Er was op dat moment nog geen vastgesteld IBOI 2010 cijfer bekend. Inmiddels is bekend dat het vastgestelde IBOI 2010 indexcijfer 0,839% bedraagt. Hierdoor zal het Gemeentelijke aandeel in de financiering van de index 2010 met € 0,2 mln. toenemen.

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 Q2-2010 [1]	t/m Q3-2010 [2]	Wijziging [3]=[2]-[1]
Uitgaven:			
Verplicht	1.716,6	1.771,1	54,5
Betaald	1.449,9	1.507,0	57,1
Ontvangsten:			
Rijkssubsidie	681,8	681,8	
Regio	103,3	103,3	
Parkeergarage Rokin			
Totaal ontvangsten	785,1	785,1	

In het afgelopen kwartaal is € 57,1 miljoen betaald. Cumulatief is er tot en met Q3-2010 € 1,5 miljard betaald wat 50% van het totale projectbudget is. Er zijn geen ontvangsten van het Rijk en Regio te melden in het afgelopen kwartaal.

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 2010 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 38, Tracédeel 25 CS, 1e slag natte ontgraving zinksleuf gereed en onderste stempelraam afgelaten,
- Mijlpaal 80, Uitvoering MM3 aan Daniel Stalpertstraat gereed,
- Mijlpaal 81, Uitvoering MM3 aan 1e van Campenstraat gereed,
- Mijlpaal 91, Tracédeel 32, alle stempels geplaatst

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 borgen. 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 belangrijkste risico's waarbij de belangrijkste beheersingsmaatregelen al genomen zijn. In een aantal gevallen is nog steeds aandacht voor de restrisico's waarbij de ontwikkeling gemonitord blijft totdat de betreffende restrisico's 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*
Op basis van de actuele voortgang van contract Centraal Station is een risicoanalyse op de planning uitgevoerd waaruit blijkt dat een additionele vertraging van dit contract niet uitgesloten is. Belangrijkste oorzaken voor deze mogelijke additionele uitloop zijn de onzekerheden met betrekking tot het uitbaggeren van de zinksleuf, de problematiek met betrekking tot de stalen combiwand bij de Ruyterkade en de raakvlakken m.b.t. ontwerp en uitvoering tussen de verschillende onderdelen van het werk onderling (zinksleuf onder CS, de Ruyterkade en Zinktunnel IJ) en daarbuiten (IJSEI:project auto onderdoorgang/busstation). De uitkomsten van de risicoanalyse geeft aanleiding voor een nadere verificatie van de omvang van het dreigende probleem. Daarnaast zal een onderzoek naar beheersmaatregelen worden uitgevoerd.
- *Grote plaatselijke verzakking als gevolg van het wegvallen van de druk van de Tunnelboormachine*
Dit risico heeft een kleine kans van optreden met mogelijk grote gevolgen voor de planning, schade aan omliggende panden en infrastructuur en mogelijk letsel voor passanten. De beheersmaatregelen die al in het ontwerp ingepast zijn, betreffen: op grote diepte boren, historisch onderzoek naar de ondergrond, vergrote afstand tussen de tunnelboormachines, zorgvuldige boorinstructies, het opstellen van een incidentendraaiboek en inrichten van de incidentenorganisatie. Bewoners van de meest kritieke tracédelen in de Pijp wordt een hotelovernachting aangeboden als er onder hun huis wordt geboord. Hoewel de kans uiterst klein is dat er iets gebeurt, kan de dienst zich voorstellen dat bewoners de nacht elders willen doorbrengen. Als gebaar krijgen zij een hotelbon, die ze overigens ook op een ander tijdstip mogen gebruiken. Vanaf de start van het boorproces tot en met het 3^e kwartaal van dit jaar hebben zich geen incidenten voorgedaan. Aangezien een groot deel van het tracé nog geboord moet worden blijft actieve beheersing van dit risico nodig.
- *Cosmetische en/of constructieve schade aan panden door bovennormale zettingen*
Het risico bestaat dat er met het boren een verstoring in de ondergrond ontstaat (1 á 2 cm) met zakkings tot gevolg. Dit kan resulteren in cosmetische en in het ergste geval constructieve schade aan nabij gelegen panden en infrastructuur. De kans is relatief groot dat cosmetische, eenvoudig te repareren schades door het boorproces zullen optreden. Om dit risico en het geringere risico van constructieve schade te reduceren, kan in geval van het optreden van grotere zettingen dan verwacht, op acht locaties (waaronder Munttoren en Bijenkorf) de fundering verstevigd worden door zogenoemde "compensation grouting". Hierbij wordt grout, een soort cement, in de bodem onder het fundament van gebouwen geïnjecteerd om eventuele bewegingen tijdens de passage van de boormachine te compenseren. Daarnaast wordt zowel de omgeving (zettingen) als het boorproces zelf gemonitord. Bij dreigende afwijkingen wordt het boorproces bijgesteld. Door nieuw beschikbaar gekomen hard- en software is het nu mogelijk om het boorproces en de reactie van de grond en omringende panden met een veel grotere

- 18 -

dichtheid te meten dan voorheen. Mochten zich onverhoopt toch schades voordoen als gevolg van het boorproces, dan zal een zogenaamde "vliegende brigade" de schade per direct herstellen. In het afgelopen kwartaal is dit risico naar beneden bijgesteld. Zowel de 1^e als de 2^e tunnelboormachine hebben de walruimte Natte Damrak, de Beurs van Berlage en de Bijenkorf probleemloos gepasseerd.

- *Ontwerpfouten en mogelijke lacunes tussen de projectopdracht en het ontwerp*
Op advies van de commissie Veerman is dit risico in het vierde kwartaal van vorig jaar opgenomen. 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. Hierdoor krijgen de raakvlakken tussen de in uitvoering zijnde civiele onderbouw en de nog aan te besteden onderdelen van transporttechniek en afbouw (TT&A) bijzondere aandacht.
De dataroom van het in aanbesteding zijnde contract TT&A is in het afgelopen kwartaal gecompleteerd met alle relevante tekeningen en documenten van de civiele onderbouwcontracten. Deze dataroom wordt geactualiseerd totdat de civiele onderbouwcontracten zijn opgeleverd.
- *Hinder door trillingen en laag frequent geluid*
Het risico bestaat dat tijdens de exploitatiefase er zich trillingen voordoen welke 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. Het onderzoek naar de maatregelen tegen trillingshinder – als de Noord/Zuidlijn in exploitatie komt - is afgelopen kwartaal afgerond. De maatregelen zijn als eis verwerkt in de vraagspecificatie voor de aanbesteding van het contract Transporttechniek & Afbouw. Tevens heeft een 0-meting plaatsgevonden om het huidige trillingsniveau vast te leggen. Het risico is in de afgelopen kwartaalperiode verlaagd door deze maatregelen.
- *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 vooral in de boortunnel waar sprake is van een kleine diameter buis dit risico het grootst. Het aantal kabels en systemen dat in de boortunnel loopt is groot waardoor wederzijdse beïnvloeding een reëel risico is. Onderzocht wordt in welke mate er eventuele aanpassingen nodig zijn voor de nog te installeren systemen en kabels in de boortunnel. Met het AMSYS programma ICT/Telecom heeft het afgelopen kwartaal nadere afstemming plaatsgevonden over de kabel layout van de tunnels.
- *Systemen voor Signalling & Control (AMSYS)*
Het Dagelijks Bestuur (DB) van de Stadsregio Amsterdam heeft op 1 juli 2010 ingestemd met een treinbeveiligingssysteem voor de Amsterdamse metro op minimaal GoA2+ niveau (semi-automatisch rijden). Hierdoor kon de industrie nog voor de zomer van 2010 - conform planning - de voorbereidingen voor de offertes in gang zetten en is een risico op vertraging van de exploitatie van de Noord/Zuidlijn verkleind. De leveranciers dienen hun offertes vóór 16 november 2010 in te dienen. Na beoordeling van de offertes zal duidelijk worden of het project binnen de begroting gerealiseerd kan worden. Daarnaast is in het verleden aan de raad toegezegd dat besluitvorming over GoA4 (volautomatisch rijden) zal worden voorgelegd. Dit zal niet eerder dan begin 2011 kunnen plaatsvinden. In aanloop naar het definitieve besluit moeten nog diverse onderzoeken worden uitgevoerd. Onder andere wordt nader onderzoek verricht naar de invloed van de toepassing van perrondeuren op de diverse ontwerpaspecten (bijvoorbeeld Rook Warmte Afvoer) van de tunnels van zowel de Noord/Zuidlijn als de Oostlijn, als ook de invloed op de planning van de Noord/Zuidlijn. Een positief besluit voor GoA4 zal het risicoprofiel van de Noord/Zuidlijn doen toenemen. Dit risico wordt

nog eens groter naarmate het beslismoment opschuift in de tijd en het moeilijker wordt en meer geld en tijd kost om alle scope-aanpassingen te verwerken die dit voor de Noord/Zuidlijn met zich meebrengt.

- *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. Om dit te voorkomen worden de eisen zo zorgvuldig mogelijk gespecificeerd in het nog aan te besteden contract Transporttechniek & Afbouw. Daarnaast zal het test- en integratieprogramma zodanig worden ingericht dat voldoende bewijsvoering vergaard wordt voor de safetycase. Er vindt inmiddels overleg plaats in de werkgroep systeemintegratie (WESI) waarin de Dienst Noord/Zuidlijn, het bureau AMSYS van Dienst IVV, Stadsregio Amsterdam en het GVB deelnemen. Afgelopen kwartaal is binnen de dienst Noord/Zuidlijn een integrale veiligheidsmanager aangetrokken die veel ervaring heeft met dit soort trajecten.

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*
In het afgelopen kwartaal is het besluit genomen om de laatste grondlagen van station Vijzelgracht (vanaf -26 m NAP) onder verhoogde luchtdruk te ontgraven als maatregel om het opbarstrisico te minimaliseren. Uit de resultaten van de uitgevoerde alternatievenstudie is gebleken dat deze maatregel de beste waarborg geeft op het veilig kunnen ontgraven van het station. Uit het onderzoek (rekenmodel evenwichtsbeschouwing) is tevens gebleken dat indien er geen maatregelen getroffen zouden worden er sprake zou zijn geweest van een reëel risico voor het opbarsten van de bodem. Er resteert, nu deze maatregel wordt uitgevoerd, een klein restrisico dat de bodem kan opbarsten. Dit restrisico wordt bewaakt en gemonitord totdat de onderste fundatievloer gestort is.
- *Verzakking c.q. bezwijken walmuur Natte Damrak*
Eerder was dit nog een belangrijk risico. Doordat in januari de walmuur bij het Natte Damrak verankerd is bestaat er slechts nog een heel klein restrisico dat de walmuur als gevolg van het boorproces alsnog verzakt. De passage met zowel de 1^e als de 2^e tunnelboormachine is succesvol geweest. De walmuur wordt nog gemonitord totdat het vriesscherm is ontdooid.
- *Lekkende/bezwijkende diepwanden Vijzelgracht/Rokin als gevolg van grondinsluitingen*
In 2009 zijn na zorgvuldige afweging en consultatie maatregelen ontworpen om de kans te verkleinen dat opnieuw lekkages optreden met betrekking tot de diepwanden van stations Vijzelgracht en Rokin. Besloten is om de voegen van de diepwanden te bevriezen aan de binnenzijde van de stations. De betreffende maatregelen zijn in uitvoering genomen. Bij stations Vijzelgracht en Rokin wordt weer volop ontgraven. Er zijn tijdens het ontgraven afgelopen kwartaal enkele kleine watervoerende lekkages geconstateerd die volgens protocol zijn gedicht. Thans wordt gewerkt met kleinere ontgravingslagen om de veiligheid zo veel mogelijk te waarborgen.
- *Geluidsoverlast nabij startschacht en diepe stations*
De boorwerkzaamheden die 7x24 uur plaatsvinden, veroorzaken mogelijke geluidsoverlast bij de startschacht en de openingen van de diepe stations in de

- 20 -

binnenstad. Voor het 7x24 uur kunnen werken is een werktijdenonthefing verkregen. Er bestond een reële kans dat bij met name de werkerreinen overlast ontstaat. Er zijn geluidsreducerende maatregelen getroffen zoals een hal die boven de startschacht is geplaatst. Daarnaast worden de openingen van de diepe stations in de binnenstad afgeschermd zodra de boor het station gaat doorboren. Tot slot vindt er gerichte communicatie plaats over de werkzaamheden en zal er snel worden gereageerd bij geconstateerde hinder. Het afgelopen kwartaal is geen overlast geconstateerd die tot aanvullende maatregelen hebben geleid. De Wet Milieubeheer vergunning voor de bentonietseparatieinstallatie voor de locatie Ouderkerkerdijk (Zuid) is verleend en ligt voor beroep ter inzage. Er zijn in het afgelopen kwartaal diverse werktijdenonthefingen aangevraagd onder andere voor betonstort bij station Rokin, betonstort voor het dichtblok bij het Scheldeplein.

- *Raakvlakrisico's in relatie tot planning*

Tussen de verschillende contracten bestaan diverse raakvlakken in de planning. Dit geldt vooral voor de contracten die op het kritieke pad van de planning liggen. Op basis van de gevolganalyse overdruk Vijzelgracht is de planning geactualiseerd en zijn raakvlakken en mogelijke optimalisaties met de aannemende partijen nader afgestemd. Tevens is een plan van aanpak opgesteld om de haalbaarheid van de planning verder te vergroten waarbij de raakvlakken tussen de verschillende contracten een belangrijk onderwerp zijn. Dit plan van aanpak zal de komende perioden uitgevoerd worden. Voor het cluster Centraal Station en Zinktunnel is een uitgebreide risicoanalyse op de planning uitgevoerd. Het werk kenmerkt zich door veel verschillende onderdelen met veel onderlinge afhankelijkheden. Met de uitgevoerde risicoanalyse is een scherper beeld ontstaan over de raakvlakrisico's binnen het cluster waarop actieve beheersing zal plaatsvinden.

- *Incidenten (risico's met een kleine kans maar een groot gevolg)*

Er bestaat een zeer kleine kans dat er zich een aantal incidenten kan voordoen ondanks de reeds genomen beheersmaatregelen. Enkele voorbeelden zijn het aanvaringsrisico tijdens het afzinken van de tunnelelementen 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. Met het storten van de fundatievloer in station Ceintuurbaan waarna de overdrukinstallatie kon worden uitgezet in het afgelopen kwartaal is het risico voor het opbarsten van de bodem van dit station afgesloten.

4 KWALITEIT EN ORGANISATIE

4.1 Ontwikkelingen binnen de Dienst Noord/Zuidlijn

Na het instellingsbesluit van de Dienst Noord/Zuidlijn zijn het afgelopen kwartaal t.b.v. de transitie naar een zelfstandige Dienst nadere werkafspraken gemaakt met Dienst IVV over een aantal operationele zaken aangaande personeelszaken, de financiële administratie, Planning & Control cyclus en facilitaire dienstverlening. De Dienst Noord/Zuidlijn heeft met ondersteuning van Dienst IVV de begroting 2011 ingediend t.b.v. de gemeentelijke begroting. De dienst IVV en de dienst Noord/Zuidlijn verwachten alle samenwerkingsafspraken voor het einde van 2010 te hebben afgerond.

4.2 Samenwerking met andere organisaties

Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen te melden ten opzichte van het vorige kwartaal

4.3 Kwaliteitssysteem

De procedure "wijziging project referentie" is in het college van B&W van augustus vastgesteld. Daarnaast zijn de volgende procedures en processen vastgelegd in het kwaliteitssysteem van de dienst Noord/Zuidlijn:

- mandaatregeling dienst Noord/Zuidlijn
- afhandelen contractuele afwijkingen (AWR/CMF)
- oplevering en overdracht
- instructie tekeningenbeheer
- post- en documentenbeheer

Het interne auditplan voor de periode 2010-2012 is afgerond en zal in oktober worden vastgesteld door het directieteam Noord/Zuidlijn.

4.4 Externe Audits

De externe audit (Korf, Grinwis en Podt), welke in opdracht van dienst Noord/Zuidlijn is uitgevoerd is in het afgelopen kwartaal afgerond. De audit richtte zich primair op de vraag of het stelsel van beheersprocessen en werkwijzen adequaat is. Secundair was de onderzoeksvraag in welke mate de dienst Noord/Zuidlijn en de verschillende Amsterdamse betrokken diensten (o.a. diVV en GVB) succesvol kunnen zijn om tot een werkend vervoersysteem Noord/Zuidlijn te komen. De resultaten van de audit zijn besproken met betrokken partijen en het Projectcommissariaat Noord/Zuidlijn.

Ten aanzien van de eerste vraag concluderen de auditoren dat de projectbeheersing vrijwel op orde is. Door de auditoren is aanbevolen om de sturing op het bouwdeel te versterken en om verder in te zetten op het creëren van samenhang en gezamenlijkheid. Binnen deze hoofdaanbeveling is een aantal deelaanbevelingen gedaan door auditoren. De dienst Noord/Zuidlijn neemt deze deelaanbevelingen over behoudens de aanbeveling om de centrale sturing in het project te versterken. Gesteund door het Projectcommissariaat is dienst Noord/Zuidlijn van mening dat het - op basis van het rapport Veerman – gekozen managementmodel, met noodzakelijke bevoegdheden op decentraal niveau (contractmanagers), gepaard gaande met bijbehorende centrale sturing en verantwoording, niet hoeft te leiden tot eilandvorming en suboptimalisatie.

Ten aanzien van de tweede vraag concluderen auditoren dat het ontbreekt aan een partij die namens de bij de indienststelling en exploitatie betrokken partijen en met de eisen van een stabiel werkend vervoersysteem als uitgangspunt, eenduidige opdrachtgever is voor het Noord/Zuidlijn project. Verder concluderen auditoren dat de verantwoordelijk directeur van dienst Noord/Zuidlijn voor het realiseren van een werkend vervoersysteem afhankelijk is van de medewerking van AMSYS (diVV) zonder op de activiteiten en prioriteiten van AMSYS

hiërarchisch invloed te hebben. De auditoren bevelen aan om een gedelegeerd opdrachtgever voor alle betrokken partijen te benoemen, acterend als toekomstig eigenaar. Daarnaast wordt aanbevolen om AMSYS onder de leiding van DZNL te brengen. Ook wordt aanbevolen om een onafhankelijke financiële control-lijn in te richten tussen de financiële directeur van het project en de controller van de gedelegeerd opdrachtgever. Tot slot wordt geadviseerd om de rol van het Projectcommissariaat te herdefiniëren (alleen onafhankelijke externe deskundigen en alleen toetsend of adviserend).

Dienst Noord/Zuidlijn deelt de analyse dat rol, betrokkenheid en samenwerking van en tussen partijen onvoldoende helder is. De aanbeveling met betrekking tot een gedelegeerd opdrachtgever wordt voorlopig niet overgenomen. De argumenten van auditoren zijn naar mening van dienst Noord/Zuidlijn en dienst IVV onvoldoende overtuigend dat een dergelijk hiërarchisch model met een gedelegeerd opdrachtgever haalbaar en werkbaar is in Amsterdam. Dienst Noord/Zuidlijn zal eerst samen met betrokken partijen en gevoed door ervaringen bij andere grote infraprojecten uiterlijk op 1 januari 2011 met een aansturingsvoorstel komen. Hierin worden ook de aanbevelingen betrokken ten aanzien van de onafhankelijke financiële control-lijn en de topdown sturing. Het lopende onderzoek van PwC aangaande rollen, taken en verantwoordelijkheden van SRA, gemeente en het GVB, dat in opdracht van DIVV en de stadsregio wordt uitgevoerd, zal hierin betrokken worden. Het Projectcommissariaat komt separaat met een voorstel voor de eigen toekomstige werkwijze, rol en samenstelling.

5 OMGEVING EN COMMUNICATIE

5.1 Langs de lijn

Amsterdam-Noord

Dit kwartaal zijn geen informatiebrieven verspreid. Wel zijn individuele vragen afgehandeld.

Centraal Station

Iedere maand wordt de omgeving geïnformeerd over de werkzaamheden op en rond het Stationseiland. via de bewonersbrieven van Coördinatie Stationseiland (CSE), Met de ondernemers op het Centraal Stations is regelmatig overleg.

Het is de bedoeling dat, zodra de werkzaamheden dit toelaten, de bouwhekken worden verplaatst om meer ruimte te maken voor reizigers.

Stationseiland/Damrak

In het afgelopen kwartaal zijn bewoners en ondernemers in de omgeving van het Stationseiland en het Damrak met regelmaat zowel mondeling als schriftelijk geïnformeerd over de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn. Elke tweede maandag van de maand vindt er een buurtoverleg plaats voor bewoners en ondernemers uit de omgeving van het Natte Damrak. Tijdens dit maandelijks overleg worden de bewoners en ondernemers geïnformeerd over de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn in deze omgeving. Daarnaast hebben de aanwezigen de mogelijkheid om hun vragen direct te stellen aan de verantwoordelijke projectleiders.

Via de nieuwsbrieven van Coördinatie Stationseiland (CSE) wordt de omgeving geïnformeerd over de werkzaamheden op en rond het Stationseiland. Ook de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn bij het Damrak worden hierin opgenomen. De nieuwsbrieven verschijnen één keer per maand.

Begin juni is de omgeving schriftelijk geïnformeerd over de onderhoudswerkzaamheden aan de vriesinstallatie waarbij mogelijk wat ammoniak in de lucht kan vrijkomen. Bewoners werden erop geattendeerd dat de ammoniakgeur waarneembaar kan zijn, maar niet schadelijk is voor de gezondheid.

Rokin

In dit kwartaal heeft er twee keer een buurtoverleg (BCU) plaatsgevonden. Belangrijke onderwerpen waren de voortgang van het uitgraven van de bouwput en afdekken van de voegen van de diepwanden, het storten van de definitieve vloer vanaf november en de organisatie van een eventueel winterevent.

Verder zijn er in de omgeving van station Rokin twee brieven verzonden aan bewoners en ondernemers, over de diverse werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn.

In september werden in opdracht van de Dienst Noord/Zuidlijn de ramen gewassen van een groot deel van de panden aan de oneven kant van het Rokin. De ramen worden aan deze kant regelmatig gewassen omdat het bouwterrein hier dichtbij de gevels van de panden ligt.

Op 6 september heeft de ondernemersvereniging Rokin (VOR) een brandbrief verzonden aan het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Centrum en het College van B&W over de situatie op het Rokin. Zij luiden de noodklok over de omstandigheden waaronder zij hun winkels moeten exploiteren en over de moeite die zij als gevolg daarvan hebben om het hoofd boven water te houden. De zaken die in de brief naar voren kwamen hadden vooral te maken met de openbare ruimte en in mindere mate met de bouw van het station.

Wegens werkzaamheden aan één voeg ter plaatse van de diepwand in de expositieruimte van het ondergrondse uitkijkpunt bij de "M" ter hoogte van het Spui, is deze voor een korte periode gesloten geweest voor publiek.

Vijzelgracht

Met een aantal BCU-leden werd op dinsdag 6 juli een – als zeer nuttig ervaren – bezoek gebracht aan station Ceintuurbaan om zelf te zien wat uitgraven onder verhoogde luchtdruk inhoudt, omdat deze beproefde methode ook zal worden ingezet op de Vijzelgracht. Een en ander werd ook toegelicht in een bewonersbrief die half juli is verstuurd. Daarbij is aangegeven dat de consequenties in tijd en geld nog niet bekend zijn.

In de omgeving van de Vijzelgracht is een aantal kleine initiatieven gerealiseerd die de leefbaarheid ten goede komen, zoals het vervangen van een hek door een kunstwerk, het wassen van ramen en het vrijhouden van graffiti van de trappentoren op de Nieuwe Vijzelstraat.

Verder zijn er in juli ongeveer 60 rapporten verstuurd over de gebouwresponsie, waarin per pand verslag gedaan wordt van de meetgegevens en de mogelijke zettingen in de tijd. Enkele eigenaren kregen in augustus op hun verzoek een persoonlijke toelichting op dit rapport door het Adviesbureau.

Ook is in het derde kwartaal een aantal ondernemers aan bod gekomen in het Noord/Zuidlijn Journaal op AT5 in het item: 'ieder voordeel heeft z'n nadeel'.

Naar aanleiding van het incident met joyriding in de eerste helft van augustus werd een bewonersbrief verspreid waarin de Dienst Noord/Zuidlijn benadrukt dat er geen risico's waren voor constructieve schade omdat dit met het aanwezige materieel niet mogelijk is. Tegelijkertijd werd aangegeven dat een bouwput geen onneembare vesting is, en dat het bezoeken van een bouwput door onbevoegden vooral voor hén gevaarlijk is. Om dit in de toekomst tegen te gaan zijn extra maatregelen genomen.

Ook kregen de bewoners een brief over een incident met een bewaker die 's nachts kort onwel was geworden door restgeur van een component van een epoxy-materiaal in combinatie met te weinig ventilatie.

In de reguliere BCU overleggen in het 3^e kwartaal werd onder meer een presentatie gegeven door het Schadebureau over het opvijzelen van de panden 4 t/m 8, en Weteringdwarsstraat 70 (de verzakte panden van het tweede incident/juni 2008). Ook bezochten Stadsdeelvoorzitter van Pinxteren en wethouder Wiebes een van de overleggen waarbij onder meer de schaderegelingen voor ondernemers, economische stimuleringsmaatregelen en de leefbaarheid op de Vijzelgracht aan de orde kwamen.

Op 10 september zijn bloemen rondgebracht aan de bewoners die tijdens de incidenten van 10 september 2008 hun huis moesten verlaten.

Er waren enkele klachten van omwonenden in dit kwartaal, bijvoorbeeld over geluidsoverlast. Deze zijn zo goed mogelijk beantwoord of indien mogelijk opgelost.

Ceintuurbaan

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met enige regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Dat werk betrof vooral het laatste betonstort op 1 juli 2010 en de informatie over de komende werkzaamheden, en de vooraankondiging voor een buurtfeest in het 4^e kwartaal 2010.

Er is in het derde kwartaal geen overleg geweest met de Bewonersvereniging Ferdinand Bolstraat.

Dit kwartaal zijn de ramen van de bewoners en ondernemers gewassen en zijn er vanuit het Fonds Leefbaarheid spandoeken gefinancierd voor de verfraaiing van het opslagterrein aan de Ruysdaelkade.

Europaplein/Scheldeplein

Het bewonersoverleg (BCU) kwam dit kwartaal één keer bijeen. Belangrijke onderwerpen waren de voorbereidingen van het boorproces en de geluidsmetingen op het Scheldeplein voorafgaand en tijdens de werkzaamheden voor het boorproces. Deze metingen zijn op 25 augustus gestart en geen inzicht in het huidige geluidsniveau en de geluidsbelasting van de toekomstige werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn op het Scheldeplein.

Het ondernemersoverleg van dienst NZL voor ondernemers op het Scheldeplein en in de Scheldestraat vond dit kwartaal éénmaal plaats en wordt goed bezocht. Op de agenda stonden de te verrichten werkzaamheden en de aankleding van de bouwhekken. De dienst NZL heeft de ondernemers gevraagd met ideeën te komen voor de aankleding.

Er zijn in dit kwartaal twee informatiebrieven verstuurd aan de omgeving waarin de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn zijn toegelicht. Eén informatiebrief over de uitbreiding van het werkterrein en de installatie van meetapparatuur. De tweede informatiebrief betrof het intrillen van de damwanden op het Scheldeplein en de gewijzigde verkeerssituatie. Het intrillen van de damwanden is medio september gestart en was één week eerder klaar dan gepland. Dit betekende dat er eerder een einde kwam aan de hinder, een opluchting voor de omwonenden en bedrijven. Er zijn enkele klachten binnengekomen over deze werkzaamheden.

Beethovenstraat

Omwonenden hebben dit kwartaal twee informatiebrieven ontvangen over het viaduct dat momenteel gebouwd wordt.

Ouderkerkerdijk

In stadsdeel Oost, op het terrein tussen de A10 Zuid, de Amstel en de Ouderkerkerdijk is de bouw van de bentonietseparatieinstallatie voor het boren van de tunnels vanaf het Scheldeplein voorzien. Bewoners, gebruikers van het Volkstuinpark Amstelglorie en instellingen in deze omgeving werden via twee informatiebrieven geïnformeerd over dit plan en over de aanvragen van de benodigde vergunningen. Op 16 juni organiseerde Dienst Noord/Zuidlijn een inloopspreekuur voor belanghebbenden. Dit spreekuur is druk bezocht door tuinders en bewoners van nabij het beoogde werkterrein gelegen woonboten. Met name de wijze van af- en aanvoer van bouwmaterialen en grond was voor veel aanwezigen een belangrijk onderwerp. Zij maakten bezwaar tegen de aanleg van een tijdelijke bouwweg in de oksel van de A10.

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

Bewoners en ondernemers rond de werkzaamheden ontvingen met regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Het betrof werkzaamheden achter gebouw Industria, in de 1e Jacob van Campenstraat, Cornelis Troostplein en Churchillaan (oost en westzijde). Een deel van deze bouwterreinen is inmiddels weer opgeleverd.

In het derde kwartaal zijn de ramen van de bewoners en ondernemers in de 1e Jacob van Campenstraat éénmaal gelapt. Er zijn in dit kwartaal verder geen middelen uit het Fonds Leefbaarheid ingezet.

Boorders en Gravin op de voet gevolgd

Vanaf de start van het boren waren de boorders en Gravin constant te volgen via verschillende middelen. Op 25 mei was het eerste Noord/Zuidlijn Journaal te zien via AT5 en het Noord/Zuidlijn YouTube kanaal. In dit wekelijkse programma worden de boorders en medewerkers van de teams diepe stations en tunnelboren gevolgd bij hun werkzaamheden. Aan de website van de Noord/Zuidlijn werd een plattegrond (Googlemaps) toegevoegd waarop de voortgang van het tunnelboren op de voet kan worden gevolgd. Dit trok veel bezoekers (zie ook 5.3). Ook op de wekelijkse nieuwsberichten op de website werd veel gereageerd. In april verscheen de eerste maandelijkse digitale nieuwsbrief 'Boornieuws'. Er waren veel inschrijvingen: 1263 abonnees ontvangen het boornieuws in hun mailbox.

5.2 Leefbaarheidsmaatregelen

Mitigerende Maatregelen en Nooduitgangen

Bewoners en ondernemers rond de werkterreinen ontvingen met regelmaat een overzicht van de werkzaamheden. Het betrof de werkzaamheden op het Rokin achter gebouw Industria, in de 1^e Jacob van Campenstraat, op het Cornelis Troostplein en op de Churchillaan (oost- en westzijde). In dit kwartaal zijn de ramen van de panden in de 1^e Jacob van Campenstraat éénmaal gelapt.

5.3 Informatiecentrum

Bezoekersaantallen

In kwartaal 3 zijn in totaal 9.850 (tegen 8.296 in 2009) bezoekers in het informatiecentrum geweest. Daarvan kwamen 3.555 (in 2009 was dat 2.098) mensen met een groepsbezoek, 7.955 mensen bekeken de tentoonstelling op gewone dagen en 1.895 bezoekers hadden een andere informatievraag (VVV/OV).

Er zijn in totaal 264 groepen geweest. Bij elkaar zijn er in dit kwartaal 193 rondleidingen (waarvan 8 in het Engels) gegeven door de rondleiders van Stationsplein 7; een stijging van ruim 89% vergeleken met 102 in 2009. In deze periode zijn er ook 29 extra presentaties en lezingen gegeven. Een aantal groepen heeft zelf een programma verzorgd, zonder rondleiding.

Er waren 129 groepen die een rondleiding combineerden met een bouwplaatsbezoek, hierbij rekenen we ook rondleidingen naar het uitkijkpunt Rokin en de startschacht. Vorig jaar waren dat in het totaal slechts 17 groepen!

250.000ste bezoeker

De zussen Paula Dix uit Westzaan en Wil Hutjens uit Amsterdam zijn op 22 juli 2010 gehuldigd als 250.000ste bezoeker van ons Informatiecentrum. De zussen kregen uit handen van voorlichtster Mariëlle van Veen een grote bos bloemen, een Noord/Zuidlijn-goodie pakket en een voucher voor een exclusief bezoek aan tunnelboormachine Noortje.

Instaprondeleidingen

In het 3^e kwartaal hebben 486 mensen deelgenomen aan de instaprondeleidingen. In het totaal zijn er 56 instaprondeleidingen gegeven. Vooral de instaprondeleidingen naar de startschacht waren een groot succes. Gedurende de zomervakantie kregen elke dag 10 mensen de mogelijkheid om het werk aan de geboorde tunnels te bekijken. Deze rondleidingen zaten elke dag vol, in totaal werden 38 startschachtrondeleidingen aan 381 mensen gegeven.

Thema avond

De thema-avond op woensdag 30 juni met als thema "Ceintuurbaan, de druk is eraf" werd met 60 deelnemers heel goed bezocht. Henk de Pater, Projectmanager Station Ceintuurbaan en Richard Koenders, projectbegeleider Ceintuurbaan, gaven deze avond een lezing over hoe het werk is verlopen bij de Ceintuurbaan en wat er nu nog moet gebeuren om het station gereed te maken voor de tunnelboormachines. De reacties achteraf waren zeer positief.

Kunstzomer

In de zomer was het Informatiecentrum vertrekpunt voor een wandeling langs diverse kunstwerken op de omheiningen van de bouwterreinen. Een groot aantal mensen ging op pad met de kunstwandelaroute.

In het informatiecentrum was een kleine overzichtstentoonstelling van Peter Doeswijk te zien met daarin werken die hij heeft gemaakt naar aanleiding van de bouwwerkzaamheden. .

Eigen kunstwerk maken

Ruim 150 kinderen in de leeftijd van 4 t/m 12 jaar kwamen in de zomervakantie om hun creativiteit op de proef te stellen. Na de Basta film, de rondleiding in het Informatiecentrum en langs de kunstwerken op het Centraal Station, mochten ze zelf aan de slag met verf, stiften

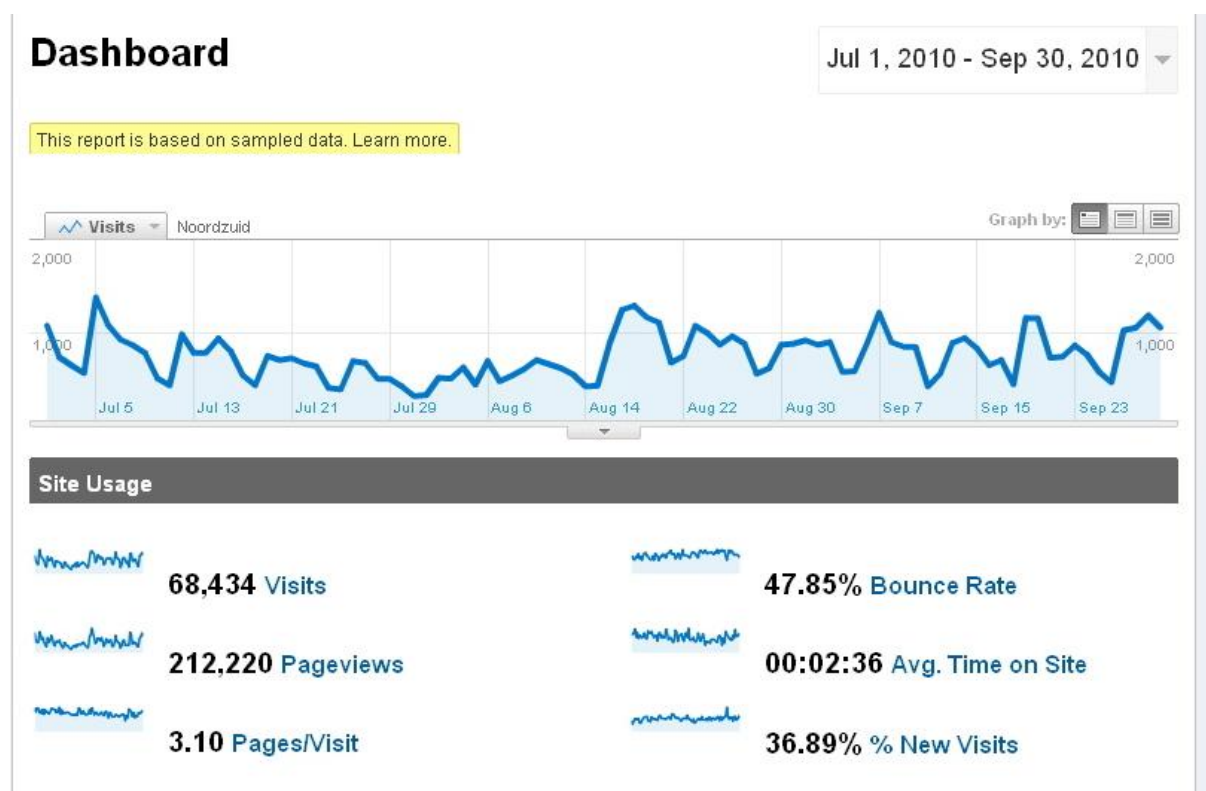
- 27 -

en kleurpotloden. Het resultaat mocht er zijn. Een groot aantal van de kunstwerken zijn opgehangen in de grote filmzaal van het Informatiecentrum.

5.4 Digitale media

Met de lancering van de campagne-website *Hierzijnwij.nu* in het derde kwartaal van 2010 is het bereik van de digitale media van de Noord/Zuidlijn aanzienlijk toegenomen. Het aantal bezoeken van de de algemene website *noordzuidlijn.nl* daalde ten opzichte van het vorige kwartaal naar 120.000 bezoeken. De nieuwe website *hierzijnwij.nu* die eind juli gelanceerd werd bereikte echter in twee maanden tijd 54.185 bezoeken.

Overzicht bezoeken noordzuidlijn.nl in Q3



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.

Hierzijnwij.nu

De nieuwe campagne-website *hierzijnwij.nu* speelt in op de behoefte van veel mensen om het project van (zeer) nabij te kunnen volgen. De website doet verslag van het project vanuit de ogen van de tunnelboorders, medewerkers en alle (kritische) volgers op het internet. De inhoud van de website komt samen met de volgers op het web tot stand.

Nieuwe techniek

In de nieuwe website zit veel nieuwe techniek verwerkt. Het gehele boortracé inclusief de stations is met de exacte coördinaten in Google Maps getekend. Daarmee is de ligging van de Noord/Zuidlijn tot ongekend detail te bekijken. Het tunnelboren is dagelijks met een grote rode pijl tot op de meter op de website te volgen. Ook laat de website live zien hoe de Noord/Zuidlijn wordt beleefd op de belangrijkste sociale netwerken Twitter, YouTube en Flickr.

Nieuwe website hierzijnwij.nu

The screenshot displays the website hierzijnwij.nu. At the top, there is a navigation bar with icons for home, news, stations, drilling, events, and more. The main content area features a Google Maps view of Amsterdam, showing the planned Noord/Zuidlijn tunnel route. A prominent red arrow points to the current drilling location, labeled 'Hier zijn wij nu'. Below the map, there are four profile pictures of team members: Paul, Cecilia, Michel, and Cécile. To the right of the map, technical data is provided: 'BOOR WOOITJE 10 FLAAR!', 'LOCATIE: BUISWIJDE VOOR STATION NOORD', 'DEPTIE: -100 / -110 / 2 METRE', 'GEBOUWDE: 227,9 METER (133,11/2615)', 'AFGESCHROEFDE LAMPE: 27,135, 11, 30', 'TUNNELDIENST: 481', 'LAT.: 52.37145, 4.87272'. Below the map, there are five social media sections: 'Nieuws', 'Youtube', 'Twitter', 'Flickr', and 'Reacties'. Each section contains recent updates and links to related content.

Overzicht bezoeken hierzijnwij.nu Q3 (lancering 23 juli 2010)



Doorgroeien

Met de inzet van de verschillende digitale media willen wij doorgroeien naar de magische 100.000 bezoeken per kwartaal voor zowel noordzuidlijn.nl als hierzijnwij.nu. Uitgangspunt van de digitale media is een samenspel van informeren van en converseren en samenwerken met onze betrokkenen en volgers op het internet.

5.4 In de pers

Vanwege de aankomst van boormachine Gravin lag het boorproces zelf stil tot de start van Noortje, dus was er vanzelfsprekend in het derde kwartaal minder persaandacht voor het boren. Aangezien het boorproces met zus Noortje vrijwel identiek verliep, was er bij de westelijke tunnelbuis het grote nieuwtje wel enigszins van af. Desondanks besteedden met name de lokale en regionale media toch de nodige aandacht aan de start van Noortje op 16 augustus. AT5 bracht nog een bezoek aan de machine toen ze nog deels in de startschacht bezig was.

AT5 maakte een reportage over de bijzondere prestatie die er in de Zinksleuf onder het Centraal Station wordt geleverd. Eerder had de zender al een bericht over de opgelopen vertraging op hun site geplaatst.

Veel journalisten waren aanwezig bij het uitgraven van de laatste grond op 12 juli uit de bouwput van de Ceintuurbaan. Vrij kort daarna kon de overdruk geleidelijk worden opgeheven en kon de afbouw van het station weer onder 'normale' omstandigheden worden vervolgd.

Het Parool besteedde aandacht aan de doorbraak die werd gerealiseerd tussen de diepe en de middeldiepe bouwput op het Voorplein van Amsterdam Centraal. Tijdens de aanleg van de opgang naar het station zullen reizigers die gebruik maken van de Oostlijn tijdelijk via deze hal vanuit het Centraal Station naar de metro lopen.

De beslissing om de laatste grond van station Vijzelgracht onder overdruk uit te graven werd met name opgepikt door de regionale en plaatselijke media. Wethouder Wiebes maakte dit nieuws bekend in een commissievergadering.

De mijlpaal van 250.000 bezoekers in het informatiecentrum leverde enige persaandacht op.

Op 17 augustus opende het Parool met een reportage over nachtelijke joyriders in de bouwput van de Vijzelgracht. Aanvankelijk leek het alsof het een incident van een aantal maanden eerder betrof, maar uiteindelijk bleek dit toch vaker voorgekomen te zijn. Extra beveiligingsmaatregelen waren noodzakelijk

Het bureau Onderzoek en Statistiek maakte de resultaten van een onderzoek naar draagvlak voor afbouwen van de Noord/Zuidlijn bekend in september. Veel media berichtten over de stijging onder Amsterdammers van 60% naar 65%.

Een open brief van de ondernemersvereniging Rokin over de overlast van de Noord/Zuidlijn en de schaderegeling van de gemeente ter compensatie, kwam op 7 september uitgebreid in de publiciteit.

Het Parool berichtte ook over de fietsenchaos rond het Centraal Station die langer duurt vanwege vertraging bij de afbouw van de achterzijde van het station. Dit heeft weer indirect te maken met de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn en geeft wel de complexe samenhang van de verschillende projecten op het stationseiland weer.

Eind september plaatsten bouwers van de Noord/Zuidlijn een grote rode pijl op het Damrak die bovengronds de voortgang van het boren aangaf. Veel kranten plaatsen een foto van dit moment.

BIJLAGE: Projectplanning per Q3-2010



Projectplanning Noord/Zuidlijn

