

Halfjaarrapportage Zuidasdok

1 januari t/m 30 juni 2023

Inschuiven dakdeel Minervapassage

Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 3 |
| 1.1 Doel rapportage | 3 |
| 1.2 Leeswijzer | 3 |
| 1.3 Programmadoelstellingen | 3 |
| 2. Samenvatting | 5 |
| 3. Programmavoortgang | 8 |
| 3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT) | 8 |
| 3.2 S&C/ICT Metro | 10 |
| 3.3 Knooppunten | 11 |
| 3.4 Tunnel | 13 |
| 3.5 Programma | 15 |
| 3.6 Integrale veiligheid | 17 |
| 4. Omgeving & Communicatie | 19 |
| 4.1 Stakeholdermanagement | 19 |
| 4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid | 21 |
| 4.3 Communicatie | 22 |
| 5. Programmabeheersing | 24 |
| 5.1 Scope | 24 |
| 5.2 Planning | 24 |
| 5.3 Financiën | 26 |
| 5.4 Risico's | 32 |
| 5.5 Organisatie en kwaliteit | 36 |
| Bijlagen | 37 |
| 1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok | 37 |
| 2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten | 39 |

Auteur: **Programmaorganisatie
Zuidasdok**

Versie: **1.0**

Datum: **30 juni 2023**

Status: **Definitief**

1. Inleiding

1.1 Doel rapportage

Het doel van deze Halfjaarrapportage van het programma Zuidasdok is de opdrachtgevers te informeren en verantwoording af te leggen over de voortgang van het programma.

Deze Halfjaarrapportage heeft betrekking op de periode 1 januari tot en met 30 juni 2023.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de doelstellingen van het programma beschreven die vigerend zijn voor de gehele duur van het programma. Deze programmadoelstellingen borduren voort op de projectdoelstellingen zoals geformuleerd in de structuurvisie, maar zijn geactualiseerd naar de huidige tijdgeest. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat. In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven over de voortgang van het programma in de betreffende verslagperiode. Hoofdstuk 4 rapporteert over het omgevingsmanagement en de communicatie van het programma. Tot slot geeft hoofdstuk 5 inzicht in de stand van zaken van de beheersing van het programma.

1.3 Programmadoelstellingen

Op 9 juli 2012 hebben het Rijk, de Gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland een voorkeursbeslissing genomen voor het project Zuidasdok. Deze is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok van 9 juli 2012 en de Structuurvisie Zuidasdok van 16 augustus 2012. Voor de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is in de Bestuursovereenkomst overeengekomen dat deze in een gecombineerde aanpak met het project Zuidasdok worden voorbereid en gerealiseerd, waarbij de aanpak van de knooppunten voor rekening en risico van het Rijk is.

De volgende programmadoelstellingen, ontleend aan de Bestuursovereenkomst Zuidasdok en de structuurvisie Zuidasdok, worden gehanteerd bij Zuidasdok:

1. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke Randstad die van grote economische importantie is;
2. Door Zuidasdok kan de Zuidas verder uitgroeien tot internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en stad Amsterdam;
3. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem;
4. Duurzame inpassing van de infrastructuur in de ontwikkeling van het Zuidasgebied teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Belangrijke aandachtspunten bij de realisatie van deze doelstellingen zijn de zorg voor een complete stad en infrastructuur in elke fase van de bouw van het project. Vooral de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied zijn van essentieel belang tijdens de uitvoering van het project.

Het programma Zuidasdok behelst:

1. Het uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10-Zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel, inclusief ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas, waarmee het doorgaande en het bestemmingsverkeer van elkaar wordt gescheiden in een hoofd- en een parallelrijbaan;
2. Een duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de openbaarvervoersterminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
3. De ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoersterminal (OVT) voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor (Derde perron);
4. Een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de openbaarvervoersterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
5. De inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

2. Samenvatting

Zuidasdok, voor een betere bereikbaarheid en meer ruimte

Het programma Zuidasdok werkt aan een betere bereikbaarheid van de noordelijke randstad over weg en spoor. In de stad zelf gaat de snelweg onder de grond waardoor ruimte vrijkomt voor een groter station en meer openbare ruimte voor Amsterdam. Zuidasdok realiseert dit alles door in de komende jaren de verkeersknooppunten Amstel en De Nieuwe Meer te verbreden en volledig aan te passen, station Amsterdam Zuid compleet te vernieuwen en de snelweg te ondertunnelen. In deze rapportage leest u de belangrijkste ontwikkelingen over de eerste zes maanden van 2023.

Voortgang in een onzekere tijd

De eerste zes maanden van 2023 zijn voor Zuidasdok samen te vatten in één woord: voortgang. Buiten het zicht van de omgeving ligt er inmiddels een voorlopig ontwerp voor de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer, is de aanpak en bouwfasering van de tweede fase van de stationsvernieuwing samen met de aannemer uitgewerkt, is de aanbesteding van de snelwegtunnel voorbereid en is het besluit genomen de Rozenoordbrug te laten vernieuwen door Zuidasdok.

De voortgang buiten is nu ook steeds duidelijker merkbaar voor de omgeving. Soms gaat deze gepaard met bouwlawaai door het inbrengen van damwandplanken of verkeershinder, soms door noodzakelijke afsluitingen voor de tunnel of stationsvernieuwing. Ook de grootsheid van de operatie was zichtbaar. Via de webcams was de bouw van dakdelen dagelijks te volgen voor zowel de nieuwe, als de huidige stationspassage. Ter plekke konden belangstellenden het inschuiven van twee dakdelen bijwonen.

Zuidasdok gaat dus met zekere tred vooruit, echter wel in een zeer onzekere tijd. De oorlog in Oekraïne heeft enorme impact, wereldwijd en in Nederland. Naast de tekorten aan bouwmaterialen en lange levertijden, is er ook sprake van een hoge inflatie, hogere prijzen voor bouwmaterialen en energie en krijgt Zuidasdok naar verwachting te maken met een tekort aan voldoende gekwalificeerde medewerkers. Deze rapportage doet daarom ook melding van financiële tegenvallers.

Station Amsterdam Zuid (OVT)

Bouw en vernieuwing stationspassages

De vernieuwing van station Amsterdam Zuid vordert goed. Bouwcombinatie Nieuw-Zuid heeft voor de extra stationspassage, de Brittenpassage, twee dakdelen gebouwd. Onder grote belangstelling van pers en publiek, is een dakdeel in januari verschoven richting de A10 waardoor ruimte is ontstaan voor de bouw van het volgende dakdeel. Nadat in augustus vijf van de zeven dakdelen op hun definitieve plek zijn geschoven, zal het grootschalig ontgraven van de Brittenpassage gaan beginnen.

In een functionerend station is ook het werk aan de bestaande Minervapassage in gang gezet. Aangezien deze stationspassage circa drie keer zo breed wordt, zijn ook hier nieuwe dakdelen nodig waar de sporen op komen. In juni is het eerste dakdeel ter hoogte van de metroperrons op zijn plek geschoven. Ook de aanbesteding voor de aanschaf en plaatsing van alle liften en roltrappen voor het nieuwe station is succesvol afgerond.

Meer robuuste planning

In de planning voor de stationsvernieuwing zijn extra tijdsbuffers ingebouwd.

Om de planning minder kwetsbaar te maken, is ervoor gekozen een tweede dakdeel voor de Minervapassage niet dit jaar naar zijn definitieve locatie te schuiven maar in 2025. Hiermee verlaagt Zuidasdok de tijdsdruk en legt prioriteit bij de tijdige openstelling van de Brittenpassage begin 2026. Daarmee moest het uitgangspunt worden losgelaten om tijdens de grootschalige verbouwing van de Minervapassage de noordelijke toegang naar de metroperrons open te laten. Reizigers kunnen in plaats daarvan via de nieuwe Brittenpassage naar alle trein- en metroperrons.

Ruw- en afbouw Minervapassage

Parallel aan de uitvoering doorgrondde Zuidasdok met Bouwcombinatie Nieuw-Zuid de tweede fase van de stationsvernieuwing. In deze fase functioneert de nieuwe Brittenpassage als station en sluit de huidige (Minerva)passage voor een grootschalige verbouwing. In de uitgewerkte uitvoeringsplanning zijn extra tijdsbuffers ingebouwd. Met verschillende bouwkundige oplossingen wordt de periode dat de stationspassage buiten werking is tot een minimum beperkt.

Knooppunten

Knooppunt De Nieuwe Meer

EQUANS heeft de werkzaamheden rond het verplaatsen van de bediening van de Schinkelbrug drie maanden eerder dan gepland afgerond. Hiermee is de weg vrijgemaakt voor bouwcombinatie TriAX die de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer uit gaat voeren. Voorbereidend onderzoek en de uitwerking van het ontwerp zijn gaande.

Knooppunt Amstel

De scope van de reconstructie van knooppunt Amstel is wezenlijk uitgebreid. In maart is besloten om de sloop en herbouw van de zuidelijke Rozenoordbrug toe te voegen aan Zuidasdok. Dit werk vindt plaats voor rekening en risico van het Rijk. Deze uitbreiding maakt dat knooppunt Amstel circa drie jaar later wordt opgeleverd met een nieuwe in plaats van gerenoveerde zuidelijke snelwegbrug. De vernieuwing van de brug brengt een langere periode met beperkte wegcapaciteit met zich mee maar heeft geen effect voor het tunnelproject en de oplevering van het totale programma Zuidasdok.

In juni is het wijzigingstracébesluit vastgesteld en tot en met 3 augustus ter inzage gelegd voor eventueel beroep bij de Raad van State. Voor knooppunt De Nieuwe Meer een belangrijke mijlpaal voor het verkrijgen van vergunningen voor de realisatie.

Tunnel

Na twee marktconsultaties is in mei de aanbestedingsstrategie vastgesteld. Deze bestaat uit drie stappen. Allereerst de tenderfase inclusief een dialoog met geïnteresseerde marktpartijen, uitmondend in de selectie van één marktpartij. Vervolgens een periode waarin Zuidasdok en de geselecteerde aannemer een bouwteam vormen dat het ontwerp en de bouwfasering uitwerkt tot een definitief ontwerp. Tot slot de bouw van de snelwegtunnel door het hart van Zuidas. De aanbesteding is in juli gepubliceerd op TenderNed.

Stationstoegang tijdens de bouw

Parallel aan de voorbereiding van de aanbesteding, is het overleg over de bouw van de tunnel met de gemeente, ProRail, NS, GVB en VRA geïntensiveerd. De tunnel komt direct voor de stationsentrees, terwijl het station zo goed mogelijk moet blijven functioneren. Met de overlegpartners is afgesproken maximaal één stationstoegang tegelijkertijd langdurig af te sluiten. De tunnelsectie bij de noordelijke entree van de huidige stationspassage wordt gerealiseerd tijdens de verbouwing van die passage als de toegang reeds is afgesloten. Ook is afgesproken de stationsopgang aan de Parnassusweg langer beschikbaar te

houden zodat reizigers meerdere mogelijkheden houden om het station in en uit te gaan.

Het effect van prijsontwikkeling

Zuidasdok wil financieel gezond haar projecten realiseren. In de huidige onzekere tijd is het onvermijdelijk dat de prijsontwikkeling, die breed in de samenleving wordt ervaren, ook zijn effect heeft op de financiële prognose van Zuidasdok. De Zuidasdok projecten zijn fors in omvang en zo ook het effect van de huidige prijsontwikkeling. Het programma Zuidasdok kent ultimo juni 2023 een budgetspanning (verschil tussen het beschikbare budget en de prognose van de eindkosten) van € 386 mln. Oorzaken zijn de indexering van de raming naar januari 2023, de onzekere tijd die je terugziet in marktaanbiedingen en de herijking van de raming van de tunnel ter voorbereiding op de aanbesteding. In de financiële standen in deze H1-rapportage is een drietal zaken nog niet verwerkt. Dit betreft de extra uitgaven voor het opdragen van OVT-2, de herijking van de raming van knooppunt Amstel en het risico op hogere aanbiedingen als gevolg van markteffecten die spelen op het moment van de marktbenadering (schaarste van materialen, aantal aanbieders, aantal alternatieve aanbestedingen, etc.).

De komende periode zullen deze zaken nader uitgewerkt en geraamd worden. Een eerste inschatting is dat deze kosten er toe leiden dat de budgetspanning van Zuidasdok kan oplopen tot een bedrag van naar verwachting in totaal 600 M€ tot 800 M€.

De actuele geopolitieke ontwikkelingen en het effect op de markt is door Zuidasdok in deze rapportage dan ook opnieuw benoemd als toprisico. Dit was het ook in de rapportage over de tweede helft van 2022.

3. Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 januari tot en met 30 juni 2023.

3.1 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

| | |
|----------------------|---|
| <i>Planning</i> | <i>OVT-1 en OVT-2: 2020 – 2031 OVT-3: 2026 – 2036</i> |
| <i>Werkzaamheden</i> | <i>Realiseren Openbaarvervoerterminal in drie delen OVT-1: realisatie van de (nieuwe) Brittenpassage en omklappen metroperrons en stijgpunten metro in de Minervapassage. OVT-2: verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage en verbreden bestaande treinperrons. OVT-3: realisatie koppen van de stationspassages, de noordelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en de zuidelijke stationsplint met commerciële voorzieningen en aanleg openbare ruimte</i> |
| <i>Contract</i> | <i>OVT-1 en OVT-2: E&C-contract, met OVT-2 optioneel OVT-3: n.t.b.</i> |

Doorgronding & Prijsvorming OVT-2

In Q3-2022 is Bouwcombinatie Nieuw-Zuid gestart met de doorgronding en prijsvorming van OVT-2. Tijdens de doorgrondings- en prijsvormingsfase bleek dat de uitvoeringsplanning van OVT-2 erg krap is, met name in de laatste fase van de onderdekse ruwbouw van de Minervapassage en de afbouw tot aan de openstelling. Bouwcombinatie Nieuw-Zuid heeft samen met Zuidasdok vastgesteld dat de voorziene bouwwijze voor de onderdekse ruwbouw zou leiden tot een vertraging van twee jaar voor de ingebruikname van de nieuwe Minervapassage. Door optimalisaties in de bouwlogistiek, door onder andere een bredere zuidelijke ingang van de Minervapassage, is dit teruggebracht tot een half jaar. Bouwcombinatie Nieuw-Zuid heeft het voorstel voor de uitvoering van OVT-2 inclusief prijs begin juli 2023 ingediend. Een en ander leidt tot meerkosten (70 M€ tot 80 M€) waarvoor besluitvorming nodig is. Op uiterlijk 1 september 2023 moet een go/no-go besluit genomen worden voor de start van OVT-2. In het geval van een no-go besluit zal een nieuwe aanbesteding voor OVT-2 moeten worden gestart.

Aanpassing bouwfasering OVT-1

In de afgelopen periode is gebleken dat er bij de uitvoering van OVT-1 meer tijd nodig is voor het uitwerken van de uitvoeringsontwerpen en de werkvoorbereiding. Inmiddels is de bouwfasering voor OVT-1 aangepast waardoor deze robuuster wordt en de tijdsdruk op het uitwerken van de uitvoeringsontwerpen en de werkvoorbereiding wordt verlaagd terwijl de openstelling van de Brittenpassage in Q1-2026 kan worden gehandhaafd. Daarbij wordt onder andere het inschuiven van een metrodek van de Minervapassage verschoven van de zomer van 2023 naar de zomer van 2025. Het OGO is op 7 maart 2023 akkoord gegaan met deze aanpassing.

Belangrijke consequentie is dat de stijgpunten aan de noordzijde van de Minervapassage nu gereed zijn aan het einde van OVT-2, in plaats van aan het einde van OVT-1. Voor de metroreizigers die gebruik zouden maken van de noordelijke ingang van de Minervapassage betekent dit dat zij langer geen gebruik kunnen maken van de Minervapassage en dat de loopafstand met max.

200 meter toeneemt. Op verzoek van het OGO kijkt Zuidasdok naar optimale looproutes. Ook wordt bekeken of tijdens de drie jaar durende afsluiting van de Minervapassage zoveel mogelijk tunnelwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

Ontwerpwerkzaamheden

Voortgang uitvoeringsontwerpen Bouwcombinatie Nieuw-Zuid

Bouwcombinatie Nieuw-Zuid heeft in de afgelopen periode de uitvoeringsontwerpen opgesteld van de in te schuiven dekken voor de Brittenpassage en de Minervapassage en voor de perronverlenging voor een metrospoor. Deze uitvoeringsontwerpen zijn door Zuidasdok geaccepteerd.

Wet BENG in relatie tot ontwerp OVT

Om aan de wet BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) te voldoen zijn in het ontwerp van de OVT zonnepanelen in de randen van de perronkappen voorzien. Het OGO heeft, omdat de gekozen zonnepanelen duur zijn en een laag rendement hebben, gevraagd om alternatieven te onderzoeken. De in de ogen van Zuidasdok beste variant, waarin standaard zonnepanelen worden toegepast en die draagvlak heeft van het kwaliteitsteam Zuidasdok, is op 30 mei 2023 positief ontvangen in het OGO. Inmiddels hebben de beheerders ProRail en GVB ingestemd met het voorstel waarna definitieve besluitvorming kan plaatsvinden.

Uitvoeringswerkzaamheden

In het eerste half jaar heeft Bouwcombinatie Nieuw-Zuid, tijdens vier weekend-buitendienststellingen, tijdelijke grondkeringen aangebracht naast de metrosporen. Na de werkzaamheden in het weekend van 11 februari is een verzakking van een metrospoor opgetreden, waarna het spoor uit voorzorg uit dienst is genomen. Bouwcombinatie Nieuw-Zuid, Zuidasdok en het GVB hebben intensief samengewerkt om de verzakking te herstellen. Na drie dagen was het metrospoor weer in dienst.

Bouwcombinatie Nieuw-Zuid heeft daarnaast een volgend treindek voor de Brittenpassage gebouwd dat, onder grote belangstelling van pers en publiek, op dinsdag 24 januari 2023 ruim 20 meter is verschoven richting de A10. Hierdoor is ruimte gecreëerd voor de bouw van het volgende treindek van de Brittenpassage. Op woensdag 12 april 2023 is dit vijfde dakdeel van de nieuwe Brittenpassage succesvol gestort. Doordat hiervoor circa 120 betonwagens nodig waren heeft dit tot veel kort oponthoud op de Parnassusweg geleid. Naast de reguliere aandacht voor de veiligheid en logistiek, is middels een publiksactie met straatartiesten, getracht om de wachtbereidheid voor fietsers en voetgangers bij de toegang tot het bouwterrein aan de Parnassusweg te verbeteren.

Ook is in de afgelopen periode het eerste dakdeel voor de Minerva-passage gebouwd. Tijdens een buitendienststelling in het eerste kwartaal zijn de palen en landhoofden voor dit dek gerealiseerd. In het tweede kwartaal zijn middenpijlers geplaatst voor de ondersteuning van het metrodek in de Minervapassage en hebben werkzaamheden plaatsgevonden in het station ter voorbereiding op het inschuiven van het dek. Onder grote belangstelling van pers en publiek is dit eerste metrodek voor de Minervapassage in het weekend van 9 tot en met 11 juni 2023 tijdig en succesvol op zijn plek geschoven. Tijdens de werkzaamheden was de interwijkverbinding van de Minervapassage afgesloten. Het station was tijdens de inschuifoperatie toegankelijk voor alle gebruikers.

In de zomer wordt, in een tijdelijke buitengebruikname, het perron langs het metrospoor verlengd inclusief de aanpassing van het metro-

beveiligingssysteem. Tevens worden twee dakdelen voor de Brittenpassage afgebouwd en worden voorbereidingen getroffen voor het inschuiven ervan tussen 5 en 14 augustus 2023. Dit zal gepaard gaan met een afsluiting van de A10 en daarmee hinder op het rijkswegennet. Om die reden is gestart met een communicatiecampagne. Daarna zal er aan de noordkant van het station worden begonnen met het uitgraven van de Brittenpassage. Vanaf begin 2024 start het afgraven aan de zuidkant van het station.

Omgeving

AERIUS berekeningen

Voor de werkzaamheden aan het Parnassuswegviaduct (verbreding ten behoeve van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn) en de perronverlenging van een metrospoor worden nieuwe omgevingsvergunningen aangevraagd. Voor de vergunningsaanvragen zijn aanvullende AERIUS berekeningen nodig. Deze berekeningen zijn in het tweede kwartaal uitgevoerd en hebben aangetoond dat er door de werkzaamheden geen significant effect is van de uitstoot van stikstof op de natuurgebieden rondom Amsterdam.

Afstemming gebruik werkterreinen

Eind 2021 heeft ABN Amro zijn hoofdkantoor aan de Zuidas verkocht aan een vastgoedinvesteerder. Deze investeerder heeft omvangrijke herontwikkelingsplannen en vraagt hiervoor ruimte op de bouwterreinen van Zuidasdok. Het gaat hierbij onder andere om het spoorslagterrein dat door Bouwcombinatie Nieuw-Zuid en Zuidasdok wordt gebruikt. Er lopen gesprekken tussen Zuidasdok en de ontwikkelaar om te zien wat er mogelijk is.

Omgevingshinder

Het plaatsen van damwanden heeft geleid tot klachten van diverse bewoners uit de Irenebuurt. De geluidshinder was hoger dan verwacht. Gebleken is dat er fouten zaten in het gehanteerde geluidsmodel bij de ontheffingsaanvraag van de werkzaamheden van 14 en 15 januari 2023. Zuidasdok is met de betreffende bewoners in gesprek gegaan en heeft hiervoor excuses aangeboden.

Gebleken is dat de bewoners in de Irenebuurt niet alleen overlast ervaren van OVT, maar ook van overige bouwwerkzaamheden in Zuidas. De Zuidas werkzaamheden zijn vaak doordeweeks en die van OVT in het weekend vanwege noodzakelijke buitendienststellingen; hierdoor ervaren de bewoners het als een continue overlast die de komende jaren nog zal voortduren. Samen met Zuidas wordt naar mogelijkheden gezocht om de situatie voor bewoners acceptabel te houden. Dat is een gezamenlijke opgave van Zuidasdok, Zuidas en de betrokken ontwikkelaars. Er wordt gekeken naar andere binnenstedelijke projecten en welke lessen hier te leren zijn die ook voor Zuidas en Zuidasdok zouden kunnen bijdragen aan een acceptabele hinder voor de omgeving.

3.2 S&C/ICT Metro

| | |
|----------------------|--|
| <i>Planning</i> | <i>2020 – 2031</i> |
| <i>Werkzaamheden</i> | <i>Realiseren ICT-systemen (kaartverkoopautomaten, OV-chipkaartpoorten, camera's etc.) en werkzaamheden aan de metrobeveiliging- en besturingssystemen (S&C)</i> |
| <i>Contract</i> | <i>Er wordt gebruik gemaakt van bestaande raamcontracten (van het GVB) met S&C- en ICT-leveranciers.</i> |

In het afgelopen half jaar zijn de voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de buitendienststelling van de zomer 2023 voor het verlengen van het perron van metrolijn 50 (richting Gein) / 51 (richting CS) uitgevoerd. Het

betreft voorbereidingen aan de trein-tv systemen, camera's, dynamisch reizigersinformatie systeem, omroep, intercom en wayfinding. Voor CBTC (*Communication-Based Train Control*) zijn de testen van de gewijzigde software op de simulator en baan volop in uitvoering. Daarnaast is er een communicatiemast verzet, zodat het perron verlengd kan worden. De werkzaamheden lopen voorspoedig en conform plan.

Er is de afgelopen periode gewerkt aan een tweetal aanbestedingen. ProRail heeft de aanbesteding voor de aanschaf en plaatsing van alle liften en roltrappen voor het nieuwe station succesvol afgerond. De aanbesteding voor de levering en plaatsing van OV-poortjes door GVB voor het nieuwe metrostation loopt. De gunning zal naar verwachting in het derde kwartaal plaatsvinden.

De ontwikkeling van het CBTC-systeem, om de faseringen van het project OVT in 2023 en 2024 mogelijk te maken, loopt conform planning.

Het project is sterk afhankelijk van systeemspecifieke kennis van specialisten die schaars zijn (met name kennis van CBTC). Om dit risico te beheersen heeft het GVB met enkele specialisten nieuwe afspraken gemaakt zodat ze voorlopig beschikbaar zijn. Het moet blijken of dit voldoende is voor de duur van het project.

3.3 Knooppunten

| | |
|----------------------|--|
| <i>Planning</i> | <i>2021 – 2036</i> |
| <i>Werkzaamheden</i> | <i>Realiseren reconstructie knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel</i> |
| <i>Contract</i> | <i>D&C-contract</i> |

Knooppunt De Nieuwe Meer

Na de gunning op 16 december 2022 is aannemerscombinatie TriAX (Besix, Dura Vermeer en Heijmans) gestart met het mobiliseren van de projectorganisatie. In januari 2023 heeft er een gezamenlijke Project Start Up plaatsgevonden en heeft TriAX het projectmanagementplan en deelkwaliteitsplannen opgesteld. Zuidasdok heeft deze getoetst en geaccepteerd.

TriAX heeft in de afgelopen periode het voorlopig ontwerp uitgewerkt. Dit ontwerp wordt in Q3 2023 door Zuidasdok getoetst, waarna TriAX aan het uitwerken van het definitief ontwerp begint. Tegelijkertijd is TriAX bezig met het uitvoeren van diverse onderzoeken, zoals sonderingen en bodemonderzoek. Met RWS-WNN is afgesproken dat Zuidasdok het vast onderhoud van het areaal van knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel tijdens de realisatie uitvoert. TriAX neemt vanaf september 2023 het vast onderhoud van knooppunt De Nieuwe Meer over, waarvoor de voorbereidingen lopen. De afgelopen periode is Zuidasdok samen met TriAX langs de belangrijkste stakeholders gegaan om kennis te maken en ze te informeren over de geplande werkzaamheden.

Op 7 maart 2023 heeft het OGO er mee ingestemd dat de dekking van 99 M€, die aanvullend nodig is voor de realisatie van knooppunt De Nieuwe Meer, in zijn geheel via de Voorjaarsnota in de rijksbegroting wordt opgenomen. In juni 2023 is het budget toegekend, vooruitlopend op de definitieve verdeling en afwikkeling conform de afspraken uit de Bestuursovereenkomst.

De bediening van de Schinkelbrug vindt sinds medio december 2022 op afstand, vanuit de tijdelijke bedienkeet, plaats. In het eerste kwartaal van 2023 heeft

aannemer Equans, die de tijdelijke bediening heeft gerealiseerd, de restpunten afgehandeld en is het opleverdossier opgesteld en gereviewd door de stakeholders. Eind juni 2023 is het contract met Equans afgerond.

Door de uitbreiding van de Schinkelbrug moeten enkele ligplaatsen in de Nieuwe Meer worden verwijderd. De gesprekken met de eigenaren van deze ligplaatsen zijn de afgelopen periode voortgezet. Zuidasdok is met één van hen tot minnelijke overeenstemming gekomen. Met de andere eigenaar is Zuidasdok nog in gesprek.

Daarnaast zijn gesprekken gestart met twee woonbootbewoners aan de noordzijde van de Schinkelbrug over hun woonsituatie tijdens de realisatie van de nieuwe noordelijke brug. In verband met bouw- en hijsveiligheid kunnen deze bewoners voor een bepaalde periode geen gebruikmaken van hun woning. Zuidasdok zoekt samen met de bewoners naar een geschikte oplossing.

De kabels van Liander zijn in februari 2023 verlegd waardoor nu alle verleggingen ten zuiden van de Schinkelbrug zijn afgerond.

Als onderdeel van de reconstructies van knooppunt De Nieuwe Meer en van knooppunt Amstel worden bijna 3.000 bomen geplant. Zuidasdok gaat voor de inkoop hiervan gebruik maken van een raamcontract van de gemeente Amsterdam. Hiermee wordt invulling gegeven aan het groencompensatieplan.

Knooppunt Amstel

Sinds november 2021 heeft Rijkswaterstaat gewerkt aan het versterken van de Rozenoordbrug in knooppunt Amstel, nadat is gebleken dat door ongelijke belasting scheuren zijn ontstaan in het beton van de brug. Deze werkzaamheden zijn in maart 2023 afgerond. In opdracht van RWS-WNN is daarnaast gewerkt aan de impactanalyse van de vervanging van de zuidelijke Rozenoordbrug als onderdeel van project knooppunt Amstel. Er zijn diverse varianten uitgewerkt waarbij risicoprofiel, hinder, bereikbaarheid, planning, kosten, maakbaarheid, veiligheid en juridische aspecten zijn uitgewerkt. In het OGO van 7 maart 2023 is besloten om de vervanging van de Rozenoordbrug toe te voegen aan de scope van knooppunt Amstel. De vervanging vindt plaats voor rekening en risico van het Rijk en er is een budget beschikbaar van 150 M€ (incl. BTW). Om deze scope-uitbreiding te integreren in het project en de contractstukken, verschuiven de start van de aanbesteding en start van de bouw van knooppunt Amstel met zeven maanden en wordt knooppunt Amstel circa drie jaar later opgeleverd. Deze vertraging heeft geen gevolgen voor de oplevering van het totale programma Zuidasdok. De langere realisatieperiode heeft ook geen gevolgen voor het project Tunnel, wel zal de periode waarin alleen nog de huidige wegcapaciteit op de zuidelijke rijbaan van de A10 beschikbaar is, langer aanhouden. Deze scopewijziging wordt verwerkt in de contractdocumenten.

In de afgelopen periode is verder gewerkt aan het inkoopplan voor knooppunt Amstel waarbij de vraag over de omvang van het contract en de mogelijke splitsing over meerdere contracten centraal stond. Dit is bij de markt getoetst en vervolgens met de Tenderboard Zuidasdok besproken.

De afgelopen periode is verder gewerkt aan het aanbestedingsdossier inclusief de vervanging van de Rozenoordbrug. In juni 2023 heeft een toets op de 50%-versie van het aanbestedingsdossier plaatsgevonden. Het resultaat wordt in het derde kwartaal bekend.

3.4 Tunnel

| | |
|----------------------|--|
| <i>Planning</i> | <i>2023 – 2035</i> |
| <i>Werkzaamheden</i> | <i>Realiseren tunnel A10 (Zuid en Noord)</i> |
| <i>Contract</i> | <i>Maatwerk-bouwteamovereenkomst voor het ontwerp t/m DO+ en een E&C-contract voor de uitvoering</i> |

Contractvoorbereiding en start aanbesteding

De feedback van de markt tijdens en na de Industry Day van 1 september 2022 is verwerkt in de aanbestedingsstrategie. De nieuwe aanpak voor het project Tunnel bestaat uit drie stappen: stap 1 is de tenderfase inclusief een dialoog, in stap 2 wordt in een bouwteam het ontwerp en de bouwfasering uitgewerkt en stap 3 is de realisatie. Deze aanpak is aan de Tenderboard Zuidasdok voorgelegd in januari 2023 en tijdens een tweede Industry Day in maart 2023 aan de markt gepresenteerd. De aanpak is verwerkt in een geactualiseerd inkoopplan, dat op 30 mei 2023 in het OGO is besproken en akkoord bevonden.

In het afgelopen halfjaar is verder gewerkt aan het opstellen van de aanbestedingsdocumenten, waarbij de benodigde aanpassingen die uit de nieuwe aanpak voortvloeien verwerkt zijn. De aanbestedingsdocumenten worden in juli 2023 afgerond. Ter voorbereiding op de aanbesteding is de projectraming naar prijspeil januari 2023 geactualiseerd.

Door aanpassing van de aanbestedingsstrategie, naar aanleiding van gesprekken met potentiële marktpartijen, is de start van de aanbesteding verschoven. Deze is nu voorzien op 26 juli 2023. In de aanloop daar naartoe is het dialoogteam gestart met de voorbereiding en training voor de dialooggesprekken. In Q2 2023 is de voorbereiding op het werken in een bouwteam gestart onder begeleiding van een extern bureau.

Na de aankondiging op 26 juli 2023 start de aanbesteding van Tunnel. De eerste aanbestedingen binnen Zuidasdok, van OVT en knooppunt De Nieuwe Meer, hebben laten zien dat de markt momenteel erg risicoavers opereert. Marktpartijen stellen zich kritischer op naar complexe en risicovolle projecten en maken een zorgvuldige afweging voordat ze inschrijven voor deze projecten.

IPAT-assesment

In het kader van de faseovergang naar de aanbestedingsfase is in mei 2023 het project Tunnel bezocht door leden van NETLIPSE (Network of Large Infrastructure Projects in Europe); een Europees netwerk waarbinnen publieke partijen kennis en ervaring uitwisselen over omvangrijke infraprojecten. Een assessmentteam van NETLIPSE, bestaande uit assessoren uit de UK, Denemarken, Duitsland en Nederland, heeft bij het project Tunnel een collegiaal assessment, een zogenaamde IPAT (Infrastructure Project Assessment Tool), uitgevoerd. De complexiteit van het project wordt onderkend en het oordeel van het assessment team is dat het project er bovengemiddeld goed voorstaat. Het assessment team ziet ook een aantal verbeterpunten. Deze worden herkend en opgepakt door het projectteam. De definitieve IPAT-rapportage is inmiddels ontvangen.

Beheerdersverklaringen

Aan de beheerders van de toekomstige objecten binnen het project Tunnel is gevraagd de contractdocumenten, en dan met name de vertaling van klanteisen naar contracteisen, te reviewen. De reviewopmerkingen zijn beoordeeld, besproken met de betreffende beheerders en voor zover relevant verwerkt in de contractdocumenten.

Vorbereidende werkzaamheden

Het projectteam Tunnel streeft ernaar om vooruitlopend op realisatie van de Tunnel zoveel mogelijk ondergrondse obstakels te verwijderen. Daarnaast wordt onderzocht welke onderdelen van het werk eerder uitgevoerd kunnen worden, om het risicoprofiel voor de opdrachtnemer zo veel mogelijk te beperken. In dit kader zijn onder andere de volgende werkzaamheden opgestart:

- Kabels & Leidingen Parnassusweg Oost. Het verwijderen van kabels en leidingen aan de oostzijde van de Parnassusweg is inmiddels gestart. Het gevolg van deze werkzaamheden is dat de stationstoegang aan de Parnassusweg van 12 juni tot begin september 2023 is afgesloten. Station Amsterdam Zuid blijft bereikbaar via de ingangen aan het Zuidplein en het Mahlerplein;
- Verwijderen groutankers. De groutankers langs het WTC-complex, die de realisatie van de bouwkuiwand van de noordelijke tunnel bemoeilijken, worden in nauwe samenwerking met de eigenaar van het WTC (CBRE) verwijderd. Er wordt met een pilot gestart in de periode augustus tot oktober 2023. Na een evaluatie van de pilot wordt gestart met het verwijderen van alle groutankers in het Matthijs Vermeulenpad. De beoogde start van dit werk is januari 2024 en het werk heeft een doorlooptijd van circa een half jaar;
- Uitblaasvoorziening parkeergarage WTC, aanpassing windscherm. In oktober 2023 wordt gestart met de aanpassing van de ventilatie van de parkeergarage van het WTC. Hiertoe wordt het windscherm op het Zuidplein ingekort.

Planontwikkeling WTC-complex

CBRE wil vanaf oktober 2024 starten met de uitbreiding en renovatie van toren A van het WTC-complex. Hiervoor is ruimte binnen het Tracébesluitgebied nodig. Zuidasdok en CBRE hebben afgesproken dat CBRE ruimte krijgt tot 31 maart 2027. Onderdeel van de afspraak is dat CBRE haar medewerking verleent aan het uitvoeren van conditionerende werkzaamheden.

Vervallen eis doortrekking Noord/Zuidlijn naar Amstelveen

Bij de planuitwerking van Zuidasdok, in 2012, is besloten dat er binnen het project Zuidasdok bij de zuidelijke tunnel voorzieningen worden gecreëerd om een toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen mogelijk te maken. Inmiddels is de Amsteltram als hoogwaardige railverbinding met Amstelveen gerealiseerd en wordt gewerkt aan de doortrekking naar Uithoorn. Daarmee is een ondergrondse metroverbinding naar Amstelveen zeer onwaarschijnlijk en de in 2012 gestelde eis niet langer opportuun. Het OGO heeft daarom op 30 mei 2023 ingestemd met het voorstel om de eis ten aanzien van het in de toekomst niet onmogelijk maken van een Noord/Zuidlijn naar Amstelveen te laten vervallen. Hiermee wordt voorkomen dat complexe constructies van de tunnel ter plaatse van de kruising met de Noord/Zuidlijn en bijbehorende kosten nodig zijn.

Onderhoud tijdens en na realisatie

Met RWS-WNN is afgesproken dat Zuidasdok het vast onderhoud van het areaal van Tunnel tijdens de realisatie uitvoert. De overdracht van het areaal aan Zuidasdok is bij de eerste schop in de grond (verlegging A10). Bij oplevering van de projecten gaat het vast onderhoud terug naar RWS-WNN.

Er zijn diverse overleggen gevoerd tussen RWS-WNN en Zuidasdok om ook het meerjarig onderhoud van zowel de zuidelijke tunnel als de noordelijke tunnel voor een periode van 7 jaar na oplevering bij de aannemer van het project Tunnel onder te brengen. Inmiddels is afgesproken dat het meerjarig onderhoud

na realisatie in het contract van de (nieuwbouw)aanleg Tunnel wordt meegenomen.

3.5 Programma

Wijzigingstracébesluit (wTB) en inpassing tracébesluit in bestemmingsplan

Op 15 juni 2023 is een wijzigingstracébesluit (wTB) vastgesteld. Voor knooppunt De Nieuwe Meer is het wijzigingstracébesluit van belang voor het toepassen van grondkeringen, een kunstwerk in de A10 en het vervallen van een aantal ligplaatsen bij jachthaven De Nieuwe Meer. Voor Tunnel gaat het met name om een verlenging van de open gedeelten van de zuidelijke tunnel. Over het ontwerp van het wijzigingstracébesluit zijn zienswijzen naar voren gebracht die hebben geleid tot een aantal wijzigingen. Het wijzigingstracébesluit leidt niet tot een toe- of afname van verkeer en daarmee niet tot stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden tijdens de gebruiksfase. Ook voor de aanlegfase blijkt uit een uitgevoerde AERIUS-berekening dat het wijzigingstracébesluit niet leidt tot stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden. Het wijzigingstracébesluit ligt van 23 juni tot en met 3 augustus 2023 ter inzage. Tegen het wijzigingstracébesluit kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

In de realisatie is het wijzigingstracébesluit nodig, als juridische basis, voor het aanvragen van vergunningen. Het wijzigingstracébesluit is weliswaar vastgesteld maar nog niet onherroepelijk en daarom nog als risico opgenomen in de top 10 programmarisico's, vanwege het belang voor de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer. De gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel hebben voor de inpassing van het tracébesluit en voor door de gemeente Amsterdam bijbestelde geluidschermen een bestemmingsplan voorbereid voor het gebied aan weerszijden van de tunnelmonden. Het ontwerp van het bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. De gemeenten beantwoorden ingediende zienswijzen en stellen het bestemmingsplan in Q4 2023 vast.

Ontheffing Wet Natuurbescherming (soortenbescherming)

De ontheffing Wet natuurbescherming (Wnb) voor knooppunt De Nieuwe Meer heeft van 2 februari tot en met 15 maart 2023 ter inzage gelegen voor beroep. Er zijn geen beroepen ingesteld tegen dit besluit. Inmiddels is de ontheffing Wnb daarmee onherroepelijk.

Conform afspraak is er vanaf nu elk half jaar een overleg met het bevoegd gezag (RVO) om hen op de hoogte te houden van de voortgang van het nakomen van de voorschriften uit de ontheffing Wnb. Medio juni 2023 was het eerste overleg, medio december 2023 vindt het volgende overleg plaats.

Functioneren kerngebied Zuidas tijdens realisatie Zuidasdok

Sinds april 2022 wordt 4-wekelijks door Zuidasdok een afstemmingsoverleg georganiseerd met de stakeholders binnen het kerngebied. Aan dit Integraal StakeholderOverleg (ISO) Kerngebied nemen deel: Zuidasdok, Gemeente Amsterdam (V&OR, Zuidas en Programma Fiets), GVB Railinfrabedrijf & GVB Exploitatie, VRA, ProRail, NS Stations & NS Reizigers en Bureau Spoorbouwmeester.

De afstemming in het ISO Kerngebied heeft tot een nadere uitwerking van de bestaande klanteisen met betrekking tot het functioneren van het kerngebied geleid. Deze nadere uitwerking is input geweest voor de integrale fasering van de werkzaamheden van de projecten OVT-2 en Tunnel in het kerngebied. De belangrijkste uitkomsten van de afstemming in het ISO Kerngebied worden hierna toegelicht.

Toegangen station Amsterdam Zuid in relatie tot tunnelbouw

De tunnels van Zuidasdok komen direct voorlangs de Britten- en de Minervapassage te liggen. Hierdoor zal de realisatie van beide tunnels een significante impact op het station hebben. Door Zuidasdok zijn verschillende scenario's voor de configuratie van het station in combinatie met de tunnelfasering onderzocht. Hierbij zijn voor het station scenario's variërend van alle toegangen (met gereduceerde breedte) tijdens de tunnelbouw beschikbaar voor reizigers tot het afsluiten van meerdere toegangen ten behoeve van de tunnelbouw geanalyseerd. De resultaten van de analyses zijn in het ISO Kerngebied gepresenteerd en bediscussieerd. De stakeholders hebben in dit kader onder andere aangegeven een voorkeur te hebben voor langere robuustere configuraties in plaats van telkens wisselende situaties.

De afstemming in het ISO Kerngebied heeft geleid tot het voorstel om elke stationstoegang ten behoeve van de tunnelbouw eenmalig langdurig (max. 1 jaar) af te sluiten. Gedurende deze afsluiting kan de tunnelsectie direct voor de betreffende stationstoegang worden gebouwd. Na het gereedkomen van het tunneldak en het inrichten van het maaiveld kan de stationstoegang weer worden opengesteld. In overleg met de stakeholders is dit voorstel verder uitgewerkt:

- Er mag maximaal één stationstoegang tegelijkertijd (langdurig) worden afgesloten;
- De tunnelsectie ter hoogte van de noordelijke toegang van de Minervapassage wordt tijdens OVT-2 gerealiseerd (toegang is reeds afgesloten in het kader van OVT-2);
- De tunnelsectie ter hoogte van de zuidelijke toegang van de Minervapassage wordt direct aansluitend aan OVT-2 gerealiseerd (de Minervapassage blijft hierdoor aan de zuidzijde langer dicht, maar wisselende situaties (dicht/open/dicht) worden hiermee voorkomen).

Uit de loopstroomanalyses is gebleken dat bij het (langdurig) kunnen afsluiten van een stationstoegang het noodzakelijk is om de stationsopgang aan de Parnassusweg voor reizigers open te stellen. Het ontmantelen van de stationsopgang aan de Parnassusweg stond oorspronkelijk gepland aan het einde van OVT-2, maar dit zal worden verschoven naar een later moment (OVT-3 of in ieder geval na afronding ruwbouwfase tunnels).

Loopstromen in de openbare ruimte

In het kader van het functioneren van het kerngebied is naast de loopstromen in het station (zie voorgaande alinea) in het ISO Kerngebied ook gekeken naar de loopstromen in de openbare ruimte (buiten het station). Daarbij is zowel gekeken naar de benodigde breedte als naar de route van de loopstromen.

De benodigde breedtes voor de verschillende loopstromen in het kerngebied zijn bepaald op basis van de normenkaders van ProRail en de gemeente Amsterdam. De in stand te houden loopverbindingen inclusief de minimale breedte van deze verbindingen zijn als eisen opgenomen in het tunnelcontract. De haalbaarheid van deze eisen is getoetst in de integrale fasering die is opgesteld voor het kerngebied.

Uit de analyse van de loopstromen is gebleken dat tijdens de realisatie van Zuidasdok een deel van de loopstromen over routes buiten het projectgebied van Zuidasdok loopt (bijv. via de Benjamin Brittenstraat en de Claude Debussylaan naar de tijdelijke eindhalte van de Amsteltram in de Parnassusweg). Deze routes zullen tijdens de realisatie van Zuidasdok (met name in de ruwbouwfase van het tunnelproject) - in vergelijking met de huidige situatie - een grotere loopstroom moeten faciliteren. In een aparte werkgroep

(met deelnemers uit het ISO Kerngebied) is inzichtelijk gemaakt welke looproutes het betreft en of er aandachts-/knelpunten op deze routes zijn. Zuidasdok is aan de hand van deze inventarisatie met de gemeente Amsterdam (Zuidas) in overleg over te nemen maatregelen (bijv. herinrichting) op deze looproutes buiten het projectgebied van Zuidasdok.

Parnassusweg in relatie tot tunnelbouw

De Parnassusweg is een belangrijke noord/zuid-verbinding en faciliteert naast auto-, fiets- en voetgangersverkeer ook tramverkeer. De doorstroming op de Parnassusweg mag volgens het BLVC-Gebiedskader tijdens de werkzaamheden van Zuidasdok slechts in beperkte mate worden verstoord. Om de tunnels ter hoogte van de Parnassusweg te kunnen realiseren dient de weg meerdere keren te worden omgelegd.

Werkterreinen

De gemeente Amsterdam en Zuidasdok maken nadere afspraken over werkterreinen in het gebied tussen de Amstelveenseweg en de Europaboulevard. De beschikbare ruimte in dit kerngebied is zeer beperkt en vraagt om een afweging tussen terreinen voor de bouwwerkzaamheden, maar ook functies als fietsparkeerplekken, looproutes en andere wensen ten aanzien van de inrichting van de (tijdelijke) openbare ruimte. Er is minimaal circa 14.000 m² aan werkterreinen in dit kerngebied nodig. De inspanningen van de gemeente Amsterdam en Zuidasdok hebben tot nu toe geresulteerd in een aantal terreinen die zeker gebruikt kunnen worden (4.900 m²) en een aantal potentiële terreinen (circa 13.000 m²) die onder voorbehoud van nadere besluitvorming zijn van de gemeente Amsterdam.

Buiten het kerngebied heeft Tunnel minimaal circa 18.000 m² aan werkterreinen nodig. Hiervan is circa 14.500 m² beschikbaar. Ook hiervoor worden gezamenlijk oplossingen gezocht.

Schadeclaims

Er zijn in deze verslagperiode geen nieuwe schademeldingen voor Zuidasdok binnengekomen.

Verwervingsdossiers

Er wordt gewerkt aan de definitieve afronding van een aantal verwervingsdossiers voor eigendomsveranderingen tussen verschillende opdrachtgevers.

3.6 Integrale veiligheid

Binnen het programma bestaat een Kerngroep Veiligheid die bestaat uit de manager integrale veiligheid, de veiligheidsmanagers van de projecten, de voor veiligheid verantwoordelijk technisch-/bouwmanagers van de projecten, de BLVC-coördinator en de specialist systeemveiligheid. De kerngroep bereidt onder andere het programmabrede beleid en aanpak voor ter besluitvorming door de projectmanagers en de programmadirectie. Per 1 januari 2023 is een manager integrale veiligheid gestart als voorzitter van de kerngroep en die zich bezighoudt met de programmabrede aanpak en coördinatie van integrale veiligheid.

In april 2023 is het actieplan Veiligheid 2023 voor het programma vastgesteld. In dit plan zijn de acties voor 2023 opgenomen die voortkomen uit de programmabrede kaderdocumenten: het Strategisch Integraal Veiligheidsplan (SIVP) en het Veiligheidsmanagementplan (VMP).

Het VMP is het tweede kwartaal door de Kerngroep Veiligheid volledig geactualiseerd en eind mei 2023 vastgesteld door de programmadirectie. Het VMP is een verdere uitwerking van het SIVP voor specifiek arbeids- en omgevingsveiligheid. In de nieuwe versie van het VMP is onder andere de organisatiestructuur op gebied van veiligheid verduidelijkt en uitgewerkt. Dit betreft onder andere de relatie van het programma met de projecten, inclusief de invulling van de wettelijke coördinatietaken.

De volgende acties zijn in het eerste half jaar genomen (zoals opgenomen in het actieplan Veiligheid 2023):

- Het vaststellen en ondertekenen van een beleidsverklaring veiligheid;
- Vaststellen en communiceren van de programmabrede kernwaarden, veiligheidsprincipes en -regels die zijn gebaseerd op de principes en regels van de moederorganisaties;
- Programmabrede coördinatie op hijs-/funderingsveiligheid. Er is, na een openbare aanbestedingsprocedure, een overeenkomst aangegaan met een marktpartij die Zuidasdok ondersteunt op gebied van advies en toezicht op hijs- en funderingswerkzaamheden;
- Organiseren van een periodiek voortgangsoverleg en uitwisseling van best-practices met de veiligheidsmanagers van de moederorganisaties en van de projecten;
- Vastleggen hoe Zuidasdok invulling geeft aan de wettelijke "vergewisplicht";
- Activering van de Commissie Integrale Veiligheid met alle externe stakeholders.

In het eerste half jaar hebben op de projecten geen ongevallen plaatsgevonden die hebben geleid tot arbeidsverzuim (IF-rate¹ = 0). Op OVT heeft in het eerste kwartaal een ongeval met letsel en medische behandeling plaatsgevonden. Een medewerker heeft als gevolg van een beknelling een snijwond in zijn pink opgelopen. In het tweede kwartaal hebben geen ongevallen plaatsgevonden. In het eerste half jaar zijn 124 onveilige situaties gemeld op OVT door medewerkers van de Bouwcombinatie Nieuw-Zuid en Zuidasdok. Dit geeft aan dat het veiligheidsbewustzijn hoog is. Zuidasdok stimuleert actief dat medewerkers onveilige situaties melden zodat daarvan geleerd kan worden en maatregelen genomen kunnen worden om ernstige ongevallen te voorkomen.

De werkzaamheden van OVT zijn met betrekking tot veiligheid beheerst verlopen. Het veiligheidsteam van Zuidasdok heeft veel tijd besteed aan het toetsen van documenten (met name de werkplannen), afstemming met de Bouwcombinatie Nieuw-Zuid en het uitvoeren van veiligheidsrondes (waarnemingen) tijdens de werkzaamheden. Dit is niet alleen gebeurd bij de reguliere dagelijkse werkzaamheden, maar ook tijdens het inschuifweekend en de buitendienststellingen.

¹ IF-rate = aantal ongevallen met arbeidsverzuim van meer dan 24 uur per miljoen gewerkte arbeidsuren

4. Omgeving & Communicatie

Ook in de huidige verslagperiode hebben de reguliere overleggen met de omgevingspartijen plaatsgevonden. Hieronder staat een aantal punten vermeld die daarbij aan de orde zijn geweest. De inhoudelijke resultaten per project zijn vermeld in het hoofdstuk Programmavoortgang.

4.1 Stakeholdermanagement

Beheerders

Om meer co-eigenaarschap te creëren werkt de programmaorganisatie aan het uitbouwen van de relatie met de beheerders van toekomstige onderdelen van het programma en worden zij meer betrokken bij het programma. Dit gebeurt zowel op programmaniveau als vanuit de verschillende projecten. Vanuit het programma zijn de directie-overleggen met RWS, ProRail, V&OR, GVB Rail Infra en Waternet regulier terugkerende afspraken.

Met de beheerders is onder meer gesproken over de wijze waarop wordt omgegaan met de zogenaamde beheerdersverklaringen. Via beheerdersverklaringen wordt geborgd dat de uitwerking van klanteisen tot de uiteindelijk gerealiseerde en over te dragen objecten in overeenstemming blijft met de wensen en eisen van de beheerders. Specifiek is de afgelopen periode met de gemeente Amsterdam (V&OR) afgesproken dat de projecten van Zuidasdok worden aangemeld voor het Beheer Acceptatie Proces (BAP) om ze beter aan te sluiten op de Amsterdamse processen. Daarnaast is met beheerders onder meer afgestemd over gewenste scopewijzigingen, zoals de realisatie van de Rozenoordbrug, en de impact daarvan op het programma.

Gebruikers

Ook met de verschillende gebruikersgroepen wordt iedere verslagperiode overleg gevoerd. Middels deze overleggen wordt de mogelijkheid geboden om gebruikers mee te nemen in de afwegingen en dilemma's en ook de inbreng en belangen goed mee te wegen in het programma. In het afgelopen half jaar zijn de volgende overleggen met gebruikers- en belangengroepen gevoerd:

- Het Gebruikersoverleg weg en spoor (elk kwartaal) met daarin naast de opdrachtgevende organisaties ook vertegenwoordigers van NS Reizigers en GVB. In het Gebruikersoverleg is onder meer gesproken over de buitendienststellingen die de komende jaren in de planning staan. De gewenste treinvrije periodes, buitendienststellingen van de weg en tijdelijke buitengebruiknames van de metro hebben raakvlakken met diverse andere grote projecten in de regio. Dat betekent dat er gekozen moet worden welke modaliteit meer hinder moet accepteren of dat er anders geprioriteerd moet worden in de werkzaamheden. Daarnaast is meerdere keren stilgestaan bij de fasering in het kerngebied, de aanpassingen in de fasering van de Minervapassage, de consequenties van het toevoegen van de Rozenoordbrug aan de scope van Zuidasdok en heeft de Vervoerregio Amsterdam een toelichting gegeven op de stand van zaken van de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram. Daarnaast is er een terugkoppeling gegeven van een aantal sessies die zijn gehouden met Zuidas en Zuidasdok om de beperkte beschikbare ruimte goed te benutten. Zo zijn er met betrekking tot de beschikbaarheid van werkterreinen voor realisatie Tunnel verschillende scenario's ontwikkeld. Amsterdam heeft toegezegd zich in te spannen om deze terreinen beschikbaar te krijgen voor ZAD-werkterrein. Daarnaast is

inzicht gegeven in de aanpak voor de loopstromen en het fietsparkeren tijdens de uitvoering;

- In het directie-overleg met NS Stations (elk kwartaal) over de voortgang van en de actualiteiten in het programma is de afgelopen periode met name gesproken over de wijze waarop de contracten tussen NS Stations en Zuidasdok aangepast worden zodat alle reeds besproken wijzigingen ook contractueel op een goede manier worden vastgelegd. Inhoudelijk is inmiddels overeenstemming over de contracten;
- Diverse overleggen en bijeenkomsten met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven. Zowel ORAM (Ondernemend Amsterdam), Taskforce Bereikbaarheid als Hello Zuidas zijn structureel betrokken bij de ontwikkelingen in het programma. Deels via individuele gesprekken, deels via presentaties en gesprekken in de diverse werkgroepen en platforms. Afgelopen periode is een evaluatie uitgevoerd naar de meerwaarde van de Taskforce Bereikbaarheid, die wordt gefinancierd door Zuidas en Zuidasdok. Daaruit is gebleken dat de samenwerking tussen bedrijfsleven en overheden als zeer waardevol wordt ervaren en noodzakelijk om de uitdagingen op gebied van bereikbaarheid het hoofd te bieden. Tegelijkertijd is geconstateerd dat de Taskforce in de huidige vorm onvoldoende antwoord geeft op de uiteenlopende wensen en belangen. Op basis van de evaluatie hebben Zuidas en Zuidasdok besloten de financiering per 31-12-2023 te stoppen. De komende periode wordt gebruikt om samen met de bedrijven en instellingen te bespreken op welke wijze de samenwerking, passend bij de huidige fase en de diverse behoeftes, het best kan worden vormgegeven. Ondertussen loopt de samenwerking via andere gremia gewoon door;
- Aanvullend zijn vanuit het programma diverse overleggen gevoerd met bedrijven en organisaties zoals CBRE Investment Management, Victory/G&S, de RAI en de VU over specifieke raakvlakken of zorgen die leven;
- De bewonersplatforms zoals de Vereniging Irenebuurt Amsterdam (VIA) en het Bewonersplatform Zuidas (BPZ) worden vooral vanuit de projecten benaderd waarbij, wanneer dit passend is, ook projectoverstijgende thema's worden besproken. Zo schuift de omgevingsmanager OVT maandelijks aan bij de bestuursvergadering VIA met Zuidas en Zuidasdok. De omgevingsmanager van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel onderhoudt contact met de betreffende stakeholders in de knooppunten waaronder bijvoorbeeld met de Stichting Woonschepen Zuid bij de Schinkel. Bewoners maken zich zorgen om de cumulatie van hinder die ontstaat rondom het station door de langdurige werkzaamheden van zowel Zuidas/ontwikkelaars als Zuidasdok. Nu de uitvoering intensiever wordt, neemt ook het belang van omgevingsmanagement toe;
- De gemeente Amsterdam heeft de programmaorganisatie Zuidasdok gevraagd een impactanalyse te maken over de impact van de mogelijke realisatie van een Erotisch Centrum op twee locaties binnen en net buiten het tracébesluit-gebied van Zuidasdok, respectievelijk locatie Europaboulevard en de Groene Zoom. Dit najaar is de analyse gereed;
- Met de Reizigers Advies Raad (RAR) is een overleg geweest over de werkzaamheden, het eindbeeld en de diverse tussenstappen en welke impact dit heeft op de reizigers. De komende jaren zal dat overleg ook meer regulier worden ingericht.

Bevoegd gezag

Met de directie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied wordt op directieniveau per kwartaal overleg gevoerd om de Omgevingsdienst mee te

nemen in de recente ontwikkelingen binnen Zuidasdok. Met de Omgevingsdienst wordt gewerkt aan hernieuwde procesafspraken over de manier waarop Zuidasdok en de verschillende projecten met de Omgevingsdienst samenwerken. De aanpassingen in de bouwveiligheidseisen hebben impact op de wijze waarop met name funderingswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Daarover is intensieve afstemming geweest aangezien er moeilijke afwegingen gemaakt moeten worden tussen hinder voor reizigers (door afsluitingen overdag) en hinder voor omwonenden (door werkzaamheden in de nacht).

4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Vorbereiding 8-daagse buitendienststelling 2023

Het inschuiven van de spoordekken voor de Brittenpassage is verplaatst naar de zomer 2023. In goed overleg met stakeholders en wegbeheerders is de afsluiting van de A4 en A10-Zuid Hoofdrijbaan Links nu gepland van 5 augustus 22:00 uur tot 14 augustus 05:00 uur. De buitendienststelling van twee treinsporen volgt vanaf zondag 6 augustus einde dienstregeling. Er wordt -net als bij de zomerwerken 2022- wederom ingezet op stand-by bergingsvoertuigen, verkeersregelaars, aanpassen van groentijden, regelscenario en een uitgebreide communicatiecampagne om verkeer grootschalig om te leiden.

Weekendafsluiting A10-Zuid Hoofdrijbaan Rechts

Afgelopen periode zijn de voorbereidingen voor de weekendafsluitingen in september 2023 van de A10-Zuid Hoofdrijbaan Rechts, waarin damwanden naast het metrospoor worden ingetrild, voortvarend opgepakt. Inmiddels is hiervoor een volledig nieuw verkeersplan ontwikkeld en afgestemd. Ook het regelscenario en de inkoop van bijv. stand-by bergers is ondertussen opgestart. Voor deze weekenden van 9/10 september 2023 en 23/24 september 2023 is intensief contact met o.a. RAI en Amsterdam Arena omdat de afsluitingen van de A10-Zuid ter hoogte van knooppunt Amstel meer impact op deze evenementenlocaties heeft dan de afsluiting van de andere rijrichting.

Werkzaamheden zomer 2023

Deze zomer worden ook op de Parnassusweg diverse werkzaamheden uitgevoerd. Het gaat om werk van drie projecten: project OVT-1, conditionerende werkzaamheden voor Tunnel en bouwrijp maken door Zuidas van de zogenaamde Boogkavel. Op dit deel van de Parnassusweg wordt al rekening gehouden met de uitvoering van de tijdelijke tramhalte. Nu de uitvoering in het gebied intensiever wordt neemt ook het belang van omgevingsmanagement toe. Om tijdens de werkzaamheden komende jaren de bereikbaarheid en vindbaarheid in het Zuidas gebied op niveau te houden, heeft Zuidasdok het initiatief opgepakt om een concept voor Wayfinding te ontwikkelen. Hiertoe worden deze zomer 2 pilots gedaan. Dit najaar volgt dan de verdere ontwikkeling van de Wayfinding in overleg met alle stakeholders.

Fietsparkeren

Met de betrokken partners rondom het stationsgebied is de afgelopen maanden gekeken naar de wijze waarop kan worden omgegaan met fietsparkeren tijdens de bouw van Zuidasdok. In de eindsituatie wordt voorzien in twee extra ondergrondse fietsstallingen direct bij de Britten- en de Minervapassage, maar in bouwfase moeten tijdelijke stallingen worden gerealiseerd.

Onder andere op basis van de huidige bezettingscijfers van de stallingen is geconstateerd dat er op dit moment voldoende capaciteit is. Desondanks wordt er overlast ervaren door veel fietsen die op straat staan, rondom de stations-entree. Hiervoor moeten maatregelen worden getroffen in de vorm van goede

communicatie richting de fietsers, inzet van fietscoaches op straat en extra handhaving. Dit alles met als doel dat de beschikbare capaciteit in de stallingen beter wordt benut en de overlast op straat wordt beperkt.

Op het moment dat de Brittenpassage wordt opengesteld in 2026, komen er 2.000 extra parkeerplekken beschikbaar. Daarnaast worden er nieuwe stallingen gerealiseerd op maaiveld, tijdens de bouw van de tunnel. In totaal worden er in 2026/2027 bijna 4.000 extra parkeerplekken gerealiseerd. Op basis van de verwachte groei van het aantal fietsers, zou dat de komende jaren voldoende moeten zijn. Zuidasdok en de gemeente Amsterdam monitoren de situatie zodat tijdig kan worden bijgestuurd.

Ook met het bedrijfsleven wordt overleg gevoerd over de wijze waarop zij een bijdrage kunnen leveren door medewerkers aan te sporen in de (vaak particuliere) stallingen van de werkgevers te parkeren. Met de gemeente Amsterdam wordt gekeken of er afspraken kunnen worden gemaakt over extra handhavingscapaciteit.

Hinder & raakvlakken

De werkzaamheden van project OVT worden meer en meer zichtbaar en merkbaar, bijvoorbeeld met fysieke werkzaamheden in de Minervapassage waar ook reizigers gebruik van maken. Het kan gaan om geluidshinder, afzettingen, andere looproutes, een beperkte dienstregeling of een tijdelijk ingerichte openbare ruimte. In de uitvoering maakt OVT steeds een afweging tussen de belangen van de bewoners en bedrijven in de aangrenzende buurten, de reizigers en overige gebruikers van het gebied. Nu de uitvoering intensiever wordt, neemt ook het belang van omgevingsmanagement toe.

Naast de interne raakvlakken binnen Zuidasdok én in het Zuidasgebied moet ook rekening worden gehouden met geplande werkzaamheden in de regio. Intensieve afstemming met o.a. projecten A9 BaHo, Herstel Brandwerendheid Coentunnel, Groot Onderhoud Zeeburgerbrug en A10-Oost, Programma Hoogfrequent Spoor, V&R opgaves etc. is nodig om te voorkomen dat de regionale planning onvoldoende ruimte biedt voor de benodigde afsluitingen van Zuidasdok.

4.3 Communicatie

Werkzaamheden OVT

Voor OVT richtte de communicatie zich met name op de vele damwandwerkzaamheden met mogelijke geluidshinder voor de omgeving. In de verslagperiode hebben reizigers in de stationspassage te maken gekregen met bouwoverlast. Geprobeerd is de hinderbeleving te beperken door duidelijke omleidingsroutes, stewards, vervangend vervoer en de mogelijkheid het verschuiven van de dakdelen van dichtbij bij te wonen en toegelicht te krijgen. Daarnaast is er ruim aandacht geweest voor de 8-daagse afsluiting van de A4 en A10-Zuid in augustus 2023. Met Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam, ProRail, NS en Vervoerregio Amsterdam is stevig ingezet op de berichtgeving over deze buitendienststelling en afsluiting.

Knooppunten

Voor knooppunt De Nieuwe Meer is met een portret van de bedienaars afscheid genomen van de bediening vanuit de Schinkelbrug-verkeerstorens en heeft een publicatie over de proefopstelling met zogenaamde BioBlocks geleid tot enthousiaste reacties. In knooppunt Amstel is de reconstructie van dit knooppunt toegelicht op een drukbezochte inloopbijeenkomst.

Vorbereidend werk tunnel

Het functievrij maken van de ondergrond voor de tunnelbouw is in deze periode duidelijk zichtbaar geworden, onder andere op het drukbezochte Zuidplein. In juni 2023 volgde de 13-weekse afsluiting van de stationstoegang Parnassusweg voor het verwijderen van leidingen. De noodzakelijke omleiding en het verwijderen van fietsen is door bewegwijzering en communicatie goed verlopen.

Inzicht in geluidschermen

In deze verslagperiode is een kaart met toelichting gepubliceerd die inzicht geeft in waar welk type geluidschermen komt in het tracégebied. Dit overzicht voldoet aan een vaak geuite behoefte van de omgeving.

Terinzagelegging

Het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2023) ligt vanaf 23 juni t/m 3 augustus 2023 ter inzage.

5. Programmabeheersing

5.1 Scope

In bijlagen 1 en 2 is een totaaloverzicht opgenomen waarin de scopewijzigingen (en eventuele aanvullende financiële bijdragen) sinds de bestuursovereenkomst van juli 2012 zijn vermeld.

Scopewijzigingen

In de afgelopen periode zijn er drie scopewijzigingen doorgevoerd:

- Vervanging van de zuidelijke Rozenoordbrug (150 M€ incl. BTW, prijspeil januari 2023);
- Meerjarig onderhoud Tunnel (29 M€ incl. BTW, prijspeil januari 2023);
- Vast onderhoud Tunnel en knooppunt Amstel tijdens realisatie (18 M€ incl. BTW, prijspeil januari 2023).

5.2 Planning

In het OGO van 18 november 2020 zijn voor Zuidasdok stuurmijlpalen met bandbreedtes vastgesteld. In het OGO van 30 mei 2023 is een aantal wijzigingen hierop vastgesteld. In de H-rapportage wordt de actuele deterministische stand van deze mijlpalen toegelicht. In tabel 1 is vermeld:

- de stand van 31 december 2022 (H2 2022);
- de actuele stand per 30 juni 2023 (H1 2023);
- het verschil tussen deze en de vorige periode;
- de door het OGO vastgestelde bandbreedte.

| Mijlpaal | H2 2022 | H1 2023 | ΔH1 2023 -H2 2022 (Q's) | Vastgestelde bandbreedte | |
|--|---|---------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------|
| Programma | | | | | |
| 1 | Integraal voorontwerp Zuidasdok gereed | Q1 2020 | Q1 2020 | 0 | Q1 2020 |
| 2 | Programma Zuidasdok gereed | Q3 2034 | Q4 2034 | 1 | 2034-2036 |
| BDS2019 | | | | | |
| 3 | BDS2019 werkzaamheden gereed | Q3 2021 | Q3 2021 | 0 | Q4 2021 |
| OVT-1 Bouw Brittenpassage | | | | | |
| 4 | Start aanbesteding OVT-1 (OVT-2 mee als optie) | Q4 2020 | Q4 2020 | 0 | Q4 2020 |
| 5 | Start bouw OVT-1 | Q2 2022 | Q2 2022 | 0 | Q2 2022 |
| 7 | Ingebruikname Brittenpassage en dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn op station Zuid | Q1 2026 | Q1 2026 | 0 | 2026-2027 |
| 8 | Project OVT-1 gereed | Q4 2026 | Q4 2026 | 0 | 2026-2028 |
| OVT-2 Verbreding Minervapassage | | | | | |
| 9 | Besluit lichten optie OVT-2 | Q3 2022 | Q3 2022 | 0 | Q3 2022 |
| 10 | Start aanbesteding OVT-2 (als optie niet gelicht wordt) | Q4 2023 | Q4 2023 | on hold | Q4 2023-Q2 2024 |
| 11 | Start bouw OVT-2 | Q4 2025 | Q4 2025 | 0 | 2025-2027 |
| 12 | Ingebruikname verbrede Minervapassage | Q3 2028 | Q1 2029 | 2 | 2028-2031 |
| 13 | Project OVT-2 gereed | Q3 2028 | Q1 2029 | 2 | 2028-2031 |
| Tunnel | | | | | |
| 14 | Start aanbesteding Tunnel | Q2 2023 | Q3 2023 | 1 | 2023 |
| 15 | Start bouw tunnel Zuid | Q1 2027 | Q3 2027 | 2 | 2026-2029 |
| 16 | Start bouw tunnel Noord | Q1 2027 | Q3 2027 | 2 | 2026-2029 |
| 17 | Ingebruikname tramstation Arnold Schönberglaan | Q1 2032 | Q3 2032 | 2 | 2032-2034 |
| 18 | Ingebruikname busstation Eduard van Beinumstraat | Q4 2030 | Q2 2031 | 2 | 2031-2033 |
| 19 | Ingebruikname tunnel Zuid en verbreding A10 Zuid (zuidbaan) | Q4 2032 | Q2 2033 | 2 | 2033-2035 |
| 20 | Ingebruikname tunnel Noord en verbreding A10 Zuid (noordbaan) | Q3 2033 | Q4 2033 | 1 | 2033-2035 |
| 21 | Project Tunnel gereed | Q3 2033 | Q4 2033 | 1 | 2033-2035 |
| Knooppunt De Nieuwe Meer (KNM) | | | | | |
| 22 | Start aanbesteding KNM | Q2 2021 | Q2 2021 | 0 | Q2 2021 |
| 23 | Start bouw KNM | Q2 2024 | Q2 2024 | 0 | 2024 |
| 25 | Ingebruikname noordelijke parallelstructuur (PRR) en omklap S108 noord | Q3 2027 | Q3 2027 | 0 | 2027-2028 |
| 26 | Project KNM gereed | Q2 2030 | Q2 2030 | 0 | 2029-2031 |
| Knooppunt Amstel (KNA) | | | | | |
| 27 | Start aanbesteding KNA | Q3 2023 | Q1 2024 | 2 | 2024 |
| 28 | Start bouw KNA | Q4 2025 | Q2 2026 | 2 | 2026-2027 |
| 29 | Project KNA gereed | Q4 2030 | Q4 2033 | 12 | 2033-2036 |
| OVT-3 Koppen en plinten station | | | | | |
| 30 | Besluit combineren 5 ^e /6 ^e spoor (derde perron) met OVT-3 Zuid | Q1 2027 | Q1 2027 | 0 | 2026-2028 |
| 31 | Besluit meenemen Dokdakpark in OVT-3 Noord | Q1 2027 | Q1 2027 | 0 | 2026-2028 |
| 32 | Start aanbesteding OVT-3 | Q1 2028 | Q2 2030 | 9 | 2030-2032 |
| 33 | Start bouw OVT-3 Zuid | Q4 2032 | Q2 2033 | 2 | 2033-2035 |
| 34 | Start bouw OVT-3 Noord | Q3 2033 | Q4 2033 | 1 | 2033-2035 |
| 35 | Koppen en plinten zuidzijde station Zuid gereed | Q2 2034 | Q4 2034 | 2 | 2034-2036 |
| 36 | Koppen en plinten noordzijde station Zuid gereed | Q3 2034 | Q4 2034 | 1 | 2034-2036 |
| 37 | Ingebruikname Vivaldipassage | Q3 2034 | Q4 2034 | 1 | 2034-2036 |
| 38 | Project OVT-3 gereed | Q3 2034 | Q4 2034 | 1 | 2034-2036 |

Legenda: groen = mijlpaal gerealiseerd; rood = mijlpaal buiten bandbreedte

Tabel 1 Mijlpalen Zuidasdok

Alle mijlpalen vallen binnen de vastgestelde bandbreedtes. Afgelopen half jaar zijn er geen nieuwe mijlpalen afgerond.

OVT-1 en -2

Mijlpaal 10 'Start aanbesteding OVT-2 (als optie niet gelicht wordt)' staat onhold. Bouwcombinatie Nieuw-Zuid dient op 1 juli 2023 de doorgrondingsstukken in en de verwachting is dat er geen 'no go-besluit' genomen wordt. Een nieuwe aanbesteding is dan niet meer nodig.

Mijlpaal 12 'Ingebruikname verbrede Minervapassage' en mijlpaal 13 'Project OVT-2 gereed' zijn twee kwartalen naar achter gegaan. Uit de doorgronding van de planning door Bouwcombinatie Nieuw-Zuid, is gebleken dat de bouw twee kwartalen langer duurt. Doordat de bouw van de zuidelijke tunnel in het

kerngebied eerder al twee kwartalen naar achter is gegaan, heeft de uitloop van OVT-2 geen impact op de planning van Tunnel.

Tunnel, OVT-3 en eindmijlpaal

De aanbestedingsstrategie voor Tunnel is herzien om beter aan te sluiten bij de huidige marktomstandigheden. Dit heeft geleid tot het toevoegen van een bouwteamfase voor het VO en het DO. Daarnaast is de start van de aanbesteding verschoven van 15 juni 2023 naar 26 juli 2023. Deze wijzigingen zorgen ervoor dat de mijlpalen voor Tunnel een tot twee kwartalen zijn opgeschoven. Dit werkt door in OVT-3 en de eindmijlpaal van het programma. Door deze wijzigingen en de eerdere aanpassing van de bouwfaserings van Tunnel is de aanbesteding van OVT-3 negen kwartalen verschoven.

Knooppunt Amstel

Op 7 maart 2023 is in het OGO besloten om sloop en herbouw van de zuidelijke Rozenoordbrug toe te voegen aan de scope van knooppunt Amstel. De voorbereiding van de aanbesteding duurt daardoor langer, waardoor mijlpaal 27 'Start aanbesteding KNA' en mijlpaal 28 'Start bouw KNA' twee kwartalen naar achter zijn gegaan. Daarnaast is de bouwtijd toegenomen, omdat eerst de nieuwe zuidelijke Rozenoordbrug gebouwd moet zijn, voordat de oude gesloopt en herbouwd kan worden. Mijlpaal 29 'Project KNA gereed' is daardoor twaalf kwartalen naar achter gegaan.

5.3 Financiën

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen van de prognose eindstand, het budget en de budgetspanning van het programma. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de begrotingsartikelen 12 (Wegen) en 17 (Megaprojecten). Alle bedragen zijn inclusief BTW en worden weergegeven in miljoenen euro's (M€). De standlijn is 30 juni 2023 en het prijspeil is januari 2023, tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

In de huidige onzekere tijd is het onvermijdelijk dat de prijsontwikkeling, die breed maatschappelijk ervaren wordt, ook zijn effect heeft op de financiële prognose van Zuidasdok. De stijging van de prognose van Zuidasdok wordt voor een groot deel veroorzaakt door de actualisatie van de raming naar het prijspeil van januari 2023 en de risicoaverse markt en huidige marktomstandigheden. Daarnaast is het aandeel van het prijseffect bij Tunnel fors hoger door de grote hoeveelheid staal in het project. De eerste aanbestedingen van OVT en knooppunt De Nieuwe Meer laten zien dat de markt momenteel erg risicoavers opereert, wat resulteert in hogere organisatiekosten van de aannemer en meer engineeringkosten om risico's te reduceren. Deze ontwikkelingen zijn voor een deel in de actuele prognoses verwerkt en zullen we hierna toelichten.

In de afgelopen periode is het budget met de IBOI 2023 (4,8%) geïndexeerd en is er een aanvullende IBOI-indexering (0,8%) gedaan over 2022. Ook zijn de ramingen geïndexeerd naar prijspeil 2023 (9,6% algemene Grond-, weg- en waterbouw-index 42/43). Het grote verschil tussen de IBOI- en marktindexering leidt tot een significantie toename van de financiële spanning van het programma.

Het voor de gunning van knooppunt De Nieuwe Meer aanvullend benodigde budget van 99 M€ is toegekend, evenals het aanvullend budget van 150 M€ voor de toevoeging van de vervanging van de Rozenoordbrug aan de scope van het project knooppunt Amstel.

De raming van Tunnel is in het tweede kwartaal in de aanloop naar en ter voorbereiding op de aanbesteding herijkt en naar prijspeil 2023 gebracht. Dit heeft ten opzichte van de H2-2022 rapportage geleid tot een stijging, door indexering, indirecte prijseffecten en nadere uitwerking en aanpak. De indirecte prijseffecten zijn het gevolg van de huidige risicoaverse markt. Als gevolg van de nadere uitwerking bleek het noodzakelijk wijzigingen door te voeren in de positionering van de tunnel, de bouwmethode en bouwfasering, bleken extra maatregelen noodzakelijk voor obstakels in de ondergrond en bodemsaneringen en zijn antiverblinding en zichtschermen toegevoegd. Gelijktijdig is de risicoreservering verlaagd, passend bij de fase van het project.

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 30 juni 2023 4.079 M€, dit was 3.610 M€ in de H2-2022 rapportage. De stijging van het budget (469 M€) is het gevolg van de verwerking van de aanvullende IBOI 2022, de IBOI 2023, het aanvullend budget voor knooppunt De Nieuwe Meer, het budget voor de vervanging van de Rozenoordbrug en het budget voor vast en meerjarig onderhoud van de Tunnel en knooppunten.

De prognose eindstand bedraagt per 30 juni 2023 4.465 M€ (prijspeil januari 2023), dit was 3.709 M€ in de H2-2022 rapportage. De prognose eindstand is gestegen met 756 M€, door verwerking van de indexering van de raming, toevoeging van de Rozenoordbrug, de herijking en indexering van de raming van Tunnel, en vast en meerjarig onderhoud van de Tunnel en de knooppunten.

De totale budgetspanning komt hiermee ultimo juni 2023 uit op 386 M€. De budgetspanning was bij de H2-2022 rapportage 99 M€ als gevolg van het tekort op de aanbesteding van knooppunt De Nieuwe Meer. Op verzoek van het OGO is er, door een onafhankelijk team kostendeskundigen, een collegiale toets uitgevoerd op de prijsontwikkeling van Zuidasdok. Het toetsteam concludeert, op basis van de ontwikkeling van de marktomstandigheden en vergelijking met vergelijkbare, grote complexe projecten in de afgelopen jaren, dat "kostenstijgingen van deze omvang bij een dergelijke omvangrijke opgave in deze uitzonderlijk complexe omgeving zich kunnen voordoen".

In de financiële standen in deze H1-rapportage is een drietal zaken nog niet verwerkt. Dit betreft de extra uitgaven voor het opdragen van OVT-2, de herijking van de raming van knooppunt Amstel en het risico op hogere aanbiedingen als gevolg van markteffecten die spelen op het moment van de marktbenadering (schaarste van materialen, aantal aanbieders, aantal alternatieve aanbestedingen, etc.).

Het opdragen van OVT-2 staat gepland voor uiterlijk 1 september 2023. Op basis van de gesprekken met Bouwcombinatie Nieuw-Zuid is duidelijk geworden dat het beschikbare budget niet toereikend is en rekening gehouden moet worden met een extra budget (70 M€ tot 80 M€, prijspeil 2023) t.o.v. de in deze rapportage opgenomen prognose om de opdracht te kunnen opdragen. Hier ligt een aantal oorzaken aan ten grondslag. De logistiek is complexer dan in eerste instantie geraamd, waardoor meer buitendienststellingen nodig zijn. De doorlooptijd van de werkzaamheden is langer en er moet, voor een goede toegang onder de A10 tot het werkterrein in de Minervapassage in de A10-zuid, een hulpbrug wordt aangelegd. Bovendien bleken er groutankers verwijderd te moeten worden. Verder is meer engineering nodig dan gedacht voor het uitvoeringsontwerp Tot slot is de bijbehorende prijsontwikkeling van deze meerkosten in genoemd bedrag meegenomen.

Aan de herijking van de raming van knooppunt Amstel wordt nog gewerkt. Met de hiervoor geschetste ontwikkelingen is de verwachting dat de raming,

exclusief de kosten voor de toevoeging van de vervanging van de Rozenoordbrug, substantieel hoger zal uitkomen.

Op basis van ervaringen uit de aanbestedingstrajecten voor OVT-1, OVT-2 en knooppunt De Nieuwe Meer is gebleken dat op dit moment de aanbiedingen uit de markt hoger zijn dan de bedrijfseconomische ramingen. Dit markteffect ontstaat door beperkte beschikbaarheid van materialen, beperkt aantal aanbieders in een aanbesteding en risicoavers gedrag in de markt. Dit sluit aan op het top 1 risico van het programma: actuele geopolitieke - en marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en hoge energieprijis) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden.

De komende periode zullen deze zaken nader uitgewerkt en geraamd worden. Een eerste inschatting is dat deze kosten er toe leiden dat de budgetspanning van Zuidasdok kan oplopen tot een bedrag van naar verwachting 600 M€ tot 800 M€.

Prognose eindstand programma (PES)

PES Totaal (mutatie 755,7 M€)

De PES Totaal bedraagt per 30 juni 2023 4.465 M€, dit was 3.709 M€ in de H2-2022 rapportage. De stijging van 755,7 M€ wordt verklaard door de volgende mutaties:

PES ART 17 Zuidasdok (mutatie 565,7 M€)

- Indexering van raming naar prijspeil 2023 (incl. opslag staal) 279,6 M€
- Indirect prijseffect Tunnel als gevolg van risicoaverse markt 175,0 M€
- Nadere uitwerking en aanpak Tunnel 46,0 M€
- Meerjarig onderhoud Tunnel 29,0 M€
- Vast onderhoud Tunnel en knooppunten tijdens realisatie 8,0 M€
- Indexering bijdrage NS 2,9 M€
- Vervanging Rozenoordbrug 25,2 M€

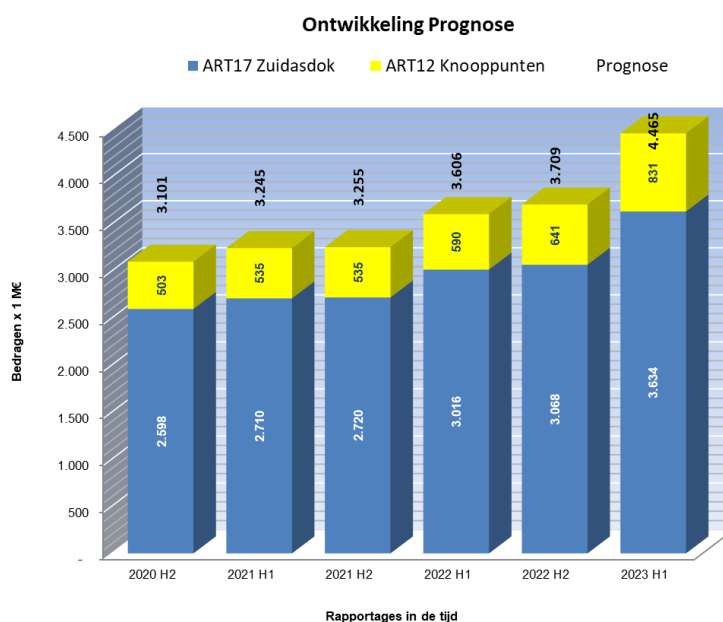
PES ART 12 Knooppunten (mutatie 190,0 M€)

- Indexering van raming naar prijspeil 2023 55,6 M€
- Vast onderhoud Tunnel en knooppunten tijdens realisatie 9,6 M€
- Vervanging Rozenoordbrug 124,8 M€

| Prognose | 2022 H2 | Mutatie | 2023 H1 |
|---------------------------|--------------|------------|--------------|
| ART 17 Zuidasdok | 3.068 | 566 | 3.634 |
| ART 12 Knooppunten | 641 | 190 | 831 |
| Totaal | 3.709 | 756 | 4.465 |

Tabel 2 Mutaties Prognose (PES)

In grafiek 1. 'Ontwikkeling Prognose (PES)', wordt de opbouw en ontwikkeling van de PES van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Grafiek 1 Ontwikkeling Prognose (PES)

Budget programma

Budget totaal (mutatie 468,7 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 31 december 2022 4.079 M€, dit was 3.610 M€ in de H2-2022 rapportage. Er is sprake van een stijging van 468,7 M€, die wordt verklaard door de volgende mutaties:

Budget ART 17 Zuidasdok (mutatie 254,9 M€)

- Aanvulling IBOI 2022 (0,8%) 19,4 M€
- IBOI 2023 (4,8%) 118,4 M€
- Meerjarig onderhoud Tunnel 29,0 M€
- Vast onderhoud Tunnel en knooppunten tijdens realisatie 8,0 M€ *
- Indexering bijdrage NS 2,9 M€ *
- Vervanging Rozenoordbrug (organisatiekosten) 25,2 M€ *
- Aanvullend budget knooppunt De Nieuwe Meer 52,0 M€ *

Budget ART 12 Knooppunten (mutatie 213,8 M€)

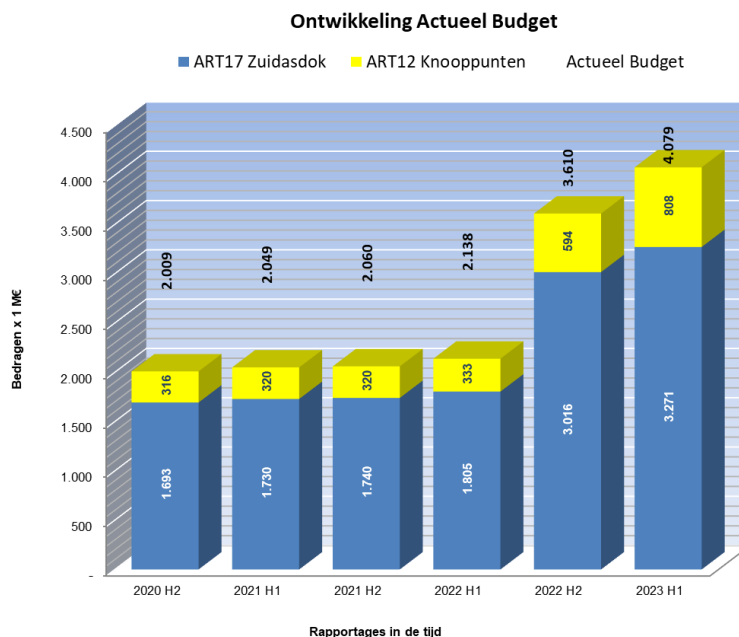
- Aanvulling IBOI 2022 (0,8%) 4,6 M€
- IBOI 2023 (4,8%) 27,8 M€
- Vast onderhoud Tunnel en knooppunten tijdens realisatie 9,6 M€
- Vervanging Rozenoordbrug (realisatiekosten) 124,8 M€ *
- Aanvullend budget knooppunt De Nieuwe Meer 47,0 M€ *

* Deze budgetmutaties zijn nog niet (volledig) verwerkt in de Rijksbegroting

| Actueel Budget | 2022 H2 | Mutatie | 2023 H1 |
|---------------------------|--------------|------------|--------------|
| ART 17 Zuidasdok | 3.016 | 255 | 3.271 |
| ART 12 Knooppunten | 594 | 214 | 808 |
| Totaal | 3.610 | 469 | 4.079 |

Tabel 3 Mutaties Budget

In grafiek 2 - 'Ontwikkeling Actueel Budget', wordt de opbouw en ontwikkeling van het budget van Zuidasdok weergegeven tot en met de verslagperiode.



Grafiek 2 Ontwikkeling Budget

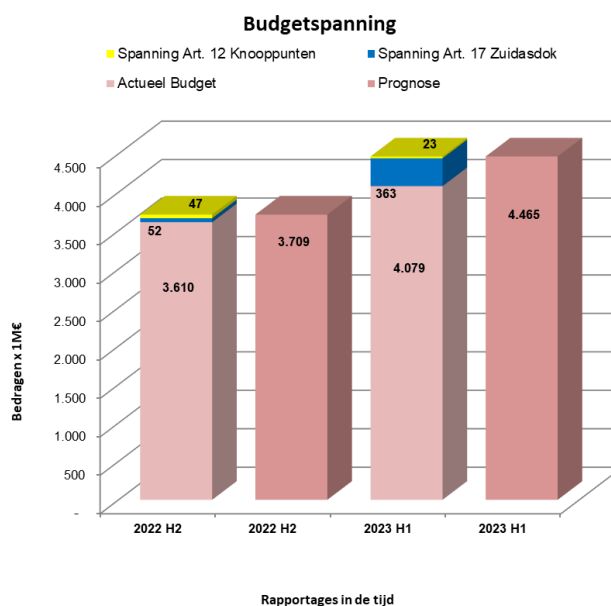
Ontwikkeling budget en prognose programma

Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 386 M€ bestaande uit 363 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 23 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H2-2022 rapportage bedroeg de budgetspanning 99 M€, welke bij de H2-2022 rapportage met het aanvullend budget voor knooppunt De Nieuwe Meer is weggenomen. Echter door verwerking van de indexering en herijking en indexering van de raming van Tunnel, is een nieuwe budgetspanning van 386 M€ ontstaan. Hierin zijn de effecten van de extra uitgaven voor het opdragen van OVT-2, de herijking van de raming van Knooppunt Amstel en hogere aanbiedingen als gevolg van markteffecten nog niet meegenomen.

| Omschrijving | 2022 H2 | Mutatie | 2023 H1 |
|--|-------------|--------------|--------------|
| Actueel Budget ART 17 Zuidasdok | 3.016 | 255 | 3.271 |
| Prognose ART 17 Zuidasdok | 3.068 | 566 | 3.634 |
| Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok | (52) | (311) | (363) |
| Actueel Budget ART 12 Knooppunten | 594 | 214 | 808 |
| Prognose ART 12 Knooppunten | 641 | 190 | 831 |
| Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten | (47) | 24 | (23) |
| Budgetspanning | (99) | (287) | (386) |

Tabel 4 Mutaties Budgetspanning

In grafiek 3 - 'Ontwikkeling Budgetspanning', wordt de opbouw en ontwikkeling van de budgetspanning van Zuidasdok.



Grafiek 3 Ontwikkeling Budgetspanning

Bijdragen financieringspartijen

Het totaal aan bijdragen van financieringspartijen in het actuele budget bedraagt 4.079 M€. Bij de H2-2022 rapportage bedroeg dit 3.610 M€. De mutatie bedraagt 469 M€ aan budget en is hiervoor onder 'Budget Programma' toegelicht.

De verdeling over de financieringspartijen is weergegeven in tabel 5 'Bijdragen financieringspartijen'.

| Financiering/Bijdragen | Actueel Budget | | |
|------------------------------------|----------------|------------|--------------|
| | 2022 H2 | Mutatie | 2023 H1 |
| Rijk | 2.106 | 215 | 2.320 |
| Gemeente Amsterdam | 407 | 17 | 424 |
| Vervoerregio Amsterdam | 334 | 17 | 351 |
| Provincie Noord Holland | 87 | 0 | 87 |
| Subsidies | 3 | - | 3 |
| Bijdragen overige derden | 79 | 7 | 86 |
| Subtotaal ART17 Zuidasdok | 3.016 | 255 | 3.271 |
| Subtotaal ART12 Knooppunten | 594 | 214 | 808 |
| Totaal programma Zuidasdok | 3.610 | 469 | 4.079 |

Tabel 5 Bijdragen financieringspartijen

Kasreeks bijdragen partijen

In tabel 6 'Kasreeks Actuele Bijdragen' zijn de afgesproken bijdragen opgenomen.

| Kasreeks bijdragen / Actueel budget | T/m 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 ev | Totaal |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Rijk | 404 | 127 | 156 | 222 | 143 | 267 | 243 | 759 | 2.320 |
| Gemeente Amsterdam | 84 | 22 | 29 | 36 | 33 | 41 | 40 | 139 | 424 |
| Vervoerregio Amsterdam | 64 | 22 | 24 | 30 | 27 | 34 | 33 | 117 | 351 |
| Provincie Noord Holland | 87 | - | - | - | - | - | - | - | 87 |
| Subsidies | 3 | - | - | - | - | - | - | - | 3 |
| Overige derden | 1 | 0 | - | - | 16 | 1 | 10 | 59 | 86 |
| Subotaal ART17 Zuidasdok | 642 | 172 | 209 | 287 | 219 | 342 | 325 | 1.074 | 3.271 |
| ART12 Knooppunten | 63 | 8 | 54 | 85 | 85 | 86 | 68 | 360 | 808 |
| Totaal programma Zuidasdok | 705 | 180 | 263 | 372 | 304 | 428 | 393 | 1.434 | 4.079 |

Tabel 6 Kasreeks Actuele Bijdragen

Realisatie uitgaven en verplichtingen

In tabel 7 'Realisatie uitgaven en verplichtingen' zijn de aangegane verplichtingen, de uitgaven en het resterende deel nog te verplichten weergegeven.

| Realisatie projecten | (1) | (2) | | | (3) | (4=1-2) |
|-----------------------------------|----------------|--------------------------|----------|--------------|-----------------|--------------------|
| | Actueel Budget | Aangegane verplichtingen | | | Gedane Uitgaven | Nog te verplichten |
| | 2023 H1 | 2022 H2 | Mutatie | 2023 H1 | 2023 H1 | 2023 H1 |
| Subotaal ART17 Zuidasdok | 3.271 | 1.112 | 7 | 1.119 | 687 | 2.152 |
| ART12 Knooppunten | 808 | 351 | 1 | 352 | 77 | 456 |
| Totaal programma Zuidasdok | 4.079 | 1.462 | 8 | 1.471 | 763 | 2.608 |

Tabel 7 Realisatie uitgaven en verplichtingen

5.4 Risico's

In deze paragraaf wordt de ontwikkeling van de risico's binnen het programma Zuidasdok toegelicht. De hier benoemde risico's betreffen gebeurtenissen die zich kunnen voordoen en impact kunnen hebben op de uitvoering van het programma. De top 10 programmarisico's van Zuidasdok ziet er als volgt uit:

| Positie H1 2023 | Risico | Ontwikkeling t.o.v. H2 2022 |
|-----------------|--|-----------------------------|
| 1 | Actuele geopolitieke - en marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en hoge energieprijzen) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden | = |
| 2 | De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol binnen de vigerende kaders | = |
| 3 | Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders | = |
| 4 | Krapte op de arbeidsmarkt leidt mogelijk tot beperkingen in de productie | = |
| 5 | Er ontstaat mogelijk spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit) | = |
| 6 | Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder | = |
| 7 | Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op in de uitvoering | ▲ |
| 8 | De besluitvorming over het wijzigings-TB (onherroepelijk WTB) duurt langer dan voorzien waardoor vergunningverlening mogelijk niet tijdig kan plaatsvinden | ▼ |
| 9 | Maatregelen hijsveiligheid hebben mogelijk grote impact op weg-, trein- en metroverkeer en de bebouwde omgeving | = |
| 10 | Het comfortabel en veilig laten functioneren van de reizigers- en verkeersstromen binnen het programmagebied tijdens de realisatie vraagt mogelijk meer maatregelen dan verwacht | = |

(Nw: nieuw risico, =: risico is gelijk gebleven, ▲: risico is gestegen, ▼: risico is gedaald)

Tabel 8 Top 10 programmarisico's

Hieronder wordt de top 10 programmarisico's van Zuidasdok ten opzichte van de H2-2022 rapportage toegelicht:

Risico 1: Actuele geopolitieke - en marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en hoge energieprijzen) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden

Het risico 'Actuele geopolitieke - en marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en hoge energieprijzen) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden' blijft ook deze periode het toprisico van het programma Zuidasdok. Zuidasdok ervaart dagelijks de gevolgen van de huidige onzekere geopolitieke situatie en de daardoor ontstane tekorten aan bouwmaterialen en lange levertijden. Ook is er sprake van een hoge inflatie, wat terugkomt in hogere prijzen voor bouwmaterialen en energie. Deze onzekere omstandigheden zullen nog wel even aanhouden en zijn bepalend voor het hoge risicoprofiel van Zuidasdok met grote onzekerheden voor planning en kosten.

Om dit risico te beheersen worden de ontwikkelingen continu in de gaten gehouden en de consequenties hiervan voor de aanpak, de raming, de planning en het risicoprofiel van de projecten uitgewerkt. Ook wordt gekeken of met passende indexeringsregelingen in de contracten ingespeeld kan worden op de marktontwikkelingen. Inmiddels is een landelijke regeling opgesteld hoe om te gaan met extreme prijsstijgingen.

Risico 2: De aanbesteding van de realisatiecontracten is mogelijk niet succesvol binnen de vigerende kaders

Dit risico heeft een sterke samenhang met risico 1 "Actuele geopolitieke - en marktontwikkelingen (o.a. tekort aan bouwmaterialen en hoge energieprijzen) leiden tot prijsstijgingen en druk op levertijden". Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de projecten Tunnel en knooppunt Amstel mogelijk door de markt als erg risicovol worden beschouwd en marktpartijen minder geïnteresseerd zijn in de uitvoering van deze projecten. Ook kan dit leiden tot hogere inschrijvingen en kunnen planningsmijlpalen, door onzekerheden over de levertijden van bouwmaterialen, als niet realistisch worden beschouwd. Marktpartijen zijn terughoudender geworden bij het aangaan van grote, complexe en risicovolle contracten en daarnaast ook bij het aangaan van meerdere grote contracten tegelijkertijd. Dit kan invloed hebben op de belangstelling voor de aanbestedingen of de uiteindelijke prijs.

Om dit risico te beheersen is er intensief contact met marktpartijen om na te gaan met welk risicoprofiel en onder welke voorwaarden de nog aan te besteden projecten van Zuidasdok op voldoende belangstelling kunnen rekenen. De aanbestedingsstrategie wordt hierop zo nodig aangepast. Bij het project Tunnel is de aanbestedingsstrategie na contact met marktpartijen aangepast om zo de kans op een succesvolle aanbesteding te vergroten.

Risico 3: Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders

Voor het uitvoeren van de projecten binnen Zuidasdok zijn er voldoende werkterreinen nodig. Bij het verder uitwerken van de planning en bouwfaserings is gebleken dat de beschikbaarheid van werkterreinen zeer kritisch is. Dit speelt met name in het kerngebied waar gebouwd wordt terwijl dit drukke gebied volledig moet blijven functioneren. Een gebrek aan werkterreinen leidt tot een inefficiënter bouwproces als gevolg van o.a. omslachtigere faseringen en meer bouwtransport. Daarnaast heeft beperkte ruimte consequenties voor omgevingsveiligheid en hinderbeperking, wat resulteert in hogere kosten en langere doorlooptijden.

Met de gemeente Amsterdam wordt, om dit risico te beheersen, constructief overleg gevoerd over de mogelijkheden om meer werkterreinen binnen en buiten tracébesluitgrenzen te vinden. Tevens wordt er overleg gevoerd met andere projecten die gebruik maken van werkterreinen over tijdelijk gebruik door Zuidasdok.

Risico 4: Krapte op de arbeidsmarkt leidt mogelijk tot beperkingen in de productie

Door grote krapte op de arbeidsmarkt wordt het voor zowel de programmaorganisatie Zuidasdok als de opdrachtnemers lastiger voldoende gekwalificeerde medewerkers te vinden en vast te houden. Zuidasdok is sterk afhankelijk van personeel met specifieke expertise en ervaring. Een gebrek aan voldoende gekwalificeerd personeel kan leiden tot vertraging in het werk. De krapte op de arbeidsmarkt zal, door stijgende personeelskosten, naar verwachting leiden tot hogere bouwkosten.

Om dit risico te beheersen streeft Zuidasdok voor haar eigen programmaorganisatie naar meerjarige overeenkomsten met leveranciers op het gebied van techniek, omgevingsmanagement, contractmanagement en projectbeheersing. Daar waar deze overeenkomsten aflopen wordt tijdig een nieuwe aanbesteding gestart.

Risico 5: Er ontstaat mogelijk spanning tussen het honoreren van wensen van stakeholders (adaptiviteit) en het stabiel houden van de scope (stabiliteit)

Het programma Zuidasdok heeft te maken met diverse stakeholders en meerdere opdrachtgevers, die verschillende aanvullende wensen en eisen hebben. Gezien de lange looptijd van het programma is het belangrijk flexibel op te kunnen treden met betrekking tot gewijzigde inzichten en wensen. Evengoed streeft Zuidasdok naar een stabiele scope voor zowel beheersbaarheid als voor voorspelbaarheid richting opdrachtgevers en de omgeving. Het inpassen van aanvullende wensen in de scope kan leiden tot vertragingen en meerkosten en gaat gepaard met nieuwe risico's.

Om dit risico te beheersen wordt een hybride aanpak toegepast waarbij een stabiliteit wordt nagestreefd bij projecten die (bijna) in uitvoering zijn en een adaptieve aanpak wordt gevolgd bij projecten die verder in de tijd liggen. Er is intensief contact met omgeving en stakeholders om tijdig de haalbaarheid en impact van aanvullende wensen te beoordelen.

Risico 6: Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder

De werkzaamheden van het programma Zuidasdok zijn complex, omvangrijk en van aanzienlijke duur. Daarbij wordt gewerkt in een dicht bebouwde omgeving met beperkt beschikbare ruimte. Een bepaalde mate van hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden is dan ook onvermijdelijk, zoals geluidshinder, trillingshinder, verminderde doorstroming en verslechterde bereikbaarheid. Dit kan grote impact hebben op de omgeving en de gebruikers van het gebied waardoor dit weerstand kan oproepen.

Dit risico wordt beheerst door hinder mee te wegen bij de keuze van uitvoeringsmethodes en de planning van werkzaamheden. Daarnaast wordt nagestreefd om werkzaamheden zo voorspelbaar mogelijk uit te voeren en belanghebbenden tijdig en juist te informeren over de mogelijke hinder. Via verschillende kanalen wordt over de mogelijke hinder met de omgeving gecommuniceerd, zie paragraaf 4.3.

Risico 7: Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op in de uitvoering

Het risicoprofiel van dit risico is deze periode licht gestegen door de ervaringen die momenteel worden opgedaan tijdens de bouwwerkzaamheden van OVT. De werkzaamheden van Zuidasdok zijn complex en vinden plaats in een dicht bebouwde omgeving. Er worden onder andere verschillen opgemerkt tussen de areaalgegevens en de daadwerkelijke situatie buiten wat kan zorgen voor tegenvallers bij de uitvoering van de werkzaamheden. Ook zijn de periodes van buitendienststellingen kort waardoor de mogelijkheid om eventuele tegenvallers op te vangen beperkt is.

Dit risico wordt beheerst door te streven naar robuuste bouwmethoden en het toepassen van proven-technology. Verder wordt veel aandacht besteed aan het verkrijgen van de betrouwbare areaalgegevens, het behouden van technische kennis binnen de programmaorganisatie, het uitvoeren van toetsen en reviews op kritische aspecten van de projecten en een gedegen afstemming van de raakvlakken tussen projecten onderling.

Risico 8: De besluitvorming over het wijzigings-TB (onherroepelijk WTB) duurt langer dan voorzien waardoor vergunningverlening mogelijk niet tijdig kan plaatsvinden

Dit risico is verder gedaald ten opzichte van de H2-2022 rapportage omdat het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2023) op 22 juni 2023 is vastgesteld. Van 23 juni t/m 3 augustus 2023 ligt het wijzigingstracébesluit ter inzage. Het risico is daarmee echter nog niet geheel verdwenen. Na 3 augustus 2023 is er meer inzicht in het aantal beroepen dat is ingediend en mogelijke consequenties. Met name voor het project knooppunt De Nieuwe Meer kunnen beroepen nog impact hebben op de eerste vergunningaanvragen. Voor Tunnel en knooppunt Amstel is er op basis van de huidige planning geen overlap tussen de behandeling van beroepen en de behandeling en verlening van vergunningen.

Risico 9: Maatregelen hijsveiligheid hebben mogelijk grote impact op weg-, trein- en metroverkeer en de bebouwde omgeving

Het onderwerp hijsveiligheid is bij alle projecten een aandachtspunt, maar speelt met name bij de werkzaamheden in het kerngebied voor OVT en Tunnel. Het vrijhouden van het valbereik bij o.a. funderingswerkzaamheden is mogelijk alleen te realiseren door stremmingen van weg-, metro- en treinverkeer of door het treffen van extra maatregelen in de bebouwde omgeving. Dit kan ertoe leiden dat er meer hinder door stremmingen en langere doorlooptijden van het werk zijn of extra kosten gemaakt worden voor het treffen van maatregelen.

Zuidasdok heeft voor de beheersing van dit risico bij uitvoeringswerkzaamheden concrete afspraken gemaakt met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied over de wijze waarop omgegaan moet worden met de veiligheid van hijswerkzaamheden. Voor elke voorgenomen activiteit wordt de hijsveiligheid en maatschappelijke impact beoordeeld en dient te worden aangetoond dat de hijswerkzaamheden voldoende veilig kunnen worden uitgevoerd.

Risico 10: Het comfortabel en veilig laten functioneren van de reizigers- en verkeersstromen binnen het programmagebied tijdens de realisatie vraagt mogelijk meer maatregelen dan verwacht

Tijdens de werkzaamheden is het essentieel dat de Zuidas op een veilige manier bereikbaar blijft voor alle gebruikers van dit gebied. De beschikbare ruimte tijdens de werkzaamheden is echter beperkt: loopstromen moeten gefaciliteerd worden terwijl er werkzaamheden plaatsvinden, inclusief de aan- en afvoer van materiaal. Daarnaast laat de prognose van de reizigersaantallen in het OV een sterke stijging zien, waardoor de drukte op station Amsterdam-Zuid alleen maar

toeneemt. Mogelijk vergt het daarom tijdens de realisatie aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid van het gebied op een veilige manier te borgen. Dit kan effect hebben op de planning en kosten van het programma.

Er vindt, om dit risico te beheersen, veel coördinatie plaats tussen de projecten van Zuidasdok onderling en met de betrokken omgevingspartijen. Er wordt nagegaan welke loopstromen tijdens de werkzaamheden moeten worden gefaciliteerd en hoe die kunnen worden opgenomen in alle faseringen, eventueel met aanvullende maatregelen.

5.5 Organisatie en kwaliteit

De binnen Zuidasdok gehanteerde werkwijzen zijn in 2022 in het kwaliteitsmanagementsysteem uitgewerkt in kaders en procedures. Hiermee wordt er op een duidelijke en eenduidige wijze in de projecten gewerkt en kan het programma voorspelbaar opereren. Daarnaast wordt continu gewerkt aan het verder verbeteren van de kwaliteit door audits, onderzoeken en second opinions uit te voeren op de risicovolle processen en onderwerpen binnen het programma. Met deze aanpak wordt de PDCA-cyclus binnen Zuidasdok ingevuld.

De ADR heeft, op verzoek van het OGO, een audit uitgevoerd naar de opzet en toepassing van het risicomanagementsysteem van Zuidasdok. De aanleiding voor deze audit was dat er tijdens een externe review van de kostenraming in 2019 geconstateerd is dat het risicodossier een zwak onderdeel van de kostenraming was. De ADR concludeert dat uit de audit "blijkt dat feitelijk voor de meeste eisen geldt dat deze zowel in de opzet van het risicomanagementsysteem zijn beschreven als in de praktijk worden toegepast". De ADR heeft een aantal adviezen gegeven om het risicomanagementsysteem nog verder te verbeteren. De programmadirectie herkent de bevindingen en adviezen met betrekking tot de beschrijving van de opzet van het risicomanagementsysteem en de toepassing ervan in de praktijk van Zuidasdok.

In de eerste helft van 2023 is, in het kader van kwaliteitsverbetering, een aantal audits en onderzoeken uitgevoerd. Een van de onderzoeken betrof de evaluatie van het voorloopcontract voor het realiseren van de tijdelijke bediening van de Schinkelbrug. Tijdens de evaluatie is de samenwerking met interne en externe betrokkenen geëvalueerd en de geleerde lessen worden meegenomen in toekomstige voorloopcontracten binnen Zuidasdok. Ook is een IPAT-assessment voor het project Tunnel uitgevoerd, zie de toelichting in paragraaf 3.4, en een collegiale toets op de prijsontwikkeling van Zuidasdok, zie de toelichting in paragraaf 5.3.

De continuïteit van de bezetting van de programmaorganisatie Zuidasdok vraagt, met de krappe arbeidsmarkt, voortdurend aandacht. De komende tijd loopt een aantal uitbestedingscontracten, waaronder die met het Ingenieursbureau Zuidasdok, af. Het programma werkt plannen uit om er voor te zorgen dat de continuïteit van de bezetting binnen het programma gewaarborgd is en er voldoende kennis en expertise beschikbaar blijft.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

| bedragen in € 1.000 | | | Bijdragen aan taakstellend budget | | | | | | |
|---------------------|--|---------------------|-----------------------------------|-----------|---------|---------|--------|--------|------------------|
| VTW-nr | Mutatie | Soort mutatie | Prijspeil | Rijk | Adam | VRA | PNH | Derden | Totaal |
| | BOK 9-7-2012 | baseline | 2011 | 979.000 | 201000 | 30.000 | 75.000 | | 1.385.000 |
| | IBOI2012 (8,9476%) | indexering | 2012 | 18.550 | 3.808 | 2.463 | 1.421 | | 26.242 |
| | IBOI2013 (1,659078%) | indexering | 2013 | 16.486 | 3.386 | 2.190 | 1.268 | | 23.331 |
| | IBOI2014 (1,29%) | indexering | 2014 | 11.900 | 2.485 | 1.591 | 940 | | 16.916 |
| | BOK 9-7-2014 | | 2014 | 1.025.936 | 210.680 | 136.244 | 78.629 | | 1.451.489 |
| | TEN- T planuitwerking | extra bijdrage | 2013 | | | | | 2.500 | 2.500 |
| 4 | VTW HTV5 Amstelveen | scopewijziging | 2014 | | | 1.568 | | | 1.568 |
| 9 | VTW overdracht VU/Boelelaan | scopewijziging | 2014 | | | -580 | | | -580 |
| 3a | VTW Brittenpassage | scopewijziging | 2014 | | | | | 26.000 | 26.000 |
| 1 | VTW verplaatsing relaishuis20 OVSAAL | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| | Projectorganisatiekosten Knooppunten | overheveling | 2014 | 40.304 | | | | | 40.304 |
| | Compensatie GF ivm BCF | BO afspraak | 2014 | | -4.390 | | | | -4.390 |
| | Piet Kranenbergpad | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 3b | Liften Brittenpassage | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 6 | VTW bus- en tramhalte Strawinskylaan | scopewijziging | 2014 | | 2.850 | | | | 2.850 |
| 7 | VTW definitieve toegang SET-gebouw | scopewijziging | 2014 | | 600 | | | | 600 |
| 8a | VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel | scopewijziging | 2014 | | | | 9.225 | | 9.225 |
| 5 | VTW verbrede Mmerpassage | scopewijziging | 2014 | | | | | 33.400 | 33.400 |
| 10 | VTW vervallen toerit S10 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 11 | VTW aansluiting S108- Zuid | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 12 | VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| | Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 | baseline | 2014 | 1.066.240 | 209.740 | 146.456 | 78.629 | 61.900 | 1.562.965 |
| 8b | VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2 | scopewijziging | 2014 | | | 94 | | | 94 |
| 13 | VTW bovenwettelijke geluidsschemen | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 15 | VTW (CADO's) Uitwisseling rijstrook voor tunnel ivm onderhoud en calamiteiten | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 16 | VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 17 | VTW Keerlus tram 4 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| 18 | VTW robuustheidsmaatregelen tram | scopewijziging | 2014 | | 235 | 4.465 | | | 4.700 |
| 19 | VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109 | scopewijziging | 2014 | | | | | | 0 |
| | IBOI2015 | indexering | 2015 | 3.902 | 766 | 535 | 302 | 26 | 5.531 |
| | Totaal per 30-06-2015 | stand Q2-2015 | 2015 | 1.070.442 | 210.741 | 151.551 | 78.931 | 61.926 | 1.573.290 |
| 20 | VTW configuratie metrosporen | scopewijziging | 2015 | | 171 | 3.249 | | | 3.420 |
| 21 | VTW aansluiting ProRail beleidskader Outilage | scopewijziging | 2015 | | | | | 712 | 712 |
| | Totaal per 30-09-2015 | stand Q3-2015 | 2015 | 1.070.442 | 210.912 | 154.800 | 78.931 | 62.638 | 1.577.423 |
| | Teruggaaf BTW 2012-2013 | ontvangst derden | 2015 | | | | | 345 | 345 |
| | ABN Amro Fietsparkeergarage Mahlerplein | ontvangst derden | 2015 | | | | | 90 | 90 |
| | Totaal per 31-12-2015 | stand Q4-2015 | 2015 | 1.070.442 | 210.912 | 154.800 | 78.931 | 63.073 | 1.577.858 |
| 22 | VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor | scopewijziging | 2015 | 3.750 | | | | | 3.750 |
| 23 | VTW Voorinvestering daklaan | scopewijziging | 2015 | | 1.298 | | | | 1.298 |
| 24 | VTW Aanvullende geluidmaatregelen | scopewijziging | 2015 | | 3.576 | | | | 3.576 |
| 25 | VTW Calamiteiten Opstelplaats | scopewijziging | 2015 | 1.200 | | | | | 1.200 |
| 26 | VTW Cap. tijdelijk gelijkrichterstation Mahler | TERUGGETROKKEN | 2015 | | | | | | 0 |
| 27 | VTW geluidsscherm en lay-out keersporen | scopewijziging | 2015 | | | | | | 0 |
| 28 | VTW Fietsroute over de Amstel | nadere detaillering | 2015 | | 70 | 70 | | | 140 |
| | Totaal per 31-03-2016 | stand Q1-2016 | 2016 | 1.075.092 | 215.856 | 154.870 | 78.931 | 63.073 | 1.587.822 |
| 30 | VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein | scopewijziging | 2016 | | 240 | 80 | | | 320 |
| | IBOI2016 | indexering | 2016 | 1.715 | 370 | 271 | 151 | 314 | 2.821 |
| | IBOI2016 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten) | indexering | 2016 | 137 | | | | | 137 |
| | Totaal per 30-06-2016 | stand Q2-2016 | 2016 | 1.076.944 | 216.466 | 155.221 | 79.082 | 63.387 | 1.591.100 |
| | Totaal per 30-09-2016 | stand Q3-2016 | 2016 | 1.076.944 | 216.466 | 155.221 | 79.082 | 63.387 | 1.591.100 |
| 31 | VTW kruising S108 Noord en Zuid | scopewijziging | 2016 | | | | | | 0 |
| 32 | VTW Daklaan (teruggetrokken door Amsterdam op 10-5-2017) | TERUGGETROKKEN | 2016 | | 0 | | | | 0 |
| | Totaal per 31-12-2016 | stand Q4-2016 | 2016 | 1.076.944 | 216.466 | 155.221 | 79.082 | 63.387 | 1.591.100 |
| 33 | VTW Waterberging stationsvoorzieningen | VERVALLEN/ON HOLD | 2016 | | n.t.b. | | | | 0 |
| 34 | VTW comm. voorzieningen OV- carré zuidzijde OVT incl. fundering 5e en 6e spoor | scopewijziging | 2017 | n.t.b. | | | | n.t.b. | 0 |
| 35 | Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid | meerkosten | 2017 | | | | | n.t.b. | 0 |
| | Herallocatie n.a.v. gunning realisatiecontract | technische mutatie | | | | | | | 0 |
| | Totaal per 31-03-2017 | stand Q1-2017 | 2016 | 1.076.944 | 216.466 | 155.221 | 79.082 | 63.387 | 1.591.100 |
| | IBOI2017 (1,15%) | indexering | 2017 | 11.232 | 2.275 | 1.629 | 909 | 710 | 16.755 |
| | IBOI2017 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten) | indexering | 2017 | | | | | 291 | 291 |
| | Totaal per 30-06-2017 | stand Q2-2017 | 2017 | 1.088.176 | 218.741 | 156.849 | 79.991 | 64.388 | 1.608.146 |
| | Totaal per 30-09-2017 | stand Q3-2017 | 2017 | 1.088.176 | 218.741 | 156.849 | 79.991 | 64.388 | 1.608.146 |
| | Totaal VTW's 33-34-36-37 | scopewijziging | 2017 | | | 7.600 | | 7.521 | 15.121 |
| | Totaal per 31-12-2017 | stand Q4-2017 | 2017 | 1.088.176 | 218.741 | 164.449 | 79.991 | 71.909 | 1.623.267 |

| bedragen in € 1.000 | | | Bijdragen aan taakstellend budget | | | | | | |
|---------------------|--|----------------------|-----------------------------------|------------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|------------------|
| VTW-nr | Mutatie | Soort mutatie | Prispeel | Rijk | Adam | VRA | PNH | Derden | Totaal |
| | IBOI2018 (1,5257%) | indexering | 2018 | 14.157 | 2.782 | 1.995 | 1.220 | 1.015 | 21.170 |
| | Totaal per 30-06-2018 | stand Q2-2018 | 2018 | 1.102.334 | 22.152,3 | 166.444 | 812,2 | 72.924 | 1.644.437 |
| | Totaal per 31-12-2018 | stand Q4-2018 | 2018 | 1.102.334 | 22.152,3 | 166.444 | 812,2 | 72.924 | 1.644.437 |
| | Totaal per 31-03-2019 | stand Q1-2019 | 2018 | 1.102.334 | 22.152,3 | 166.444 | 812,2 | 72.924 | 1.644.437 |
| | IBOI2019 (2,02%) | indexering | 2019 | 18.053 | 3.453 | 2.607 | 1.640 | 1.414 | 27.167 |
| | IBOI2019 (verschil door CPI op ontvangst. NS) | indexering | 2019 | | | | | 67 | 67 |
| | Totaal per 30-06-2019 | stand Q2-2019 | 2019 | 1.120.387 | 224.977 | 169.051 | 82.852 | 74.405 | 1.671.671 |
| | afrekening Watemet | ontvangst derden | 2019 | | | | | 128 | 128 |
| | Totaal per 30-09-2019 | stand Q3-2019 | 2019 | 1.120.387 | 224.977 | 169.051 | 82.852 | 74.533 | 1.671.799 |
| | Totaal per 31-12-2019 | stand Q4-2019 | 2019 | 1.120.387 | 224.977 | 169.051 | 82.852 | 74.533 | 1.671.799 |
| | Totaal per 31-03-2020 | stand Q1-2020 | 2019 | 1.120.387 | 224.977 | 169.051 | 82.852 | 74.533 | 1.671.799 |
| | Werkhypotheses uitvoering: | | | | | | | | 0 |
| | - Dubbelsponge aanlanding Noord/Zuidlijn | | | | | | | | 0 |
| | - Metro stijgpunten 14 en 8 | | | | | | | | 0 |
| | - Bouwfasering en lay-out metrosporen | | | | | | | | 0 |
| | - Bouwfasering treinsporen/OVT | | | | | | | | 0 |
| | IBOI2020 (1,658%) | indexering | 2020 | 13.710 | 2.833 | 2.129 | 1.374 | 1.185 | 21.231 |
| | IBOI2020 (verschil door CPI op ontvangst. NS) | indexering | 2020 | | | | | 431 | 431 |
| | Totaal per 30-06-2020 | stand Q2-2020 | 2020 | 1.134.097 | 227.810 | 171.180 | 84.226 | 76.149 | 1.693.462 |
| | Totaal per 31-12-2020 | stand Q4-2020 | 2020 | 1.134.097 | 227.810 | 171.180 | 84.226 | 76.149 | 1.693.462 |
| | Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17 | | 2020 | | 605 | | | | 605 |
| | Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17 | | 2020 | | | | | 122 | 122 |
| | indexering ontvangsten OVT | | 2020 | 1.081 | | | | | 1.081 |
| | Totaal per 31-03-2021 | stand Q1-2021 | 2020 | 1.135.178 | 228.415 | 171.180 | 84.226 | 76.271 | 1.695.270 |
| | IBOI2021 (2,354%) | indexering | 2021 | 20.316 | 3.964 | 2.989 | 1.322 | | 28.591 |
| | IBOI2021 (aanv. indexering ontvangsten) | indexering | 2021 | | 27 | | | 891 | 918 |
| | Overloopwissel ten oosten van RAI naar scope ZAD | scopewijziging | 2021 | | | 4.450 | | | 4.450 |
| | OVC | scopewijziging | 2021 | | | 1.734 | | | 1.734 |
| | Totaal per 30-06-2021 | stand Q2-2021 | 2021 | 1.155.494 | 232.406 | 180.353 | 85.548 | 77.162 | 1.730.963 |
| | Extra Corona budget OVT 1e tranche | extra bijdrage | 2021 | 550 | | | | | 550 |
| | Correctie OVC | scopewijziging | 2021 | | | -1.734 | | | -1.734 |
| | Totaal per 30-09-2021 | stand Q3-2021 | 2021 | 1.156.044 | 232.406 | 178.619 | 85.548 | 77.162 | 1.729.779 |
| | Tijdelijke maatregelen perrons OVT | scopewijziging | 2021 | | | | | 149 | 149 |
| | No regret maatregelen | scopewijziging | 2021 | | | 11.652 | | | 11.652 |
| | Totaal per 31-12-2021 | stand Q4-2021 | 2021 | 1.156.044 | 232.406 | 180.271 | 85.548 | 77.311 | 1.741.580 |
| | Correctie aanloopkosten BLS 2012 | adm wijziging | 2021 | -385 | | | | | -385 |
| | Correctie IBOI2021 (aanv. indexering ontvangsten) | indexering | 2021 | -891 | -27 | | | | -918 |
| | Reparatie conversie Q2-21 | adm wijziging | 2021 | -57 | | | | | -57 |
| | Correctie conversie | adm wijziging | 2020 | 26 | | | | | 26 |
| | Extra Corona budget OVT 2e tranche (correctie Q3-2021) | extra bijdrage | 2021 | 400 | | | | | 400 |
| | Correctie stand Q4-2021 (-26k€Project Oud en +29k€KNA) | adm wijziging | 2021 | 3 | | | | | 3 |
| | Totaal per 31-03-2022 | stand Q1-2022 | 2021 | 1.155.140 | 232.379 | 180.271 | 85.548 | 77.311 | 1.740.649 |
| | IBOI | indexering | 2022 | 40.665 | 8.606 | 7.320 | 1.484 | 3.776 | 61.851 |
| | Correctie IBOI2022 (aanv. indexering bijdragen NS) | indexering | 2022 | | | | | 696 | 696 |
| | ADM0111 Correctie budget OVT i.o.m. BS | adm wijziging | 2022 | 1.162 | | | | | 1.162 |
| | ADM0105 - Herberekening kunstwerken | scopewijziging | 2022 | 167 | | | | | 167 |
| | Totaal per 30-06-2022 | stand Q2-2022 | 2022 | 1.197.134 | 240.985 | 197.591 | 87.032 | 81.783 | 1.804.525 |
| | | | 2022 | | | | | | 0 |
| | Totaal per 30-09-2022 | stand Q3-2022 | 2022 | 1.197.134 | 240.985 | 197.591 | 87.032 | 81.783 | 1.804.525 |
| | ADM128 Toewijzing aanvullend budget Zuidasdok o.b.v. H1-2022 | adm wijziging | 2022 | 908.743 | 166.443 | 136.471 | | | 1.211.657 |
| | ADM133 Verschuiving correctie Q1 van Art17 naar Art12 | adm wijziging | 2022 | -29 | | | | | -29 |
| | Totaal per 31-12-2022 | stand Q4-2022 | 2022 | 2.105.848 | 407.428 | 334.062 | 87.032 | 81.783 | 3.016.153 |
| | | | | | | | | | 0 |
| | Totaal per 31-03-2023 | stand Q1-2023 | 2022 | 2.105.848 | 407.428 | 334.062 | 87.032 | 81.783 | 3.016.153 |
| | SCW0136 Vervanging Rozenoordbrug | scope wijziging | 2022 | 25.221 | | | | | 25.221 |
| | ADM0160 Aanvulling IBOI2022 | indexering | 2022 | 14.675 | 2.596 | 2.159 | | 7 | 19.437 |
| | ADM0154 IBOI2023 | indexering | 2023 | 85.630 | 15.813 | 13.150 | | 3.800 | 118.393 |
| | ADM0151 Aanpassing aanvullend budget AMS & VRA | adm wijziging | 2022 | | -1.529 | 1.529 | | | 0 |
| | SCW0138 Impactanalyse Hellinghoek Fietspad Riekerweg | scope wijziging | 2022 | | 31 | | | | 31 |
| | ADM161 Bijstelling IBOI vs CPI op bijdrage NS (Derden) | indexering | 2023 | | | | | 2.923 | 2.923 |
| | SCW0137 Meerjarig Onderhoud Tunnel (7 jaar) | scope wijziging | 2023 | 29.000 | | | | | 29.000 |
| | SCW0102 Vast Onderhoud voor WNN | scope wijziging | 2023 | 8.036 | | | | | 8.036 |
| | ADM0162 Aanvullend budget KNM | adm wijziging | 2022 | 52.000 | | | | | 52.000 |
| | Totaal per 30-06-2023 | stand Q2-2023 | 2023 | 2.320.410 | 424.340 | 350.900 | 87.032 | 88.513 | 3.271.194 |

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

| bedragen in € x 1.000 | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|----------------------|-----------|----------------|------------|----------|----------|------------|----------------|
| VTW-nr. | Mutatie | Soort mutatie | Prijspeil | Rijk | Adam | SRA | PNH | Derden | Totaal |
| | BOK 9-7-2012 | <i>baseline</i> | 2011 | 320.378 | | | | | 320.378 |
| | IBOI 2012 (18,9476%) | indexering | 2012 | 6.070 | | | | | 6.070 |
| | IBOI 2013 (1,659078%) | indexering | 2013 | 5.416 | | | | | 5.416 |
| | IBOI 2014 (1,21%) | indexering | 2014 | 4.003 | | | | | 4.003 |
| | BOK 9-7-2014 | | 2014 | 335.867 | 0 | 0 | 0 | 0 | 335.867 |
| | Projectorganisatiekosten Knooppunten | overheveling | 2014 | -40.304 | | | | | -40.304 |
| | Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 | <i>baseline</i> | 2014 | 295.563 | 0 | 0 | 0 | 0 | 295.563 |
| 14 | VTW optimalisatie vluchtstroken | scopewijziging | 2014 | 0 | | | | | 0 |
| | IBOI 2015 | indexering | 2015 | 1.135 | | | | | 1.135 |
| | Totaal per 31-12-2015 | <i>stand Q4-2015</i> | 2015 | 296.698 | 0 | 0 | 0 | 0 | 296.698 |
| 24 | VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten | scopewijziging | 2015 | 567 | | | | | 567 |
| 29 | VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen | scopewijziging | 2015 | 0 | | | | | 0 |
| | Totaal per 31-03-2016 | <i>stand Q1-2016</i> | 2015 | 296.698 | 567 | 0 | 0 | 0 | 297.265 |
| | IBOI 2016 | indexering | 2016 | 566 | | | | | 566 |
| | Totaal per 30-06-2016 | <i>stand Q2-2016</i> | 2016 | 297.264 | 567 | 0 | 0 | 0 | 297.831 |
| | Totaal per 30-09-2016 | <i>stand Q3-2016</i> | 2016 | 297.264 | 567 | 0 | 0 | 0 | 297.831 |
| | Totaal per 31-12-2016 | <i>stand Q4-2016</i> | 2016 | 297.264 | 567 | 0 | 0 | 0 | 297.831 |
| | Totaal per 31-03-2017 | <i>stand Q1-2017</i> | 2016 | 297.264 | 567 | 0 | 0 | 0 | 297.831 |
| | IBOI 2017 (1,15%) | indexering | 2017 | 3.394 | | | | | 3.394 |
| | Totaal per 30-06-2017 | <i>stand Q2-2017</i> | 2017 | 300.658 | 567 | 0 | 0 | 0 | 301.225 |
| | Totaal per 30-09-2017 | <i>stand Q3-2017</i> | 2017 | 300.658 | 567 | 0 | 0 | 0 | 301.225 |
| | Totaal per 31-12-2017 | <i>stand Q4-2017</i> | 2017 | 300.658 | 567 | 0 | 0 | 0 | 301.225 |
| | IBOI 2018 (1,5257%) | indexering | 2018 | 4.224 | | | | | 4.224 |
| | Totaal per 30-6-2018 | <i>stand Q2-2018</i> | 2018 | 304.882 | 567 | 0 | 0 | 0 | 305.449 |
| | Totaal per 31-12-2018 | <i>stand Q4-2018</i> | 2018 | 304.882 | 567 | 0 | 0 | 0 | 305.449 |
| | Verkoop woonboot | ontvangst derden | 2019 | | | | | 122 | 122 |
| | Totaal per 31-03-2019 | <i>stand Q1-2019</i> | 2018 | 304.882 | 567 | 0 | 0 | 122 | 305.571 |
| | IBOI 2019 (2,02%) | indexering | 2019 | 5.431 | | | | | 5.459 |
| | Totaal per 30-06-2019 | <i>stand Q2-2019</i> | 2019 | 310.313 | 595 | 0 | 0 | 122 | 311.030 |
| | Totaal per 31-12-2019 | <i>stand Q4-2019</i> | 2019 | 310.313 | 595 | 0 | 0 | 122 | 311.030 |
| | IBOI 2020 (1,658%) | indexering | 2020 | 4.439 | | | | | 4.449 |
| | Totaal per 30-06-2019 | <i>stand Q2-2020</i> | 2020 | 314.752 | 605 | 0 | 0 | 122 | 315.479 |
| | Totaal per 31-12-2020 | <i>stand Q4-2020</i> | 2020 | 314.752 | 605 | 0 | 0 | 122 | 315.479 |
| | Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17 | | | | -605 | | | | -605 |
| | Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17 | | | | | | | -122 | -122 |
| | besluitvorming inboeken financiële effecten AIRBIM | | | -1.081 | | | | | -1.081 |
| | Totaal per 31-03-2021 | <i>stand Q1-2021</i> | 2020 | 313.671 | 0 | 0 | 0 | 0 | 313.671 |
| | IBOI 2021 (2,354%) | | | 6.085 | | | | | 6.085 |
| | Totaal per 30-06-2021 | <i>stand Q2-2021</i> | 2021 | 319.756 | 0 | 0 | 0 | 0 | 319.756 |
| | Totaal per 31-12-2021 | <i>stand Q4-2021</i> | 2021 | 319.756 | 0 | 0 | 0 | 0 | 319.756 |
| | Correctie conversie Q1-2021 | | | -28 | | | | | -28 |
| | Totaal per 31-03-2022 | <i>stand Q1-2022</i> | 2021 | 319.728 | 0 | 0 | 0 | 0 | 319.728 |
| | IBOI 2022 (5,162%) | indexering | | 13.646 | | | | | 13.646 |
| | Totaal per 30-06-2022 | <i>stand Q2-2022</i> | 2022 | 333.374 | 0 | 0 | 0 | 0 | 333.374 |
| | SCW0104 Vervanging oplegging Overschiestraat | scopewijziging | | 3.757 | | | | | 3.757 |
| | Totaal per 30-09-2022 | <i>stand Q3-2022</i> | 2022 | 337.131 | 0 | 0 | 0 | 0 | 337.131 |
| | ADM128 Toewijzing aanvullend budget Zuidasdok o.b.v. H1-2022 | adm. wijziging | | 256.802 | | | | | 256.802 |
| | ADM133 Verschuiving correctie Q1 van Art17 naar Art12 | adm. wijziging | | 29 | | | | | 29 |
| | Totaal per 31-12-2022 | <i>stand Q4-2022</i> | 2022 | 593.962 | 0 | 0 | 0 | 0 | 593.962 |
| | Totaal per 31-03-2023 | <i>stand Q1-2023</i> | 2022 | 593.962 | 0 | 0 | 0 | 0 | 593.962 |
| | SCW0136 Vervanging Rozenoordbrug | scope wijziging | 2022 | 124.779 | | | | | 124.779 |
| | ADM0160 IBOI 2022 | indexering | 2022 | 4.566 | | | | | 4.566 |
| | ADM0154 IBOI 2023 | indexering | 2023 | 27.813 | | | | | 27.813 |
| | SCW0102 Vast Onderhoud voor WNN | scope wijziging | 2023 | 9.608 | | | | | 9.608 |
| | ADM0162 Aanvullend budget KNM | adm. wijziging | 2022 | 47.000 | | | | | 47.000 |
| | Totaal per 30-06-2023 | <i>stand Q2-2023</i> | 2023 | 807.728 | 0 | 0 | 0 | 0 | 807.728 |

Financiering

× Gemeente
× Amsterdam



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

 Provincie
Noord-Holland

 Vervoerregio
Amsterdam

programma
**Zuidas
dok** bouwt aan
bereikbaarheid

Zuidasdok is een samenwerking van
Rijkswaterstaat, ProRail en de
gemeente Amsterdam



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ProRail

**x Gemeente
x Amsterdam**