



Verslag

Prof. W.H. Keesomlaan 1
1183 DJ Amstelveen

T: +31 (0)20 333 99 30
E: secretariaat@zuidasdok.nl
W: www.zuidasdok.nl

Overleg:

Bestuurlijk Overleg

Datum: 17-12-2018

Van:

10.2.e

Status: Concept

Aanwezig: minister Van Nieuwenhuizen, staatsecretaris van Veldhoven, Blom, 10.2.e, 10.2.e (I&W), Rietstra (ProRail), wethouder Kock, wethouder Dijksma, van Traa (gemeente Amsterdam), portefeuillehouder Reneman, Colthoff (Vervoerregio), Versteegen (projectdirecteur), 10.2.e (secretaris)

Afwezig: gedeputeerde Post (provincie Noord-Holland)

1. Opening en kennismaking

De aanwezigen stellen zich voor.

2. Hamerpunten

Het bestuurlijk overleg stemt in met de voorliggende hamerpunten:

- a) Vaststellen van het verslag van 7 december 2016.
- b) Kennis te nemen van de scopewijzigingen sinds het bestuurlijk overleg 2016.
- c) Instemmen met de wijzigingen van de bestuursovereenkomst.
- d) Instemmen en ondertekenen van de allonge behorende bij de bestuursovereenkomst.

3. Stand van zaken herijkingsfase

Blom licht toe dat het project Zuidasdok zich bevindt in de herijkingsfase. 10.2.e

10.2.e Het OGO heeft besloten dat de projectorganisatie op dit moment blijft werken op basis van het huidige contract met ZuidPlus, dat wil zeggen toewerken naar één integraal herijkingsbesluit voor de totale scope. Het OGO heeft voorts aan de projectorganisatie gevraagd om ook andere scenario's uit te werken. Objectieve beslisinformatie gecombineerd met een externe challenge moet de basis zijn om op een later moment een besluit te nemen.

Aan de hand van enkele sheets die in het bestuurlijk overleg worden uitgedeeld geeft de projectdirecteur een toelichting. De sheets bevatten een samenvatting van de resultaten van het doorlopen proces en de besluiten van het OGO. Het

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare



project Zuidasdok is een omvangrijk en complex project. Vanwege de omvang en complexiteit is er speciaal voor het project Zuidasdok een herijkingsfase ingericht.

[Redacted text block]

[Redacted text block]. Gezien deze risico's heeft de projectorganisatie de afgelopen maanden 3 scenario's in beeld gebracht en in- en extern laten challenges: 1) één integraal herijkingsbesluit voor het totale project en parallelle uitvoering, 2) ontbinden en opnieuw aanbesteden in serieel uit te voeren pakketten, 3) gefaseerde herijking en seriële uitvoering van het integrale ontwerp. In de sheets zijn per scenario enkele bevindingen opgenomen. Naar aanleiding van de toelichting worden er enkele vragen gesteld en opmerkingen gemaakt.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text] Het uiterste moment dat van de buitendienststellingen kan worden afgezien ligt circa 3 maanden voorafgaand aan de werkzaamheden. Dit betekent voor de eerste buitendienststellingen dus eind januari.

[Redacted text block]

4. Rondvraag en sluiting

Zuidas dok

Toelichting herijkingsfase en
mogelijke scenario's voor de
uitvoeringsfase

Bestuurlijk Overleg 17 december 2018

versie 13-12-2018

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare



Wat is de kern van het probleem?



[Redacted text block]



[Redacted text block]



[Redacted text block]

Belangrijke lessen NZ-lijn bij herijking

- ✓ Bezint eer ge begint
 - ✓ Wees realistisch over risico's
 - ✓ Zorg voor bewuste en onderbouwde besluitvorming
 - ✓ Bestuur; bestuur!
-
- De lessen NZ-lijn zijn een belangrijk toetskader voor het project en haar opdrachtgevers.
 - Het herijkingsbesluit moet benut worden om een expliciete afweging en keuze te maken voor de daadwerkelijke uitvoeringsfase.
 - Doel is een zo beheerst mogelijke uitvoeringsfase.
 - Projectorganisatie heeft verschillende scenario's in beeld gebracht. De uitwerking is extern gechallenged, maar nog onvoldoende voor besluitvorming. Voor het derde scenario is eerst een nadere verkenning met ZuidPlus nodig voordat een verantwoorde keuze tussen de scenario's gemaakt kan worden.
 1. Doorgaan met huidige contract met 1 integraal herijkingsbesluit voor de totale scope, waarbij veel werkzaamheden parallel worden uitgevoerd;
 2. Ontbinden van het contract met Zuidplus en in pakketten serieel opnieuw aanbesteden;
 3. Gefaseerde herijking met een meer seriële uitvoering van het integrale ontwerp.

Scenario 1: één integraal herijkingsbesluit voor de totale scope en parallelle uitvoering

Bevindingen projectorganisatie en externe challenge

- Dit scenario betreft voortzetting van de huidige contractuele afspraken en is de huidige lijn.

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Scenario 2: ontbinden en opnieuw aanbesteden in serieel uit te voeren pakketten



Scenario 3: gefaseerde herijking, seriële uitvoering van het integrale ontwerp

Bevindingen projectorganisatie en externe challenge

- Gefaseerd herijken betekent dat binnen de kader van het contract en opdracht van ZuidPlus het integrale ontwerp serieel wordt uitgevoerd, waarbij de opdrachtgevers per pakket een deelherijkingsbesluit nemen of de uitvoering kan plaatsvinden.



Bevindingen en overwegingen projectorganisatie



Gemaakte afspraken OGO (1)

- Een geaccepteerd integraal VO is voor alle scenario's een cruciale randvoorwaarde om de integraliteit te borgen.
- Blijven uitgaan van 1 integraal herijkingsbesluit voor de totale scope (scenario 1).
- Er is nu onvoldoende informatie voor een ander besluit.



Gemaakte afspraken OGO (2)

- [Redacted text]
- [Redacted text]
- [Redacted text]
- [Redacted text]

6. C.1



Verslag

Prof. W.H. Keesomlaan 1
1183 DJ Amstelveen

T: +31 (0)20 333 99 30
E: secretariaat@zuidasdok.nl
W: www.zuidasdok.nl

Overleg:

Bestuurlijk Overleg

Datum: 28-1-2019

Van:

10.2.e

Status: Concept

Aanwezig: van Nieuwenhuizen, van Veldhoven, 10.2.e, van 10.2.e, van Oostrom (I&W), Rietstra (ProRail), Kock, Dijksma, van Traa (gemeente Amsterdam), 10.2.e Colthoff (Vervoerregio), Versteegen (projectdirecteur), 10.2.e (secretaris)
Afwezig: gedeputeerde Post (provincie Noord-Holland)

1. Opening en mededelingen

10.2.e is aanwezig als vervanger van Derk Reneman / Marja Ruigrok.

10.2.e is aanwezig als vervanger van Michèle Blom.

2. Verslag bestuurlijk overleg 17 december 2018

Het verslag van het overleg van 17 december 2018 wordt vastgesteld.

3. Stand van zaken

a) (her)bevestigen conform werken huidige contract

Conform eerdere afspraken wordt in het bestuurlijk overleg herbevestigd dat de projectorganisatie blijft werken conform het huidige contract (één integraal herijtingsbesluit). Het vervolgproces is onderdeel van agendapunt 3b.

b) Verkenning scenario's

Versteegen wordt gevraagd om een terugkoppeling te geven van het gesprek met de leden van de raden van bestuur van de moederorganisaties van ZuidPlus.

[Redacted content]

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare



[Redacted]
[Redacted]

Naar aanleiding van de terugkoppeling wordt gesproken over de communicatie.

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

In de geannoteerde agenda wordt Q2 als uiterste beslismoment voorgesteld. Van Nieuwenhuizen vraagt of dit moment niet te laat is. Het proces van verkennen en besluitvorming mag niet te lang duren, vooral ZuidPlus heeft tijdsdruk. Toegelicht wordt dat het integraal voorontwerp, dat de basis is voor verdere afspraken, eind Q1 beschikbaar komt. De tijd tot einde Q2 is nodig om voldoende beslisinformatie te genereren en een zorgvuldig besluitvormingsproces te doorlopen. Het bestuurlijk overleg besluit om tussentijds bij elkaar te komen om inzicht te krijgen in de stand van zaken. Dit overleg zal in april worden ingepland.

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]. Versteegen meldt dat reeds een externe evaluatie van de herijkingsfase in gang is gezet. Afgesproken wordt dat de projectorganisatie Zuidasdok hiervoor de opdrachtformulering opstelt. Het gaat zowel over het interne opdrachtgeverschap als over de samenwerking met ZuidPlus.

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] De projectorganisatie zal als onderdeel van de verkenning een voorstel doen op welke wijze de organisatorische afspraken met ZuidPlus beoordeeld kunnen worden.

c) Buitendienststellingen

Het bestuurlijk overleg heeft kennis genomen van de geannoteerde agenda en heeft geen opmerkingen.

4. Woordvoeringslijn

5. Rondvraag en sluiting

Verslag

Prof. W.H. Keesomlaan 1
1183 DJ Amstelveen

T: +31 (0)20 333 99 30
E: secretariaat@zuidasdok.nl
W: www.zuidasdok.nl

Overleg:

Bestuurlijk Overleg

Datum: 15-4-2019

Van:

10.2.e

Status: Concept

Aanwezig: C. van Nieuwenhuizen, S. van Veldhoven, M. Blom, 10.2.e
10.2.e, 10.2.e (I&W), A. Rietstra (ProRail), U. Kock, S. Dijksma, H.
Detmar (gemeente Amsterdam), M. Ruigrok, A. Colthoff (Vervoerregio), H.
Versteegen (projectdirecteur), 10.2.e (secretaris)

Afwezig: gedeputeerde Post (provincie Noord-Holland)

1. Opening en mededelingen

Ruigrok, namens Vervoerregio aanwezig, en Detmar, als vervanger van Van Traa worden welkom geheten.

2. Verslag bestuurlijk overleg 28 januari 2019

Het verslag van 28 januari 2019 wordt vastgesteld.

3. Gesprekken ZuidPlus 1 april en 4 april

Blom geeft een terugkoppeling van de gesprekken die op 1 en 4 april met ZuidPlus zijn gevoerd. Zoals ook is toegelicht in de geannoteerde agenda is uitgebreid gesproken over de voortgang van de werkzaamheden tijdens de buitendienststellingen. 10.2.e

10.2.e
10.2.e

De brief van ZuidPlus van 29 maart is ingetrokken. 10.2.e

10.2.e
10.2.e
10.2.e
10.2.e
10.2.e
10.2.e
10.2.e

Binnenkort vindt een vervolg gesprek met ZuidPlus plaats. Op termijn zou ook met de internationale top kunnen worden gesproken.

De bestuurders concluderen dat

[Redacted text block]

Het volgende komt aan de orde:

- Gevraagd wordt om te verkennen wat in een gesprek met de internationale top van Fluor, HOCHTIEF en Heijmans kan worden bereikt. Geconcludeerd wordt dat

[Redacted text block]

- Gevraagd wordt

[Redacted text block]

- [Redacted text block]

4. Stand van zaken buitendienststellingen

De werkzaamheden tijdens het weekend van 6 en 7 april zijn goed verlopen. De buitendienststellingen in mei kunnen op basis van huidig inzicht goed doorgaan. De buitendienststellingen in juni zijn kritisch. Cruciale datum voor validatie is 3 mei. Ingestemd wordt met het reserveren van een bestuurlijk overleg kort voor 3 mei, voor het geval de werkzaamheden onverhoopt niet door kunnen gaan.

5. Stand van zaken scenario's

Zoals in de concept brief aan de Tweede Kamer / Gemeenteraad is verwoord gaat het contract ervan uit dat aan het einde van de herijkingsfase een integraal herijkingsbesluit wordt genomen. De opdrachtgevers verkennen ook andere scenario's.

Toegelicht wordt dat het integraal voorontwerp op 15 april is ingediend en dat de projectorganisatie deze zal toetsen. De kwaliteit van het integraal voorontwerp is één van de factoren die bepalen welk pad met ZuidPlus gevolgd gaat worden.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Het bestuurlijk overleg concludeert dat snelle en ordentelijke besluitvorming belangrijk is. Indien het bestuurlijk overleg kort voor 3 mei bijeen komt, willen de bestuurders graag geïnformeerd worden over de eerste beelden van de toetsing van het integraal ontwerp. Eveneens wordt gevraagd een tijdslijn van het besluitvormingsproces op te leveren.

6. Tegenspraak en evaluatie herijkingsfase en opdrachtgeverschap

Het bestuurlijk overleg heeft kennis genomen van de wijze waarop de projectorganisatie Zuidasdok interne- als externe tegenspraak heeft georganiseerd. Ten aanzien van de evaluatie naar het opdrachtgeverschap is in de agenda vermeld dat de resultaten van het onderzoek in Q3 2019 gereed komen. Gevraagd wordt om t.b.v. de besluitvorming in juni met een tussenresultaat te komen, eventueel op basis van een ingekorte opdracht. Het is wenselijk om op dat moment zicht te hebben op het handelingsperspectief.

7. Communicatie

[Redacted text block]

Pagina: 4/4
Datum: 15-4-2019
Status: Concept



[Redacted text block]

[Redacted text block]

8. Rondvraag en sluiting

Zuidas dok

Stand van zaken verkenning
scenario's afronding herijkingsfase
en vervolg voor de uitvoeringsfase

Bestuurlijk Overleg 15 april 2019

Versie 10-4-2019
Status: Definitief

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare



Doel en inhoud

Doel presentatie

- Opdrachtgever meenemen in stand van zaken m.b.t. :
 - Herijkingsfase
 - Verkenning scenario's

Inhoudsopgave

- Doel herijkingsbesluit
- Proces
- Toetsingscriteria
- Scenario's
- Voorlopige bevindingen
- Vervolgproces besluitvorming

Doel herijkingsbesluit

- Met het toepassen van de herijking beoogt opdrachtgever ervoor te zorgen dat op een beheerste wijze aan de uitvoering wordt begonnen. De herijkingsfase moet voorkomen dat er onomkeerbare verplichtingen worden aangegaan voordat is vastgesteld dat er een integraal ontwerp is dat voldoet aan alle eisen en doelstellingen.
- De herijkingsfase moet worden afgesloten met een vaststellingsovereenkomst waarbij een nieuwe contractuele baseline tussen de opdrachtgever Zuidasdok en het opdrachtnemende consortium ZuidPlus (Fluor-HOCHTIEF-Heijmans) wordt vastgesteld.
- Ten behoeve van een positief herijkingsbesluit dienen (contractueel) de volgende resultaten te worden behaald:
 1. Een door Opdrachtgever geaccepteerd herijkingsdossier (integraal voorontwerp);
 2. De organisatie van Opdrachtnemer staat gesteld voor de volgende fase;
 3. De contractuele baseline is vastgesteld (met bijbehorende planning, financiën en risicoverdeling).

Proces

- De projectorganisatie brengt verschillende scenario's in beeld.
 1. Doorgaan met huidige contract met 1 integraal herijkingsbesluit voor de totale scope;
 2. Beëindigen van het contract met ZuidPlus. Het integrale ontwerp zal dan in serieel uit te voeren pakketten opnieuw aanbesteed worden;
 3. Gefaseerde herijking en seriële uitvoering van het integrale ontwerp met ZuidPlus.
- Conform de afspraken in OGO en BO worden drie scenario's uitgewerkt en extern gechallenged.
- In februari heeft het OGO ingestemd met een nadere verkenning van het scenario gefaseerd herijken met ZuidPlus om zo de benodigde informatie te kunnen krijgen om in juni een verantwoorde bestuurlijke keuze tussen de scenario's te kunnen maken.
- Afgelopen maanden aanvullend inzicht gekregen vanuit met name financieel en juridisch perspectief.
- De tussentijdse resultaten en bevindingen zijn 8 april 2019 gechallenged door een team van externe deskundigen. Vervolgssessies worden gepland.
- Aanvullende juridische toets door Landsadvocaat loopt.

Toetsingcriteria voor besluitvorming



Stand van zaken herijkingsfase (scenario 1)



Scenario 2 – beëindiging contract

- Beëindiging van het contract met ZuidPlus d.m.v. ontbinding of opzegging.
- Het integrale ontwerp wordt vervolgens in een aantal kleinere en serieel uit te voeren werkpakketten opnieuw aanbesteed.

Scenario 3 – gefaseerd herijken met ZuidPlus

- Het integrale ontwerp wordt serieel uitgevoerd, per pakket een herijkingsbesluit, ten behoeve van beheersing van de complexiteit.



Voorlopige bevindingen



Vervolgproces

- Huidige inzichten worden in april/mei verrijkt met:
 - Juridische toetsing en advisering Landsadvocaat (april);
 - [REDACTED]
 - [REDACTED]
 - [REDACTED]
 - Uitkomsten externe challenge (april/mei);
 - Uitkomsten onderzoek versobering (mei);
 - Uitkomsten onderzoek mogelijkheid Brittenpassage z.s.m. te realiseren (mei);
 - Eerste bevindingen m.b.t. 15 april aangeleverd VO (mei);
- Eind mei concept advies gereed;
- BO en voorbereidend OGO in juni (nog te plannen);
- [REDACTED]
- [REDACTED]

Verslag

Prof. W.H. Keesomlaan 1
1183 DJ Amstelveen

T: +31 (0)20 333 99 30
E: secretariaat@zuidasdok.nl
W: www.zuidasdok.nl

Overleg:

Bestuurlijk Overleg

Datum: 16-5-2019

Van:

10.2.e

Status: Concept

Aanwezig: C. van Nieuwenhuizen, S. van Veldhoven, M. Blom (I&W), U. Kock, D. van Traa, H. Detmar, 10.2.g (gemeente Amsterdam), M. Ruigrok (Vervoerregio), H. Ruijter (plaatsvervangend projectdirecteur), 10.2.e (secretaris)

Afwezig: S. Dijksma (gemeente Amsterdam), C. Loggen (Provincie NH), A. Colthoff (VRA), A. Rietstra (ProRail)

1. Opening en mededelingen

Loggen is afwezig. Ruigrok zal zorg dragen voor een terugkoppeling.
Dijksma is afwezig. Kock zal zorg dragen voor een terugkoppeling.

2. Verslag BO 15 april

Het verslag van het bestuurlijk overleg van 15 april wordt vastgesteld.

3. Terugkoppeling escalatiegesprek 3 mei

Het bestuurlijk overleg neemt kennis van de stand van zaken.

4. Stand van zaken buitendienststellingen

Het bestuurlijk overleg neemt kennis van de stand van zaken.

5. Eerste beelden integraal VO

Het bestuurlijk overleg neemt kennis van de stand van zaken. Blom licht toe dat op 2 onderwerpen acceptatie van het ontwerp in de weg staat: OVT en bouwfaserings. De bouwfaserings luistert nauw gezien de beperkte ruimte. Dat is

ook zichtbaar in de werkzaamheden tijdens de buitendienststellingen. De projectorganisatie moet ingrijpen en helpen.

6. Stand van zaken verkenning scenario's

Stand van zaken scenario's

Scenario 1 lijkt niet realistisch. Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de informatie compleet is.

Versoeringen

Besloten wordt om, naast de versoeringen binnen de BOK, ook versoeringen te verkennen die raken aan de doelstelling van de vastgestelde BOK en Structuurvisie. Het betreft een verkenning op een hoog abstractieniveau en met een grote bandbreedte. Afgesproken wordt om daarbij in beeld te brengen:

- welke beleidsdoelen een versoering raakt;
- wat de consequenties zijn voor de projectplanning;
- welke relatie er is met andere verkenningen / projecten (nationaal en regionaal).

7. Tijdslijn besluitvorming

Het bestuurlijk overleg neemt kennis van de tijdslijn. Deze wordt als verhelderend gezien. Zo mogelijk gaat de datum van het bestuurlijk overleg nog schuiven. Aan de bestuurders wordt gevraagd in dat geval maximaal ruimte te zoeken in de agenda's zodat het bestuurlijk overleg fysiek bij elkaar kan komen.

8. Communicatie

Woordvoering

[Redacted text block containing multiple lines of greyed-out content]

9. Rondvraag en sluiting

Bijlage 5a: Scenario 1 - doorgaan met huidige contract met één integraal herijkingsbesluit voor de totale scope

Algemeen

Dit scenario houdt in dat doorgegaan wordt conform het oorspronkelijke plan en contract na afronding van het integrale voorontwerp een herijkingsbesluit wordt genomen en Zuidplus start met de uitvoering van het gehele werk. De bouw van de verschillende scopeonderdelen wordt dan voor een groot deel parallel opgestart. [REDACTED]

In het BO van 15 april jl zijn de toetsingscriteria voor besluitvorming behandeld. Op basis daarvan is onderstaand scenario 1 beschouwd.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

¹ [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Bijlage 5b: scenario 2 – beëindiging van het contract met ZuidPlus

Algemeen

Dit scenario gaat ervan uit dat de relatie met ZuidPlus beëindigd wordt. Na beëindiging van het contract zal de Opdrachtgever de werkzaamheden opnieuw moeten aanbesteden. Uitgegaan wordt van aparte aanbestedingen voor verschillende en serieel uit te voeren pakketten. Het vervolg is daarmee vergelijkbaar met de minimale variant van scenario 3, waarbij ZuidPlus alleen de werkzaamheden tijdens de buitendienststellingen 2019 uitvoert.

Onderstaand is derhalve alleen het proces van beëindiging beschreven. Het vervolg na scenario 2 wordt daarom hier niet verder apart uitgewerkt, maar als onderdeel meegenomen in scenario 3.

[Redacted text block containing multiple paragraphs and bulleted points, all obscured by grey bars]

[Redacted text block containing two lines of text, both obscured by grey bars]

[Redacted text block containing multiple paragraphs and bulleted points, all obscured by grey bars]

Bijlage 6: scenario 3 – seriële uitvoering*Algemeen*

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Pakketindeling en volgorde

Op basis van de huidige scope en het bouwplan ZuidPlus is in afstemming met ZuidPlus gekomen tot de onderstaande pakketindeling waarbij met name de volgende criteria zijn gehanteerd:

1. Een pakket dient te leiden tot een (zoveel als mogelijk) afgerond projectonderdeel dat functionaliteit (capaciteit en kwaliteit) toevoegt;
2. De belangrijkste raakvlakken tussen projectonderdelen zijn ontkoppeld;
3. Er bestaan (in de tijd gezien ook) keuzemogelijkheden om pakketten al of niet aan ZuidPlus op te dragen.

Dit heeft geleid tot de volgende, voorlopige pakketindeling:

- OVT, bestaande uit 3 pakketten:
 - OVT-1: functionele Brittenpassage (incl. het hierbij horende omklappen van de metroperrons)
 - OVT-2: verbreding perrons en verbreding Minervapassage
 - OVT-3: realisatie commerciële voorzieningen (koppelen stationspassages en plinten N/Z), dubbelzijdige aanlanding NZL en voorinvesteringen 5^e en 6^e spoor;
- Tunnel: incl. inrichting openbare ruimte boven tunneldak en aansluitingswerkzaamheden m.b.t. de openstelling v/d nieuwe A10-Zuid;
- Knooppunt Nieuwe Meer inclusief het Zuidasdok deel vanaf de Schinkel tot en met de toe- en afrit S108;
- Knooppunt Amstel inclusief het Zuidasdok deel vanaf de Amstel tot en met de toe- en afrit S109;
- Generiek: verleggen van kabels en leidingen, conditionerend voor de andere pakketten.

[Redacted text block]



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

FOIA b(7) - DPP

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 12:50
Aan: 10.2.e; Hans Versteegen (h.versteegen@zuidasdok.nl)
CC: 10.2.e
Onderwerp: Offerte Verkeersberekeningen A10 Zuidasdok
Bijlagen: Offerte verkeersberekeningen Zuidasdok.pdf; RE: RE: Verkeersberekeningen Zuidasdok

Hans, 10.2.e

In het traject met de gezaghebbende derde, benutten we IBZ Deelopdracht 58 voor de aanvullende onderzoeken/werkzaamheden die nodig zijn. Net als de uren die ik hieraan besteed, maakt IBZ alle kosten apart inzichtelijk, om evt later te kunnen doorbelasten.

@ 10.2.e dit alles is met Hans V. afgestemd.

In het traject GD is er besloten al enkele verkeersberekeningen uit te voeren. Dit wordt door IBZ opgepakt, die echter voor een aantal werkzaamheden gebonden zijn aan inhuur van derden:

- Panteia voor het doorrekenen van de effecten in het NRM-model cf. het daarbij horende protocol.
- Amsterdam V&OR voor het doorrekenen van de effecten in het VMA-model (zie daarbij de losse mailwisseling die ik ook alvast meestuur)

IBZ zorgt voor de uitgangspunten van de modellering, de hiervoor genoemde partijen doen het inklopwerk in de modellen. IBZ zorgt voor analyse en advisering over de resultaten.

In de Jaarbrief IBZ 2019 is – naast een inschatting voor uren op regie – een stelpost opgenomen voor de 'kosten derden via IBZ'. Deze stelpost voor 1 juli 2019 t/m 31-12-2019 = 10.000. Bijgevoegde offerte is 10.2.g. We krijgen nog een offerte van V&OR Als we uitgaan van een zelfde bedrag 10.2.g), komen we 10.2.g = 10.2.g Euro op de stelpost tekort. Met 10.2.e net besproken: IBZ gaat het jaarbudget regie door de capaciteitsreductie niet benutten (er is een groot overschot). De volgende vragen:

- @ Hans V: ben jij akkoord met aanpassen van de stelpost voor dit onderzoek?
- @ 10.2.e wat is de meest praktische invulling hiervan? Een aangepaste jaarbrief sturen? Een aanvulling op de jaarbrief sturen, waarin het nieuwe stelpostbedrag wordt genoemd?
- @ beiden: het totaalbedrag jaarbrief wordt dus niet aangepast, en het tekenen of aanpassen van de jaarbrief valt binnen het mandaat van Hans V. We hebben dus geen advies van RWS-GPO nodig.
- Gelet op de voortgang van het traject, zou het prettig zijn als we deze week duidelijk kunnen maken aan IBZ hoe we dit organiseren.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e@arcadis.com]
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 12:23

Aan: [redacted] <[redacted]@zuidasdok.nl>

Onderwerp: FW: Offerte Verkeersberekeningen A10 Zuidasdok

Hoi [redacted]

Hierbij de offerte voor de verkeersberekeningen van Panteia. Zoals net besproken stemmen we morgen even af wat aanvullend nodig is ivm de stelpostoverschrijding.

groetjes

[redacted]

[redacted] | Projectmanager | [redacted]@arcadis.com
Arcadis Nederland B.V. | Piet Mondriaanlaan 26 | 3812 GV Amersfoort | The Netherlands
M [redacted]
www.arcadis.com

From: [redacted] <[redacted]@arcadis.com>
Sent: dinsdag 8 oktober 2019 10:58
To: [redacted] <[redacted]@arcadis.com>
Subject: FW: Offerte Verkeersberekeningen A10 Zuidasdok

Hoi [redacted]

Hierbij de offerte van Panteia. Kosten/doorlooptijd is wel ongeveer wat ik ervan verwacht had. Kun jij opdrachtverlening via IBZ regelen?

Groeten,

[redacted]

[redacted] | Senior Adviseur | [redacted]@arcadis.com
Arcadis Nederland B.V. | Beaulieustraat 22 | 6814 DV Arnhem | Nederland
T [redacted] | M [redacted]
www.arcadis.com

Van: [redacted] <[redacted]@panteia.nl>
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 10:48
Aan: [redacted] <[redacted]@arcadis.com>
Onderwerp: Offerte Verkeersberekeningen A10 Zuidasdok

Dag [redacted]

Bijgaand de offerte voor de verkeersberekeningen A10 Zuidasdok. Mocht je vragen hebben dan weet je me te vinden. Ik ben de komende dagen wel wat minder goed bereikbaar. Eventueel per mail.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Panteia B.V.
Bredewater 26
Postbus 7001
2701 AA Zoetermeer
079 32 22 436

This email and any files transmitted with it are the property of Arcadis and its affiliates. All rights, including without limitation copyright, are reserved. This email contains information that may be confidential and may also be privileged. It is for the exclusive use of the intended recipient(s). If you are not an intended recipient, please note that any form of distribution, copying or use of this communication or the information in it is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this communication in error, please return it to the sender and then delete the email and destroy any copies of it. While reasonable precautions have been taken to ensure that no software or viruses are present in our emails, we cannot guarantee that this email or any attachment is virus free or has not been intercepted or changed. Any opinions or other information in this email that do not relate to the official business of Arcadis are neither given nor endorsed by it.



Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM

BREDEWATER 26
POSTBUS 7001
2701 AA ZOETERMEER
NEDERLAND

T. +31 79 882 2000
INFO@PANTEIA.NL
WWW.PANTEIA.NL

Nr. 3-1a

PER E-MAIL

Arcadis/IBZ

t.a.v. 10.2.e

Beaulieustraat 22

6814 DV Arnhem

DATUM 08 oktober 2019
KENMERK JK/2019/0035
E-MAIL 10.2.e@panteia.nl
ONDERWERP Offerte Berekeningen A10 Zuidasdok

Geachte heer 10.2.e,

Dank voor uw offerte aanvraag van 03 oktober 2019 voor het maken van verkeersberekeningen voor de A10 Zuidasdok. We pakken deze aanvraag graag op.

In de bijlage is een schema opgenomen met werkzaamheden. De totale werkzaamheden zijn in totaal geraamd op 10.2.g Euro exclusief BTW. De kosten voor een extra run 10.2.g Euro exclusief BTW.

De doorlooptijd na start is geraamd op circa 8 werkweken.

Mocht u naar aanleiding van de offerte nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met mijn collega 10.2.e.

10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e

IBAN: NL44INGB0650474341
SWIFT/BIC-CODE: INGBNL2A
BTW-NR: NL8099.81.737.B01
KVK HAAGLANDEN 27199369



Werkzaamheden

- 1) Voorbereiding:
 - Aanvragen en installeren NRM West op 3 rekenservers
 - Draaien reproductierun 2040H
 - Check beheerlijst NRM West en aanpassen netwerken tbv referentie
 - Toepassen NRM West 2040H voor referentie
 - Kleine analyse tbv plausibiliteit
- 2) Varianten 1-6 met per variant:
 - Aanpassen netwerk en controle
 - Toepassen NRM West
 - Kleine analyse tbv plausibiliteit
- 3) Plausibiliteitstoets en rapportage:
 - Plausibiliteitsnotitie opstellen
 - Presentatie maken
 - Toets 'light' uitvoeren en opmerkingen verwerken
- 4) Projectmanagement

Opmerking

De modelruns worden deels sequentieel (repro en referentie) en deels parallel (variant 1-3 en 4-6) gedraaid op 3 rekenservers. Hierbij gaan we uit van een 'normale' rekentijd.

Planning

De doorlooptijd van dit project ramen we op circa 8 weken. Bij een start medio oktober kan het project medio december worden afgerond. De resultaten zijn al eerder beschikbaar, rond eind november.

Kosten

De kosten voor deze werkzaamheden bedragen 10.2.g Euro exclusief BTW, inclusief reiskosten.

De kosten voor 1 aanvullende run bedraagt 10.2.g Euro exclusief BTW.

Indien een nieuw jaar/scenario moet worden aangevraagd, dan bedragen de voorbereidende kosten 10.2.g Euro exclusief BTW (zie voor werkzaamheden bovenstaand overzicht).

Voor één extra overleg rekenen we 10.2.g Euro, inclusief reiskosten.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e ; 10.2.e @arcadis.com; 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: RE: Verkeersberekeningen Zuidasdok
Datum: dinsdag 8 oktober 2019 8:44:06

Dag 10.2.e

Ik heb contact gehad met IBZ en Zuidasdok.

Fijn als je de offerte zou willen aanpassen.

Zou je de offerte dan willen richten aan IBZ?

Dank! 10.2.e

Zuidas

Gemeente Amsterdam

T (+31) 20 - 575 2111 / (+31) 10.2.e

10.2.e @amsterdam.nl

twitter.com/zuidasamsterdam

World Trade Center - Centrale hal

zuidas.nl

Van: 10.2.e

Verzonden: Thursday, October 03, 2019 16:03

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e

Onderwerp: RE: Verkeersberekeningen Zuidasdok

Dag 10.2.e

Zoals zojuist telefonisch besproken: Arcadis kan niet zelfstandig een doorrekening in het Verkeers Model Amsterdam (VMA) doen.

V&OR levert VMA niet (meer) uit aan marktpartijen zonder dat dit door ons wordt begeleid. Dit omdat wij als gemeente in het verleden veel problemen hebben gehad met VMA-berekeningen die niet door V&OR zijn gedaan of begeleid. Projecten liepen daardoor vertraging op doordat de resultaten vaak veel fouten bevatten. VMA is een complex model dat weliswaar elementen bevat die andere modellen (zoals NRM) ook in zich hebben, maar echt een eigen instructie / opleiding behoeft om dit goed toe te kunnen passen. Wel besteden we VMA-berekeningen uit via een raamovereenkomst met Goudappel Coffeng en 4Cast. Waarbij we er zelf tussen zitten om én kennis te kunnen leveren over VMA aan de marktpartij indien nodig én kwaliteitscontroles op invoer en uitvoer te doen. Maar Arcadis zit niet in deze raamovereenkomst. En Arcadis heeft zover wij weten nog nooit zelf het VMA toegepast.

Voor de versoberingsvarianten van Zuidasdok is het voorstel dat Zuidas of Arcadis aan V&OR opdracht geeft om de VMA-berekeningen uit te voeren (wat we dan hoge prioriteit geven en zelf uitvoeren om sneller tot resultaten te kunnen opleveren en wat ook kosten bespaard). Hiervoor kan ik de dinsdag gestuurde offerte laten aanpassen. Zou je dit kunnen bespreken met Arcadis/IBZ?

Opdrachtgeven door Arcadis heeft als voordeel dat zij verantwoordelijk blijven voor de vergelijkbaarheid van de resultaten uit NRM en VMA.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Adviseur Zuidas & Airport Sprinter

Verkeer en Openbare Ruimte

Gemeente Amsterdam

o6 10.2.e

10.2.e @amsterdam.nl

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr, za, zo

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 2 oktober 2019 20:42

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e

Onderwerp: Verkeersberekeningen Zuidasdok

Dag 10.2.e

Zoals besproken stuur ik je bijgevoegd het voorstel toe voor de door te rekenen alternatieven in de verkeersberekeningen in het kader van het werk voor de gezaghebbende derde voor Zuidasdok.

Deze worden zowel in het NRM als het VMA doorgerekend.

Dinsdag a.s. is er een afstemmingsoverleg Amsterdam/Rijk/VRA waarin we dit voorstel bespreken.

Reacties horen we graag, dan nemen 10.2.e en ik dat mee naar het overleg.

Met groet, 10.2.e

Zuidas

Gemeente Amsterdam

T (+31) 20 - 10.2.e / (+31) 6 - 10.2.e 10.2.e @amsterdam.nl twitter.com/zuidasamsterdam

World Trade Center - Centrale hal

zuidas.nl

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie <https://www.amsterdam.nl/proclaimer>.

10.2.e

Van: Hans Versteegen (h.versteegen@zuidasdok.nl)
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 12:56
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: Offerte Verkeersberekeningen A10 Zuidasdok

akkoord

Hans Versteegen
 Projectdirecteur



m: 06 - 10.2.e
 t: 020 - 10.2.e
 e: h.versteegen@zuidasdok.nl

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 12:50
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e
Onderwerp: Offerte Verkeersberekeningen A10 Zuidasdok

Hans, 10.2.e

In het traject met de gezaghebbende derde, benutten we IBZ Deelopdracht 58 voor de aanvullende onderzoeken/werkzaamheden die nodig zijn. Net als de uren die ik hieraan besteed, maakt IBZ alle kosten apart inzichtelijk, om evt later te kunnen doorbelasten.

@ 10.2. dit alles is met Hans V. afgestemd.

In het traject GD is er besloten al enkele verkeersberekeningen uit te voeren. Dit wordt door IBZ opgepakt, die echter voor een aantal werkzaamheden gebonden zijn aan inhuur van derden:

- Panteia voor het doorrekenen van de effecten in het NRM-model cf. het daarbij horende protocol.
- Amsterdam V&OR voor het doorrekenen van de effecten in het VMA-model (zie daarbij de losse mailwisseling die ik ook alvast meestuur)

IBZ zorgt voor de uitgangspunten van de modellering, de hiervoor genoemde partijen doen het inklopwerk in de modellen. IBZ zorgt voor analyse en advisering over de resultaten.

In de Jaarbrief IBZ 2019 is – naast een inschatting voor uren op regie – een stelpost opgenomen voor de 'kosten derden via IBZ'. Deze stelpost voor 1 juli 2019 t/m 31-12-2019 = 10.2.g Bijgevoegde offerte is 10.2.g Euro. We krijgen nog een offerte van V&OR Als we uitgaan van een zelfde bedrag (10.2.g), komen we 10.2.g = 10.2.g Euro op de stelpost tekort. Met 10.2.e net besproken: IBZ gaat het jaarbudget regie door de capaciteitsreductie niet benutten (er is een groot overschot). De volgende vragen:

- @ Hans V: ben jij akkoord met aanpassen van de stelpost voor dit onderzoek?
- @ 10.2.e wat is de meest praktische invulling hiervan? Een aangepaste jaarbrief sturen? Een aanvulling op de jaarbrief sturen, waarin het nieuwe stelpostbedrag wordt genoemd?
- @ beiden: het totaalbedrag jaarbrief wordt dus niet aangepast, en het tekenen of aanpassen van de jaarbrief valt binnen het mandaat van Hans V. We hebben dus geen advies van RWS-GPO nodig.
- Gelet op de voortgang van het traject, zou het prettig zijn als we deze week duidelijk kunnen maken aan IBZ hoe we dit organiseren.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e@arcadis.com]

Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 12:23

Aan: 10.2.e <10.2.e@zuidasdok.nl>

Onderwerp: FW: Offerte Verkeersberekeningen A10 Zuidasdok

Hoi 10.2.e

Hierbij de offerte voor de verkeersberekeningen van Panteia. Zoals net besproken stemmen we morgen even af wat aanvullend nodig is ivm de stelpostoverschrijding.

groetjes

10.2.e

10.2.e | Projectmanager | 10.2.e@arcadis.com
Arcadis Nederland B.V. | Piet Mondriaanlaan 26 | 3812 GV Amersfoort | The Netherlands
 M + 10.2.e
 www.arcadis.com

From: 10.2.e <10.2.e@arcadis.com>

Sent: dinsdag 8 oktober 2019 10:58

To: 10.2.e <10.2.e@arcadis.com>

Subject: FW: Offerte Verkeersberekeningen A10 Zuidasdok

Hoi 10.2.e

Hierbij de offerte van Panteia. Kosten/doorlooptijd is wel ongeveer wat ik ervan verwacht had. Kun jij opdrachtverlening via IBZ regelen?

Groeten,

10.2.e

10.2.e | Senior Adviseur | 10.2.e@arcadis.com
Arcadis Nederland B.V. | Beaulieustraat 22 | 6814 DV Arnhem | Nederland
 T (+31)6- 10.2.e | M (+31)6- 10.2.e
 www.arcadis.com

Van: 10.2.e 10.2.e@panteia.nl>

Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 10:48

Aan: 10.2.e <10.2.e@arcadis.com>

Onderwerp: Offerte Verkeersberekeningen A10 Zuidasdok

Dag 10.2.e

Bijgaand de offerte voor de verkeersberekeningen A10 Zuidasdok. Mocht je vragen hebben dan weet je me te vinden. Ik ben de komende dagen wel wat minder goed bereikbaar. Eventueel per mail.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



Panteia B.V.
Bredewater 26
Postbus 7001
2701 AA Zoetermeer
079 32 22 436
06 10.2.e

This email and any files transmitted with it are the property of Arcadis and its affiliates. All rights, including without limitation copyright, are reserved. This email contains information that may be confidential and may also be privileged. It is for the exclusive use of the intended recipient(s). If you are not an intended recipient, please note that any form of distribution, copying or use of this communication or the information in it is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this communication in error, please return it to the sender and then delete the email and destroy any copies of it. While reasonable precautions have been taken to ensure that no software or viruses are present in our emails, we cannot guarantee that this email or any attachment is virus free or has not been intercepted or changed. Any opinions or other information in this email that do not relate to the official business of Arcadis are neither given nor endorsed by it.

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 12 februari 2020 19:32
Aan: Hans Versteegen (h.versteegen@zuidasdok.nl)
CC: 10.2.e
Onderwerp: meerwerk Panteia tbv actualisatie KBA Zuidasdok en aanvullende verkeersberekeningen
Bijlagen: image006.jpg; ATT00001.htm; image007.png; ATT00002.htm; image008.png; ATT00003.htm; image009.png; ATT00004.htm; image010.gif; ATT00005.htm; image011.png; ATT00006.htm; image009.png; ATT00007.htm; image010.gif; ATT00008.htm; image011.png; ATT00009.htm; Offerte aanvullende berekeningen en KBA tool.pdf; ATT00010.htm

Hans,

Panteia is betrokken bij de verkeersberekeningen die IBZ heeft uitgevoerd tbv traject Dekker. Eerder heb jij akkoord gegeven voor deze werkzaamheden, die zijn uitgevoerd onder de stelpost die we met IBZ hebben voor inhuren van derden.

Zoals we vanochtend bespraken; er is aanleiding voor meerwerk door Panteia:

- er moeten werkzaamheden worden verricht voor het updaten van de kba mbt verkeersgegevens
- er wordt op verzoek van ministerie een aantal extra runs uitgevoerd tov de eerder uitgevoerde berekeningen. In die eerdere berekeningen is aangetoond dat de project variant nog steeds het beste scoort, maar zijn knooppunten niet aangepast op 2x6, 2x7. IenW wil die toch aangepast mee laten nemen.

Mevr Dekker wil hier in meegaan.

De meerwerk offerte van Panteia is door IBZ ontvangen en ik krijg vanuit hen als reactie op de geoffreerde uren/budget:

"De prijs is aan de hoge kant, maar gegeven de tijdsdruk wel realistisch".

Tov de offerte hebben we inmiddels namelijk zelfs gevraagd of de doorlooptijd van 5 weken kan worden ingekort naar 3 weken zodat mevr dekker de resultaten op 3 maart heeft (heidedag).

Vraag aan jou; ben je akkoord met aanvullend meerwerk Panteia tbv verkeersberekeningen en kba update? Het gaat om 10.2.e Euro die we dan via IBZ deelopdracht stelpost verrekenen en apart markeren.

Groet

10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "10.2.e" <10.2.e@panteia.nl>
Datum: 11 februari 2020 om 11:20:22 CET
Aan: "10.2.e" <10.2.e@arcadis.com>
Kopie: 10.2.e <10.2.e@zuidasdok.nl>, "10.2.e"

<10.2.e@arcadis.com>

Onderwerp: Antw.: Actualisatie KBA Zuidasdok

Dag 10.2.e

Bijgaand onze offerte voor het toepassen van het GM voor 3 aanvullende runs en het toepassen van de KBA tool voor 2 varianten. Mocht je nog vragen hebben dan weet je me te vinden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM

BREDEWATER 26
POSTBUS 7001
2701 AA ZOETERMEER
NEDERLAND

T. +31 79 322 20 00

INFO@PANTEIA.NL
WWW.PANTEIA.NL

Nr. 3-IIIa

PER E-MAIL

Arcadis/IBZ

t.a.v. 10.2.e

Beaulieustraat 22

6814 DV Arnhem

DATUM 11 februari 2020
KENMERK JK/2020/0004
E-MAIL 10.2.e
ONDERWERP Offerte Aanvullende berekeningen A10 Zuidasdok

Geachte heer 10.2.e

Dank voor uw offerte aanvragen van 05 en 06 februari 2020 voor het maken van aanvullende verkeersberekeningen voor de A10 Zuidasdok en het toepassen van de KBA-tool. We pakken deze aanvraag graag op.

In de bijlage is een schema opgenomen met werkzaamheden. De totale werkzaamheden zijn in totaal geraamd op 10.2.g Euro exclusief BTW.

De doorlooptijd na start is geraamd op circa 5 werkweken.

Mocht u naar aanleiding van de offerte nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met mijn collega 10.2.e (@panteia.nl).

10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e

IBAN: NL44INGB0650474341
SWIFT/BIC-CODE: INGBNL2A
BTW-NR: NL8099.81.737.B01
KVK HAAGLANDEN 27199369



Werkzaamheden

- 1) Modelruns:
 - Aanpassen en controleren netwerken 3 varianten
 - Toepassen en controle/analyse 3 GM runs
 - Uitleveren resultaten
- 2) KBA tool
 - Aanvragen en installeren KBA-tool
 - Gebiedsafbakening maken en selected links kiezen en controleren
 - QBlok toepassen voor selected link analyse (referentie en 2 varianten)
 - Cordonmatrices maken en contrloeren
 - Toepassen en controle/analyse KBA tool voor 2 varianten
 - Uitleveren resultaten
- 3) Projectmanagement

Opmerking

De modelruns worden parallel gedraaid op 3 rekenservers. Hierbij gaan we uit van een 'normale' rekestijd. De rekenkosten zijn bij het totaalbedrag inbegrepen.

De gebiedsafbakening van de KBA tool wordt gebaseerd op de veranderingen die we in de varianten waarnemen. Dit is conform de voorschriften voor het gebruik van de KBA tool.

Planning

De doorlooptijd van dit project ramen we op circa 5 weken. Bij een start medio februari kan het project medio maart worden afgerond.

Kosten

De kosten voor deze werkzaamheden bedragen 10.2.g Euro exclusief BTW, inclusief reiskosten en rekenkosten.

Voor één overleg rekenen we 2.g Euro, inclusief reiskosten. Deze zijn niet bij de kosten inbegrepen.

10.2.e

Van: Hans Versteegen (h.versteegen@zuidasdok.nl)
Verzonden: woensdag 12 februari 2020 19:37
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: meerwerk Panteia tbv actualisatie KBA Zuidasdok en aanvullende verkeersberekeningen

Ha 10.2.e

Akkoord met deze kosten voor inzet externe partijen.

MVG

Hans Versteegen
 Projectdirecteur



m: 06 - 10.2.e
 t: 020 - 10.2.e
 e: h.versteegen@zuidasdok.nl

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 12 februari 2020 19:32
Aan: Hans Versteegen
CC: 10.2.e
Onderwerp: meerwerk Panteia tbv actualisatie KBA Zuidasdok en aanvullende verkeersberekeningen

Hans,

Panteia is betrokken bij de verkeersberekeningen die IBZ heeft uitgevoerd tbv traject Dekker. Eerder heb jij akkoord gegeven voor deze werkzaamheden, die zijn uitgevoerd onder de stelpost die we met IBZ hebben voor inhuren van derden.

Zoals we vanochtend bespraken; er is aanleiding voor meerwerk door Panteia:

- er moeten werkzaamheden worden verricht voor het updaten van de kba mbt verkeersgegevens
 - er wordt op verzoek van ministerie een aantal extra runs uitgevoerd tov de eerder uitgevoerde berekeningen. In die eerdere berekeningen is aangetoond dat de project variant nog steeds het beste scoort, maar zijn knooppunten niet aangepast op 2x6, 2x7. IenW wil die toch aangepast mee laten nemen.
- Mevr Dekker wil hier in meegaan.

De meerwerk offerte van Panteia is door IBZ ontvangen en ik krijg vanuit hen als reactie op de geoffreerde uren/budget:

“De prijs is aan de hoge kant, maar gegeven de tijdsdruk wel realistisch”.

Tov de offerte hebben we inmiddels namelijk zelfs gevraagd of de doorlooptijd van 5 weken kan worden ingekort naar 3 weken zodat mevr dekker de resultaten op 3 maart heeft (heidedag).

Vraag aan jou; ben je akkoord met aanvullend meerwerk Panteia tbv verkeersberekeningen en kba update? Het gaat om 10.2.e Euro die we dan via IBZ deelopdracht stelpost verrekenen en apart markeren.

Groet

10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "10.2.e" 10.2.e <[10.2.e@panteia.nl">@panteia.nl](mailto:

Datum: 11 februari 2020 om 11:20:22 CET

Aan: 10.2.e <[10.2.e@arcadis.com">@arcadis.com](mailto:

Kopie: 10.2.e <[10.2.e@zuidasdok.nl">@zuidasdok.nl](mailto:, 10.2.e <[10.2.e@arcadis.com">@arcadis.com](mailto:

Onderwerp: Antw.: 10.2.e Actualisatie KBA Zuidasdok 10.2.e

Dag 10.2.e

Bijgaand onze offerte voor het toepassen van het GM voor 3 aanvullende runs en het toepassen van de KBA tool voor 2 varianten. Mocht je nog vragen hebben dan weet je me te vinden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

VARIANTEN ZAD

Tbv Nut/Noodzaakstudie

Varianten

- Referentie (geen project): huidige situatie, 100 km/h
- Projectsituatie (de basisprognose): prb 2 – hrb 4 stroken per richting (dus 2-4-4-2), 100 km/h
- Niet ontvlochten: 2x5 stroken, 100 km/h
- Niet ontvlochten: 2x6 stroken, 100 km/h
- Niet ontvlochten: 2x7 stroken, 100 km/h
- Hrb en prb allebei 3 stroken: 3-3-3-3, 100 km/h

Uitgangspunten

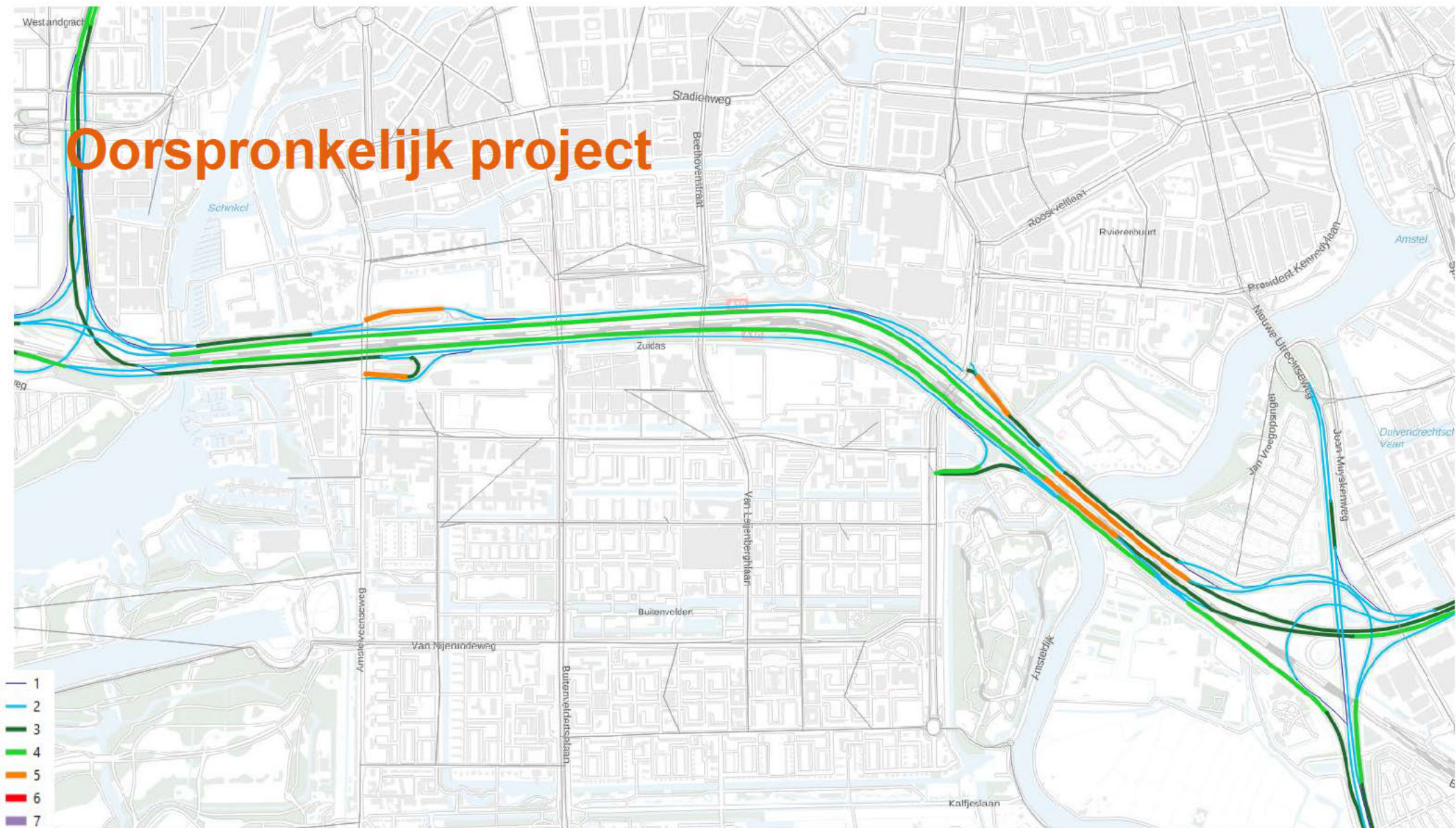
- SEG's:
 - NRM: 2030/2040 WLO Hoog
 - VMA: In de SEGs zijn duidelijk verschillen tussen het NRM en het VMA. Het NRM gaat uit van meer inwoners (ongeveer 5% verschil) het VMA gaat uit van meer arbeidsplaatsen (ongeveer 15% verschil)
- Netwerk
 - A9 Badhoevedorp – Holendrecht: Deze zit zowel in NRM als VMA
 - Spaklerweg: Deze ontwikkeling zit niet in het NRM, situatie in VMA gelijk maken aan de huidige situatie
 - Voorlandspad: Deze ontwikkeling zit zowel in NRM als VMA

Huidige situatie/referentie

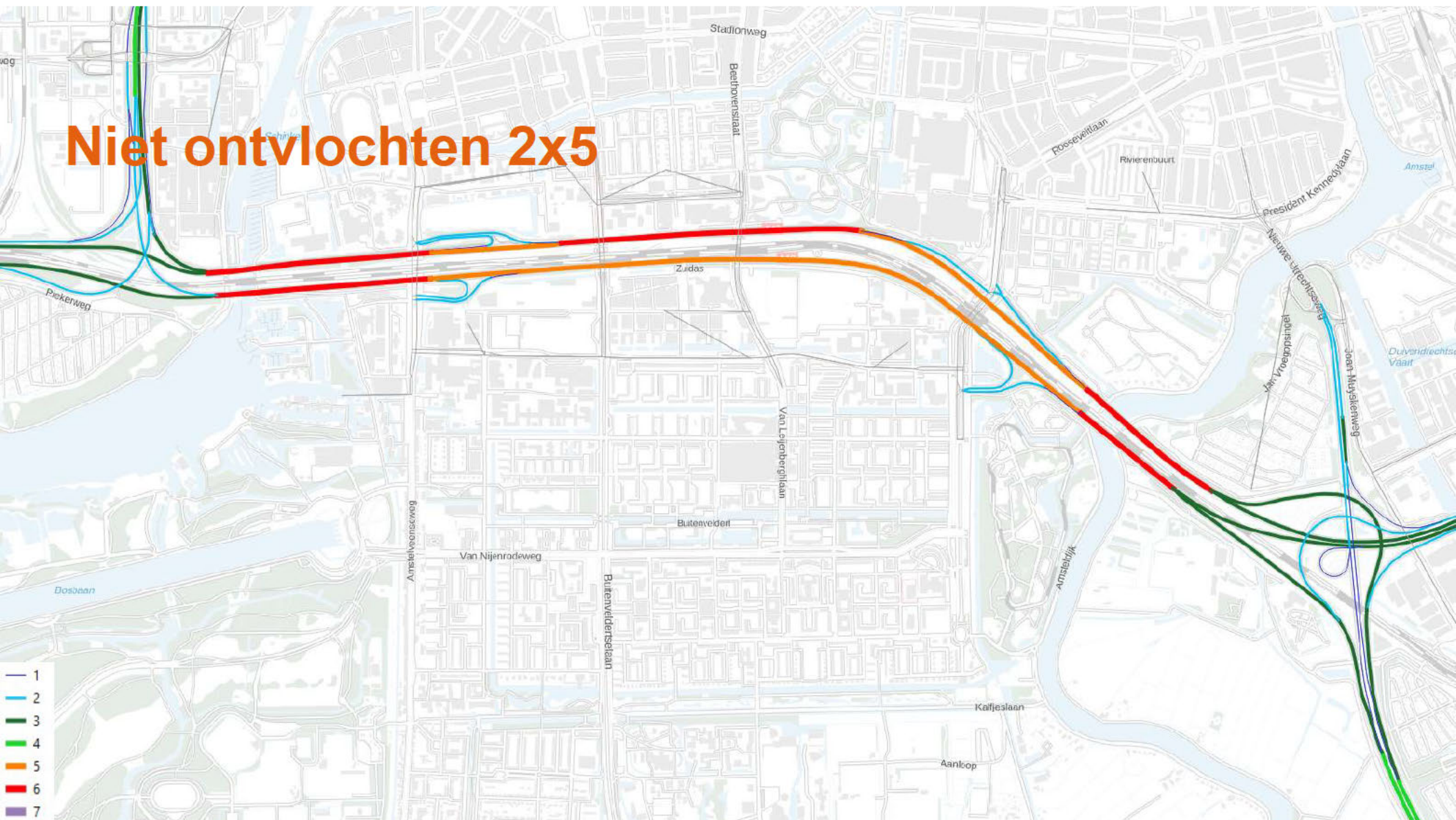
Westlandgracht
Stadlerweg
Rooseveltlaan
President Kennedylaan
Schinkel
Amstel
IJ
Zuidas
Van Lijzenberghlaan
Buitenveensweg
Van Nijenroeweg
Buitenvelderslaan
Kalfjeslaan
Rivierenbuurt
Nieuwe Uitschansweg
Jan Vroegedoplaan
Joan Muyskenweg
Duivendrechtse Vaart
Amstel

1
2
3
4
5
6
7

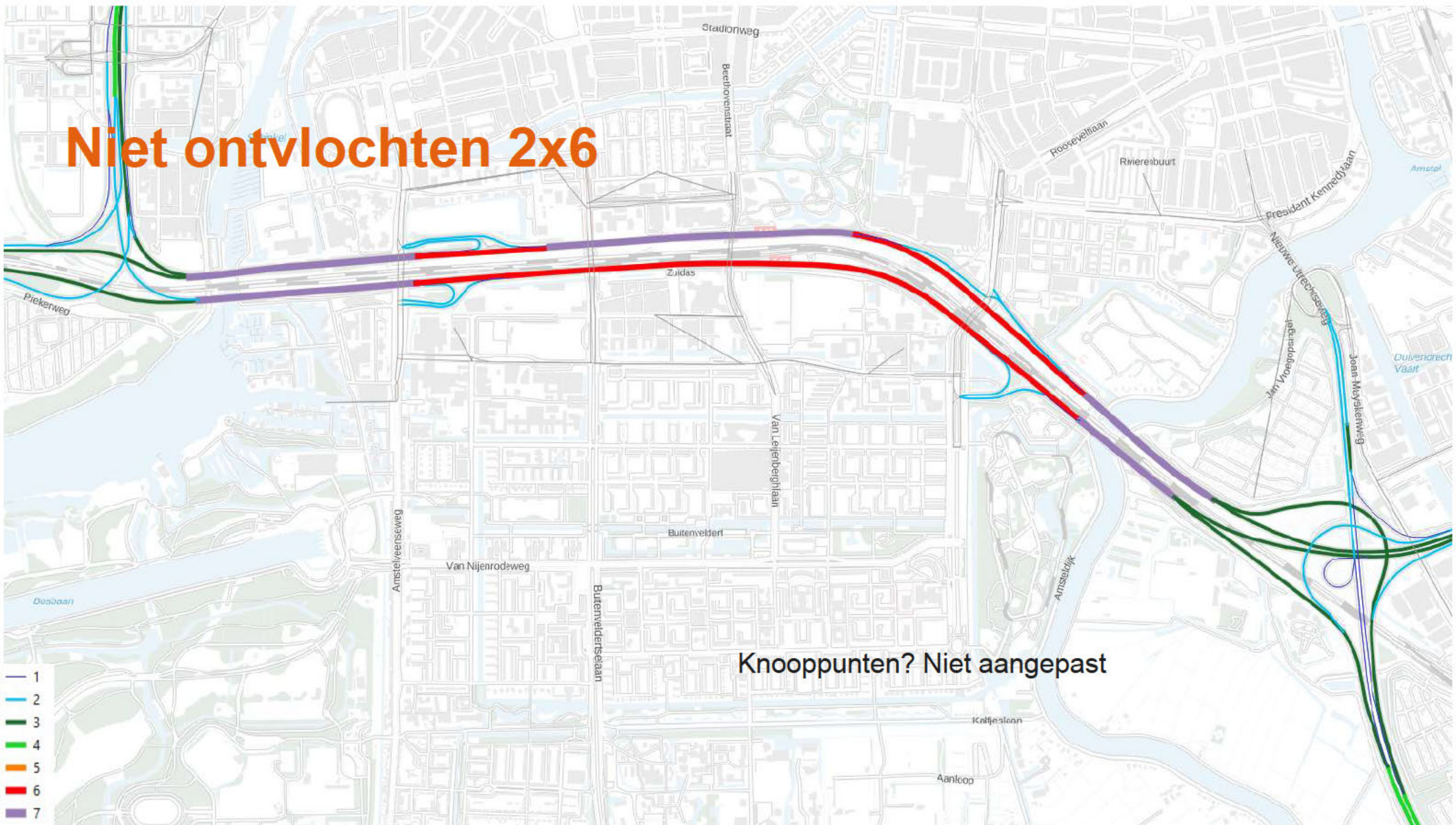
Oorspronkelijk project



Niet ontvlochten 2x5

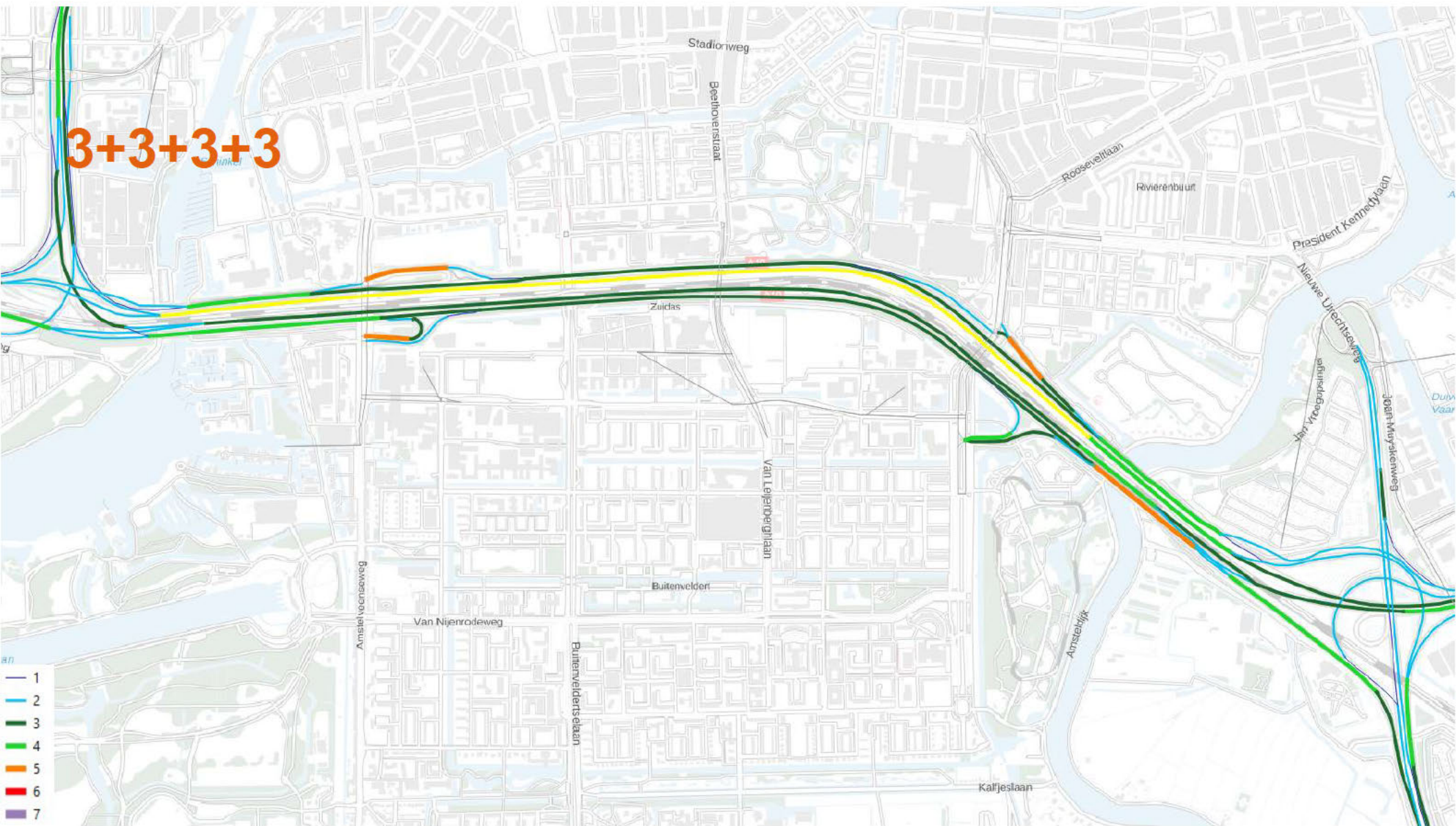


Niet ontvlochten 2x6



Niet ontvlochten 2x7





Arcadis.
Improving quality of life.

Voorstel voor uit te zoeken verkeersberekeningen:

Alt 1: referentie (geen project), huidige situatie, 2x (3+1), 100 km/h

Alt 2: projectsituatie: 2-4-4-2, 100 km/u

Alt 3: wel ontvlechten, maar andere rijstrokenindeling: 3-3-3-3, 100 km/u

Alt 4: niet ontvlochten, 2x5, 100 km/u

Alt 5: niet ontvlochten, 2x6, 100 km/u

Alt 6: niet ontvlochten, 2x7, 80 km/u

- ➔ Bij het doorrekenen op doorstromingseffecten heeft de invoersnelheid weinig tot geen effect, 80 of 100 km/u leidt dus in de modelberekeningen niet tot wezenlijk andere uitkomsten, dit vanwege het optredende knelpunt in de spitsuren (de snelheid is dan al lager dan 100 km/u).

Verkeersveiligheid:

De 6 hierboven genoemde alternatieven worden ook gescoord op verkeersveiligheidsaspecten, via expert judgement.

VERKEERSKUNDIGE ANALYSE NUT EN NOODZAAK

Herijking onderzoeken TB

ZuidasDok

16 MAART 2020

084059935 C



Contactpersoon

10.2.e
Senior Adviseur

T (+31 10.2.e
M (+ 10.2.e
E 10.2.e @arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	OPZET VAN HET ONDERZOEK	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Werkwijze	4
2	RESULTATEN	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Intensiteiten	5
2.3	Benutting van het wegennet	5
2.4	Rijsnelheid in de spits	6
2.5	Netwerkprestatie	7
3	VERKEERSVEILIGHEID	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Consequenties niet ontvlechten A10-Zuid	8
4	CONCLUSIES/AANDACHTSPUNTEN	10
4.1	Conclusies	10
4.2	Aandachtspunten	10

BIJLAGEN

BIJLAGE A I/C-VERHOUDINGEN EN KRUISPUNTBELASTING IN DE AVONDSPITS	11
BIJLAGE B RIJSNELHEDEN IN DE AVONDSPITS	18

1 OPZET VAN HET ONDERZOEK

1.1 Inleiding

Op 30 oktober 2019 is door het Bestuurlijk Overleg Zuidasdok Kamer opdracht gegeven aan mevr. Sybilla Dekker om als gezaghebbende derde een verkenning uit te voeren naar nut en noodzaak van de opgaven voor het project Zuidasdok zowel vanuit het perspectief ruimtelijke ordening als vervoer en transport, en naar mogelijke optimalisaties en versoeringen. In het kader van deze opdracht is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd waarin op basis van modelberekeningen is beschouwd

- Of de conclusies uit het in 2016 vastgestelde Tracébesluit standhouden: is de verkeerskundige nut en noodzaak van het project nog steeds aanwezig?
- Of er mogelijk (versoerings-)varianten zijn die verkeerskundig hetzelfde oplossend vermogen als de TB-variant hebben.

Naast de modelanalyse is ook op basis van expert opinion onderzocht in hoeverre de verkeersveiligheid van de niet ontvlochten varianten afwijkt van de ontvlochten varianten.

1.2 Werkwijze

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van twee verkeersmodellen:

- De vigerende versie (2019) van het NRM (Nederlands Regionaal Model), het verkeersmodel dat door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gebruikt wordt voor het hoofdwegennet. Van dit model is het prognosejaar 2040 gebruikt, met het economisch scenario Hoog.
- De vigerende versie (VMA252) van het VerkeersModel Amsterdam met scenario 'Amsterdam Realistisch' (AR). Het VMA is het gemeentelijke verkeersmodel van Amsterdam. Dit model is gebruikt voor het onderliggende (gemeentelijke) wegennet. Het VMA kent als prognosejaar 2030.

Met behulp van deze modellen zijn de volgende varianten onderzocht:

1. De huidige situatie (het basisjaar van het NRM: 2014)
2. Referentie: de huidige vormgeving in 2040
3. Oorspronkelijke projectsituatie: de TB-variant, waarin de hoofdrijbaan 4 rijstroken per richting heeft en de parallelrijbaan 2.
4. Variant 3+3+3+3: zowel de hoofdrijbaan als de parallelrijbaan hebben 3 rijstroken per richting
5. Variant 2x5, niet ontvlochten: 5 stroken per richting, geen hoofd- en parallelrijbaan (100 km/h)
6. Variant 2x6: niet ontvlochten: 6 stroken per richting, geen hoofd- en parallelrijbaan (100 km/h)
7. Variant 2x7: niet ontvlochten: 7 stroken per richting, geen hoofd- en parallelrijbaan (100 km/h, deze variant is met het VMA ook met 80 km/h doorgerekend).

Deze varianten zijn schetsmatig uitgewerkt: er zijn, behalve van de huidige situatie en de TB-variant, geen ontwerpen beschikbaar. Als uitgangspunt is aangehouden dat de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel per richting de A10-Zuid met maximaal 6 stroken 'voeden': in de onderzoeken voor het TB is dit 'maakbaar' gebleken. In een gevoeligheidsanalyse (Bijlage C) is beschouwd wat de effecten zijn als de knooppunten een 'onbeperkte' capaciteit zouden hebben.

De uitkomsten van de modelberekeningen van de varianten 1 t/m 7 zijn besproken met en plausibel bevonden door Rijkswaterstaat WVL, Rijkswaterstaat WNN en Gemeente Amsterdam.

2 RESULTATEN

2.1 Inleiding

De in het vorige hoofdstuk genoemde varianten zijn beschouwd op de volgende aspecten

- Intensiteiten: hoeveel verkeer wordt er per etmaal afgewikkeld op de A10-zuid
- Benutting wegennet in de avondspits (I/C-verhouding)
- Rijsnelheid in de spits
- Netwerkprestatie: voertuigkilometers en voertuigverliesuren tijdens een werkdag

Naast de in dit hoofdstuk gepresenteerde varianten is er een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de situatie waarin de A10-Zuid verbreed wordt tot 2x7 rijstroken en de aangrenzende knooppunten een onbeperkte capaciteit hebben. De resultaten hiervan zijn opgenomen in Bijlage C.

2.2 Intensiteiten

Om een beeld te krijgen van de hoeveelheid verkeer die op de A10-Zuid afgewikkeld wordt is in onderstaande tabel de etmaalintensiteit op de A10 tussen aansluitingen S108 en S109 weergegeven.

Variant	Intensiteit (mvt/etmaal)	Bron
Situatie 2014	199.000	NRM basisjaar
Huidige situatie: 2019	216.000	NDW (lusgegevens Rijkswaterstaat)
2040 referentie (huidige vormgeving)	235.000	NRM
2040 TB-plan	285.000	NRM
2040 3+3+3+3	290.000	NRM
2040 2x5	286.000	NRM
2040 2x6	291.000	NRM
2040 2x7	292.000	NRM

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het verkeer tussen nu en 2040 nog fors zal groeien. In de huidige vormgeving verwerkt de A10-Zuid ongeveer 235.000 mvt/etmaal in 2040. Door het realiseren van extra capaciteit stijgt de verkeersintensiteit in de verschillende varianten tot 285.000-292.000 mvt/etmaal.

2.3 Benutting van het wegennet

De mate waarin de capaciteit van het wegennet benut wordt, wordt voor het hoofdwegennet weergegeven door middel van de I/C-verhouding. Hiervoor wordt in NRM-studies de volgende klassenindeling gebruikt:

- $IC \leq 0,8$: voldoende restcapaciteit op het wegvak.
- $IC > 0,8$ & $IC \leq 0,9$: beperkte restcapaciteit op het wegvak.
- $IC > 0,9$: weinig / geen restcapaciteit op het wegvak (kans op congestie en wachttijd door stilstand).

De I/C-waarde is de verhouding van de intensiteit (in pae) en de capaciteit van de weg. Voor de capaciteit is gebruik gemaakt van de capaciteit die bij de toedeling van het NRM gebruikt wordt en die afhankelijk is van de hoeveelheid in- en uitvoegend of wevend verkeer. De I/C-waarde kan nooit een hogere waarde hebben dan 1. Zelfs als sprake is van meer verkeer dan de capaciteit toelaat is de I/C-waarde voor het verkeer dat het knelpunt passeert kleiner dan of gelijk aan 1 en komt het teveel aan verkeer in een wachtrij terecht.

Daarnaast kan de I/C-waarde in de buurt van 1 zijn terwijl het model nog steeds een hoge afwikkelingssnelheid laat zien. Er is dan sprake van een zeer goede benutting van de weg.

Afbeeldingen met de I/C-plots zijn opgenomen in Bijlage A. In deze afbeeldingen is te zien dat in alle varianten de filevorming op de A10-Zuid afneemt ten opzichte van de referentie (huidige vormgeving c.q. niet uitvoeren van project Zuidasdok). De belangrijkste conclusies per variant zijn:

- In de huidige situatie is de I/C-verhouding op nagenoeg de hele noord- als zuidbaan van de A10-Zuid al hoger dan 0,9.
- Ook in 2040 met de huidige vormgeving is de I/C-verhouding in beide richtingen hoger dan 0,9. Ook de verbindingbogen van/naar de A10-west vormen een I/C-knelpunt.
- In de oorspronkelijke projectsituatie is op de hoofdbaan in de spitsrichting (west-oost) een I/C-verhouding hoger dan 0,9. Op de hoofdbaan richting westen en op beide parallelbanen zijn I/C-knelpunten nagenoeg opgelost. De verbinding met de A10-Zuid heeft nog wel een IC hoger dan 0,9.
- In de 3+3+3+3-variant zijn er geen I/C-knelpunten op de A10-Zuid. Wel hebben een aantal verbindingbogen op knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel een I/C-verhouding hoger dan 0,9.
- De 2x5-variant heeft IC-knelpunten op bijna alle wegvakken. Ook de verbindingbogen op knooppunt De Nieuwe Meer hebben een I/C-verhouding hoger dan 0,9.
- De 2x6-variant kent op de A10-zuid geen I/C-knelpunten, maar wel op de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.
- Voor de 2x7-variant geldt hetzelfde als voor de 2x6: de A10-zuid heeft geen I/C-knelpunten, de knooppunten aan beide kanten wel.

Voor het onderliggend wegennet is de I/C-verhouding geen geschikte indicator van de benutting van het wegennet: de capaciteit op het OVN wordt zelden bepaald door wegvakken, maar bijna altijd door de mate waarin kruispunten in staat zijn het verkeer te verwerken. In het VMA-model wordt dit weergegeven met behulp van de V/C-ratio. Ook deze zijn opgenomen in Bijlage A. Uit deze afbeeldingen kan geconstateerd worden dat de varianten met parallelbanen (de oorspronkelijke projectvariant en 3+3+3+3) gemiddeld gezien net een iets lagere kruispuntbelasting geven in het studiegebied (iets betere doorstroming op de kruispunten op het onderliggend wegennet. De verschillen zijn echter klein. Oorzaak van het verschil is dat de varianten met parallelbanen een omgeklapte noordwestelijke toerit hebben (waardoor autoverkeer vanaf het OVN naar het HWN in westelijke richting een kortere afstand hoeft af te leggen). De referentievariant (huidige vormgeving c.q. niet uitvoeren van project Zuidasdok) scoort van alle varianten het slechtst voor de kruispunten in het studiegebied. Verder is noemenswaardig dat:

- De latente vraag in het gebied hoog is: een verbetering in de capaciteit van het wegennet wordt opgevuld met nieuw verkeer.
- Een snelheidsverlaging van 80 km/h op de A10-Zuid volgens het VMA niet leidt tot een duidelijke hoeveelheid extra sluipverkeer op het OVN. De vertraging op de kruispunten op het OVN geeft meer extra reistijd dan een lagere snelheid op het HWN.

2.4 Rijsnelheid in de spits

Een hoge I/C-verhouding betekent dat het wegvak weinig restcapaciteit heeft, maar dat betekent niet automatisch dat de gereden snelheid er ook laag is en er file is. Om I/C-verhoudingen in het NRM goed te kunnen interpreteren dient deze daarom tegen de gereden snelheid te worden afgezet, tezamen geven ze een beeld van de doorstroming. Afbeeldingen met de gereden snelheden in de avondspits zijn opgenomen in Bijlage B. Uit de modelruns blijkt dat het toevoegen van capaciteit op de A10-Zuid een positieve invloed heeft op de gereden snelheid. De resultaten per variant zijn hieronder samengevat:

- In de huidige situatie is op beide banen van de A10 sprake van filevorming, met name tussen knooppunt De Nieuwe Meer en de aansluiting met de S108.
- In 2040 heeft met de huidige vormgeving deze filevorming zich uitgebreid tot aan de aansluiting met de S109.
- In het oorspronkelijke project blijft de filevorming beperkt tot de noordbaan: er ontstaat terugslag vanaf de A10-West waardoor zowel op de hoofd- als parallelrijbaan van de A10-Zuid de rijsnelheid onder de 50 km/h zakt.
- Hetzelfde geldt voor de 3+3+3+3-variant: door terugslag vanaf de A10-West daalt de snelheid op de noordbaan.

- In de 2x5-variant ontstaat met name op de noordbaan congestie. Ook op knooppunt De Nieuwe Meer treedt congestie op.
- Hetzelfde geldt voor de 2x6 variant. De knooppunten vormen hier de bottleneck.
- In de 2x7-variant biedt de A10-zuid voldoende capaciteit voor het verkeer. Meer nog dan in de andere varianten vormen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel nu de bottleneck.

2.5 Netwerkprestatie

Om het effect van de varianten op netwerkniveau in beeld te krijgen zijn twee indicatoren beschouwd: de verkeersprestatie (het totale aantal kilometers dat binnen het studiegebied gereden wordt) en het aantal voertuigverliesuren (de totale vertraging die het verkeer hierbij oploopt). Deze indicatoren zijn berekend voor de in de volgende figuur weergegeven regio.



Figuur 1: Onderzoeksgebied netwerkindicatoren

De gehanteerde regio is identiek aan het in de TB-onderzoeken gehanteerde studiegebied.

In de volgende tabel is met behulp van indexcijfers weergegeven wat de effecten zijn van de verschillende varianten op voertuigverliesuren en voertuigkilometers binnen het in Figuur 1 weergegeven studiegebied. De voertuigkilometers en voertuigverliesuren zijn geïndexeerd ten opzichte van de situatie waarin de huidige vormgeving gehandhaafd wordt (prognose 2040).

	Huidige situatie (2014)	Huidige vormgeving (2040)	Oorspronkelijk project (2040)	3+3+3+3 (2040)	2x5 (2040)	2x6 (2040)	2x7 (2040)
Voertuigverliesuren	31	100	92	94	95	93	93
Voertuigkilometers	65	100	101	101	101	101	101

Tabel 1: Index voertuigverliesuren en voertuigkilometers (Huidige vormgeving 2040 = 100)

Uit de indexcijfers blijkt dat elke onderzochte variant een positief effect heeft op de congestie in de regio. De oorspronkelijke TB-variant heeft het meeste effect op het aantal voertuigverliesuren: in deze variant nemen ze met 8% af ten opzichte van de referentiesituatie. Op basis van de berekende voertuigkilometers kan geconcludeerd worden dat de varianten nauwelijks extra autoverkeer genereren: het aantal voertuigkilometers stijgt in elke variant met slechts 1%.

3 VERKEERSVEILIGHEID

3.1 Inleiding

De in dit onderzoek onderzochte varianten zijn op te delen in twee groepen: de ontvlochten varianten (de TB-variant en de variant 3+3+3+3) en de niet-ontvlochten varianten (2x5, 2x6, 2x7). Ontvlechting van de A10-Zuid is in het TB onderzocht op het aspect verkeersveiligheid. De consequenties van het niet ontvlechten is op basis van expert-opinion in dit hoofdstuk beschreven.

3.2 Consequenties niet ontvlechten A10-Zuid

Op de A10-Zuid is sprake van een korte afstand tussen discontinuïteiten (toe- en afritten, knooppunten). Van puntstuk tot puntstuk is de afstand tussen knooppunt Amstel en afrit RAI bijvoorbeeld slechts 650m. Ter plaatse van discontinuïteiten in een rijbaan treden rijstrookwisselingen op, hetgeen tot turbulentie in de verkeersstroom leidt. Dit heeft een nadelig effect op de capaciteit van een rijbaan en kan leiden tot snelheidsverschillen en verkeersonveiligheid. In situaties waar meerdere knooppunten en/of aansluitingen zich op korte afstand van elkaar bevinden, kan de resulterende turbulentie leiden tot structurele problemen in verkeersveiligheid en doorstroming. Daarnaast leidt het toepassen van een samenvoeging (bijvoorbeeld na knooppunt Amstel) tot rijstrookwisselingen voor vrachtverkeer (de meest kritische manoeuvre met betrekking tot verkeersveiligheid). Het vrachtverkeer dat vanaf de linkerrijbaan komt moet na de samenvoeging 3 of 4 rijstroken wisselen om op de rechterrijstrook te komen. Dit is nadelig voor de doorstroming en de verkeersveiligheid.

De Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2017¹) kent richtlijnen voor de turbulentieafstand en benodigde minimumlengte voor rijstrookwisselingen. De minimale turbulentieafstand is in dit geval $(750\text{m} + 375\text{m}) / 2 = 563\text{ m}$. De afstand tussen knooppunt Amstel en eerstvolgende afrit RAI is groter (650m), maar per rijstrookwisseling moet ook rekening worden gehouden met een minimumlengte van 300m (ontwerpsnelheid 120 km/h) of 225m (ontwerpsnelheid 90 km/h). In een ontwerp met 6 of 7 rijstroken waardoor tussen knooppunt en afrit 3 a 4 rijstrookwisselingen moeten worden gemaakt om de uitvoeger te bereiken, voldoet de beschikbare 650m hier *niet* aan ($4 \times 300 = 1.200\text{m}$, $4 \times 225 = 900\text{m}$). Een voertuig heeft dus onvoldoende tijd om van rijstrook te wisselen voor hij de uitvoeger neemt. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties of het missen van de afrit. Het in- en uitvoegen van (vracht)verkeer vormt nu ook de grootste bottleneck in de huidige situatie ter hoogte van de Amstel (tussen knp. Amstel en S109) en de Schinkel (tussen knp. De Nieuwe Meer en S108). Op deze wegvakken komen relatief veel ongevallen voor.

De rijstrookwisselingen zijn ook zeer beperkend voor de doorstroming van het totale verkeer. Het ontvlechten van de doorgaande verkeersstroom van het verkeer van/naar Amsterdam Zuid(as) zorgt voor de vereenvoudiging van rijtaken en niet veel taken in een te korte afstand.

In dergelijke situaties wordt daarom bij voorkeur gekozen voor het toepassen van een hoofd/parallelstructuur. Hierbij wordt het verkeer dat de doorgaande hoofdbaan wil verlaten of bereiken over grotere lengte gescheiden van het doorgaande verkeer. Zodoende wordt de stroom die de turbulentie veroorzaakt, gescheiden van de doorgaande stroom. De mate van turbulentie op de parallelbaan wordt ook minder doordat er minder rijstroken 'gewisseld' moeten worden. Ook ontstaat er op de hoofdbaan een meer continue verkeersstroom, en treedt er slechts turbulentie op op de locaties van de convergentie- en divergentiepunten van de hoofdbaan met de parallelstructuur. De vormgeving en locatie van deze punten kunnen vervolgens geoptimaliseerd worden.

¹ <http://publicaties.minienm.nl/documenten/roa-2017-rws-gpo>

Tabel 2: Turbulentielengtes ROA

tabel 6.4 Turbulentielengtes*

ligging wegvak	ontwerpsnelheid				meetpunt
	120 km/u	90 km/u	70 km/u	50 km/u	
stroomopwaarts van invoeging	150 m	110 m	90 m	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomafwaarts van invoeging	750 m	550 m	450 m	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomopwaarts van samenvoeging	150 m	110 m	90 m	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomafwaarts van samenvoeging	375 m	275 m	225 m	n.v.t.	spitse punt puntstuk of spitse punt taper
stroomopwaarts van uitvoeging	750 m	550 m	450 m	n.v.t.	spitse punt puntstuk of spitse punt taper
stroomafwaarts van uitvoeging	150 m	110 m	90 m	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomopwaarts van splitsing	150 m	110 m	90 m	n.v.t.	begin blokmarkering
stroomafwaarts van splitsing	150 m	110 m	90 m	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomopwaarts van strookbeëindiging	375 m	275 m	225 m	n.v.t.	begin verdrijfstrepen
stroomafwaarts van strookbeëindiging	150 m	110 m	90 m	n.v.t.	einde verdrijfstrepen

* Bij de discontinuïteit 'extra rijstrook' is geen sprake van relevante turbulentie.

Tabel 3: Minimumlengtes ROA

tabel 6.16 Minimumlengte voor rijstrookwisseling

ontwerpsnelheid	lengte voor rijstrookwisseling
120 km/u	300 m
90 km/u	225 m
70 km/u	175 m
50 km/u	n.v.t.

4 CONCLUSIES/AANDACHTSPUNTEN

4.1 Conclusies

Op basis van de uitgevoerde analyses kan geconcludeerd worden dat het realiseren van extra capaciteit op de A10-Zuid een positief effect heeft op de verkeersafwikkeling. Het aantal voertuigverliesuren in de regio daalt, terwijl er nauwelijks extra automobilititeit wordt gegenereerd. Verkeerskundig gezien is de nut en noodzaak van het project aangetoond. Net als in het TB kan geconcludeerd worden dat het project, in welke variant ook, niet *probleemoplossend* werkt. Er blijven knelpunten bestaan, ze worden alleen minder zwaar.

De oorspronkelijke TB-variant lijkt op basis van deze globale analyse het meeste oplossend vermogen te bieden. Het verschil met de andere varianten is echter niet groot. Ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn de niet-ontvlochten varianten (met name 2x6 en 2x7) niet wenselijk in verband met de korte afstand tussen discontinuïteiten op de A10-Zuid.

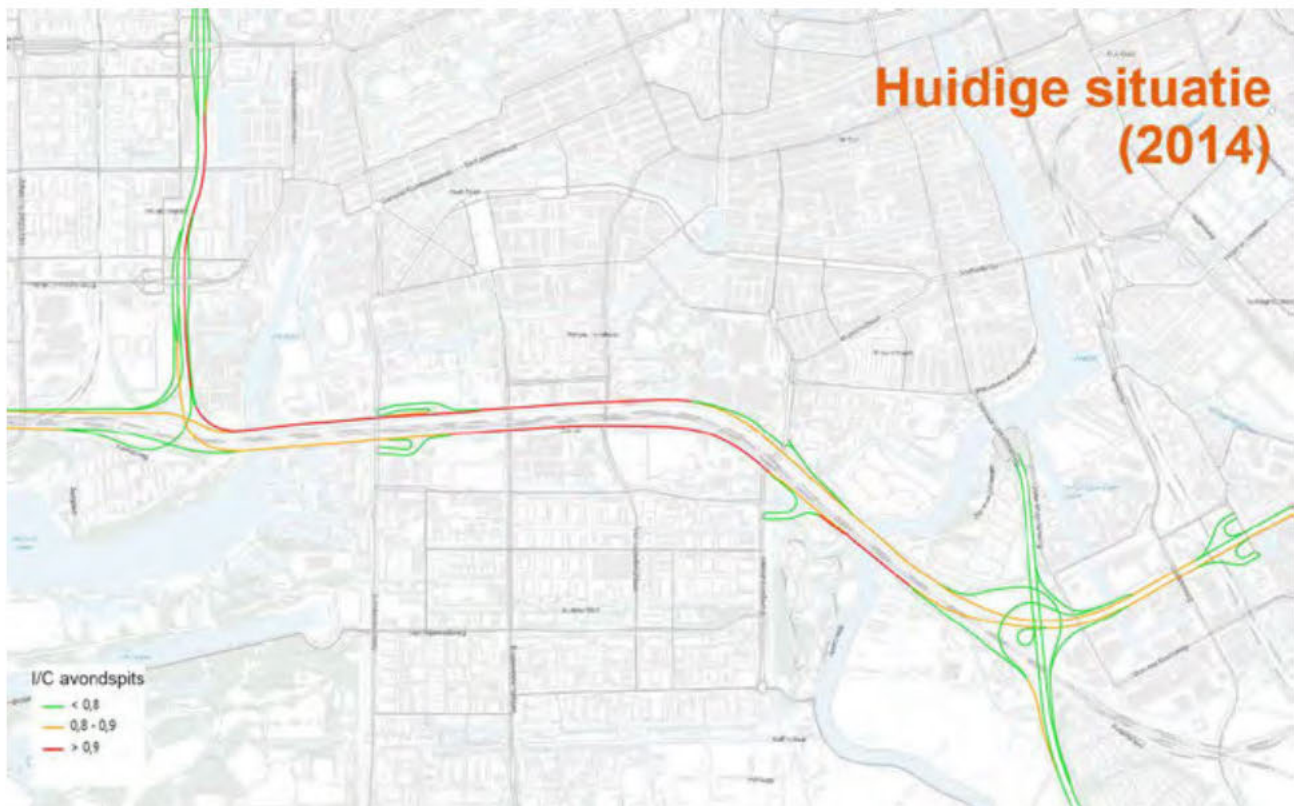
4.2 Aandachtspunten

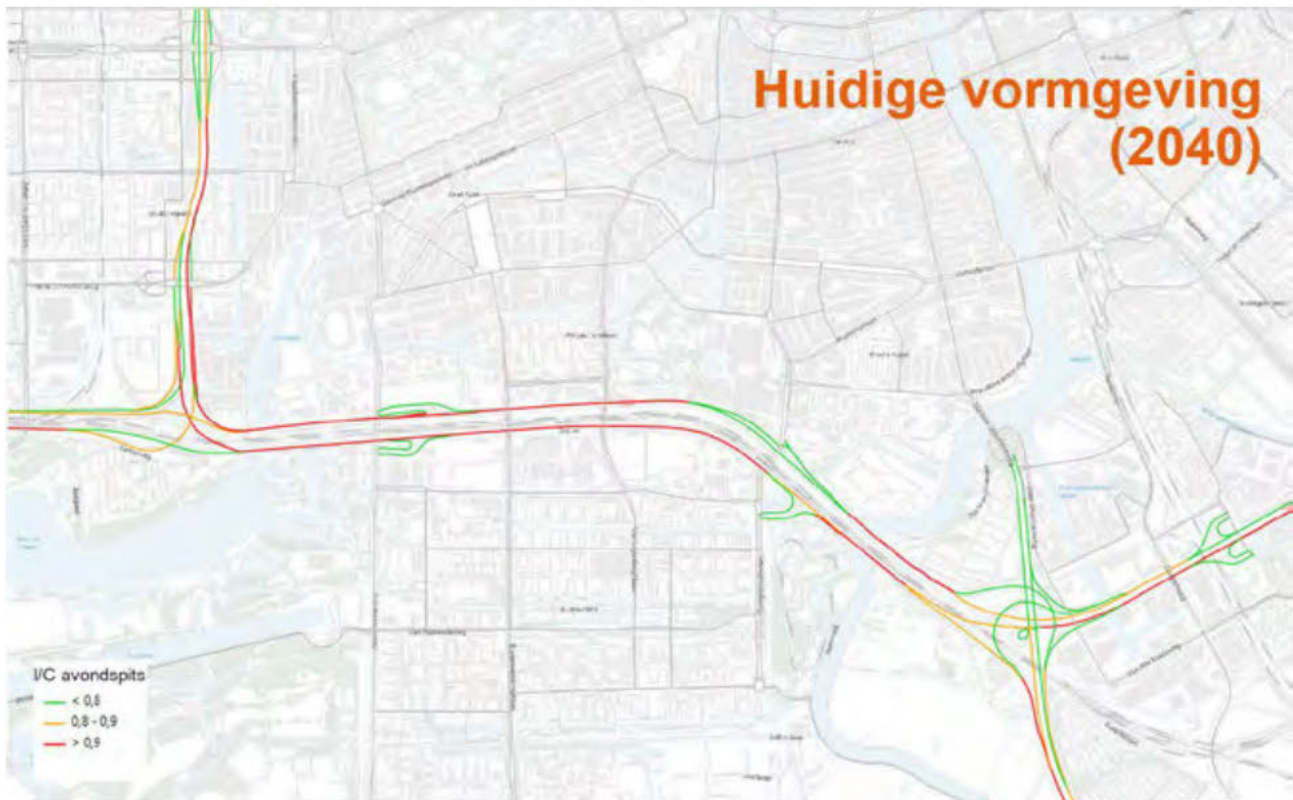
De meeste van de in dit onderzoek doorgerekende varianten zijn gebaseerd op schetsen. Alleen de TB-variant is gebaseerd op een detailontwerp. Van de overige varianten is dan ook niet zeker of ze 'maakbaar' zijn. Daarnaast is ook de vormgeving van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel niet geoptimaliseerd op de varianten: om een 2x6 of een 2x7-variant goed te 'vullen' zouden de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel anders moeten worden vormgegeven dan nu het geval is.

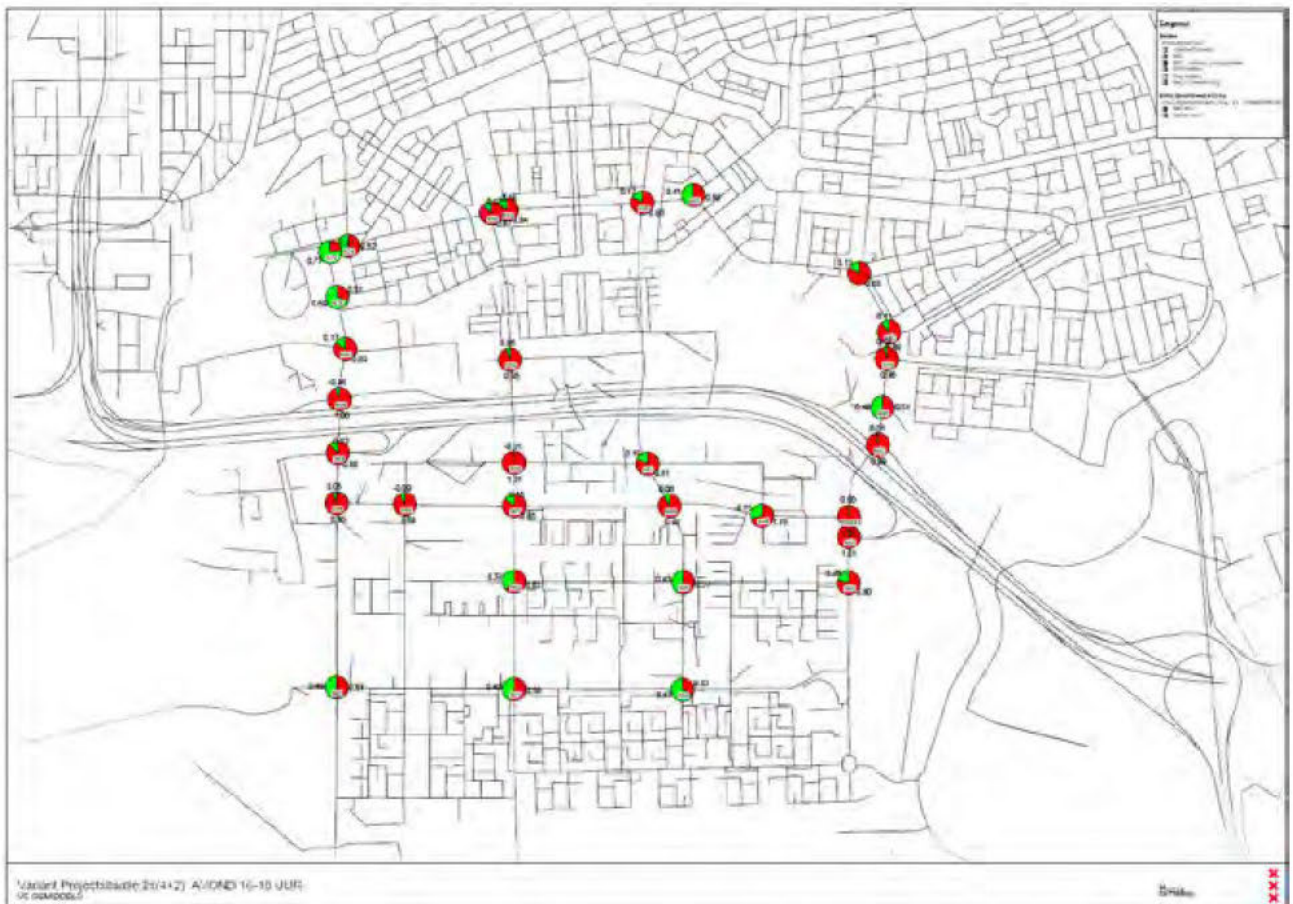
Om hier een beeld van te krijgen is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarin de knooppunten een 'onbeperkte' capaciteit hebben. Uit deze analyse blijkt dat met het aanpassen van de knooppunten de A10-Zuid inderdaad beter gevuld wordt, waardoor de verkeersafwikkeling verbetert en het aantal voertuigverliesuren afneemt tot onder het niveau van de TB-variant. Hiervoor moet wel elke verbindingsweg van en naar de A10-Zuid in de knooppunten verbreed worden. De eerdergenoemde kanttekeningen ten aanzien van de verkeersveiligheid blijven gelden, ook wanneer de knooppunten aangepast zouden worden.

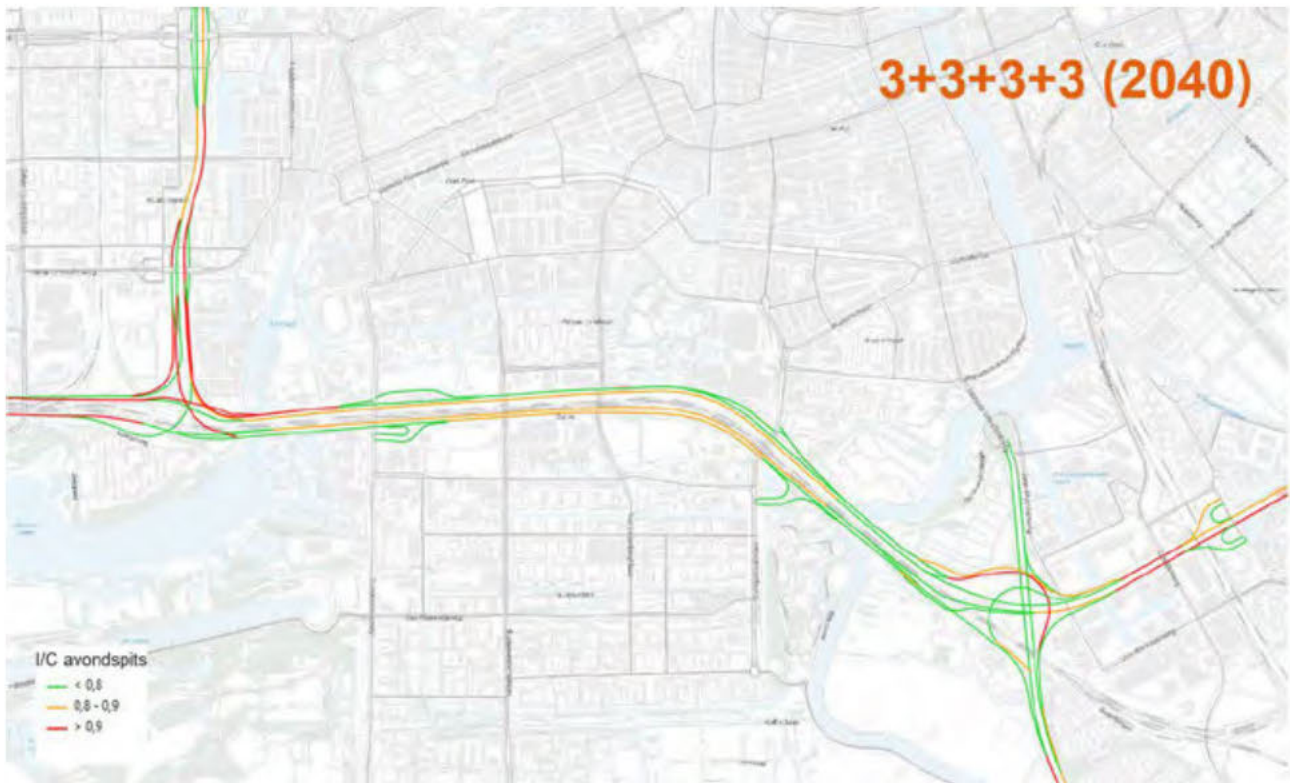
Verder zijn de varianten in dit onderzoek met een statisch model doorgerekend. Een dergelijk model houdt niet specifiek rekening met capaciteitsbeperking door strookwisselingen. Met name in de niet ontvlochten varianten zal er sprake zijn van een groot aantal strookwisselingen die een forse reductie van de capaciteit tot gevolg zullen hebben. In een eventueel vervolg zou het effect hiervan met bijvoorbeeld een FOSIM-analyse geanalyseerd kunnen worden.

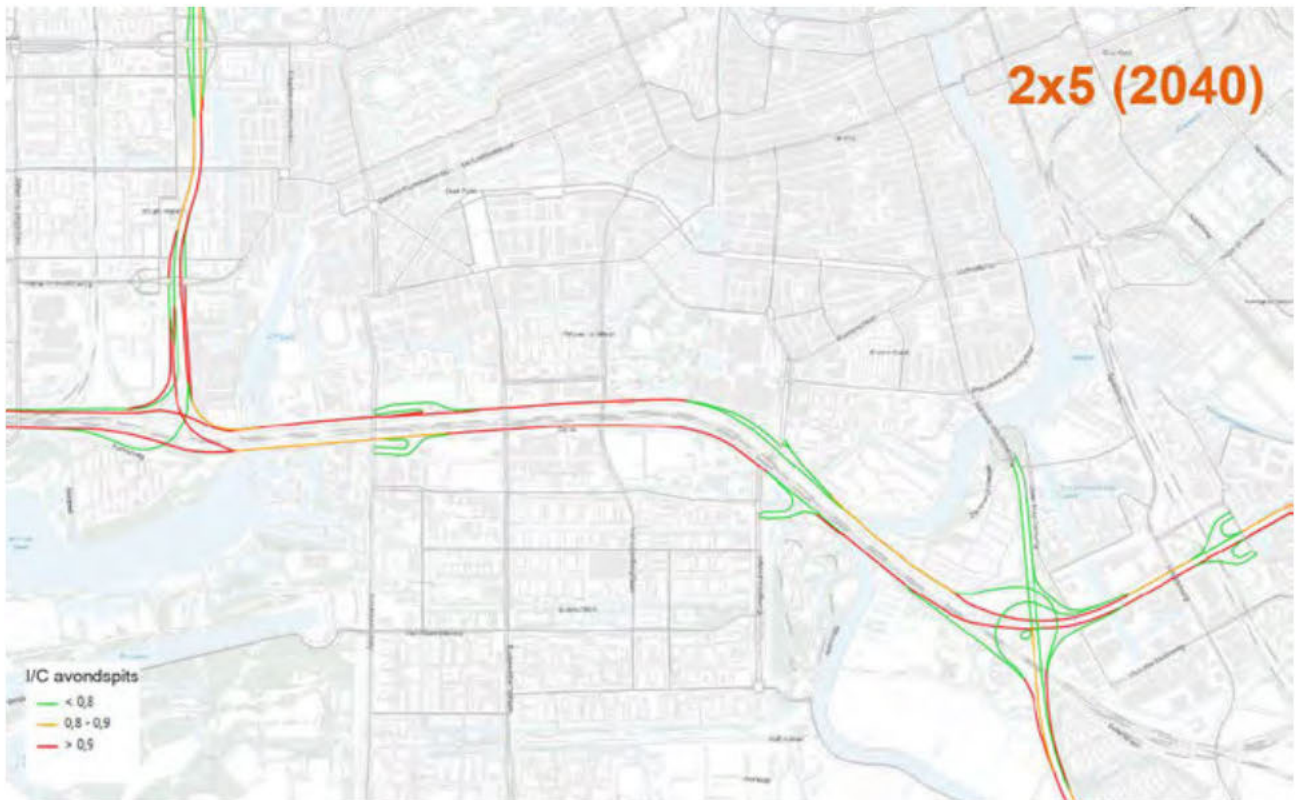
BIJLAGE A I/C-VERHOUDINGEN EN KRUISPUNTBELASTING IN DE AVONDSPITS

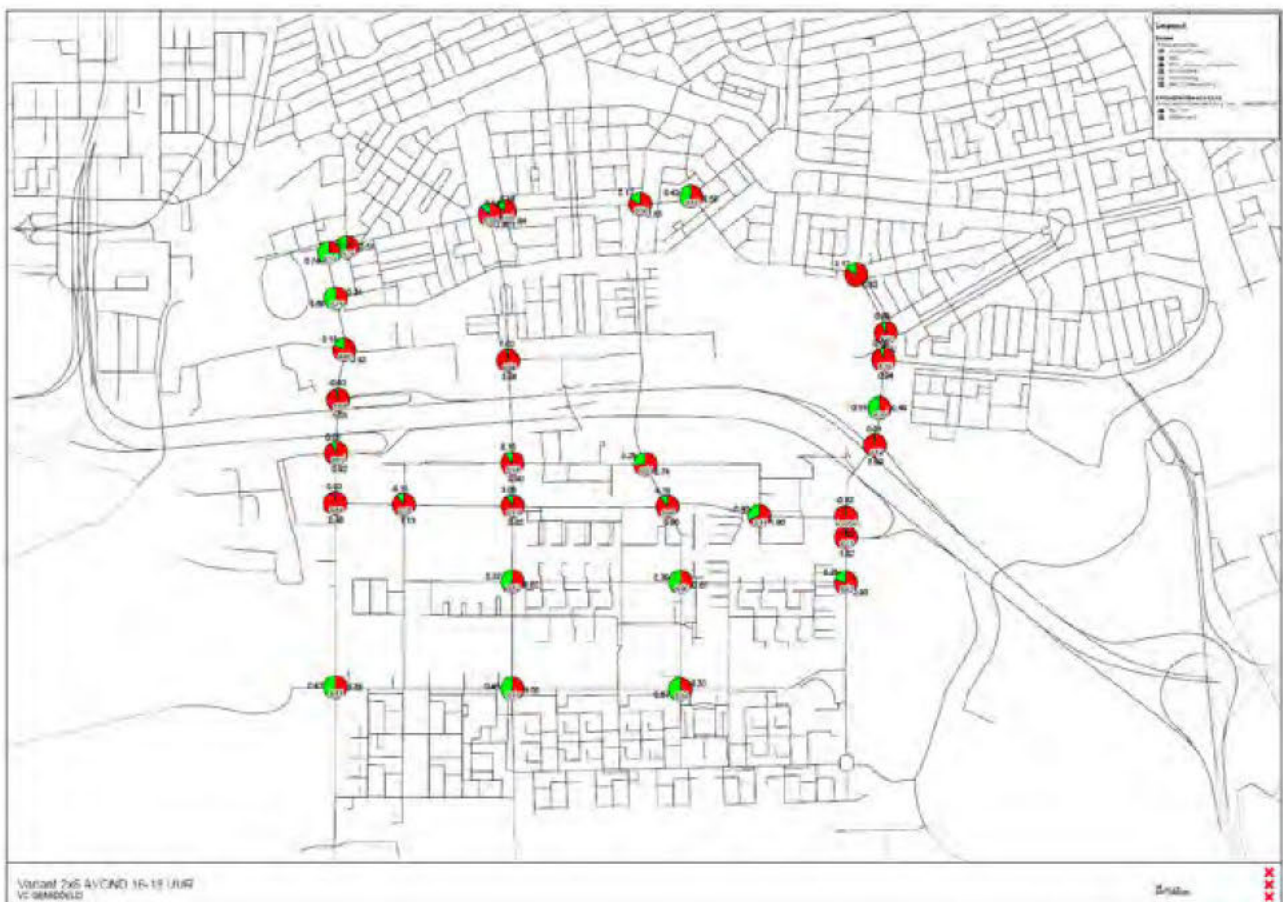
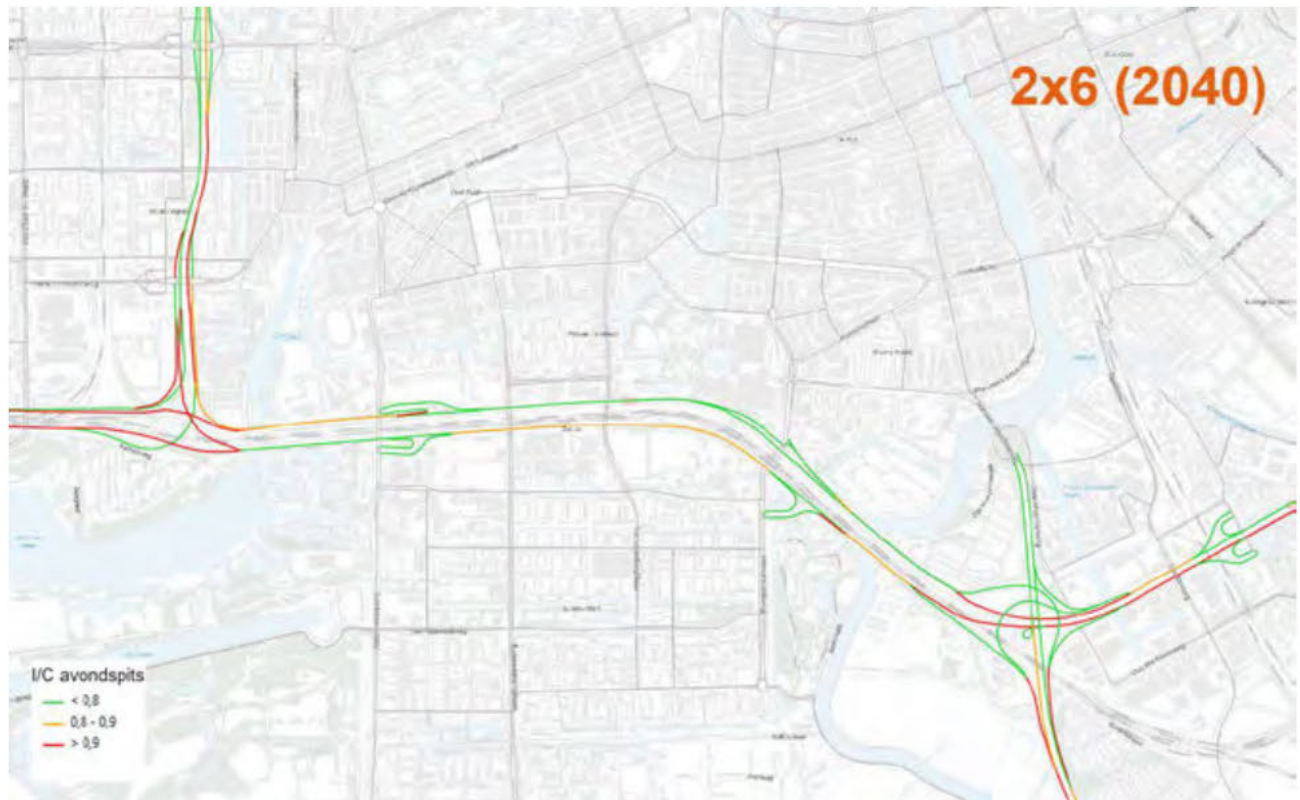


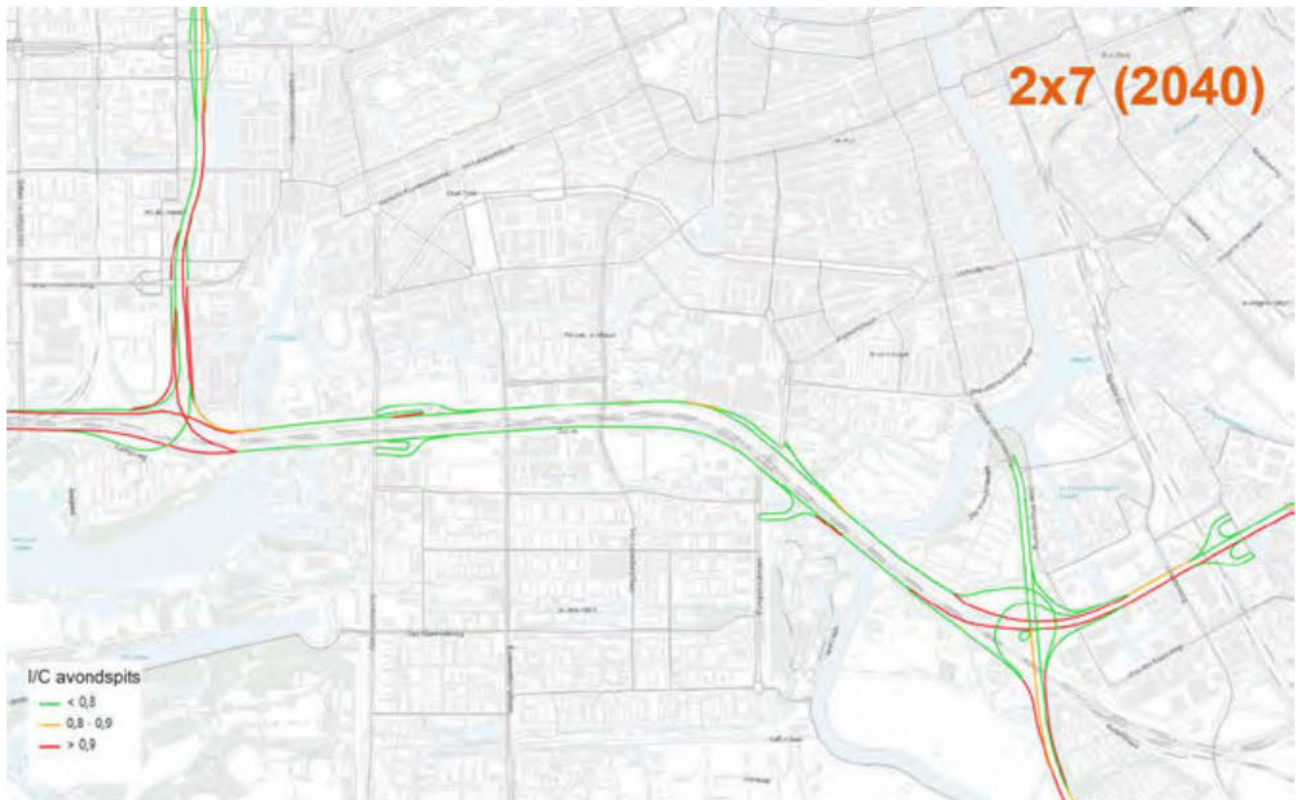




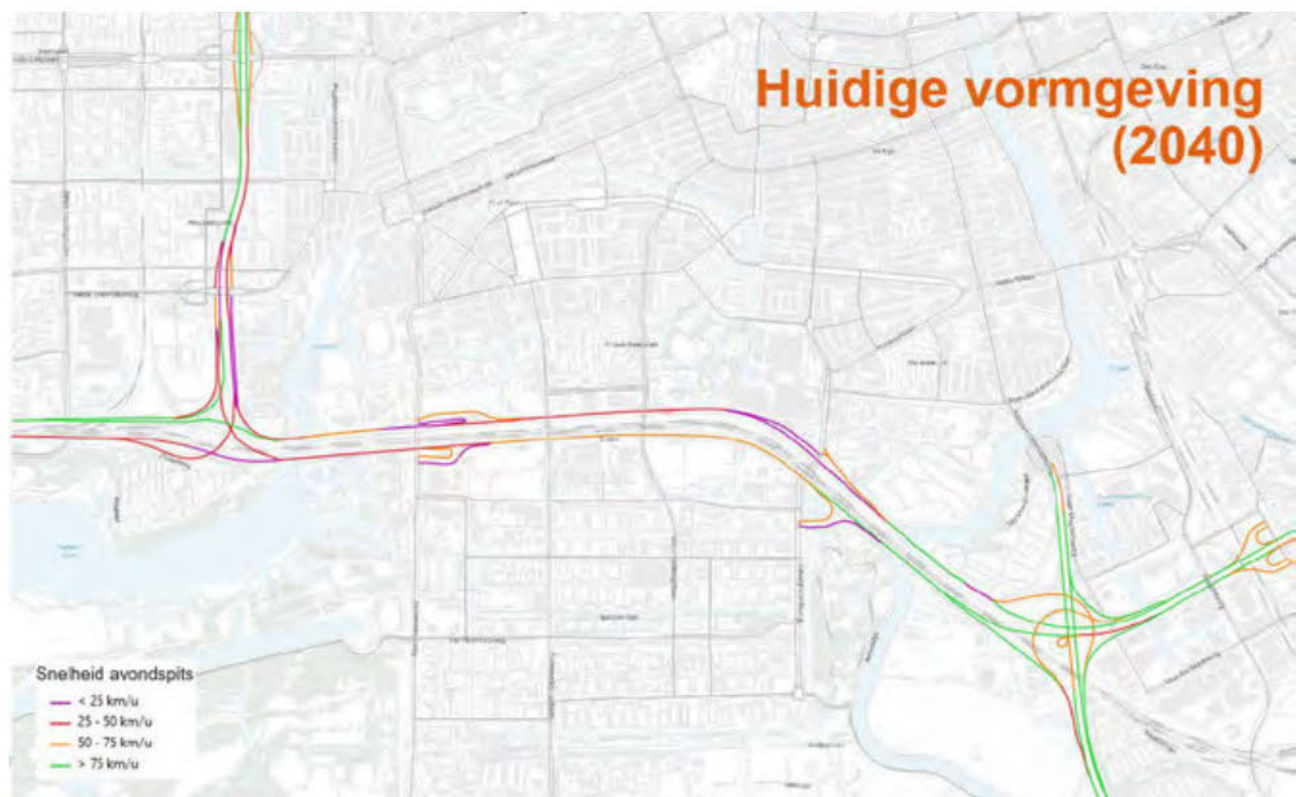
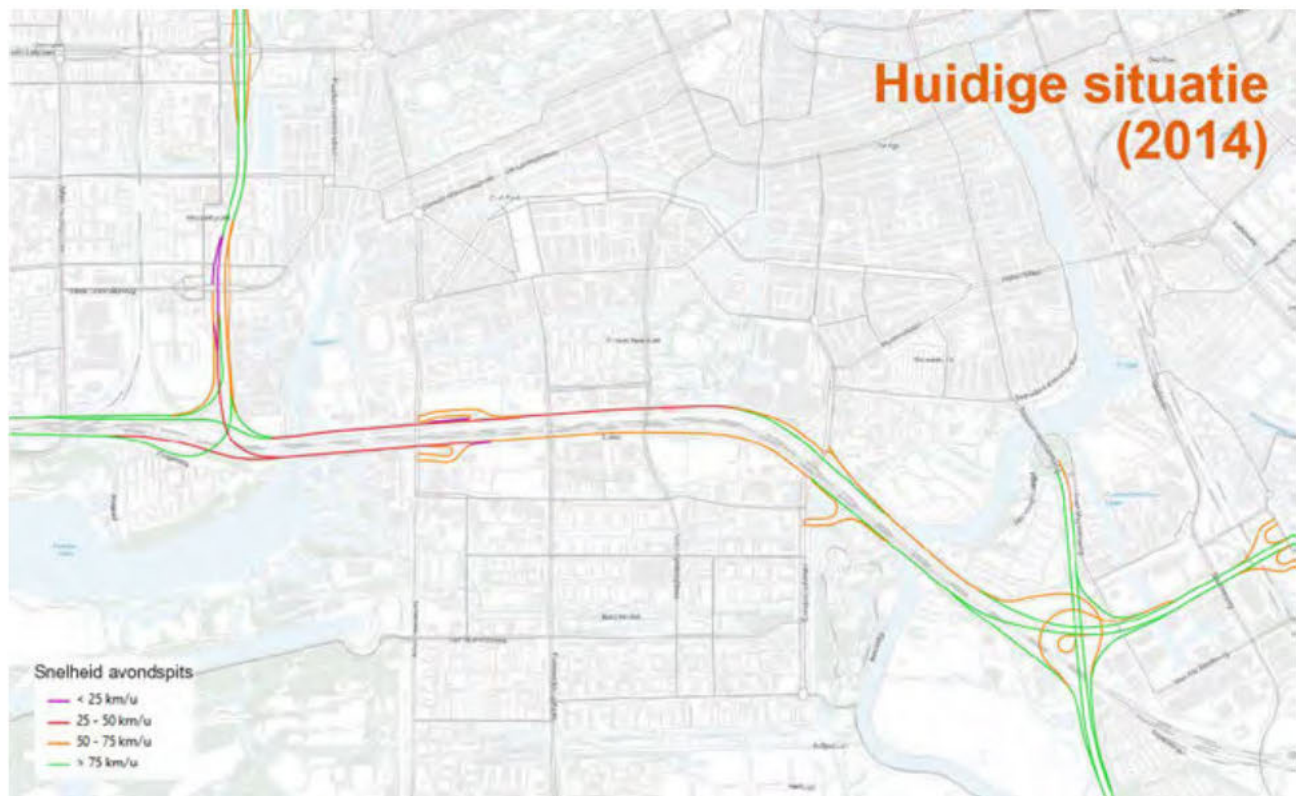


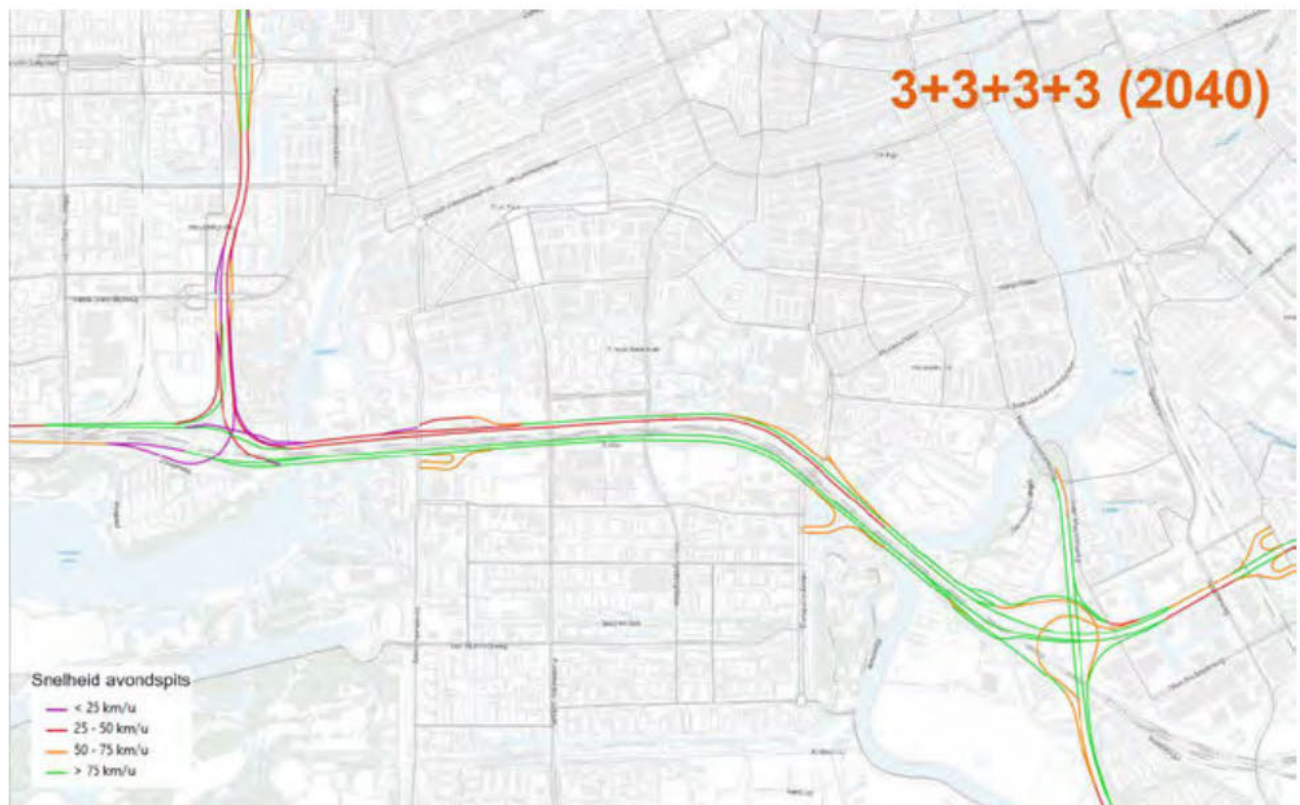


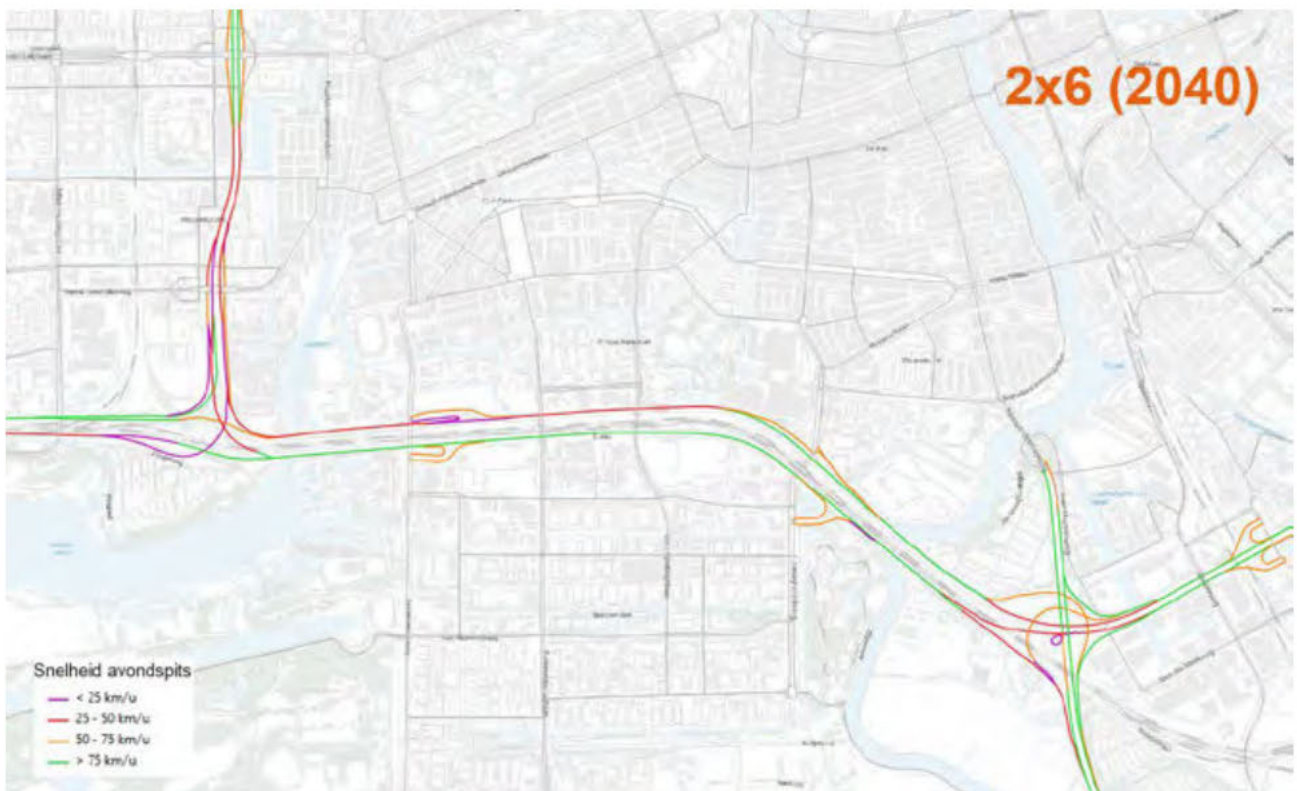
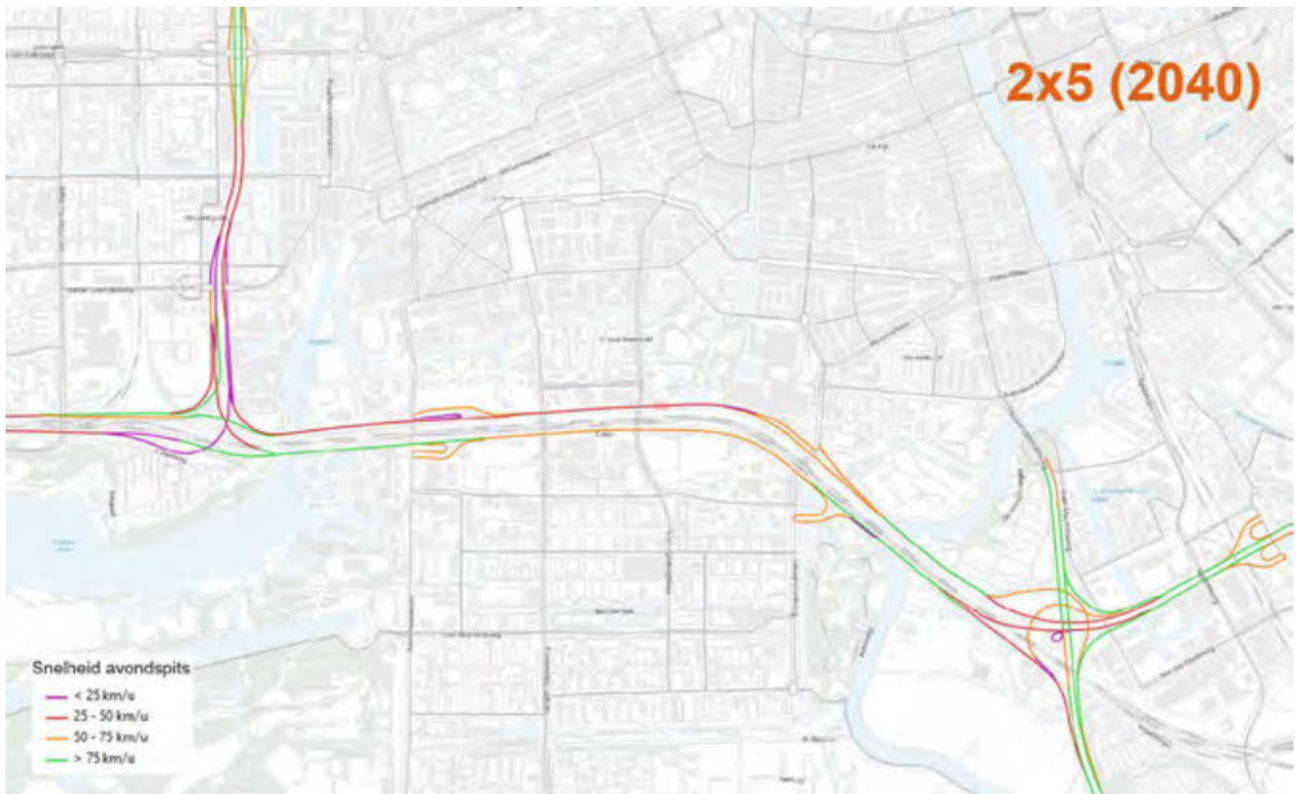




BIJLAGE B RIJSNELHEDEN IN DE AVONDSPITS









BIJLAGE C GEVOELIGHEIDSANALYSE KNOOPPUNTEN

Inleiding

In de doorgerkende varianten is te zien dat, hoe meer stroken er op de A10-Zuid worden aangeboden, des te meer de aangrenzende knooppunten (De Nieuwe Meer en Amstel) de bottleneck in de verkeersafwikkeling vormen. Met het NRM is in deze gevoeligheidsanalyse een groeimodelrun gemaakt waarin de 2x7-variant is aangepast: alle toe- en afvoerende verbindingswegen in de aangrenzende knooppunten zijn in deze gevoeligheidsanalyse 7 stroken breed, waardoor ze geen beperking in de capaciteit vormen voor de A10-Zuid die ook 7 stroken heeft.

Resultaten

Door het aanpassen van de knooppunten stijgt de intensiteit op de A10 Zuid fors: 325.000 mvt/etm. In de TB-variant is dit 285.000, in de oorspronkelijke 2x7 292.000 mvt/etm. Door de verhoogde capaciteit vormen de knooppunten geen knelpunt meer en loopt de A10 'vol'. Zie onderstaande I/C- en snelhedenplot van de avondspits. Knelpunten verschuiven naar het volgende knooppunt/wegvak, onder meer de A10 west en knooppunt Badhoevedorp.



Figuur 2: I/C-verhouding avondspits 2x7+knooppunten (2040)



Figuur 3: Gereden snelheid avondspits 2x7+knooppunten (2040)

Op netwerkniveau verbetert de afwikkeling ten opzichte van de andere varianten. Zie onderstaande tabel. Deze is gelijk aan Tabel 1, met daaraan toegevoegd de '2x7-knooppunt' variant:

Tabel 4: Resultaten op netwerkniveau

	Huidige situatie (2014)	Huidige vormgeving (2040)	Oorspronkelijk project (2040)	3+3+3+3 (2040)	2x5 (2040)	2x6 (2040)	2x7 (2040)	2x7 + knooppunten (2040)
Voertuigverliesuren	31	100	92	94	95	93	93	89
Voertuigkilometers	65	100	101	101	101	101	101	102

Het aantal voertuigverliesuren neemt ten opzichte van de huidige vormgeving af met 11%. Door verbreding van de knooppunten groeit de automobilitéit met een extra procentpunt.

Benodigde capaciteit knooppunten

Op basis van de met het NRM uitgevoerde run met het NRM is een globale berekening gemaakt van het extra aantal stroken dat nodig is op de verbindingswegen in de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Hierbij is de intensiteit van zowel het ochtend- als avondspitsuur gedeeld door de capaciteit per strook (aanneme: 2200 pae²). Het resultaat is naar boven afgerond. Het aantal benodigde stroken:

- De Nieuwe Meer:
 - A10-Zuid -> A10-West: 3 (huidig 2)
 - A10-West -> A10-Zuid: 4 (huidig 2)
 - A10-Zuid -> A4: 4 (huidig 3)
 - A4 -> A10-Zuid: 4 (huidig 3)
- Amstel:

² Personenauto-equivalent (pae) is een getal dat aangeeft hoeveel ruimte een voertuig inneemt in vergelijking met een personenauto.

VERKEERSKUNDIGE ANALYSE NUT EN NOODZAAK

Herijking onderzoeken TB

ZuidasDok

16 MAART 2020

084059935 C





Figuur 3: Gereden snelheid avondspits 2x7+knooppunten (2040)

Op netwerkniveau verbetert de afwikkeling ten opzichte van de andere varianten. Zie onderstaande tabel. Deze is gelijk aan Tabel 1, met daaraan toegevoegd de '2x7-knooppunt' variant:

Tabel 4: Resultaten op netwerkniveau

	Huidige situatie (2014)	Huidige vormgeving (2040)	Oorspronkelijk project (2040)	3+3+3+3 (2040)	2x5 (2040)	2x6 (2040)	2x7 (2040)	2x7 + knoop- punten (2040)
Voertuigverliesuren	31	100	92	94	95	93	93	89
Voertuigkilometers	65	100	101	101	101	101	101	102

Het aantal voertuigverliesuren neemt ten opzichte van de huidige vormgeving af met 11%. Door verbreding van de knooppunten groeit de automobilititeit met een extra procentpunt.

Benodigde capaciteit knooppunten

Op basis van de met het NRM uitgevoerde run met het NRM is een globale berekening gemaakt van het extra aantal stroken dat nodig is op de verbindingswegen in de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Hierbij is de intensiteit van zowel het ochtend- als avondspitsuur gedeeld door de capaciteit per strook (aannahme: 2200 pae²). Het resultaat is naar boven afgerond. Het aantal benodigde stroken:

- De Nieuwe Meer:
 - A10-Zuid -> A10-West: 3 (huidig 2)
 - A10-West -> A10-Zuid: 4 (huidig 2)
 - A10-Zuid -> A4: 4 (huidig 3)
 - A4 -> A10-Zuid: 4 (huidig 3)
- Amstel:

² Personenauto-equivalent (pae) is een getal dat aangeeft hoeveel ruimte een voertuig inneemt in vergelijking met een personenauto.

- A10-Zuid -> A10-Oost: 4 (huidig 3)
- A10-Oost -> A10-Zuid: 4 (huidig 3)
- A10-Zuid -> A2: 3 (huidig 2)
- A2 -> A10-Zuid: 3 (huidig 2)

Op basis van deze berekening scoort de 2x7 waarbij je op de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel alle verbindingbogen van en naar de A10 zuid verbreedt goed als het gaat om verkeersafwikkeling. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de volgende:

- Het NRM houdt geen rekening met capaciteitsverlies door strookwisselgedrag. Op een baan met 7 stroken zal dit capaciteitsverlies aanzienlijk zijn. Om dit effect goed in beeld te krijgen zal de verkeersafwikkeling dynamisch doorgerekend moeten worden.
- De in paragraaf 3.2 beschreven gevolgen van het niet ontvlechten van de A10-Zuid op de verkeersveiligheid gelden ook voor de in deze gevoeligheidsanalyse beschreven variant.



Analyse versoeringsmaatregelen

Zuidasdok

Opdrachtgever Gemeente Amsterdam

Projectnummer

Status Definitief concept

Rapportdatum 23 mei 2019

10.2.e

10.2.e

Projectnaam : Analyse versoberingsmaatregelen - Zuidasdok

Referentie :

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.	1
2	VRAAGSTELLING.	2
3	SAMENVATTING.	3
4	VERSOBERINGSMAATREGELEN BINNEN DE BOK (SCOPE).	7
4.1	Functionele heroverweging.	7
4.2	A10-Tunnels bouwmethode: open bouwkuip (combiwanden i.p.v. diepwanden).	8
4.3	Logistiek: geen bouwweg aan de zuidkant en alles over SWN.	9
4.4	Sneller bouwen tunnels wanden-dakmethode met ontgraven onder luchtdruk.	9
4.5	OVT-3 aanpassen, bouwen plinten en koppen voor start bouwen tunnel Noord.	9
4.6	Bouwen tunnel Noord zonder A10 te verschuiven.	11
4.7	Vervallen van de bijbestellingen m.b.t. OVT.	11
4.8	Tunnels: objectafstand terugbrengen van 1 meter naar 60 centimeter.	12
5	VERSOBERINGSMAATREGELEN MET BEPERKTE AANPASSING VAN DE SCOPE.	13
5.1	Vervallen dienstgebouw (tpv Beatrixpark) op Noord oost tunnel.	13
5.2	Vluchtstroken laten vervallen (bijv. fly-over Schinkel).	13
5.3	KW vormgevingseisen aanpassen.	13
5.4	Minder gronddekking op de tunnels.	13
6	OPERATIE WATERHOOFD.	15
6.1	Indirecte kosten terugbrengen (taken Opdrachtnemer naar Opdrachtgever).	15
6.2	Samenwerking met Zuidplus heroverwegen.	15
7	OUT OF THE BOX “AMPUTEREN” VAN DE SCOPE.	17
7.1	Tunnel Noord (voorlopig) niet bouwen.	17
7.2	Parallel structuur incl. tunnel Noord, Schinkelbrug en Fly-over: (voorlopig) niet aanleggen.	17
7.3	Vervallen verkeersmaatregelen tpv S108; omklappen vooralsnog niet nodig.	18
7.4	S107: vluchtstrook laten vervallen.	18
7.5	Ontsluitingsvrije zone Amstelveenlijn vervalt.	18
7.6	Tunnels inkorten.	19
7.7	Versobering doorvoeren van 15% doorvoeren i.v.m. minder luxe afwerking.	20
7.8	Fly-over Noord (KNA 07) over de A2 (voorlopig) niet bouwen.	20

7.9	Onderhoud van 7 naar 2 jaar.	20
7.10	Schinkel afgesloten voor doorvaart hoge masten.	21
8	VERSOBERINGSMAATREGELEN IN DE MARGE.	22
8.1	Centrale bediening bij Schinkel.	22
8.2	Schinkel: bepaalde periode wel stremmen voor hoge masten.	22
8.3	Parnassusweg volledig afsluiten t.b.v. snellere (ruw)bouw tunnel ter plaatse.	22
8.4	Diepwand tunnel Noord uitvoeren zonder overhoogte.	22
8.5	Brug Amstel: aantal steunpunten.	23
8.6	Hekwerken en verticale grondkeringen eenvoudiger.	23
8.7	Geboorde palen versus geheide palen.	23
8.8	Geluidsvoorzieningen aanpassen	23
8.9	Toepassen brandwerend beton.	23
9	BIJLAGEN.	25
9.1	Kostenramingen	25
9.2	Fasering bij 4.5: bouwen plinten en koppen voor start bouwen tunnel Noord.	25
9.3	Planning bij 4.5: selectie OVT-3 activiteiten uit Overallplanning.	25
9.4	Planning 4.5: seriële pakketten op basis van Overallplanning v2-90.	25
9.5	Serieel pakket bij 4.5: OVT-3 niet maken.	25
9.6	Serieel pakket bij 7.1: tunnel Noord niet maken.	25



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoek- en postadres

Nr. 4b

Prof. W.H. Keesomlaan 1
(6e etage)
1183 DJ Amstelveen

Telefoon 020 333 99 30
www.zuidas.nl

Retouradres: Prof. W.H. Keesomlaan 1 (6e etage), 1183 DJ Amstelveen

Zancon

t.a.v. de heer 10.2.e

Schrikslaan 16

3762 TC Soest

Per e-mail: 10.2.e@hetnet.nl

Datum 18 april 2019

Ons kenmerk PB106535

Uw kenmerk Plan van Aanpak van 17 april 2019

Behandeld door 10.2.e 10.2.e@zuidasdok.nl, 020- 10.2.e

Onderwerp Opdracht voor het uitvoeren van een analyse versoeringsmaatregelen Zuidasdok

Geachte heer 10.2.e,

Hierbij verstrek ik u de opdracht voor het uitvoeren van een analyse versoeringsmaatregelen Zuidasdok. Eén en ander conform uw Plan van Aanpak "Analyse versoeringsmaatregelen Zuidasdok" van 17 april 2019 zoals opgesteld door de heren 10.2.e.

De vaste opdrachtsom bedraagt € 10.2.g - exclusief BTW, waarbij overschrijding zonder nadere schriftelijke opdrachtverlening is uitgesloten.

De contractbegeleider van deze opdracht is de heer 10.2.e.

Wij verzoeken u het volgende adres op uw factuur te vermelden:

Gemeente Amsterdam Zuidas(dok)

T.a.v. Crediteuren administratie

Postbus 2602

1000 CP AMSTERDAM

Hierbij verzoeken wij u de factuur niet per post te verzenden, maar deze voorzien van onderbouwing alleen als PDF-bestand per e-mail te richten aan: facturen@amsterdam.nl.

Facturering vindt plaats na levering en acceptatie van het definitieve rapport. Facturen kunnen alleen in behandeling worden genomen als deze zijn voorzien van inkoopordernummer 106535, routecode 77742170 en voornoemde adresgegevens.

Gemeente Amsterdam hanteert een betaaltermijn van 30 dagen.

Voorts gelden voor deze opdracht uitsluitend de Algemene Inkoopvoorwaarden voor leveringen en diensten van de Gemeente Amsterdam. Geregistreerd bij de KvK op 14 maart 2014 onder KvK nr. NI 34366966.

Hoogachtend, 

10.2.e



Ir J.M. Versteegen
Projectdirecteur Zuidasdok



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoek- en postadres

Prof. W.H. Keesomlaan 1
(6e etage)
1183 DJ Amstelveen

Telefoon 020 333 99 30
www.zuidas.nl

Retouradres: Prof. W.H. Keesomlaan 1 (6e etage), 1183 DJ Amstelveen

NEBEST B.V.

t.a.v. de 10.2.e

Marconiweg 2
4131 PD Vianen

Per e-mail: 10.2.e@gmail.com

Datum 18 april 2019

Ons kenmerk PB106534

Uw kenmerk Plan van Aanpak van 17 april 2019

Behandeld door 10.2.e@zuidasdok.nl, 020-10.2.e

Onderwerp Opdracht voor het uitvoeren van een analyse versoberingsmaatregelen Zuidasdok

Geachte 10.2.e,

Hierbij verstrek ik u de opdracht voor het uitvoeren van een analyse versoberingsmaatregelen Zuidasdok waarbij de heer W. van de Linde wordt ingezet. Eén en ander conform Plan van Aanpak "Analyse versoberingsmaatregelen Zuidasdok" van 17 april 2019 zoals opgesteld door de heren 10.2.e.

De vaste opdrachtsom bedraagt € 10.2.g,- exclusief BTW, waarbij overschrijding zonder nadere schriftelijke opdrachtverlening is uitgesloten.

De contractbegeleider van deze opdracht is de heer 10.2.e.

Wij verzoeken u het volgende adres op uw factuur te vermelden:

Gemeente Amsterdam Zuidas(dok)
T.a.v. Crediteuren administratie
Postbus 2602
1000 CP AMSTERDAM

Hierbij verzoeken wij u de factuur niet per post te verzenden, maar deze voorzien van onderbouwing alleen als PDF-bestand per e-mail te richten aan: facturen@amsterdam.nl.

Facturering vindt plaats na levering en acceptatie van het definitieve rapport. Facturen kunnen alleen in behandeling worden genomen als deze zijn voorzien van **inkoopordernummer 106534**, **route code 77742170** en voornoemde adresgegevens.

Gemeente Amsterdam hanteert een betaaltermijn van 30 dagen.

Voorts gelden voor deze opdracht uitsluitend de Algemene Inkoopvoorwaarden voor leveringen en diensten van de Gemeente Amsterdam. Geregistreerd bij de KvK op 14 maart 2014 onder KvK nr. NI 34366966.

Hoogachtend,

10.2.e

Ir J.M. Versteegen

Projectdirecteur Zuidasdok

PLAN VAN AANPAK

Analyse versoeringsmaatregelen Zuidasdok

Opstellers:

10.2.e

Datum: 17 april 2019

PLAN VAN AANPAK

Analyse versoberingsmaatregelen Zuidasdok

Inleiding

De uitvoering van het uitermate complexe project Zuidasdok is onlangs opgestart, hoewel het project zich momenteel nog in de herijtingsfase bevindt en zich reeds een forse tegenvallers hebben voorgedaan. Daarmee is de kans op vertraging en overschrijding van het budget sterk toegenomen en komt ook de samenwerking tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer onder druk te staan met alle mogelijke (negatieve) gevolgen van dien.

De projectorganisatie heeft derhalve besloten om enkele deskundigen met veel relevante ervaring te benaderen voor het uitvoeren van een analyse van mogelijke versoberingsmaatregelen.

Intake/vraagstelling

Op korte termijn uitvoeren van een analyse naar versoberingsmaatregelen en/of versnellingsmaatregelen die dan wel kostenbesparend moeten zijn.

De uit de analyse volgende opties moeten wel voldoende soelaas bieden en zo mogelijk tot een significante verbetering leiden voor de positie van de opdrachtgever inzake het beschikbare budget.

De uitgangspunten voor de analyse zijn tweeledig. In het rapport dient dit ook afzonderlijk in beeld te worden gebracht:

- a) Afspraken van de Bestuursovereenkomst, (niet het contract met ZuidPlus wat nog aangepast moet worden): wat kan binnen deze afspraken versoberd worden? Bijlage 1 van de BOK is de scope waar de bestuurders afspraken over hebben, de meest recente versie hiervan is opgenomen in de 2^e allonge behorend bij de BOK.
- b) Out of the box: "amputeren" van scope (bijvoorbeeld achterwege laten Tunnel) of grondige eis aanpassing (met name op het gebied van hinder en doorstroming).

Deelnemers

- [REDACTED] 10.2.e (CV zie bijlage)
- [REDACTED] 10.2.e (CV zie bijlage)

Werkwijze

De werkzaamheden zullen deels op locatie en deels thuis worden verricht.

Bestuderen documenten; de volgende documenten zijn eind week 15 door de projectorganisatie verstrekt:

1. Bestuursovereenkomst en de 2^e allonge op de bestuursovereenkomst.
2. Plan van Aanpak realisatie.
3. Halfjaarrapportage H2-2018.
4. Visiedocument.
5. Aanbestedingsleidraad.
6. Scopedocument.

De projectorganisatie geeft toelichtingen op locatie over o.a. contractuele en technische zaken van belang voor het uitvoeren van de analyse, op de huidige stand van zaken van het werk, planning en logistiek enz.

De projectorganisatie verstrekt verder noodzakelijke documenten, zoals bijvoorbeeld de EMVI criteria en regelt dat er gesprekken kunnen plaatsvinden met sleutelfunctionarissen van zowel Opdrachtgever, er wordt nadrukkelijk **niet** met de Opdrachtnemer gesproken.

Uitwerken diverse opties en verificatie daarvan met deskundigen van de projectorganisatie.

De resultaten van de analyse worden verwerkt in een Rapport.

Alle verkregen projectinformatie, zowel mondeling als schriftelijk, zal vertrouwelijk worden behandeld.

Indienen/toelichten Rapport

De Opdracht wordt afgerond met het indienen en toelichten van het definitieve rapport.

Duur van de Opdracht

- week 16: Voorbereidende werkzaamheden, intake gesprek, maken Plan van Aanpak op basis van de reeds verstrekte documenten en aanvullende informatie tijdens het intake gesprek en vervolgens Opdracht verstrekking door de projectorganisatie Zuidasdok.
- week 17: Werkzaamheden op locatie, bestuderen documenten, site visit + toelichting, gesprekken sleutelfunctionarissen van OG en ON. Samenwerking is daarbij ook een aandachtspunt.
- week 18: idem week 17
- week 19: 10.2.e afwezig 10.2.e deels. Uitwerken diverse opties.
- week 20: Uitwerken diverse opties en maken concept rapportage en verificatie daarvan door deskundigen uit het project.
- week 21: Idem week 20 en maken eindrapportage.

Het Rapport dient 24 mei gereed te zijn.

Kosten

Op basis van de tot op heden ontvangen documenten en informatie uit het intakegesprek is een raming gemaakt van het aantal te besteden uren per deelnemer.

De kosten voor het uitvoeren van de analyse en de daarbij behorende rapportage bedragen in **TOTAAL 10.2.g** excl. BTW

Tbv. de offerte uitvraag is dit bedrag op de volgende manier gesplitst:

10.2.e	offerte uitvraag naar Nebest	10.2.g	BTW
10.2.e	offerte uitvraag naar ZanCon		BTW

De betaling zal plaatsvinden na indiening en acceptatie van het eindrapport.

Bedrijfsgegevens:

10.2.e	NEBEST B.V. Marconiweg 2, 4131 PD Vianen Postbus 106, 4130 EC Vianen	10.2.e	Zancon Schrikslaan 16 3762 TC Soest
--------	--	--------	---

Contactpersoon: de 10.2.e
Telefoon: 085 489 01 00
KvK: 23046375
Btw-nr. NL008929439B01
Bankrek.nr. NL47 RABO 0171 7681 67

KvK: 54677130
Btw-nr. NL 06306875801
Bankrek.nr. NL93 RABO 0171 7342 62

Goes/Soest, 17 april 2019



Oplegnotitie OGO

WTC B-toren, 10e verdieping
Strawinskylaan 1029
1077 XX Amsterdam

T: +31 (0)20 333 99 30
E: info@zuidasdok.nl
W: www.zuidasdok.nl

Van: 10.2.e
Datum vergadering: 21-11-2018

Datum: 2-11-2018

Onderwerp: Proces voorbereiding bestuurlijk overleg

Op 17 december vindt een bestuurlijk overleg plaats. Bijgevoegd gaat de concept agenda. In het extra OGO van 22 oktober jl is de vraag gesteld om een proces in te richten voor de voorbereiding van het bestuurlijk overleg en daarin aan te geven op welk moment de bestuurders worden betrokken. Deze notitie geeft hierin inzicht.

Waarom moet het OGO een besluit nemen en waarom nu?
Bestuurlijk Overleg vindt plaats op 17 december 2018.

Welke keuzes liggen voor en wat zijn de voor- en nadelen?

1. In te stemmen met de concept agenda en de bijbehorende bijlagen voor het bestuurlijk overleg van 17 december 2018. Op basis van bespreking in het OGO dient het beslispunt inzake het herijkingsbesluit nader te worden ingevuld.
2. In te stemmen met de allonge behorende bij de bestuursovereenkomst en deze te agenderen voor het bestuurlijk overleg.
3. Kennis te nemen van het vervolgproces ter voorbereiding op het bestuurlijk overleg (zie bijlage).

Wat zijn de gevolgen voor de beheersaspecten?

1. Scope: n.v.t.
2. Planning: n.v.t.
3. Financiën: n.v.t.
4. Risico's: n.v.t.
5. Omgevingsmanagement/Communicatie: Communicatiestrategie wordt nader ingevuld door de projectorganisatie.

Behandelend projectteam lid
Hans Versteegen

Bijlage Proces voorbereiding bestuurlijk overleg

Week 45	Challenge sessies
9 november 2018	Verzending stukken aan het OGO
Tussen 9 en 21 november	<ul style="list-style-type: none"> - Directeurenoverleg rijk (15/11) en gemeente (19/11) - Mondeling informeren bestuurders rijk (20/11), gemeente (19/11) iav Projectdirecteur
21 november 2018	OGO: voorbereiding Bestuurlijk overleg 17/12
29 november 2018	Wethouders (stukken uiterlijk 23 november aanleveren) <ul style="list-style-type: none"> - Terugkoppeling OGO - Bespreken voordracht college (kabinet)
7 december 2018	Minister (en Stas) (stukken aanleveren bij DBO, uiterlijk 5 december bij DG RWS).
11 december 2018	College (kabinet, stukken uiterlijk 4 december aanleveren) <ul style="list-style-type: none"> - Voorbereiding bestuurlijk overleg - Bespreken mondelinge mededeling raadscommissie
12 december 2018	Mondelinge mededeling in raadscommissie (besloten)
17 december 2018	Bestuurlijk Overleg
15 januari 2019	College (stukken uiterlijk 8 januari aanleveren) <ul style="list-style-type: none"> - Instemmen met resultaten bestuurlijk overleg
6 februari	Raadcommissie (stukken uiterlijk 18 januari aanleveren) <ul style="list-style-type: none"> - Kennisnemen resultaten bestuurlijk overleg



Oplegnotitie OGO

WTC B-toren, 10e verdieping
Strawinskylaan 1029
1077 XX Amsterdam

T: +31 (0)20 333 99 30
E: info@zuidasdok.nl
W: www.zuidasdok.nl

Van: 10.2.e
Datum vergadering: 21-11-2018

Datum: 1-11-2018

Onderwerp: Bijdrage Provincie Noord-Holland

Met de Provincie Noord Holland is afgelopen kwartaal gesproken over het tijdstip waarop de vaste bijdragen volgens de Bestuursovereenkomst beschikbaar gesteld worden. In voorliggende notitie wordt voorgesteld om dit tijdstip te wijzigen van 31 januari naar uiterlijk 1 augustus.

Waarom moet het OGO een besluit nemen en waarom nu?

Het aanpassen van het tijdstip waarop de Provincie Noord-Holland (PNH) haar bijdrage beschikbaar stelt voor het project Zuidasdok is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst. Voor het wijzigen van de Bestuursovereenkomst is instemming van het OGO en bekrachtiging door het Bestuurlijk overleg nodig. Voor het geplande Bestuurlijke Overleg van 17 december 2018 staat de (2^e) Allonge van de Bestuursovereenkomst geagendeerd waar dit besluit in opgenomen kan worden. Het betreft een aanpassing van louter administratieve aard.

Welke keuzes liggen voor en wat zijn de voor- en nadelen?

Er zijn 3 keuzes:

1. Aanpassen van de Bestuursovereenkomst als onderdeel van de (2^e) Allonge die wordt geagendeerd voor BO 17 december 2018. Het moment waarop de bijdrage PNH in drie gelijke tranches voor 2019, 2020 en 2021 beschikbaar stelt wijzigt van 31 januari naar uiterlijk 1 augustus van het betreffende kalenderjaar;
2. Niet aanpassen van de Bestuursovereenkomst en gedogen dat de jaarlijkse bijdrage in praktijk feitelijk later in het betreffende kalenderjaar,

met de juiste indexering uiterlijk 1 augustus beschikbaar wordt gesteld door PNH;

3. Niet aanpassen van de Bestuursovereenkomst, handhaven huidige termijnen en verrekenen van de indexeringsbedragen.
Deze optie is voor het tranchebedrag 2019 zonder "kunst en vliegwerk" met risico op onrechtmatigheid voor de PNH niet meer haalbaar. Ander nadeel is dat er elke jaar nog een verrekening najft t.a.v. de indexering (IBOI)

Toelichting:

In de Bestuursovereenkomst staat dat de Provincie Noord-Holland (PNH) haar bijdrage van € 75 miljoen (prijspeil 2011) in drie gelijke tranches middels een subsidiebeschikking beschikbaar stelt op 31 januari 2019, 31 januari 2020 en 31 januari 2021. De bijdrage van partijen wordt jaarlijks geïndexeerd met IBOI voor de eerste maal per 2012.

Eerder is afgesproken dat PNH de subsidiebedragen voor het project stort naar gemeente Amsterdam die vervolgens de bedragen overmaakt naar Rijkswaterstaat waar ze als bijdrage PNH in de Rijksbegroting worden verantwoord. Deze werkwijze is analoog aan de subsidie(s) van Vervoerregio Amsterdam. Reden hiervoor is dat subsidieverlening van regionale overheden naar rijksoverheid niet kan.

PNH heeft in 2018 bij de behandeling van de provinciale begroting per abuis verzuimd om het tranchebedrag 2019 in de provinciale begroting op te nemen waardoor er geen rechtmatige titel binnen PNH is om de subsidie te verlenen en het bedrag per 31 januari uit te keren. De bijdrage t.b.v. het project Zuidasdok staat overigens wel gereserveerd in de Algemene Reserve van de Provincie. Daarnaast dient de bijdrage PNH jaarlijks geïndexeerd te worden met IBOI. Het IBOI percentage wordt echter pas in de periode mei-juni van elk jaar bekend gemaakt en ligt dus na het tijdstip 31 januari. Voor de administratieve eenvoud is het beter om het tranchebedrag met het juiste IBOI percentage te berekenen omdat er anders altijd nog indexeringsverrekeningen na zullen ijlen t/m 2022.

Met vertegenwoordigers van de bestuursstaf Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam heeft afstemming plaatsgevonden of een later moment voor het beschikbaar stellen van de bijdrage PNH bezwaarlijk is. Hieruit is naar voren gekomen dat dit niet bezwaarlijk is zolang de bijdrage PNH uiterlijk 31 augustus van elk kalenderjaar is bijgeschreven op de Rijksrekening, dit i.v.m. de begrotingsverantwoording artikel 17. Dit betekent dat PNH het jaarlijkse tranchebedrag **uiterlijk 1 augustus** stort naar de gemeente Amsterdam opdat de gemeente Amsterdam voldoende tijd heeft om dit bedrag over te maken naar de Rijksrekening zodat deze voor 31 augustus is bijgeschreven.

Wat zijn de gevolgen voor de beheersaspecten?

1. Scope: n.v.t.
2. Planning: n.v.t.
3. Financiën: alleen het moment van beschikbaar stellen van de bijdrage PNH (drie tranches: 2019, 2020, 2021) wijzigt van 31 januari naar uiterlijk 1 augustus
4. Risico's: n.v.t.
5. Omgevingsmanagement/Communicatie: n.v.t.

Wat is het advies van het MT Zuidasdok (voorstel voor besluit)?

Het advies is om in te stemmen met optie 1. Dit is de meest transparante manier om deze (administratieve) afspraak te wijzigen en kan tijdig verwerkt worden in de Allonge op de Bestuursovereenkomst die geagendeerd wordt voor het Bestuurlijk Overleg van 17 december 2018.

Wat zijn de overige adviezen?

PBO

Behandelend projectteam lid

10.2.e 10.2.e @zuidasdok.nl, 06 10.2.e

Agenda bestuurlijk overleg Zuidasdok

17 december 2018, 9.30 – 10.30 uur (Den Haag, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

Doelstelling overleg: In de bestuursovereenkomst Zuidasdok is vastgelegd dat het bestuurlijk overleg Zuidasdok tenminste één keer per jaar plaats vindt. Dit bestuurlijk overleg is met name bedoeld om de bestuurders te informeren over de stand van zaken van de herijkingsfase Zuidasdok.

N.B.: voor de gemeente, de vervoerregio en de provincie geldt dat onderstaande afspraken gemaakt worden onder voorbehoud van goedkeuring door raden en staten.

1. Opening en kennismaking bestuurders

2. Hamerpunten: het opdrachtgeversoverleg Zuidasdok adviseert u:

- a) Het verslag van het bestuurlijk overleg 7 december 2016 vast te stellen (bijlage 1a).
- b) Kennis te nemen van de scopewijzigingen sinds het bestuurlijk overleg 2016, welke reeds tussentijds bestuurlijk zijn bekrachtigd:
 - VTW Commerciële voorzieningen zuidzijde OV-Carre + voorinvesteringen 5e en 6e spoor
 - VTW Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen Parnassusweg + voorinvesteringen 5e en 6e spoor
 - Waterbergende voorziening stationsgebied
 - Vervallen scope Keerspoen Diemen

Voor een toelichting, inclusief informatie over de budgettaire dekking wordt verwezen naar de bijlage (bijlage 1b).
- c) In te stemmen met het wijzigen van de bestuursovereenkomst ten aanzien van de volgende onderwerpen (zie bijlage 1c voor een toelichting):
 - Het laten vallen van de in artikel 8 lid 11 van de BOK de 3e en de 4e zin, die als volgt luiden: *Voorwaarde voor een Extra Bijdrage van de gemeente Amsterdam is dat de grondopbrengsten uit de Flanken meer bedragen dan € 180 miljoen met uitzondering van de Bijdrage van ten hoogste 15 miljoen zoals omschreven in artikel 8 lid 3. De Extra Bijdrage van gemeente Amsterdam bestaat uit 50% van die grondopbrengsten uit de Flanken, voor zover de grondopbrengsten uit de Flanken meer bedragen dan € 180 miljoen.*
 - Het Taakstellend budget in artikel 8 lid 9 van de BOK moet worden gelezen als *"het laatstelijk vastgestelde beschikbare budget, zijnde de som van alle Bijdragen van Partijen, inkomsten, subsidies en Functionele heroverwegingen zoals gerapporteerd in de meest recent vastgestelde kwartaalrapportage Zuidasdok"*.
 - Het wijzigen in artikel 8 lid 6 van de BOK van "op 31 januari" in "uiterlijk op 1 augustus", waarmee de bepaling als volgt komt te luiden: *De provincie Noord-Holland stelt haar Bijdrage beschikbaar in drie tranches van ieder € 25 miljoen uiterlijk op 1 augustus van het jaar 2019, 2020 en 2021.*
- d) In te stemmen met de allonge behorende bij de bestuursovereenkomst. In de allonge zijn bovengenoemde besluiten, dat wil zeggen de besluiten die zijn gemaakt in het bestuurlijk overleg 7 december 2016, de vastgestelde scopewijzigingen, en bovengenoemde aanpassingen van de bestuursovereenkomst verwerkt (bijlage 1d).

3. Ter informatie: stand van zaken herijkingsfase (mondeling of bijlage)

PM – besispunt te formuleren op basis van bespreking in het OGO

4. Bespreekpunten

- a) Openbaar making stukken. Herbevestiging van de in 2015 gemaakte afspraak in het opdrachtgeversoverleg. Vanwege het gezamenlijk belang dat prudent moet worden omgegaan met openbaarmaking, is het volgende besloten:
- documenten die door de projectorganisatie worden opgesteld kunnen alleen openbaar worden na instemming van het OGO.
 - documenten die door de moederorganisaties worden opgesteld moeten ten principale ook ter besluitvorming aan het OGO worden voorgelegd. Echter voor deze documenten geldt dat in geval besluitvorming via het OGO niet haalbaar is, als gevolg van de noodzaak tot snel handelen, het betreffende OGO lid verantwoordelijk is. In dit geval zullen de documenten altijd voor inhoudelijke toetsing aan de projectorganisatie worden voorgelegd. Daarbij kan de projectorganisatie ook advies uitbrengen over de politieke gevoeligheid ervan.

5. Vaststellen vervolgoverleg, rondvraag en sluiting

Bijlage 1a Verslag bestuurlijk overleg 7 december 2016

Betreft bijlage.

Bijlage 1b Scopewijzigingen sinds het bestuurlijk overleg 2016

In het OGO van respectievelijk 15 februari 2017 en 27 september 2017 zijn besluiten genomen met betrekking tot de onderstaande wijzigingen inclusief de wijze van financieren. De OGO-besluiten zijn reeds bestuurlijk bekrachtigd op de volgende momenten:

- 31 oktober 2017 College B&W, 29 november 2017 Gemeenteraad Amsterdam
- 22 november 2017 minister IenW
- 7 december Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam

Uitbreiding van commerciële voorzieningen zuidzijde OVT-Zuid van circa 900 m2 inclusief funderingen en kolommen als voorinvestering 5e en 6e spoor.

In het Opdrachtgeversoverleg van 15 februari 2017 is besloten tot het sluitend maken van het OV-carré door aan de zuidzijde tussen de Britten- en Minervapassage commerciële voorzieningen te bouwen inclusief funderingen en kolommen voor een later te realiseren 5e en 6e spoor. Het Opdrachtgeversoverleg beschouwt de voorinvestering voor het 5e en 6e spoor als een bijbestelling van het Rijk. Verwachting is dat de kosten van het carré kunnen worden gedekt uit commerciële opbrengsten. De wijziging zal op basis van de impactanalyse van de aannemerscombinatie ZuidPlus ter definitieve besluitvorming worden voorgelegd inclusief het financieringsvoorstel.

Uitbreiding fietsparkeervoorziening van 1.500 plekken (maaiveld) naar 2.900-3.150 plekken (inpandig) ten westen van de Brittenpassage aan de zuidzijde van het station (Arnold Schönberglaan), inclusief fundering en kolommen als voorinvestering 5e en 6e spoor.

Voorgesteld is om de openlucht fietsenstalling aan de zuid-west zijde van de OV-terminal, gelegen in de ruimtereservering van het 5e en 6e spoor, inpandig te maken en uit te breiden van 1500 naar 2900-3150 plekken. De grotere inpandige fietsenstalling geeft invulling aan de door partijen overeengekomen optionele uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken en verhoogt de kwaliteit van het stationsgebied en de stedelijke omgeving. Het dak, de draagconstructie en de fundering van de fietsparkeergarage wordt zodanig gerealiseerd, dat de kosten en hinder van de daadwerkelijke realisatie van het 3e perron en het 5e en 6e spoor ter plekke worden geminimaliseerd.

Actuele stand uitbreiding zuidelijke stationsplint

Gelet op de besluitvorming omtrent het 5de en 6de spoor heeft de projectorganisatie er in overleg met het OGO voor gekozen om aanvullende eisen te stellen zodat het dak en de draagconstructie van alle gebouwen aan de zuidzijde van het station en de passages spoordragend worden ontworpen door opdrachtnemer ZuidPlus. Hiermee worden de kosten en de hinder die in de toekomst veroorzaakt worden door realisatie van het 5de en 6e geminimaliseerd. Dit heeft er toe geleid dat de er minder dan de oorspronkelijk verwachtte 2.900-3.150 plekken in de gebouwde stalling kunnen worden gerealiseerd. Het definitieve aantal kan worden bepaald bij acceptatie van het integrale VO. De kosten die horen bij het volledig spoordragend maken van de gehele zuidelijke stationsplint zijn in het kader van bespreekpunt 4b inzichtelijk gemaakt.

Waterbergende voorziening stationsgebied met een opvangcapaciteit van 3.800-4.000 m3 of een alternatieve voorziening met gelijkwaardig waterbergend effect.

In het Opdrachtgeversoverleg van 15 februari 2017 is ingestemd met het toevoegen van een waterbergende voorziening met een omvang van 3.800-4.000 m³ onder de stationsvoorzieningen aan de noordzijde van de OVT, geïntegreerd met de Daklaan. De waterbergende voorziening is een maatregel gericht op het beperken van schade en overlast tijdens zeer zware buien zoals in 2014 en 2015. Door het vervallen van de wijziging Daklaan is de geïntegreerde oplossing van de waterberging komen te vervallen. Een alternatieve oplossing zal worden uitgewerkt door de projectorganisatie Zuidasdok en worden voorgelegd aan het OGO.

Vervallen scope Keerspoeren Diemen (tevens benoemd als functionele heroverweging conform bijlage 2 van de bestuursovereenkomst).

In de scope van het project Zuidasdok zijn 2 keerspoeren opgenomen bij Diemen Zuid voor het keren van binnenlandse (HSL-) shuttles van 200 meter. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ProRail heeft opdracht verleend voor het onderzoek "Verkenkend Capaciteitsonderzoek Zuidas Amsterdam". Uit het onderzoek blijkt dat op dit moment in geen enkel scenario op middellange termijn wordt voorzien dat binnenlandse shuttles zullen keren op Amsterdam Zuid; wanneer zij Amsterdam Zuid aandoen, rijden ze door naar Almere (en verder), Amersfoort of een andere bestemming. Aldaar zal gezocht moeten worden naar keermogelijkheden. Om deze reden wordt geen gebruik van de keerspoeren in Diemen Zuid voorzien en kan afgezien worden van realisatie van dit onderdeel uit de scope Zuidasdok. De in de bestuursovereenkomst vastgelegde projectscope dient hierop te worden aangepast.

De bekostiging van de wijzigingen b, c en d wordt gevonden door (1) het vrijvallende budget van de vervallen scope Keerspoeren Diemen, (2) door een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam van € 7,6 mln. (excl. BTW) voor de uitbreiding (en zwaardere constructie van het dak) van de fietsparkeervoorziening en (3) door een aanvullende bijdrage van de NS voor de commerciële voorzieningen van (afgerond) € 7,6 miljoen (excl. BTW).

Voorbehoud bij de bovengenoemde wijzigingen is dat deze binnen het daarvoor gealloceerde budget overeengekomen kunnen worden met aannemerscombinatie ZuidPlus.

Bijlage 1c Toelichting aanpassingen bestuursovereenkomst

Definitie grondopbrengsten

In de bestuursovereenkomst Zuidasdok van 9 juli 2012 is in artikel 9.11 een voorwaarde voor een Extra bijdrage van de gemeente Amsterdam vastgelegd:

Voorwaarde voor een Extra Bijdrage van de gemeente Amsterdam is dat de grondopbrengsten uit de Flanken meer bedragen dan € 180 miljoen met uitzondering van de Bijdrage ten hoogste € 15 miljoen zoals omschreven in artikel 8 lid 3. De Extra Bijdrage van de gemeente Amsterdam bestaat uit 50% van die grondopbrengsten uit de Flanken, voor zover de grondopbrengsten uit de Flanken meer bedragen dan € 180 miljoen.

Geconstateerd is dat niet eenduidig is beschreven wat onder de grondopbrengsten wordt verstaan en dat hierover een verschil van mening kan ontstaan. De intentie van het artikel in de bestuursovereenkomst is dat de gemeente Amsterdam / Zuidas eerst de toegezegde bijdrage aan het project Zuidasdok moest verdienen, en daarna pas in staat was om ook mee te betalen aan de risico's. Naar verwachting realiseerde men zich ten tijde van het opstellen van de bestuursovereenkomst dat de hoogte van de verwachte grondopbrengsten fluctueert. De grondopbrengsten zijn sterk afhankelijk van de conjunctuur en de vastgoedmarkt (zowel

realisatietempo als hoogte van de opbrengsten). Voorkomen moest worden dat de gemeente Amsterdam te maken kreeg met zowel risico's gerelateerd aan het project Zuidasdok als met marktrisico's.

De gemeente Amsterdam heeft berekend dat de benodigde grondopbrengsten om aanspraak te kunnen maken op een eventuele Extra Bijdrage zoals bedoeld met de financiële cap reeds zijn verdiend en in de toekomst verder zal toenemen. Daarmee kan worden gesteld dat artikel 9.11 niet meer aan de orde is en kan komen te vervallen. NB: De maximale extra bijdrage van de gemeente Amsterdam is in werkelijkheid hoger aangezien de gemeente Amsterdam ook voor 25% het indexeringsrisico draagt dat geen onderdeel is van de risicocap. In het Financieel Perspectief Zuidas is ook hiervoor een bedrag aangehouden voor dit risico.

Term taakstellend budget

In artikel 8 lid 9 van de BOK is onder meer het volgende opgenomen: "Indien het Taakstellend budget niet toereikend is of dreigt te zijn voor uitvoering van de Projectscope, dan beslissen de Leden van het Opdrachtgeversoverleg in het Opdrachtgeversoverleg, of opdracht gegeven wordt aan de Projectdirecteur tot het inzetten van een Functionele heroverweging etc". Geconstateerd kan worden dat de term "Taakstellend budget" hier niet juist is. Taakstellend budget is immers gedefinieerd als: "het geheel aan financiële afspraken in de BOK waaronder de Bijdragen, Risicoreservering, Functionele Heroverweging, de Extra Bijdragen, de verhoging van de Bijdragen bij een Aanvullende Bestelling of andere financiële bedragen die conform de BOK ten behoeve van realisatie van het Project komen". Het Taakstellend budget is dus inclusief de Functionele Heroverwegingen en derhalve is de term in het kader van het hiervoor genoemde artikel 8 lid 9 BOK niet juist. Dit moet gelezen worden als het laatstelijk vastgestelde beschikbare budget, zijnde de som van alle bijdragen van partijen, inkomsten, subsidies en functionele heroverwegingen zoals gerapporteerd in de meest recent vastgestelde kwartaalrapportage Zuidasdok.

Moment beschikbaar stellen bijdrage provincie Noord-Holland

Artikel 8 lid 6 onder a van de BOK bepaalt dat de provincie Noord-Holland haar Bijdrage beschikbaar stelt in drie tranches van ieder € 25 miljoen (prijsspeil 2011) op 31 januari van het jaar 2019, 2020 en 2021. Omdat de tranche voor 2019 niet is opgenomen in de begroting van de provincie Noord-Holland, ontbreekt een titel om de tranche op 31 januari 2019 rechtmatig beschikbaar te stellen. De bijdrage ten behoeve van Zuidasdok is wel gereserveerd in de algemene reserve van de provincie Noord-Holland. Daarnaast dient de bijdrage conform de bepalingen van de BOK geïndexeerd te worden met IBOI. Het IBOI percentage wordt elk kalenderjaar pas in de periode mei-juni bekend gemaakt wat dus na 31 januari valt. Om de administratieve last te beperken is het daarom beter om de datum waarop de bijdrage beschikbaar wordt gesteld, te verschuiven. Niet bezwaarlijk is dat de tranches op een latere datum in het betreffende kalenderjaar beschikbaar worden gesteld. Wel is van belang dat de tranches uiterlijk op 31 augustus in de betreffende jaren zijn bijgeschreven op de rekening van het Rijk in verband met de begrotingsverantwoording. De subsidie wordt door de gemeente Amsterdam uiterlijk 1 augustus ontvangen en vervolgens uiterlijk 31 augustus gestort op de rekening van het Rijk waar deze als bijdrage provincie Noord-Holland wordt verantwoord.

Bijlage 1d Allonge bestuursovereenkomst

Betreft bijlage.

Bijlage 2 Stand van zaken herijkingsfase

Ter bespreking: mondeling of bijlage

2^e Allonge behorend bij de Bestuursovereenkomst Zuidasdok van 9 juli 2012

Inleiding

In dit document zijn afspraken opgenomen die zijn gemaakt in het Bestuurlijk Overleg (BO) van 7 december 2016 en in het BO van 17 december 2017. De afspraken vormen samen deze allonge op de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (BOK).

Conform artikel 19 lid 1 van de BOK kunnen partijen alleen gezamenlijk de BOK wijzigen en moet die wijziging als bijlage bij de BOK worden gevoegd. Op grond van artikel 18 lid 1 van de BOK maakt een bijlage onderdeel uit van de BOK mits gedateerd en geparafeerd door de Partijen bij de BOK.

De afspraken worden hierna beschreven. Steeds wordt de tekst weergegeven van het voorstel en de toelichting uit de geannoteerde agenda en van het daarop volgende besluit. Wat betreft het BO van 7 december 2016 is dat het besluit zoals verwoord in het verslag van dat overleg en wat betreft het BO van 17 december 2018 het besluit zoals vastgesteld tijdens dat overleg. Indien het besluit gelijk is aan het voorstel dan is als besluit 'conform voorstel' vermeld. In een nota bene wordt vervolgens kort de relatie van de afspraak met de BOK geduïd.

Deze allonge wordt "2^e Allonge" genoemd, ter onderscheiding van de allonge van 7 december 2016 die hierna "1^e Allonge" wordt genoemd.

Afspraken BO 7 december 2016

Bevoegdheid OGO bestellingen buiten Projectscope

Voorstel:	Het OGO adviseert om in te stemmen met het voorstel om het OGO, in aanvulling op het in de 1 ^e Allonge gegeven mandaat om het Scopedocument te wijzigen, ook de bevoegdheid te geven om namens het BO te besluiten over aanvullende bestellingen buiten de Projectscope. In geval van bestuurlijk gevoelige onderwerpen of onderling verschillende standpunten zal het OGO altijd opschalen. Verantwoording vindt plaats via de projectrapportages.
Toelichting:	Het BO op 16 december 2014 is akkoord gegaan met de voorgestelde Projectscope (Bijlage 1 van de BOK) en het Scopedocument; deze documenten zijn als respectievelijk bijlage A en bijlage B bij de 1 ^e Allonge opgenomen. Ten aanzien van wijziging van deze documenten is in de 1 ^e Allonge vastgelegd dat het BO de bevoegdheid om wijzigingen in het Scopedocument aan te brengen mandateert aan het OGO. Wijzigingen die worden doorgevoerd in de Projectscope (bijlage 1 van de BOK) moeten worden geaccordeerd door het BO. In de realisatiefase kan zich echter de situatie voordoen dat de projectorganisatie verplichtingen moet aangaan voor zaken die vallen buiten de Projectscope, zoals bijvoorbeeld een aanvullende bestelling van een van de partijen waarbij niet direct vaststaat of een wijziging van het Scopedocument ook een wijziging is van de Projectscope. Dit kan leiden tot problemen met rechtmatigheid.
Besluit:	Conform voorstel.
Nota bene:	De afspraak is een aanvulling op artikel 15 lid 5 van de BOK.

Bevoegdheid OGO financiële gevolgen exogeen risico

- Voorstel:** Het OGO adviseert om in te stemmen met het voorstel om het OGO de bevoegdheid te geven om namens het BO te besluiten om de financiële gevolgen van een opgetreden exogeen risico, waarbij geen eenduidige verantwoordelijke partij kan worden aangewezen, ten laste te brengen van de risicoreservering. Verantwoording vindt plaats via de projectrapportages.
- Toelichting:** In de BOK is vastgelegd dat de risicoreservering is bedoeld voor het opvangen, mitigeren en vermijden van endogene risico's. Voor onttrekking van de risicoreservering voor exogene risico's is instemming van het BO benodigd. In de realisatiefase zal de projectorganisatie echter juridische en financiële verplichtingen moeten aangaan met de opdrachtnemer. Het moeten wachten op instemming van het BO kan in de praktijk leiden tot een onwerkbaar situatie.
- Besluit:** Conform voorstel.
- Nota bene:** De afspraak is een aanvulling op artikel 8 lid 8 en artikel 15 lid 5 van de BOK.

Afspraken BO 17 december 2018

Begrip "Taakstellend budget" in artikel 8 lid 9 BOK

- Voorstel:** Het OGO vraagt kennis te nemen van een fout gebruik van de term "taakstellend budget" in de BOK. Het OGO adviseert om in te stemmen dat Taakstellend budget in artikel 8 lid 9 van de BOK wordt gelezen als "het laatstelijk vastgestelde beschikbare budget, zijnde de som van alle Bijdragen van Partijen, inkomsten, subsidies en Functionele heroverwegingen zoals gerapporteerd in de meest recent vastgestelde kwartaalrapportage Zuidasdok".
- Toelichting:** In artikel 8 lid 9 van de BOK is onder meer het volgende opgenomen: "Indien het Taakstellend budget niet toereikend is of dreigt te zijn voor uitvoering van de Projectscope, dan beslissen de Leden van het Opdrachtgeversoverleg in het Opdrachtgeversoverleg, of opdracht gegeven wordt aan de Projectdirecteur tot het inzetten van een Functionele heroverweging etc.". Geconstateerd kan worden dat de term "Taakstellend budget" hier niet juist is. Taakstellend budget is immers gedefinieerd als: "het geheel aan financiële afspraken in de BOK waaronder de Bijdragen, Risicoreservering, Functionele heroverweging, de Extra Bijdragen, de verhoging van de Bijdragen bij een Aanvullende bestelling of andere financiële bedragen die conform de BOK ten behoeve van realisatie van het Project komen". Het Taakstellend budget is dus inclusief de Functionele heroverwegingen en derhalve is de term in het kader van het hiervoor genoemde artikel 8 lid 9 BOK niet juist.
- Besluit:** Conform voorstel.
- Nota bene:** De afspraak is een correctie van de betekenis van het begrip "Taakstellend budget" in artikel 8 lid 9 van de BOK. De afspraak houdt voor het overige geen wijziging in van de betekenis van het begrip "Taakstellend budget" zoals omschreven in artikel 1 onder z van de BOK.

Vervallen voorwaarde Extra Bijdrage gemeente Amsterdam

- Voorstel:** Het OGO vraagt kennis te nemen van onduidelijkheid ten aanzien van de in de BOK opgenomen definitie grondopbrengsten gebiedsontwikkeling Flanken. Het OGO adviseert om in te stemmen in artikel 8 lid 11 van de BOK de 3^e en de 4^e zin te laten vervallen die als volgt luiden:
- Voorwaarde voor een Extra Bijdrage van de gemeente Amsterdam is dat de grondopbrengsten uit de Flanken meer bedragen dan € 180 miljoen met uitzondering van de Bijdrage van ten hoogste 15 miljoen zoals omschreven in artikel 8 lid 3. De Extra Bijdrage van gemeente Amsterdam bestaat uit 50%*

van die grondopbrengsten uit de Flanken, voor zover de grondopbrengsten uit de Flanken meer bedragen dan € 180 miljoen.

Toelichting: Een eventuele Extra Bijdrage van de gemeente Amsterdam is afhankelijk van de grondopbrengsten uit de Flanken (voorwaarde voor een Extra Bijdrage van de gemeente is dat de grondopbrengsten uit de Flanken meer dan € 180 miljoen bedragen en de Extra Bijdrage bestaat uit 50 % van die grondopbrengsten uit de Flanken, voor zover de grondopbrengsten uit de Flanken meer bedragen dan € 180 miljoen). Enerzijds is niet eenduidig beschreven wat onder de grondopbrengsten wordt verstaan. Anderzijds kan hierover een verschil van mening ontstaan op het moment dat de gemeente besluiten neemt die mogelijk positief of negatief effect hebben op de grondopbrengsten. De rve Zuidas heeft dit punt ook onderkend en heeft recent een aantal opties voor een definitie van de grondopbrengsten, het huidige saldo en een werkbare oplossing uitgewerkt. Eén optie is het aanpassen van de BOK, waarbij de gemeente Amsterdam de afhankelijkheid van de grondopbrengsten loslaat. Hiermee vervalt automatisch de noodzaak van nadere definitie van de grondopbrengsten. Deze optie is het meest robuust, levert de minste administratieve last op voor alle partijen en sluit het meest aan bij het doel van de BOK.

Besluit: Conform voorstel.

Nota bene: De afspraak is een wijziging van artikel 8 lid 11 van de BOK.

Moment beschikbaar stellen bijdrage provincie Noord-Holland

Voorstel: Het OGO adviseert om in te stemmen met het wijzigen in artikel 8 lid 6 van de BOK van “op 31 januari” in “uiterlijk op 1 augustus”, waarmee de bepaling als volgt komt te luiden:

De provincie Noord-Holland stelt haar Bijdrage beschikbaar in drie tranches van ieder € 25 miljoen uiterlijk op 1 augustus van het jaar 2019, 2020 en 2021.

Toelichting: Artikel 8 lid 6 onder a van de BOK bepaalt dat de provincie Noord-Holland haar Bijdrage beschikbaar stelt in drie tranches van ieder € 25 miljoen (prijspeil 2011) op 31 januari van het jaar 2019, 2020 en 2021. Omdat de tranche voor 2019 niet is opgenomen in de begroting van de provincie Noord-Holland, ontbreekt een titel om de tranche op 31 januari 2019 rechtmatig beschikbaar te stellen. De bijdrage ten behoeve van Zuidasdok is wel gereserveerd in de algemene reserve van de provincie Noord-Holland. Daarnaast dient de bijdrage conform de bepalingen van de BOK geïndexeerd te worden met IBOI. Het IBOI percentage wordt elk kalenderjaar pas in de periode mei-juni bekend gemaakt wat dus na 31 januari valt. Om de administratieve last te beperken is het daarom beter om de datum waarop de bijdrage beschikbaar wordt gesteld, te verschuiven. Niet bezwaarlijk is dat de tranches op een latere datum in het betreffende kalenderjaar beschikbaar worden gesteld. Wel is van belang dat de tranches uiterlijk op 31 augustus in de betreffende jaren zijn bijgeschreven op de rekening van het Rijk in verband met de begrotingsverantwoording. De subsidie wordt door de gemeente Amsterdam uiterlijk 1 augustus ontvangen en vervolgens uiterlijk 31 augustus gestort op de rekening van het Rijk waar deze als bijdrage provincie Noord-Holland wordt verantwoord.

Besluit: Conform voorstel.

Nota bene: De afspraak is een wijziging van artikel 8 lid 6 van de BOK.

Projectscope

Bij deze 2^e Allonge is een 2^e nieuwe scopebeschrijving (Bijlage 1 van de BOK) opgenomen. Ten opzichte van de nieuwe scopebeschrijving die was gevoegd bij de 1^e Allonge is gewijzigd dat de Keerspoeren zijn vervallen als onderdeel van de Projectscope.

Deze allonge is in viervoud ondertekend op 17 december 2018.

Het Rijk,
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga

Gemeente Amsterdam,
Burgemeester

Femke Halsema

Vervoerregio Amsterdam,

De heer dr. D.D. Reneman

Provincie Noord-Holland,
Gedeputeerde Mobiliteit en Financiën

Mevrouw E. Post MMC

2e Nieuwe scopebeschrijving Bijlage 1 van de Bestuursovereenkomst

Deze 2^e nieuwe scopebeschrijving vervangt bijlage 1 van de BOK zoals die luidt sinds de totstandkoming van de Allonge van 7 december 2016 en de als bijlage A daarbij gevoegde scopebeschrijving.

Robuustheid scope

De besluitvorming over de scope Zuidasdok betrof de zogenaamde middellange termijn tot 2030. Ten tijde van de BOK was er onzekerheid over de robuustheid van de OVT. Tijdens de planuitwerking is, mede vanwege de hogere verkeersprognoses, ook een knelpunt over de robuustheid van de A10 geconstateerd. Daarnaast zijn er verbetermogelijkheden ontstaan m.b.t. de beoogde kwaliteit van het station en openbare ruimte in relatie tot ander NSP stations.

In de nu voorliggende scope is de onzekerheid t.a.v. de OVT weggenomen tot voorbij 2030, zowel voor wat betreft de functionaliteit als ook de kwaliteit. Voor de A10 ligt er nu een verbeterd ontwerp voor, waarbij nog 2 aandachtspunten m.b.t. robuustheid spelen. Het betreft de S108zuid en het knooppunt Amstel, waarvoor procesafspraken voorliggen die door OGO en op bestuurlijk niveau kunnen worden bekrachtigd.

Kenmerk van Zuidasdok is de krappe fysieke ruimte. Daarnaast kent de BOK heldere afspraken over het taakstellend budget. Derhalve is het noodzakelijk gebleken op een aantal locaties af te zien van bijv. vluchtstroken, het toepassen van de beheernorm (i.p.v. de nieuwbouwnorm) voor bijv. de stijgpunten en perronoppervlakte, of andere concessies te doen aan het ideale ontwerp. E.e.a. is in het Topdocument en onderliggende documenten onderbouwd. Het toepassen van de beheernorm betekent niet alleen dat er in de toekomst tegen capaciteitsgrenzen wordt aangelopen, ook in geval van irreguliere situaties (bijvoorbeeld uitval van een stijgpunt) zal er een capaciteitsknelpunt ontstaan. Voor de beheerder wordt nog inzichtelijk gemaakt wat dit concreet betekent.

Naar verwachting zullen alle vervoersmodaliteiten in het Zuidasgebied blijven groeien en zullen op termijn nieuwe knelpunten ontstaan. Op het spoor zal dan het 5^e en 6^e spoor in beeld komen. Bij de weg ontstaat naar verwachting het eerste knelpunt op de A4 tussen knooppunt de Nieuwe Meer en knooppunt Badhoevedorp. Dit zijn echter zaken die buiten de scope van het project Zuidasdok vallen.

De Projectscope van de Bestuursovereenkomst bestaat uit:

- A10: het aantal rijstroken van de A10-zuid tussen knooppunten Amstel en Nieuwe Meer wordt uitgebreid om de groeiende verkeersstromen te kunnen accommoderen:
 - Realisatie van 4 doorgaande rijstroken, geschikt voor een rijsnelheid van 100 km/uur, voor zowel de zuid- als noordbaan van de A10 zuid tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel (de bruggen niet inbegrepen);
 - Realisatie van 2 parallelle rijstroken ten behoeve van het bestemmingsverkeer, geschikt voor een rijsnelheid van 80 km/uur, ten noorden en zuiden van de hoofdrijbanen tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel (de bruggen niet inbegrepen);
 - Twee doorgaande rijstroken ter plaatse van de noordelijke aansluiting S108 en noordelijke en zuidelijke aansluiting S109. Waarbij de vluchtstroken vervallen voor een deel van het traject ter plaatse van de noordelijke aansluiting S108 en noordelijke en zuidelijke aansluiting S109;
 - Aanpassen van de aansluiting van (bus) op- en afritten S108 en S109 op het lokale wegennet, met behoud van de huidige functionaliteit;
 - Het in een tunnel realiseren van de rijbaanstroken van zowel de zuid- als noordbaan van de A10-zuid ter hoogte van Zuidas waarbij de westelijke tunnelmonden gelegen zijn tussen de

Amstelveenseweg en Parnassusweg en de oostelijke tunnelmonden tussen Beethovenstraat en Europaboulevard.

- Het realiseren van geluid mitigerende maatregelen rondom de tunnelmonden en aangrenzende wegvakken, met als uitgangspunt dat in de tunnelmonden dubbellaags Zoab en geluidsabsorberende wanden worden toegepast.
 - Categorie tunnel: als uitgangspunt C, rekening houdend met de afspraken zoals bepaald in artikel 13 lid 10.
- OVT: de OVT uitbreiden zodat deze geschikt is, conform artikel 13 lid 6 van de Bestuursovereenkomst, om de toename in reizigersaantallen tot ongeveer 2030 af te kunnen handelen door het nemen van de volgende maatregelen, rekening houdend met het nog uit te voeren onderzoek zoals bepaald in artikel 13 lid 9:
 - *Treinsporen, perrons en stijgpunten:*
 - Verbreden treinperrons ter plaatse van de Minerva-as met circa 3 meter tot 12,5 meter (zuidelijk treinperron) en 12 m (noordelijk treinperron);
 - Aanpassen treininfrastructuur als gevolg van gewijzigde perronbreedtes;
 - Realiseren van nieuwe perronkappen over de treinperrons;
 - Verbreding van de Minerva Passage en inrichting van Minervapassage inclusief casco's commerciële voorzieningen;
 - Realisatie van de Brittenpassage en inrichting daarvan inclusief casco's commerciële voorzieningen;
 - Realiseren van een extra roltrap per perron voor de westelijke stijgpunten in de Minerva-as (in totaal 3 roltrappen per perron);
 - Planologische ruimtereservering voor een derde eiland perron, voor een eventueel later te bestellen 5^e en 6^e perronspoor.
 - *Metrosporen, perrons en stijgpunten*
 - Realiseren van 2 nieuwe metroperrons aan de westzijde van de Minerva-as;
 - Aanpassen metro infrastructuur aan de nieuwe perrons zodat hiermee een dubbelsporige aanlanding van de Noord-Zuidlijn inclusief keermogelijkheid direct ten westen van de nieuwe perrons gerealiseerd kan worden;
 - Realiseren van nieuwe perronkappen;
 - Realiseren van 2 stijgpunten aan de westzijde van de Minerva-as met per stijgpunt 2 roltrappen, een trap en een lift;
 - Realiseren van een spoorviaduct over de Parnassusweg geschikt voor 2 Noord-Zuidlijn sporen.
 - *Overige onderdelen openbaar vervoerterminal waaronder voorzieningen In de openbare ruimte*
 - Realiseren van de traminfrastructuur voor het halteren van de tramverbinding ten oosten van de Brittenpassage op het tunneldak van de zuidbaan van de A10. Realiseren van tramperrons voor 4 sporen ten oosten van de Brittenpassage op het tunneldak van de zuidbaan van de A10;
 - Realiseren van een keervoorziening voor de trams naar Amstelveen, ten oosten van de halte;
 - Realiseren van een overkapping van het perron welke gebruikt wordt door de Hoogwaardige Tramverbinding naar Amstelveen;
 - Realiseren van de infrastructuur voor het halteren van buslijnen ten westen van de Minerva-as op het tunneldak van de noordbaan van de A10;
 - De halte wordt uitgevoerd als dynamisch busstation met 4 aankomsthaltes en 4 vertrekhaltes (waarvan 2 voor gelede bussen). De busterminal heeft een overkapping en beschutte wachtruimte;
 - Op de Strawinskylaan wordt een busbuffer met 8 plekken gerealiseerd;

- Realiseren van een langzaam verkeersverbinding oost-west, taxistandplaatsen en een Kiss& Ride aan de noordzijde van het station in het openbaar gebied tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg (op het tunneldak van de noordbaan van de A10).
- Realisatie van nieuwe fietsenstallingen met een omvang van 8500 gebouwde fietsstallingsplaatsen, verdeeld over verschillende stallingen, onder- en bovengronds, in de directe omgeving van de OVT.
- *Transitie van de huidige naar de nieuwe situatie voor alle van de bovengenoemde onderdelen van de OVT*
- Openbare ruimte
 - De openbare ruimte wordt ingericht volgens het kwaliteitsniveau zoals dit gehanteerd wordt in de flanken (Zuidplein, Gustav Mahlerplein) van de Zuidas; De openbare gebied tussen Beethovenstraat en Parnassusweg krijgt het karakter van OVT;
 - Aan zuidzijde van het station tramhaltes. Aan de noordzijde van het station een langzaam verkeersverbinding oost-west met taxi's, een busstation en Kiss&Ride;
 - Realisatie van een nieuwe fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI;
- Functievrij maken
 - Alle maatregelen benodigd om bovenstaande maatregelen te realiseren, waaronder doch niet beperkt tot functieverplaatsingen (in tijdelijke en definitieve situatie), functie vrij maken maatregelen en verplaatsen van parkeergarages.

Gebiedskaart

De gebiedskaart van de Projectscope is gelijk aan de omhullende gebiedskaart van het Ontwerp Tracébesluit en Ontwerp Bestemmingsplan voor zover het gebied gelegen is tussen de Amstel en de Schinkel (de bruggen over de Amstel en de Schinkel niet inbegrepen) en geeft een afbakening van het gebied waarop de Bestuursovereenkomst van toepassing is gedurende de looptijd daarvan. Een en ander met inachtneming van de afspraken in artikel 13 lid 3, 7 en 8.