Gemeente Amsterdam

Kwartaalrapportage Q4 – 2023

Aanpak Wegtunnels Amsterdam

Versie 1.0

Inhoud

1 Managementsamenvatting Q4 2023 3

2 Voortgang 5
2.1 Bijdrage aan de stad 5
2.2 De voortgang van de projecten en effecten buiten 6
2.3 Samenwerking met de strategische partners 8
2.4 Tegenspraak 9

3 Programmabeheersing 11
3.1 Programmascope 11
3.2 Masterplanning 11
3.3 Financiële stand van zaken 12
3.4 Risicomanagement 15

Bijlage 1. Afkortingen en definities 17

Bijlage 2. Factsheets per project 18
Factsheet project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam 19
Factsheet project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel 22
Factsheet project Vervangingsonderhoud IJ-tunnel 24

CONCEPT

1 Managementsamenvatting Q4 2023

De rapportage over het vierde kwartaal 2023 van de Aanpak Wegtunnels Amsterdam geeft de gemeenteraad, het gemeentebestuur, de gemeentelijke directies en de strategische partners inzicht in de voortgang van de programmadoelstellingen en de projecten. Tevens is de rapportage een bron van informatie voor inwoners van Amsterdam en andere belangstellenden.

Q3 2023	Q4 2023		
		Scope	In het vierde kwartaal 2023 zijn de projecten Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en Renovatie Arenatunnel toegevoegd aan de scope van de Aanpak Wegtunnels Amsterdam.
		Planning	Elk kwartaal worden probabilistische analyses uitgevoerd, die de mogelijke gevolgen van risico's op de planning en de mijlpalen inzichtelijk maken. Eind december 2023 zijn de volgende bestuurlijk vastgestelde planningen actueel: • Voor het project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam is de mijlpaal voor ingebruikname van de nieuwbouw enkele maanden opgeschoven naar eind juni 2026. • Enkele restpunten aan de Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel worden in het eerste kwartaal 2024 uitgevoerd, daarna is dit project gereed. Vanwege de verschoven mijlpaal voor de Verkeerscentrale is dit stoplicht naar groen gegaan. Voor de projecten Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en Renovatie Arenatunnel is nog geen bestuurlijk vastgestelde planning beschikbaar.
		Financiën	Eind vierde kwartaal 2023 is € 302,4 miljoen aan kredieten beschikbaar voor de programmatische aanpak van het onderhoud van de wegtunnels. In totaal is een bedrag van € 244,4 miljoen aan verplichtingen aangegaan en is € 207,2 miljoen betaald. Op grond van de Integrale Financiële Risicoanalyse 2 (IFR2) is het aannemelijk (kans van 68 %) dat de kredieten voor Renovatie Piet Heintunnel, Aanpassing Michiel de Ruijtertunnel en Verkeerscentrale Amsterdam en het overkoepelende programma volstaan voor de uitvoering van de betreffende projecten.
		Risico's	Om bediening, onderhoud en gebruik van de tunnels in de toekomst uniform, duurzaam en met besparing op onderhoudskosten te kunnen uitvoeren, is het nodig alle tunnels volgens de nieuwe standaard aan te pakken (waarmee tot nu toe alleen de Piet Heintunnel is uitgerust). Recente toevoeging van de IJ-tunnel en de Arenatunnel aan de scope van het programma wegtunnels is een logisch vervolg van de ingeslagen weg. Omdat deze beide projecten nog in de opstartfase zitten, blijft het risico op gebrek aan uniformiteit aan de orde.

CONCEPT

Q3 2023	Q4 2023		
○ ○ ◎	○ ○ ◎	Kwaliteit en Organisatie	Eind 2023 is de intensieve samenwerking tussen de tunnelbeheerorganisatie (TBO) en de voormalige programma-organisatie Aanpak Wegtunnels Amsterdam (volgens planning) geëindigd. Voor een aantal functies is binnen de TBO personele invulling gevonden. Voor een beperkt aantal onderwerpen blijft tot uiterlijk tweede kwartaal 2024 personele ondersteuning vanuit de directie Bijzondere Projecten beschikbaar.

Definitie stoplichten:

◎ buiten de vastgestelde programmakaders, niet beheersbaar door programmateam, escalatie naar het bestuur

◎ buiten de vastgestelde programmakaders, beheersbaar door programmateam

◎ binnen de vastgestelde programmakaders

CONCEPT

2 Voortgang

Dit hoofdstuk beschrijft de voortgang van de Aanpak Wegtunnels Amsterdam in het vierde kwartaal van 2023. Paragraaf 2.1 relateert de voortgang aan de programmadoelstellingen. Paragraaf 2.2 beschrijft de voortgang van de vier projecten, inclusief de impact die de projecten hebben op mobiliteit in de stad en op de omgevingspartijen. Paragraaf 2.3 licht de samenwerking met onze partners toe. En in paragraaf 2.4 staat centraal welke tegenspraak is georganiseerd om het resultaat van het programma te borgen.

2.1 Bijdrage aan de stad

De Aanpak Wegtunnels Amsterdam (AWA) zorgt ervoor dat de Amsterdamse wegtunnels en de Verkeerscentrale Amsterdam (VCA) klaar zijn voor de toekomst: veilig te gebruiken, eenvoudig te bedienen en gemakkelijk te onderhouden.

De programmatische aanpak kent twee hoofddoelstellingen:
1. Voldoe op zo kort mogelijk termijn met het gehele tunnelsysteem aan de wetgeving, zodat de veiligheid en beschikbaarheid aantoonbaar zijn geborgd; en
2. Creëer een robuuste basis, zodat doelmatig en uniform invulling kan worden gegeven aan het toekomstbestendig beheer van het integrale wegtunnelsysteem als strategische asset van de gemeente Amsterdam, zodat de veiligheid en beschikbaarheid daarvan ook in de toekomst aantoonbaar is geborgd.

Binnen de programmatische aanpak vallen eind vierde kwartaal 2023 de volgende projecten:
- het project "Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel" (MRT);
- het project "Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam" (VCA);
- het project "Vervangingsonderhoud IJ-tunnel" (IJT);
- het project "Renovatie Arenatunnel" (AAT).

Hieronder beschrijven we wat we in het vierde kwartaal van 2023 hebben gedaan om de opgave te realiseren.

Overkoepelend
Onderhoudsprojecten van tunnels zijn complex, risicovol en zorgen voor grote effecten op de bereikbaarheid van Amsterdam. Er ligt een sterke relatie tussen dagelijks beheer en onderhoud en de vervangingsonderhoudsprojecten. Vervangingsonderhoud kan veel efficiënter en sneller als het informatielandschap van de tunnels op orde is. Andersom geldt dat een succesvol project zorgt voor een goede basis voor veiligheid en beschikbaarheid in de beheerfase. De programma-organisatie die afgelopen vijf jaar de aanpak van de wegtunnels heeft voorbereid en uitgevoerd, heeft deze basis neergezet. Om van daaruit verder te werken aan een blijvend sterke tunnelbeheerorganisatie, die ook het ambtelijk opdrachtgeverschap van de tunnelprojecten op professionele wijze uitvoert, blijft het nodig de organisatie te versterken. In 2023 is de toekomstige organisatie beproefd, met de hulp van menskracht van de toenmalige programmaorganisatie

CONCEPT

Aanpak Wegtunnels Amsterdam (AWA) van de directie Bijzondere Projecten. Zo zijn de opgedane kennis en aanpakken van de aangepaste en gerenoveerde tunnels en alle technieken daarin die zij gerealiseerd hebben, overgedragen aan de tunnelbeheerorganisatie, die deze in de toekomst blijft toepassen op de uit te voeren (vervangings)onderhoudsprojecten.
In het vierde kwartaal 2023 is de intensieve samenwerking tussen de TBO en de voormalige programma-organisatie (volgens planning) beëindigd. Voor een aantal functies is binnen de TBO personele invulling gevonden. Voor een beperkt aantal onderwerpen blijft tot uiterlijk tweede kwartaal ondersteuning vanuit de directie Bijzondere Projecten beschikbaar.

Veilig te gebruiken
De programmatische aanpak van de wegtunnels zorgt voor een veilige, uniforme uitrusting voor de tunnels binnen zijn scope en werkt aan veilige technieken, procedures en handelingsprocessen. In het testcentrum VCA kunnen we nieuwe systemen en installaties als Proof of Concept uitproberen, voordat we ze implementeren in de tunnels en in de nieuwe verkeerscentrale. Ook kunnen we hier verkeersleiders opleiden, trainen en oefenen met behulp van de systemen in dit testcentrum.

Eenvoudig te bedienen
Het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam uniformeert systemen en procedures, waardoor de complexiteit vermindert, de kans op menselijke fouten afneemt en de inzetbaarheid van tunnelverkeersleiders verbetert. Dankzij uniformiteit worden de wegtunnels eenvoudig te bedienen.
In het vierde kwartaal 2023 zijn de ontwerpen voor functionele systemen en voor het koppelen van de Spaarndammertunnel afgerond. En de Michiel de Ruijtertunnel kent uniforme bediening en bewaking, nu de gerealiseerde systemen in gebruik zijn genomen door de verkeersleiding.

Makkelijk te onderhouden
Functioneel uniforme tunnels dragen bij aan eenvoudiger en daarmee efficiënter onderhoud. De tunnels geven straks real time informatie over de staat waarin installaties zich bevinden, zodat onderhoud adequaat kan worden gepland en uitgevoerd. De voorspelbaarheid van het onderhoud wordt vergroot. Dit maakt het beheer van tunnels efficiënter en heeft een positief effect op de beschikbaarheid van de tunnels zelf.

2.2 De voortgang van de projecten en effecten buiten

2.2.1 Voortgang projecten

Deze paragraaf geeft beknopt de voortgang weer op de drie projecten. Een uitgebreidere beschrijving is te vinden in de factsheets per project (bijlage 2).

Project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam (VCA)
Het project VCA bevindt zich in de uitvoeringsfase waarbij afgelopen kwartaal is toegewerkt naar de voorbereiding voor de start uitvoering van de nieuwe huisvesting en is verder gewerkt aan het ontwerp van de functionele systemen. Ook voor de werkzaamheden voor het koppelen van de

CONCEPT

tunnels is doorgewerkt aan de voorbereiding van de contractering (Michiel de Ruijtertunnel) en contractering en start van het bouwteam (Spaarndammertunnel).
De project startup van de nieuwbouw heeft plaatsgevonden. De uitwerking van het uitvoeringsontwerp bij de aannemer en de conditionerende werkzaamheden (aanvraag werkvergunning bij het spoor, bouwrijp maken, etc.) zijn gestart.
Het ontwerpproces van de functionele systemen is gevorderd tot de ontwerpfase. Het voorlopig ontwerp is afgerond, gereviewd en er is gestart met het definitief ontwerp.
Het voorlopig ontwerp voor de koppeling met de Spaarndammertunnel is afgerond en het bouwteam is gecontracteerd. De project startup met de private partners is gehouden.
Het voorlopig ontwerp van de koppeling met de Michiel de Ruijtertunnel is in concept afgerond en wordt gereviewd. De contractering is voorbereid om begin januari de verdere engineering en voorbereiding van de uitvoering op te pakken met de private partners.

Project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel
Het afgelopen kwartaal heeft in het teken gestaan van uitvoering. In september en oktober hebben migratiewerkzaamheden plaatsgevonden. De Michiel de Ruijtertunnel is succesvol gemigreerd naar de nieuwe systemen en software en deze zijn in gebruik genomen.
Het project heeft, in overleg met Stadsregie, in december meegelift op een onderhoudsnacht om de resterende werkzaamheden (twee restpunten: lay-out AV-MAP en UPS) af te kunnen ronden. Er is gekozen voor het combineren van werkzaamheden met de reguliere onderhoudsnacht om de impact op het verkeer te beperken. Door technische tegenvallers is het helaas niet gelukt om de werkzaamheden binnen de beschikbare tijd uit te voeren. Dit betekent dat de Michiel de Ruijtertunnel op een nog nader te bepalen moment in het eerste kwartaal 2024 opnieuw enkele nachten afgesloten dient te worden om de werkzaamheden af te kunnen ronden.

Project Vervangingsonderhoud IJ-tunnel
Het doel van het project is het uitvoeren van vervangingsonderhoud om te zorgen dat de IJ-tunnel blijft voldoen aan de eisen die gesteld worden op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en tunnelveiligheid. Van 2012 tot 2018 is al veel renovatiewerk verricht aan de IJ-tunnel. Lang niet alle installaties en civiele delen zijn destijds aangepakt en daarbij zijn veel aanpassingen die destijds zijn gedaan, bij start uitvoering vervangingsonderhoud alweer bijna 15 jaar oud. Ze naderen het einde van de verwachte levensduur en dienen geschikt te worden gemaakt voor aansluiting op de nieuwe verkeerscentrale Amsterdam.

In het vierde kwartaal 2023 heeft het projectteam samen met de tunnelbeheerorganisatie (TBO) gewerkt aan het concretiseren van de uitgangspunten en randvoorwaarden waaraan het project moet voldoen, waaronder de scope, planning en kosten. De vaststelling van de projectreferenties en afronding van de eerste fase stond gepland op eind december 2023. Omdat nog niet alle kaders stabiel zijn, is besloten dit uit te stellen naar begin februari 2024.

Project Renovatie Arenatunnel
In het vierde kwartaal is een voorbereidingskrediet verkregen om het project Renovatie Arenatunnel (weer) op te starten. Aan de directie Bijzondere Projecten is daarna het verzoek gedaan om een offerte te leveren voor de afronding van de voorbereidingsfase richting start aanbesteding.

CONCEPT

2.2.2 Bereikbaarheid

Voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de Michiel de Ruijtertunnel en IJ-tunnel waren in het afgelopen kwartaal extra nachtelijke tunnelsluitingen (in totaal vier nachten) benodigd. Nood- en hulpdiensten konden wel gebruik blijven maken van de IJ-tunnel.

Om de impact op de bereikbaarheid te minimaliseren is gekeken naar het combineren van de werkzaamheden met de reguliere onderhoudsnachten. Het is echter niet altijd mogelijk of wenselijk om werkzaamheden te combineren in verband met veiligheid of de beschikbaarheid van bediensystemen.

2.3 Samenwerking met de strategische partners

Meerdere stakeholders hebben vanuit hun formele positie een directe verantwoordelijkheid voor of een direct belang bij een betrouwbare beschikbaarheid van de wegtunnels in Amsterdam. De strategische partners bij de aanpak van de wegtunnels zijn de volgende:

1. de veiligheidsbeambte (bevoegdheid op basis van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels);
2. de stadsregisseur;
3. de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
4. de afdeling Tunnelprojecten van directie Bijzondere Projecten.

<u>Veiligheidsbeambte</u>
De veiligheidsbeambte wordt door de projecten geïnformeerd over de inhoudelijke keuzes die invloed hebben op tunnelveiligheid. Dit kwartaal heeft de veiligheidsbeambte geen officiële adviezen (gevraagd of ongevraagd) opgesteld.

<u>Stadsregisseur</u>
In november heeft een vervolgoverleg plaatsgevonden met Stadsregie over de kaders en eisen met betrekking tot het uitvoeren van het Vervangingsonderhoud IJ-tunnel. Deze kaders en eisen worden door het project meegenomen in de rapportage voor de uitvoeringsstrategie. Met Stadsregie is de planning (moment van review en gereedheid) van de uitvoeringsrapportage doorgenomen. Stadsregie heeft ook meegekeken naar het overzicht van stakeholders die door het project worden benaderd om te adviseren over de uitvoeringsstrategie.

Met Stadsregie loopt ook afstemming over het uitvoeren van de laatste werkzaamheden aan de bediening en besturing van de Michiel de Ruijtertunnel.

<u>Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied</u>
Voor de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied geldt dat zij door de projecten wordt geïnformeerd. De TBO-organisatie heeft in dit kwartaal met name over de openingskracht van de vluchtdeuren van de Piet Heintunnel en het stempelframe van de IJtramtunnel contact gehad met de Omgevingsdienst. De samenwerking is constructief.

<u>Afdeling Tunnelprojecten van directie Bijzondere Projecten</u>
De uitvoering van de tunnelprojecten vindt plaats vanuit de afdeling Tunnelprojecten van de directie Bijzonder Projecten. De afstemming tussen de tunnelbeheerorganisatie en de afdeling

CONCEPT

Tunnelprojecten is goed. Afgesproken is om begin 2024 te starten met een maandelijks gezamenlijk overleg van de MT's van de TBO en de afdeling Tunnelprojecten DBP.

2.4 Tegenspraak

Bij complexe projecten is het organiseren van tegenspraak heel belangrijk. In de Regeling Grote Projecten, waaronder de tunnelprojecten vallen, is dit ook als regel opgenomen. Het gaat daarbij om kritische beschouwing van de balans tussen optimale scope en minimale kosten, en van keuzes op dat gebied voor het bestuur. Dit kwartaal is er tegenspraak geweest van de Adviesraad Wegtunnels en via audits van Horvat & Partners.

2.4.1 Adviesraad Wegtunnels

Naast de vergaderingen (die minimaal twee keer per jaar plaatsvinden) geven adviesraadleden een-op-een advies aan de tunnelbeheerorganisatie.
In het vierde kwartaal 2023 is bij adviesraadleden advies ingewonnen over de opstart van het project Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en dan met name ten aanzien van de uit te voeren scope. De resultaten van deze adviesvraag komen in het eerste kwartaal 2024 beschikbaar.

2.4.2 Uitvoeren van audits

Naast de eerstelijns kwaliteitsborging door de opdrachtnemers zelf en de tweedelijns toetsing door de projectteams van de werkzaamheden en resultaten van de opdrachtnemers, vinden ook zogenaamde derdelijns audits plaats. Hiertoe liep tot eind 2023 een raamovereenkomst met Horvat & Partners, als onafhankelijke en deskundige partij voor het verrichten van auditdiensten. De audits hebben tot doel het aantoonbaar borgen van de kwaliteit in het programma.
Nu de raamovereenkomst met Horvat eind 2023 is afgelopen, zal in overleg met het Programma LetOp (Leren en Tegenspraak Organiseren in Projecten) tegenspraak worden georganiseerd voor de projecten die onder de Regeling Grote Projecten vallen.

In het vierde kwartaal 2023 zijn door Horvat & Partners de volgende audits afgerond:

Audit 23 Evaluatie alliantiecontract Piet Heintunnel
In het eindrapport heeft Horvat & Partners geconcludeerd dat de gemeente Amsterdam vanwege de verschillende onzekerheden rondom het project PHT terecht gekozen heeft voor een alliantiesamenwerking. De alliantieovereenkomst heeft bijgedragen aan het creëren van een gedeeld belang en een flexibele opstelling van de private alliantiepartner. Hierdoor waren beide alliantiepartners gedreven om samen de planning te halen en scopewijzigingen in goed overleg door te voeren. Een dergelijke effectieve samenwerking was bij een geïntegreerde contractvorm niet mogelijk geweest. Ondanks de adequate opzet heeft Horvat & Partners diverse lessen ter verbetering opgesteld. Deze lessen hebben betrekking op de governance in de

CONCEPT

alliantieorganisatie, raakvlakken van de alliantieorganisatie met het programma AWA en samenwerking in de alliantieorganisatie.

Audit 26 Evaluatie van het proces van openstelling Piet Heintunnel
Horvat & Partners heeft in haar eindrapport geconcludeerd dat de openstelling van de Piet Heintunnel gepaard is gegaan met een moeizame samenwerking tussen de betrokken partijen. Dat blijkt uit de sterk tegengestelde beelden, met name tussen enerzijds het programma AWA en alliantie PHT en anderzijds de tunnelbeheerder, TBO en veiligheidsbeambte en in mindere mate tussen de private en publieke alliantie. Naast een viertal specifiekere lessen is de belangrijkste les dat partijen elkaar, juist als het proces en de samenwerking moeizaam gaan, moeten opzoeken en een gezamenlijke verantwoordelijkheid nemen, met respect voor elkaars rol.

Hieronder een volledig overzicht van de auditplanning 2023.

Nr	*Onderwerp*	*Soort*	*Planning*	*Status*
24	Opzet en bestaan Kwaliteitsmanagementsysteem	Audit	feb-23	Afgerond
25	Audit integraliteit projectspecifieke plannen (project VCA)	Audit	mrt-23	Afgerond
26	Evaluatie van het proces van openstelling Piet Heintunnel	Evaluatie	mrt-23	Afgerond
27	Optioneel			Niet uitgevraagd
28	Review dechargedocument programma	Audit	aug-23	Afgerond

CONCEPT

3 Programmabeheersing

Het geactualiseerde programmaplan Aanpak Wegtunnels Amsterdam (versie 2.0) is vastgesteld door het College van B&W op 31 mei 2022. Op basis van dit plan wordt per kwartaal gerapporteerd over de voortgang van het programma.
In het vierde kwartaal 2023 is een nieuwe actualisatie van het programmaplan gestart. Deze zal naar verwachting begin 2024 worden afgerond.

3.1 Programmascope

De scope van het gehele programma is gedefinieerd in het programmaplan, met uitzondering van de scope voor het Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en de Renovatie Arenatunnel, die in het vierde kwartaal aan de programmascope zijn toegevoegd.

3.2 Masterplanning

De masterplanning omvat de planning van de uitvoeringsprojecten Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam en Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel. Masterplanning versie 5.1 is door het College van B&W vastgesteld op 6 juni 2023.

Voor het project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam is in het vierde kwartaal 2023 een probabilistische analyse uitgevoerd, die de mogelijke gevolgen van risico's op de planning zichtbaar maakt. Voor project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam is deze gerelateerd aan een nieuwe mijlpaal zoals deze met de actualisatie van de masterplanning naar versie 5.2 is geüpdatet. De mijlpaal ingebruikname VCA is verschoven van 31 december 2025 naar 19 juni 2026 (met een verwachtingswaarde van 85%). In de tekst onder de Masterplanning wordt dit verder toegelicht.

Voor het project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel is gezien de nog beperkte risico's op resterende werkzaamheden geen probabilistische analyse meer uitgevoerd.

In onderstaande tabel zijn de mijlpalen voor start en einde van de uitvoering opgenomen. Per mijlpaal staat een haalbaarheid als percentage vermeld. Dit percentage geeft een beeld van de kans dat deze mijlpalen tijdig worden bereikt. In de factsheets (bijlage 2) is per project een meer gedetailleerde planning opgenomen.

Haalbaarheid mijlpalen conform masterplanning 5.2:

UITVOERINGSPROJECTEN	START UITVOERING	HAALBAARHEID START	EINDE UITVOERING	HAALBAARHEID EINDE
Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam	1-3-2024	63%	27-2-2026	54%

CONCEPT

Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel (fase 2)	17-12-2021	100%	1-2-2024	n.v.t.

Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam (VCA)
Voor het project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam is in het vierde kwartaal 2023 een nieuwe planningsmijlpaal overeengekomen.
Hiermee wordt de opgelopen vertraging die eerder in het proces is opgetreden als gevolg van gebrek aan capaciteit bij de afronding van de Systeemontwerp- / Systeemdefinitiefase (SO/SD-fase) gecorrigeerd. In totaal is het uitvoeringskader een aantal maanden uitgebreid naar openstelling van de verkeerscentrale op 19 juni 2026 met een haalbaarheid van 85%.

Een exogene onzekerheid voor het project is de aansluiting van de IJ-tunnel en de Arenatunnel op de Verkeerscentrale (en andersom is deze aansluiting ook een onzekerheid voor de projecten in de IJ-tunnel en Arenatunnel). Dit hangt samen met de uitvoering van de projecten in deze twee tunnels en kan leiden tot een latere ingebruikname van de verkeerscentrale.

Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel (MRT)
Gezien de nog beperkte risico's op resterende werkzaamheden is eerder al gemeld dat er geen risicoanalyse meer uitgevoerd zal worden. De migratiewerkzaamheden zijn in oktober succesvol afgerond. De beperkte restwerkzaamheden zullen naar verwachting in het eerste kwartaal 2024 worden afgerond.

Vervangingsonderhoud IJ-tunnel (IJT)
Omdat nog niet alle randvoorwaarden en uitgangspunten helder zijn, is besloten het ambtelijk projectbesluit uit te stellen naar begin februari 2024. Hiermee verschuift ook het vaststellen van de kaders van de masterplanning. In januari 2024 zal op de projectplanning een probabilistische analyse worden uitgevoerd, waarna de kaders voor de masterplanning worden bepaald.

Renovatie Arenatunnel (AAT)
Het project Renovatie Arenatunnel is recent weer opgestart; de projectorganisatie is nog niet volledig gevormd. Om die reden zijn op dit moment nog geen planningsmijlpalen beschikbaar.

3.3 Financiële stand van zaken

Eerder is gemeld dat het kredietbeheer in administratieve zin tot eind 2023 bij Bijzondere Projecten blijft. Na de afronding van de jaarrekening 2023 vindt de feitelijke overdracht van het kredietbeheer naar Verkeer & Openbare Ruimte plaats.

In totaal is op dit moment voor circa € 302,4 miljoen aan kredieten beschikbaar gesteld voor het Programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam. Hierop is in totaal voor een bedrag van € 244,4 miljoen aan verplichtingen aangegaan en er is inmiddels € 207,2 miljoen op betaald.

CONCEPT

Aanpak Wegtunnels Amsterdam - Prognose Einde Werk

Q4-2023	Huidige verslagperiode								Vorige periode	
STAVAZA 19-12-2023 prijspeil 01-01-2023	Initiële Raming	Gemeent. Begroting	Actueel Krediet / Expl.	Verplicht	Betaald	Nog te verplichten	PEW Q4-2023	Saldo tov Raming *	PEW Q3-2023	PEW Mutaties
Deelproject	1	2	3	4	5	6	7 = 4 + 6	8 = 1 - 7	9	10 = 7 - 9
Programma	38,2	33,5	33,5	29,7	29,3	5,8	**35,5**	2,6	**36,2**	-0,6
Risico voorzieningen + indexering	84,8	22,5	22,5	1,0	1,0	14,2	**15,2**	69,6	**15,7**	-0,6
Piet Heintunnel	89,9	122,5	122,5	122,3	122,6	1,0	**123,3**	-33,3	**123,1**	0,2
Michiel de Ruijtertunnel	14,6	17,1	17,1	16,5	16,1	0,6	**17,1**	-2,5	**17,1**	0,0
Arenatunnel (oud)	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	0,0	**7,9**	0,0	**7,9**	0,0
Verkeerscentrale	59,1	90,9	90,9	66,5	30,0	24,4	**90,9**	-31,8	**89,7**	1,3
Totaal	**294,4**	**294,4**	**294,4**	**243,8**	**207,0**	**46,0**	**289,9**	**4,5**	**289,7**	**0,2**
IJ-tunnel	45,0	40,0	7,0	0,5	0,2	44,5	45,0	0,0	45,0	0,0
Arenatunnel (renovatie)	36,9	36,9	1,0	0,0	0,0	36,9	36,9	0,0	36,9	0,0
Risico voorzieningen (TBO)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal aanvullende scope	**81,9**	**76,9**	**8,0**	**0,5**	**0,2**	**81,3**	**81,9**	**0,0**	**81,9**	**0,0**
Totaal TUNNELS	**376,3**	**371,3**	**302,4**	**244,4**	**207,2**	**127,4**	**371,8**	**4,5**	**371,5**	**0,2**

Alle bedragen excl. BTW ** - : overschrijding en + : onderschrijding*

Toelichting:

1. De eerste kolom (initiële raming) laat de oorspronkelijke SSK-ramingen zien (van de scope op het moment van de rapportage), waarbij de risicovoorzieningen van de projecten (deels) zijn gealloceerd op het niveau van het overkoepelende programma.
2. De aanwending van de risicovoorzieningen met betrekking tot de projecten vindt plaats op basis van neutrale kredietoverhevelingen naar de betreffende projecten. De besluitvorming hierover vindt plaats bij de kwartaalrapportages.
3. De voor indexering toegekende kredieten (die nog niet aan projecten zijn toegekend) worden opgenomen onder de tweede regel van de tabel, samen met de risicovoorzieningen.
4. Op grond van de Integrale Financiële Risicoanalyse 2 (IFR2) is het aannemelijk (kans van 68 %) dat de kredieten in het bovenste deel van de tabel (totaal € 294,4 miljoen) volstaan voor de uitvoering van de betreffende projecten.

Mutaties Prognoses Einde Werk (PEW)

In het afgelopen kwartaal zijn de verwachte kosten ten opzichte van de vorige periode licht gestegen met € 0,2 miljoen.

De volgende mutaties hebben plaatsgevonden ten opzichte van het derde kwartaal 2023:

Programma AWA

De prognose einde werk (PEW) voor het overkoepelende programma is met € 0,6 miljoen licht gedaald ten opzichte van de vorige rapportage. Deze daling komt met name voort uit het toewijzen van een aanvullend budget aan het VCA-project voor ondersteunende werkzaamheden die voorheen door het programma werden voorzien.
In de nog te verplichten waarde is ongeveer € 4,5 miljoen opgenomen voor de overdracht van de taken voor het ambtelijk opdrachtgeverschap naar V&OR en een waarde van € 1,3 miljoen voor het beheer van het testcentrum.

Renovatie Piet Heintunnel

De prognose einde werk (PEW) voor de renovatie van de Piet Heintunnel is, ten opzichte van de vorige rapportage, licht gestegen met € 0,2 miljoen. Dit vanwege een administratieve correctie bij het financieel afsluiten van het project.

CONCEPT

Op dit moment is de betaalstand met € 0,4 miljoen hoger dan het toegekende krediet, echter dit zal met de definitieve afrekening van het project Sluisbuurt weer in balans komen.
De nog te verplichten waarde van € 1,0 miljoen betreft een financiële reservering die is opgenomen voor de eventuele nadeelcompensatie van een ondernemer in de buurt van de tunnel.

Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel
De prognose einde werk (PEW) voor de aanpassingen van de Michiel de Ruijtertunnel is praktisch gelijk gebleven ten opzichte van de vorige rapportage.

Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam
De stijging van de prognose einde werk (PEW) is het gevolg van twee vanuit het programma toegekende budgetten. Dit betreft de aanpassingen in de masterplanning vanwege wijzigingen in prioriteiten van de werkzaamheden (€ 0,77 miljoen) en een aanvullend budget voor ondersteunende werkzaamheden die voorheen door de programma-organisatie werden voorzien (€ 0,48 miljoen). Zie ook hieronder bij Neutrale kredietwijzigingen.

Vervangingsonderhoud IJ-tunnel
In dit kwartaal is er voor project Vervangingsonderhoud IJ-tunnel geen wijziging op de prognose voor de voorbereidingsfase van het project. Momenteel wordt gewerkt aan de actualisering van de raming. Bij de Voorjaarsnota 2024 wordt naar verwachting een aanvullende aanvraag ingediend.

Renovatie Arenatunnel
Er hebben geen wijzingen plaats gevonden in deze periode.

Risicovoorziening programma
De wijziging voor deze periode betreft voornamelijk het toekennen van het aanvullend budget aan de VCA voor de aanpassingen vanuit de masterplanning.

Indexering
Er hebben geen wijzingen plaats gevonden in deze periode.

Neutrale kredietwijzigingen
Bij de start van het programma is besloten een deel van de risicovoorzieningen van de projecten onder te brengen bij het overkoepelende programma. Op deze wijze worden deze voorzieningen op programmaniveau beheerst. Als de risicovoorzieningen op programmaniveau voor een project worden ingezet, wordt een neutrale kredietwijziging voor besluitvorming aan het college voorgelegd.
Op dit moment is een risicobudget voor de projecten PHT, MRT en VCA gepositioneerd op het niveau van het overkoepelend programma. Voor de nieuwe projecten IJT en AAT is dit nog niet het geval; dit zal gebeuren bij de aanvraag van de uitvoeringskredieten, die in 2024 worden verwacht.

In het vierde kwartaal 2023 worden de volgende neutrale kredietwijzigingen voorgesteld:
- Een overheveling van het programmakrediet naar het project VCA voor ondersteunende werkzaamheden voor een bedrag van € 481.155.

CONCEPT

- Een overheveling van de risicovoorziening programma naar het project VCA voor de aanpassing van de projectplanning voor een bedrag van € 771.105.
- Een overheveling van de risicovoorziening programma naar het project MRT voor extra verkeersmaatregelen voor een bedrag van € 22.946.
- Een overheveling van het bedrag voor indexering onder het overkoepelende programma naar het project VCA voor een bedrag van € 13.830. Dit betreft een kleine correctie op een eerdere overheveling.

Aanpak Wegtunnels Amsterdam - Neutrale kredietwijzigingen

Kredietwijzigingen Q4-2023	Actuele Raming	Actuele Begroting	Vorig Krediet	Mutaties op Krediet	Actueel Krediet	Waarvan Risicovoorz
Programma	38,2	33,5	34,0	-0,5	33,5	0,0
Risicovoorziening+indexering (Prog)	84,8	22,5	23,3	-0,8	22,5	17,1
Piet Heintunnel	89,9	122,5	122,5	0,0	122,5	0,0
Michiel de Ruijtertunnel	14,6	17,1	17,1	0,0	17,1	0,0
Arenatunnel	7,9	7,9	7,9	0,0	7,9	0,0
Verkeerscentrale	59,1	90,9	89,6	1,3	90,9	0,0
Totaal AWA	**294,4**	**294,4**	**294,4**	**0,0**	**294,4**	**17,1**
IJtunnel	45,0	40,0	7,0	0,0	7,0	0,0
Arenatunnel (uitvoering)	36,9	36,9	1,0	0,0	1,0	0,0
Risicovoorziening	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal AWA	**81,9**	**76,9**	**8,0**	**0,0**	**8,0**	**0,0**
Totaal TUNNELS	**376,3**	**371,3**	**302,4**	**-0,0**	**302,4**	**17,1**

3.4 Risicomanagement

De belangrijkste ontwikkelingen met betrekking tot de toprisico's in het vierde kwartaal 2023 zijn:

Risico 1: De beoogde meerwaarde van de publieke businesscase van het programma AWA wordt niet blijvend gerealiseerd.

De publieke businesscase voor het programma AWA laat zien dat het financiële effect van de genomen maatregelen aan de tunnels positiever wordt naarmate het (toekomstig) vervangingsonderhoud van meer Amsterdamse wegtunnels op gelijke wijze wordt aangepakt (met uniforme en uitwisselbare bediening, toekomstvaste huisvesting, duurzaamheid en de toepassing van digitale vernieuwing). Ook zal er sprake zijn van besparingen op onderhoudskosten, van minder verkeershinder, minder reistijdverlies en daardoor minder milieuschade. Door de uniforme uitrusting en bediening zullen in de toekomst kortere tunnelsluitingen nodig zijn, hetgeen de beschikbaarheid vergroot.

Tot nu toe is alleen de Piet Heintunnel volgens de nieuwe standaard gerenoveerd. De nieuwe verkeerscentrale zal een basis vormen voor het uniformeren van ook de andere tunnels. Het risico bestaat dat de werkwijzen en producten die in dat kader zijn ontwikkeld, niet worden toegepast. Dit heeft een negatieve impact op de publieke businesscase van het programma AWA, maar ook op de meerwaarde die de uniforme tunnelprojecten hebben voor de hele stad.

Oorzaken en beheersmaatregelen:	Wijziging t.o.v. Q3-2023
Oorzaken: 1. Er is onvoldoende personele capaciteit om invulling te geven aan de ontwikkeling van de beheeropgave en het implementeren van de werkwijzen en projecten die vanuit programma AWA zijn ontwikkeld.	In het vierde kwartaal 2023 is in de gemeentebegroting geld opgenomen voor de projecten Vervangingsonderhoud IJ-tunnel en Renovatie Arenatunnel. Hiermee is

Risico 1: De beoogde meerwaarde van de publieke businesscase van het programma AWA wordt niet blijvend gerealiseerd.	
2. Op dit moment wordt alleen de Piet Heintunnel op de nieuw ontwikkelde manier aangestuurd en onderhouden. Nieuwe projecten komen eraan maar zijn nog niet in uitvoering. *Beheersmaatregelen:* 1. Nieuwe projecten worden voorbereid (IJ-tunnel en Arenatunnel).	een stap gezet richting grotere uniformiteit van de tunnelaanpak en –bediening. Overigens geldt het werk aan de IJ-tunnel niet als een renovatie maar als vervangingsonderhoud, waardoor niet alle gewenste uniformeringen kunnen worden doorgevoerd, dit zal op een later moment moeten plaatsvinden.

Risico 2: Er is onvoldoende risicobudget binnen het programma aanwezig.	
Overeenkomstig eerdere afspraken wordt een risicobudget op programmaniveau aangehouden, dat is bedoeld voor onvoorziene uitgaven aan het programma en de verschillende projecten daarbinnen. De recente prijsstijgingen in het fysieke domein vormen een bedreiging voor de volledige uitvoerbaarheid van het programma en haar projecten. Het vraagstuk van de hoogte van de indexatie ter compensatie van prijsstijgingen en de daadwerkelijke prijsstijgingen binnen het fysiek domein speelt binnen de gehele gemeente. Voor de begrotingsjaren tot en met 2022 zijn aanvullende kredieten beschikbaar gesteld ter compensatie van de werkelijke prijsstijgingen op basis van nacalculatie. Daarmee zijn de huidige kredieten (voor de projecten PHT, MRT en VCA) toereikend voor de uitvoering van de opdracht. Of deze aanvullende compensatie ook over de begrotingsjaren vanaf 2023 zal plaatsvinden, is onzeker en daarom een risico voor de opgave.	
Oorzaken en beheersmaatregelen:	Wijziging t.o.v. Q3-2023
Oorzaken: 1. In de contracten met de aannemers en andere opdrachtnemers zijn verschillende indexeringen van toepassing (CBS GWW 4213 Bruggen en tunnels, CBS CAO-lonen per uur, 24-30 33 Metalektro, CBS CPA M71.12 Ingenieurs en aanverwant). Ieder jaar wordt de compensatie aan de opdrachtnemers voor prijsstijgingen op grond van de specifieke indexeringen vastgesteld en kunnen (grote) verschillen ontstaan met de generieke indexering die jaarlijks vanuit de gemeente aan het programma wordt toegekend. *Beheersmaatregelen:* 1. Het programma brengt ieder kwartaal het effect van de indexeringen in beeld. Effectieve beheersing door het programma op dit exogene risico is niet mogelijk. 2. De mogelijke tekorten worden integraal vanuit het programma beschouwd.	n.v.t.

CONCEPT

Bijlage 1. Afkortingen en definities

AAT	Amsterdam Arenatunnel
ATS	Amsterdamse Tunnel Standaard
AV-MAP	Audio-Video Multi-Aanraak-Paneel
AWA	Aanpak Wegtunnels Amsterdam
3B	Besturing, Bediening en Bewaking
CCC	Commissariaat Civiele Constructies
COB	Centrum Ondergronds Bouwen
DBP	Directie Bijzondere Projecten
DMC	Directie Middelen en Control
IBA	Directie Ingenieursbureau Amsterdam
KES	Klant Eis Specificatie
MRT	Michiel de Ruijtertunnel
NMA	Netwerk Metropool Amsterdam
OCD	Operational Concept Description
OD NZKG	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
OTL-STA	Object Type Library voor het standaard tunnelareaal Amsterdam
OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen
PHT	Piet Heintunnel
SDT	Spaarndammertunnel
SSK	Standaardsystematiek voor Kostenraming
TBO	Tunnelbeheerorganisatie
UKVCA	Uniform Koppelvlak Verkeerscentrale Amsterdam
V&OR	Directie Verkeer en Openbare Ruimte
VCA	Verkeerscentrale Amsterdam
VTW	Verzoek tot Wijziging
VRI	Verkeersregelinstallatie
Warvw	Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels
IJT	IJ-tunnel

CONCEPT

Bijlage 2. Factsheets per project

Voor de projecten binnen de Aanpak Wegtunnels Amsterdam is hieronder een factsheet toegevoegd. Omdat het project Renovatie Arenatunnel nog niet is opgestart, is hiervoor geen factsheet opgesteld.

CONCEPT

Factsheet project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam

Toelichting Management

Het project VCA bevindt zich in de uitvoeringsfase waarbij afgelopen kwartaal is toegewerkt naar de voorbereiding voor de start uitvoering van de nieuwe huisvesting en is verder gewerkt aan het ontwerp van het deelproject functionele systemen. Ook voor de werkzaamheden voor het koppelen van de tunnels is doorgewerkt aan de voorbereiding van de contractering (Michiel de Ruijtertunnel) en contractering en start van het bouwteam (Spaarndammertunnel).

- De project startup van de nieuwbouw heeft plaatsgevonden. De uitwerking van het uitvoeringsontwerp bij de aannemer en de conditionerende werkzaamheden (aanvraag werkvergunning bij het spoor, bouwrijp maken, etc.) zijn gestart.
- Het ontwerpproces van de functionele systemen is gevorderd tot de ontwerpfase. Het voorlopig ontwerp is afgerond, gereviewd en er is gestart met het definitief ontwerp.
- Het voorlopig ontwerp voor de koppeling met de Spaarndammertunnel is afgerond en het bouwteam is gecontracteerd. De project startup met de private partners is gehouden.
- Het voorlopig ontwerp van de koppeling met de Michiel de Ruijtertunnel is in concept afgerond en wordt gereviewd. De contractering is voorbereid om begin januari de verdere engineering en voorbereiding van de uitvoering op te pakken met de private partners.

Scope

Er is dit kwartaal geen aanpassing van de scope geweest. Wel zijn er twee wijzigingen doorgevoerd t.b.v. het aanpassen van de mijlpalen (tijd) en capaciteit van het team (geld).

Tijd

Voor het project Vernieuwing Verkeerscentrale Amsterdam is in het vierde kwartaal 2023 een nieuwe projectmijlpaal overeengekomen (mijlpaal 6 uit onderstaand overzicht). Hiermee wordt de opgelopen vertraging die eerder in het proces is opgetreden als gevolg van gebrek aan capaciteit bij de afronding van de Systeemontwerp- / Systeemdefinitiefase (SO/SD-fase) en het opstellen van de inhoudelijke contractstukken gecorrigeerd. Door deze uitbreiding is de haalbaarheid vergroot van 24% naar 54%.

Een exogene onzekerheid voor het project is de aansluiting van de IJ-tunnel en de Arenatunnel op de Verkeerscentrale. Dit hangt samen met de uitvoering van de projecten in deze twee tunnels en kan leiden tot een latere ingebruikname van de verkeerscentrale.

		Deterministisch						Probabilistisch		
Mijlpaal nr.	*Omschrijving*	*Stuurmijlpaal MP5.1*	*Stand Q4*	***Δ** met SMP (wk)*	*Stand Q3*	***Δ** met vorige Q (wk)*	*Toelichting*	*haalbaarheid tov MP5.1*	*P50 huidige Q*	*P85 Huidige Q*
Verkeerscentrale Amsterdam										
1	Start Project	*7-1-2019*	*7-1-2019*	*0*	*7-1-2019*	0	Afgerond		-	-
2	Projectbesluit	*7-2-2020*	*7-2-2020*	*0*	*7-2-2020*	0	Afgerond			
2b	Voorkeursbesluit	*2-7-2020*	*2-7-2020*	*0*	*2-7-2020*	nvt	Afgerond			

CONCEPT

3	Uitvoeringsbesluit	*22-12-2022*	*22-12-2022*	*0*	*22-12-2022*	0	Afgerond			
4	Contractering	*1-9-2023*	*1-9-2023*	*0*	*1-9-2023*	0	op target	100%	*1-9-2024*	*1-9-2024*
5	Start Uitvoering	*1-3-2024*	*22-1-2024*	*-6*	*22-1-2024*	0	op target	63%	*23-1-2024*	*16-2-2024*
6	Ingebruikname vernieuwde VCA	*27-2-2026*	*9-12-2025*	*-11*	*9-12-2025*	0	op target	54%	*20-2-2026*	*19-6-2026*
7	Ingebruikname renovatie Dijksgracht	*26-2-2027*	*15-1-2027*	*-6*	*7-12-2026*	6	op target	50%	*15-1-2027*	*21-4-2027*
8	Acceptatie en overdracht	*28-5-2027*	*21-4-2027*	*-5*	*26-3-2027*	4	op target	50%	*21-4-2027*	*26-7-2027*
9	Einde project	*27-8-2027*	*19-7-2027*	*-6*	*22-6-2027*	4	op target	50%	*19-7-2027*	*16-11-2027*

Geld

Voor het project Vernieuwing Verkeerscentrale is circa € 89,6 miljoen aan middelen beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het gehele project. Voor het vierde kwartaal wordt een neutrale kredietwijziging voorgesteld van totaal € 1,3 miljoen, waarmee voor het project in totaal een bedrag van € 90,9 miljoen aan middelen beschikbaar is (prijspeil 1 januari 2023).

Samenwerking

De samenwerking binnen het projectteam en met de private partijen verloopt constructief. Er is bijzondere aandacht voor raakvlakafstemming tussen de deelprojecten en met private partijen. Daarbij is een facilitator samenwerking gestart om binnen het team en de verschillende subteams te coachen en te helpen met een (nog) effectievere samenwerking.

Belangrijkste risico's

Nr.	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Beheersmaatregelen
1.	Informatie over tunnelareaal komt niet (volledig) overeen met de werkelijkheid; project wordt onvoldoende geïnformeerd over wijzigingen aan het areaal gedurende de looptijd van het project. Dit speelt nu voornamelijk bij koppelen tunnels.	1. Configuratiemanagement van beheer is onvoldoende). 2. Project is onvoldoende aangehaakt bij configuratiemanagement.	1. Project voert extra nulmeting uit om de gevolgen van dit risico zo veel mogelijk te beheersen. 2. Voor koppelen tunnels is bewust gekozen voor partijen als kennishouder / onderhoudspartij. 3. Kan alleen projectoverstijgend plaatsvinden. Recent (weer) aangegeven bij ambtelijk opdrachtgever. Deze herkent het beeld en geeft aan met verbetering bezig te zijn.
2.	Tijdens de DO-fase (definitief ontwerp) van de Functionele Systemen ontstaan nieuwe inzichten met impact op	1. Benodigde doorontwikkeling leidt tot gewijzigde raakvlakken. 2. Voortschrijdend inzicht	1. Project is als opdrachtgever actief betrokken in het ontwerp (alliantie is ook gemeente). 2. Raakvlakmanagement is belegd bij deelproject FS.

CONCEPT

	de huisvesting op het LCM-terrein.		Besluitvorming vindt plaats op projectniveau (ingericht). 3. Project is actief betrokken op wijzigingenproces waardoor gevolgen beheersbaar zijn.

CONCEPT

Factsheet project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel

Toelichting Management

Het afgelopen kwartaal heeft in het teken gestaan van voorbereiding en uitvoering. In september en oktober hebben migratiewerkzaamheden plaatsgevonden. De Michiel de Ruijtertunnel is succesvol gemigreerd naar de nieuwe systemen en software en deze zijn in gebruik genomen. Een belangrijke mijlpaal is behaald!

Het project heeft, in overleg met Stadsregie, in december meegelift op een onderhoudsnacht om de resterende werkzaamheden (twee restpunten: lay-out AV-MAP en UPS) af te kunnen ronden. Er is gekozen voor het combineren van werkzaamheden met de reguliere onderhoudsnacht om de impact op het verkeer te beperken. Door onverwachte technische tegenvallers is het helaas niet gelukt om de werkzaamheden binnen de beschikbare tijd uit te voeren. Dit betekent dat de Michiel de Ruijtertunnel op een nog nader te bepalen moment opnieuw enkele nachten afgesloten dient te worden om de werkzaamheden af te kunnen ronden. Het project is momenteel in overleg met de Stadsregie voor het bepalen van deze datum in het eerste kwartaal 2024.

Daarnaast is het projectteam afgelopen periode bezig geweest met het reviewen van het opleverdossier van de aannemers.

Scope

In het vierde kwartaal 2023 is de scope van het project niet gewijzigd.

Tijd

De migratienachten zijn conform planning gestart op 18 september 2023. De migratienachten zijn 15 oktober afgerond. Een tweetal restpunten zal, in overleg met Stadsregie, in het eerste kwartaal 2024 worden afgerond. Gezien de nog beperkte risico's op resterende werkzaamheden is geen onzekerheidsanalyse meer uitgevoerd.

		Deterministisch							Probabilistisch	
Mijlpaal nr.	*Omschrijving*	*Stuurmijlpaal MP5.1*	*Stand Q4*	*Δ met SMP (wk)*	*Stand Q3*	*Δ met vorige Q (wk)*	*Toelichting*	*haalbaarheid tov MP5.1*	*P50 huidige Q*	*P85 Huidige Q*
Michiel de Ruijtertunnel										
1	Start Project	*7-2-2019*	*7-2-2019*	*0*	*7-2-2019*	0	Afgerond		-	-
2	Projectbesluit	*29-3-2019*	*29-3-2019*	*0*	*29-3-2019*	0	Afgerond		-	-
3	Uitvoeringsbesluit	*28-11-2019*	*28-11-2019*	*0*	*28-11-2019*	0	Afgerond		-	-
4	Contractering	*31-3-2020*	*31-3-2020*	*0*	*31-3-2020*	0	Afgerond			
5	Start Uitvoering	*30-11-2020*	*30-11-2020*	*0*	*30-11-2020*	0	Afgerond			

CONCEPT

6	Volledige vrijgave hittewerende bekleding	*30-8-2021*	*17-6-2021*	*-11*	*17-6-2021*	0	Afgerond			
7	Volledige vrijgave inclusief 3B	*1-12-2023*	*8-10-2023*	*-8*	*8-10-2023*	0	Afgerond	nvt	nvt	nvt
8	Acceptatie en overdracht	*1-2-2024*	*1-3-2024*	*4*	*30-11-2023*	13	op target	nvt	*nvt*	*nvt*
9	Einde project	*1-5-2024*	*11-4-2024*	*-3*	*1-3-2024*	6	op target	nvt	*nvt*	*nvt*

Geld

Voor het project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel is in totaal ongeveer € 20,2 miljoen aan middelen beschikbaar. Ongeveer € 5,6 miljoen hiervan is gealloceerd als risicovoorziening op het niveau van het overkoepelende programma. Inmiddels is voor € 2,6 miljoen aanspraak op deze risicovoorziening gemaakt.

Samenwerking

Besloten is de samenwerkingsdagen (met de opdrachtnemer) te laten vervallen aangezien de uitvoering bijna gereed is.
De samenwerking met de TBO verloopt goed en constructief. De TBO sluit aan bij de projectteamoverleggen.
De samenwerking met Stadsregie verloopt ook goed. Samen met Stadsregie wordt een nieuwe datum bepaald om de restwerkzaamheden af te ronden.
De Omgevingsdienst wordt per kwartaal geïnformeerd over de huidige stand van zaken.

Belangrijkste risico's

Nr.	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Beheersmaatregelen
1.	Capaciteitstekort van mensen en materieel (bij opdrachtnemer).	1. Economische hoogtij; overspannen markt. 2. Faillissement (onder)aannemers. 3. Specifieke kennis (bijv. software-engineers) nodig en deze zijn niet beschikbaar.	1. Bespreken / zorg uitspreken in Stuurgroep op Directieniveau.
2.	Geen acceptatie overdrachtsdocumenten door TBO.	1. Documenten / tekeningen voldoen niet aan de gestelde eisen. 2. Er ontbreekt informatie. 3. Opdrachtnemer heeft andere interpretatie van eisen, eisen zijn voor discussie vatbaar, onduidelijk of niet bekend.	1. A&O-overleg om protocollen, inhoud en voortgang te bespreken.

CONCEPT

Factsheet project Vervangingsonderhoud IJ-tunnel

Toelichting Management

De voorbereidingsfase van het vervangingsonderhoud aan de IJ-tunnel is eind derde kwartaal 2023 gestart. Het doel van het project is het uitvoeren van vervangingsonderhoud om ervoor te zorgen dat de IJ-tunnel blijft voldoen aan de eisen die gesteld worden op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en tunnelveiligheid. In de zomerwerken die vanaf 2012 hebben plaatsgevonden zijn werkzaamheden uitgevoerd om de IJ-tunnel te laten voldoen aan wet- en regelgeving. Lang niet alle installaties en civiele delen zijn destijds aangepakt en daarbij zijn veel aanpassingen bij start uitvoering alweer 15 jaar oud. Ze naderen het einde van de verwachte levensduur en dienen geschikt te worden gemaakt voor aansluiting op de nieuwe verkeerscentrale Amsterdam.

Afgelopen kwartaal heeft het projectteam samen met de TBO gewerkt aan het concretiseren van de uitgangspunten en randvoorwaarden waaraan het project moet voldoen, waaronder de scope, planning en kosten. De vaststelling van de projectreferenties en afronding van de eerste fase stond gepland op eind december 2023. Omdat nog niet alle kaders stabiel zijn, is besloten dit uit te stellen naar begin februari 2024. Volgend hierop start de tweede fase waarin de werkzaamheden aan het ontwerp, de contractdossiers en uitvoeringsstrategie worden uitgevoerd en toegewerkt wordt naar het uitvoeringsbesluit.

Scope

De scope van het project Vervangingsonderhoud IJ-tunnel is nog in ontwikkeling, maar zal in hoofdlijnen betreffen:

- vervangingsonderhoud asfalt (incl. voegconstructies);
- vervangingsonderhoud civiel (o.a. brandwerende beplating);
- vervangingsonderhoud tunneltechnische installaties (TTI), waaronder besturing, energievoorziening, verlichting, veiligheidssystemen.

De precieze scope wordt bepaald aan de hand van de levensduur van de onderdelen en geconstateerde gebreken vanuit inspecties en onderzoeken.

Tijd

Omdat nog niet alle randvoorwaarden en uitgangspunten helder zijn, is besloten het ambtelijk projectbesluit uit te stellen naar begin februari 2024. Hiermee verschuift ook het vaststellen van de kaders van de masterplanning. In januari 2024 zal op de projectplanning een probabilistische analyse worden uitgevoerd, waarna de kaders voor de masterplanning worden bepaald.

		Deterministisch						Probabilistisch		
Mijlpaal nr.	*Omschrijving*	*Stuurmijlpaal Masterplanning*	*Stand Q4*	*Δ met SMP (wk)*	*Stand Q3*	*Δ met vorige Q (wk)*	*Toelichting*	*haalbaarheid*	*P50 huidige Q*	*P85 Huidige Q*
IJ-Tunnel										
1	Start Project	nvt	*1-9-2023*	*0*	*1-9-2023*	0	afgerond	nvt	nvt	nvt

CONCEPT

2	Projectbesluit	nvt	*2-2-2024*	*0*	*22-12-2023*	6	achter op target	nvt	nvt	nvt
3	Uitvoeringsbesluit	nvt	*17-7-2024*	*0*	*17-7-2024*	0	op target	nvt	nvt	nvt
4	Contractering asfaltvernieuwing	nvt	*17-1-2025*	*0*	*17-1-2025*	0	op target	nvt	nvt	nvt
4	Contractering vervangingsonderhoud	nvt	*15-4-2025*	*0*	*15-4-2025*	0	op target	nvt	nvt	nvt
5	Start Uitvoering vervangingsonderhoud (tunnelsluiting)	nvt	*13-1-2027*	*0*	*13-1-2027*	0	op target	nvt	nvt	nvt
6	Openstelling Tunnel	nvt	*12-1-2028*	*0*	*12-1-2028*	0	op target	nvt	nvt	nvt
7	Acceptatie en overdracht en projectdecharge	nvt	*30-6-2028*	*0*	*30-6-2028*	0	op target	nvt	nvt	nvt

Geld
Voor dit project is een voorbereidingskrediet van € 7,0 miljoen beschikbaar.
In de begroting 2024 is in rekening gehouden met een totale investering van € 40 miljoen. De definitieve kostenraming voor het volledige project wordt in het eerste kwartaal 2024 afgerond. Bij de Voorjaarsnota 2024 wordt naar verwachting een aanvullende aanvraag ingediend.

Samenwerking
De samenwerking tussen het projectteam en de TBO verloopt voorspoedig.
De afstemming met Stadsregie over het proces en randvoorwaarden rondom de totstandkoming van de uitvoeringsstrategie is positief.

Belangrijkste risico's

Nr.	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Beheersmaatregelen
1.	Incomplete en incorrecte areaalgegevens leiden tot vertraging in ontwerpvoorbereiding, scopeduiding, wijzigingen en verrassingen tijdens uitvoering.	1. Beheer van areaalgegevens onvoldoende ingericht. 2. Wijzigingen doorgevoerd zonder areaalgegevens bij te werken. 3. Tunnel is door de jaren heen gerenoveerd en bevat daardoor oude en nieuwere systemen met wisselende kwaliteit en integraliteit van documentatie/vastlegging.	1. Analyse op status van het dossier en aan de hand van risico's/hiaten die daaruit volgen bepalen en treffen van beheersmaatregelen.
2	Incompleetheid en instabiliteit van projectkaders leidt tot scopeaanpassingen en uitloop op de planning.	1. Onvoldoende integraal beeld bij staat van de tunnel en noodzakelijke aanpassingen. 2. TBO onderbezet qua capaciteit en/of expertise.	1. Gezamenlijk harden van de scope, inhoudelijke en procesmatige projectkaders. 2. Tijdig capaciteit en benodigde expertises

CONCEPT

		3. Processen om scope te beheersen niet ingericht of nageleefd. 4. De randvoorwaarden bij de beoogde uitvoeringwijze kunnen niet worden geborgd.	richting TBO kenbaar maken. 3. Wijzigingen van kaders volgens VTW-proces laten verlopen.
3	Projectorganisatie niet tijdig en/of kwalitatief ingericht.	1. Lang proces en aanzienlijke doorlooptijden om functieprofielen in te vullen. 2. Krapte op de markt. 3. Nieuwe samenwerking nieuwe technische adviesdiensten.	1. Tijdig opstarten met wervingstraject.

CONCEPT