



Ter bespreking en ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

Portefeuille	29
Agendapunt	14
Datum besluit B&W	n.v.t.

Onderwerp

Rapportage 1e kwartaal 2011 Noord-Zuidlijn

De commissie wordt gevraagd kennis te nemen van de 1^e kwartaalrapportage 2011 Noord-Zuidlijn

Wettelijke grondslag

Art. 189 Gemeentewet

Bestuurlijke achtergrond

Kwartaalrapportages dienen als verantwoordingsinstrument voor het bestuur van de stad en voor overige subsidieverstrekkers en geven daarnaast informatie over de voortgang van het project NZL aan andere gemeentelijke onderdelen en belangstellende Amsterdammers en niet-Amsterdammers.

De kwartaalrapportage geeft inzicht in de projectvoortgang, de projectbeheersing, de kwaliteit van de organisatie en de (omgevings)communicatie.

Ontwikkeling kaders van scope, tijd en geld

De belangrijkste bevindingen in de eerste kwartaalrapportage 2011 ten aanzien van scope, tijd en geld zijn:

Scope

De scope is ongewijzigd gebleven.

Tijd

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 gewijzigd in het afgelopen kwartaal. Besloten is de boorfasering te wijzigen waarbij de tunnelboormachines niet meer parkeren in station Ceintuurbaan, maar voor station Vijzelgracht. Hierdoor wordt het boorproces onafhankelijk van de voortgang de werkzaamheden in station Vijzelgracht. Daarnaast zal het laatste boortraject van station Vijzelgracht naar station Rokin serieel geboord worden met één boorploeg in plaats van parallel met twee boorploegen. Het resultaat van deze gewijzigde boorfasering is dat de deterministische einddatum weliswaar met 1 maand naar achteren schuift (van september 2016 naar oktober 2016) maar dat de risico's voor de planning en de kosten kleiner zijn geworden.

Het afgelopen kwartaal is een risicoanalyse op de (deterministische) planning uitgevoerd. Hieruit volgt dat de haalbaarheid van oktober 2017 ten opzichte van het vorige kwartaal is gestegen van 60% naar 65%. De 85% haalbaarheidsdatum is

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter bespreking en ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

eveneens gewijzigd van februari 2018 naar december 2017. Deze positieve ontwikkeling wordt naast de eerder genoemde wijziging in de boorfasering met name veroorzaakt door een afname van het totaal aan risico's als gevolg van de gerealiseerde voortgang m.b.t. de voorbereidingen van het boren vanuit Zuid en station Vijzelgracht.

Geld

In totaal is ten opzichte van het vorige kwartaal de prognose tot einde werk per saldo met €3 miljoen gedaald aan de kosten- en risicokant. Daarnaast heeft, aan de dekkingskant, het college van B&W met de goedkeuring van de gemeentelijke jaarrekening 2010 het budget met €3,3 miljoen verhoogd. Dit ter invulling van de in 2010 afgesproken dekking van de kosten van het onder verhoogde luchtdruk ontgraven Vijzelgracht (€68,3 miljoen totaal, voor €65 miljoen gedekt uit budget Kleine Kans – Groot Gevolg, voor €3,3 miljoen uit het rekeningresultaat 2010).

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 een kans van 5% bestaat dat het budget een tekort vertoont. Om de 95% te halen heeft de commissie Veerman berekend dat €3,1 miljard (prijsspeil 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. De gemeente heeft destijds besloten om deze voorziening vooralsnog niet te dekken. Door de lagere dekking werd ook de 95% niet gehaald. De prognose in de kwartaalrapportage (paragraaf 3.3.2) wordt vergeleken met het actueel door het bestuur beschikbaar gestelde budget. Daarbij wordt elk kwartaal de haalbaarheid van dit actuele budget in een kanspercentage uitgedrukt. Dit percentage geeft aan hoe groot de kans is om binnen het beschikbare budget het project op te leveren.

De haalbaarheid van de "Veerman" referentie is het afgelopen kwartaal ongewijzigd gebleven op 94%. De haalbaarheid van het projectbudget is het afgelopen kwartaal licht gestegen van 79% naar 81%. Dit wordt met name veroorzaakt door de toevoeging van €3,3 miljoen aan het budget en de daling van de prognose einde werk met €3 miljoen het afgelopen kwartaal. De haalbaarheid van het projectbudget ligt nog steeds lager dan de "Veerman" referentie omdat de resterende extra voorziening voor "Kleine Kans – Groot Gevolg" risico's ad. €42,1 miljoen vooralsnog niet gedekt is.

Voortgang werkzaamheden

De belangrijkste bevindingen in de 1^e kwartaalrapportage 2011 ten aanzien van de projectvoortgang zijn:

Inrichting RAI-gebied voltooid

De maaiveld inrichting bij het RAI-gebied is in februari gereed gekomen. De aannemer handelt nu nog een aantal restpunten af. De herinrichting is conform afspraak op een hoger kwaliteitsniveau uitgevoerd op verzoek van projectbureau

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter bespreking en ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

Zuidas. De meerkosten worden door projectbureau Zuidas gedekt.

Nieuwe locaties voor winkels bij CS en definitieve verlegging oostelijke trambaan

In januari zijn de nieuwe (tijdelijke) locaties voor de AKO, Simon Levelt en Leonidas in gebruik genomen in verband met de sloop van de oude bedrijvenruimtes onder de monumentale rijtuigkap van het Centraal Station. Tevens is de oostelijke trambaan in februari naar de definitieve locatie verlegd.

Onderwaterbetonvloer zinksleuf Centraal Station gestort

Na het uitgraven van de zinksleuf onder het Centraal Station is de onderwaterbetonvloer afgelopen kwartaal gestort. Hiermee is de constructie onder het Centraal Station gereed om eind mei het tunnelement onder het Centraal Station binnen te varen.

Vloer station Rokin gestort

De fundatievloer van station Rokin is afgelopen kwartaal gestort. De laatste stort vond op 24 maart plaats. De meest risicovolle fase van de bouw van het station is daarmee afgesloten.

Bezwaar- en beroepsprocedures

De organisatie Stadsvervoerbelangen heeft op 25 maart 2011 haar beroep - dat dateert van juli 2009 - tegen de bouwvergunning van de boortunnel ingetrokken. Hiermee heeft de Noord/Zuidlijn voor het eerst een moment zonder dat er een beroep of bezwaarprocedure loopt.

Reden bespreking

Actieve informatieplicht van het College.

Uitkomsten extern advies

Projectcommissariaat: akkoord

Geheimhouding

Het supplement bij de kwartaalrapportage is vertrouwelijk omdat het informatie bevat waarvan openbaarmaking de financiële, juridische en onderhandelingspositie van de gemeente kan schaden.

Uitgenodigde andere raadscommissies

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd

1. Rapportage 1^e kwartaal 2011 Noord/Zuidlijn
2. Samenvatting rapportage 1^e kwartaal 2011 NZL

Ter inzage gelegd

Vertrouwelijk supplement Q1-2011 rapportage (griffie)

Portefeuille 29
Agendapunt 14

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter bespreking en ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

P. Dijk (556 5420, p.dijk@nzl.amsterdam.nl)
