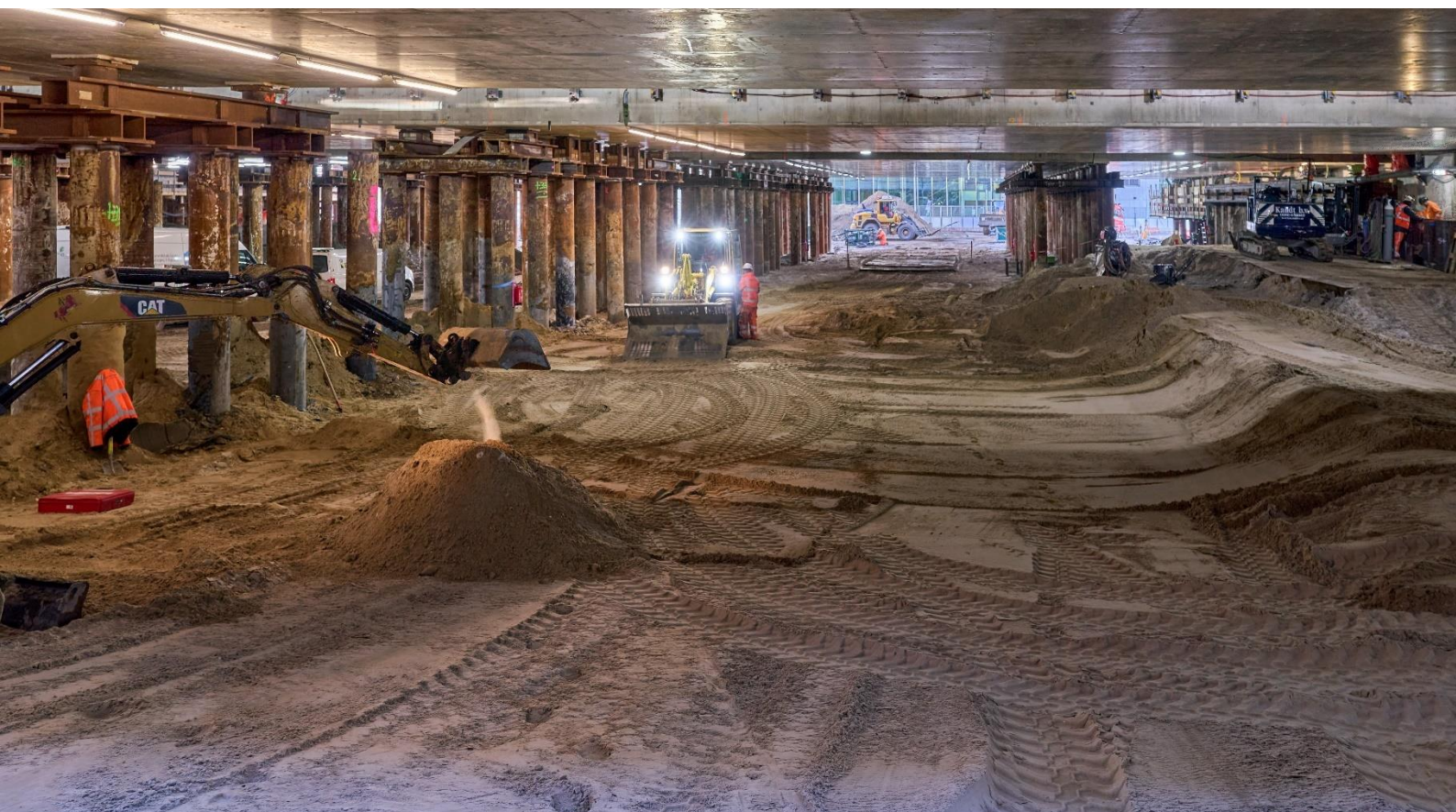




Halfjaarrapportage Zuidasdok

1 juli t/m 31 december 2023

*Werkzaamheden toekomstige
stationspassage*

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Doel rapportage	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Programmadoelstellingen	3
2. Samenvatting & actualiteit	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 Projectoverstijgende onderwerpen	14
3.6 Integrale veiligheid	16
4. Omgeving & Communicatie	18
4.1 Stakeholdermanagement	18
4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid	20
4.3 Communicatie	21
5. Programmabeheersing	23
5.1 Scope	23
5.2 Planning	23
5.3 Financiën	25
5.4 Risico's	30
5.5 Organisatie en kwaliteit	33
Bijlagen	35
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok	35
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten	37
Financiering	38

Auteur: **Programmaorganisatie
Zuidasdok**

Versie: **1.0**

Datum: **31 december 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 juli tot en met 31 december 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 & actualiteit

Zuidasdok, voor een betere bereikbaarheid en meer ruimte

Het programma Zuidasdok werkt aan een betere bereikbaarheid van de noordelijke Randstad over weg en spoor. Zuidasdok realiseert dit 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 uit te breiden en door de snelweg ter hoogte van het station te ondertunnelen, waardoor tevens meer publieke ruimte aan de stad wordt toegevoegd.

In deze rapportage leest u de voortgang in de tweede helft van 2023 en wordt ingegaan op de belangrijkste actuele ontwikkelingen.

Station Amsterdam Zuid

De stationsvernieuwing is in volle gang. Sinds de vorige verslagperiode zijn alle uitvoeringsmijlpalen conform planning gehaald. In de tweede helft van 2023 is – na het inschuiven van weer twee dakdelen – een belangrijk punt bereikt: de start van het ontgraven van de extra stationspassage. Na vier jaar bouwen aan het dak was het in september tijd voor het weghalen van 50.000 kuub zand onder de snelweg, metro- en treinsporen. Een precies werk dat enkele keren kort is stilgelegd vanwege verzakkingen van het spoor dat bovendecks in gebruik bleef. In de zomer van 2024 worden de laatste twee dakdelen ingeschoven waarna graafmachines een volledige doorgang kunnen realiseren.

In september vond een belangrijke mijlpaal plaats met het contractueel opdragen van de verhoging en verbreding van de bestaande stationspassage (OVT-2) aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid.

Tunnel

De aanbesteding voor de tunnelbouw is in juli gestart. In oktober is bekend geworden dat twee partijen zich hebben aangemeld; enerzijds een consortium van Hochtief, Züblin en Dura Vermeer en anderzijds Van Hattum en Blankevoort. Op 31 oktober startte de dialoofase, een intensief traject dat veel inspanning vraagt aan zowel publieke als private zijde. Twee van de in totaal vijf dialoogrondes hebben inmiddels plaatsgevonden. Eind juli 2024 zal aan één van beide partijen het werk voorlopig worden gegund. De tweede helft van 2023 is verder benut om op diverse plekken de ondergrond functievrij te maken voor de toekomstige tunnelbouw. Zo zijn op de Parnassusweg kabels en leidingen weggehaald, zijn pal naast het WTC groutankers verwijderd en is de uitblaasopening van de parkeergarage verplaatst. Hoewel de locaties drukbezocht zijn, zijn de werkzaamheden nagenoeg zonder klachten of meldingen verlopen.

Knooppunten

Knooppunt De Nieuwe Meer

Bouwcombinatie TriAX (Besix, Dura Vermeer en Heijmans) is gestart met het definitief ontwerp van de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer. Tegelijkertijd vond buiten onder meer bodemonderzoek plaats ter voorbereiding op de start uitvoering in 2024. Ook zijn er gesprekken gevoerd met eigenaren van ligplaatsen in de Nieuwe Meer en met woonbootbewoners aan de Schinkel die geraakt worden door reconstructie van het knooppunt.

Op verzoek van de gemeente Amsterdam is een impactanalyse uitgevoerd naar

de realisatie van aanvullende en hogere geluidsschermen aan de A10 West en Zuid voor de ontwikkeling van het Schinkelkwartier. Uit de impactanalyse blijkt dat het, zonder gevolgen voor de planning, mogelijk is om deze geluidsschermen te plaatsen. De tweede impactanalyse betreft een verzoek van Rijkswaterstaat en houdt verband met aangescherpte eisen aan stalen vallen van bruggen. Deze analyse zal in de komende maanden inzicht geven in de gevolgen van de gevraagde aanpassing. Tot slot is gestart met de aanbesteding van bijna 3000 bomen die worden geplant na de reconstructie van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Knooppunt Amstel

Voor knooppunt Amstel richtte het werk zich op de voorbereiding van de start aanbesteding. Het inkoopplan is vastgesteld, gesprekken met de Tenderboard zijn gevoerd en de raming is aangepast aan de extreme prijsontwikkeling en de huidige marktsituatie. Overlap met de aanbesteding van Tunnel wordt tot een minimum beperkt door de gegadigden voor de dialoofase pas te selecteren nadat de opdrachtnemer voor Tunnel is bepaald.

Extreme prijsontwikkeling en markteffecten

Parallel aan de voortgang van de Zuidasdokprojecten stond de tweede helft van 2023 in het teken van zorgen over de oplopende kosten door de extreme prijsontwikkeling. In de halfjaarrapportage over de eerste helft van 2023 benoemde Zuidasdok financiële tegenvallers als gevolg van de hoge inflatie. De Zuidasdokprojecten kennen alle een jarenlange looptijd en doen een fors beslag op kostbare bouwmaterialen en energie. Dat maakt dat het effect van de extreme prijsstijgingen op de prognose van de eindkosten groot is. In de vorige rapportage is de verwachting uitgesproken dat de spanning tussen de prognose van de eindkosten en het budget hierdoor kon gaan oplopen tot een bedrag van 600 M€ tot 800 M€. Deze verwachting is ongewijzigd. In de vorige rapportage is hiervan reeds 386 M€ in de financiële prognose opgenomen. In voorliggende rapportage wordt hieraan 246 M€ toegevoegd, veroorzaakt door extra uitgaven voor het opdragen van OVT-2 en door herijking van de raming van knooppunt Amstel. In zijn totaliteit neemt hiermee het verschil tussen het beschikbare budget en de prognose van de eindkosten toe tot 632 M€. Daarnaast moet rekening worden gehouden met een risico op hogere aanbiedingen als gevolg van markteffecten die spelen op het moment van de marktbenadering (ca. 150 M€). Dit beeld sluit aan bij de eerder gemelde verwachtingen.

Deze kostenstijging is aanzienlijk. Dit vraagt om een gezamenlijke inzet van partijen in het beperken van de kosten. Dit is conform de bestuursovereenkomst, waarin is vastgelegd dat partijen alles in het werk stellen om Zuidasdok binnen budget te realiseren. De complexe opgave en marktomstandigheden leiden ertoe dat de opdrachtgevers de kostenbeheersing versterken om kostenstijgingen te voorkomen. Daarom is de programma-organisatie Zuidasdok gevraagd om scenario's uit te werken die eventueel kunnen worden ingezet om kostenstijgingen te voorkomen. Daarbij worden de consequenties in beeld gebracht zodat afgewogen keuzes gemaakt kunnen worden.

Dit onderzoek is meer dan een kale rekensom. Voor een gedegen besluit is nodig dat de kostenbeheersing wordt gerelateerd aan de doelstellingen van Zuidasdok (doorstroming A10, capaciteitsvergroting van het OV, meer ruimte en kwaliteit in de stad) en de consequenties voor raakvlakprojecten zoals de gebiedsontwikkeling Zuidas en de verschuiving van het internationaal treinverkeer naar station Amsterdam Zuid. Toegewerkt wordt naar een bestuurlijk besluit in de eerste helft van 2024.

Ontwikkelingen risico's

Van de top 10 programmarisico's van Zuidasdok zijn er in deze verslagperiode twee gestegen. Het risico '*Actuele prijs- en marktontwikkelingen leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning*' is gestegen, gezien bovengenoemde ontwikkelingen, en blijft het toprisico van het programma Zuidasdok. Het tweede risico betreft de toenemende druk op het wegen- en spoor netwerk door werkzaamheden in de regio, waardoor uitvoeringsperiodes met buitendienststellingen en afsluitingen lastiger te krijgen zijn. Daarnaast blijft Zuidasdok zorg houden over het beschikbaar krijgen van voldoende werkterreinen. Op dit moment is er nog onvoldoende zekerheid. Een tekort aan werkterreinen heeft gevolgen voor de uitvoering, efficiency, veiligheid, hinder en kosten. Ook voor de watercompensatie tijdens de bouwphase van Zuidasdok is nog een gebrek aan ruimte.

3. Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 juli tot en met 31 december 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 OVT-3: n.t.b.</i>

Afronding doorgronding en prijsvorming OVT-2

Op 1 juli 2023 heeft Bouwcombinatie Nieuw-Zuid (Boskalis, Mobilis en Van Gelder) de doorgronding en prijsvorming van OVT-2 afgerond. Deze liet zien dat de uitvoeringsplanning van OVT-2 erg krap was, met name in de laatste fase van de onderdekse ruwbouw van de Minervapassage en de afbouw tot aan de openstelling. Meer tijd voor engineering en extra buitendienststellingen gaan leiden tot een meer robuuste planning. Dit brengt 72 M€ aan meerkosten met zich mee, in lijn met de bandbreedte van 70 M€ tot 80 M€ die in de rapportage over de eerste helft van 2023 is gemeld. Vanwege het tekort is gekeken naar mogelijkheden voor versoering van de scope van OVT-2, maar zonder concessies te doen aan de kwaliteit van het station en het introduceren van nieuwe risico's, leidt dit niet tot een noemenswaardige vermindering van het tekort. Dit tekort is, in afwachting van aanvulling van het budgettekort voor Zuidasdok, tijdelijk gedekt uit het budget voor OVT-3. Nadat de minister hiermee heeft ingestemd, is op 13 september 2023 aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid gemeld dat per die datum OVT-2 contractueel is opgedragen.

Ontwerpwerkzaamheden

Voortgang uitvoeringsontwerpen OVT-1

Bouwcombinatie Nieuw-Zuid heeft voortvarend gewerkt aan het opstellen van uitvoeringontwerpen, ter voorbereiding van werkzaamheden in 2024 en 2025. Deze uitvoeringsontwerpen zijn door Zuidasdok geaccepteerd.

Opstart ontwerpwerkzaamheden OVT-2

Bouwcombinatie Nieuw-Zuid en Zuidasdok hebben zich in de afgelopen periode gebogen over de wijze waarop groot bouwmaterieel – zo min mogelijk belemmerd door hoogte of breedte – toegang krijgt tot de Minervapassage. De in eerste instantie voorziene stalen hulpbrug blijkt tot geluidsoverlast te leiden. Bij de start van de verbouwing worden nu betonnen onderdoorgangen onder de A10 gerealiseerd. Vanaf januari 2024 start de bouwcombinatie met het ontwerp, waarvoor in de zomer van 2025 een 16-daagse eenzijdige afsluiting van de A10 Zuid en een treinspoor nodig is. Zuidasdok heeft hiertoe een

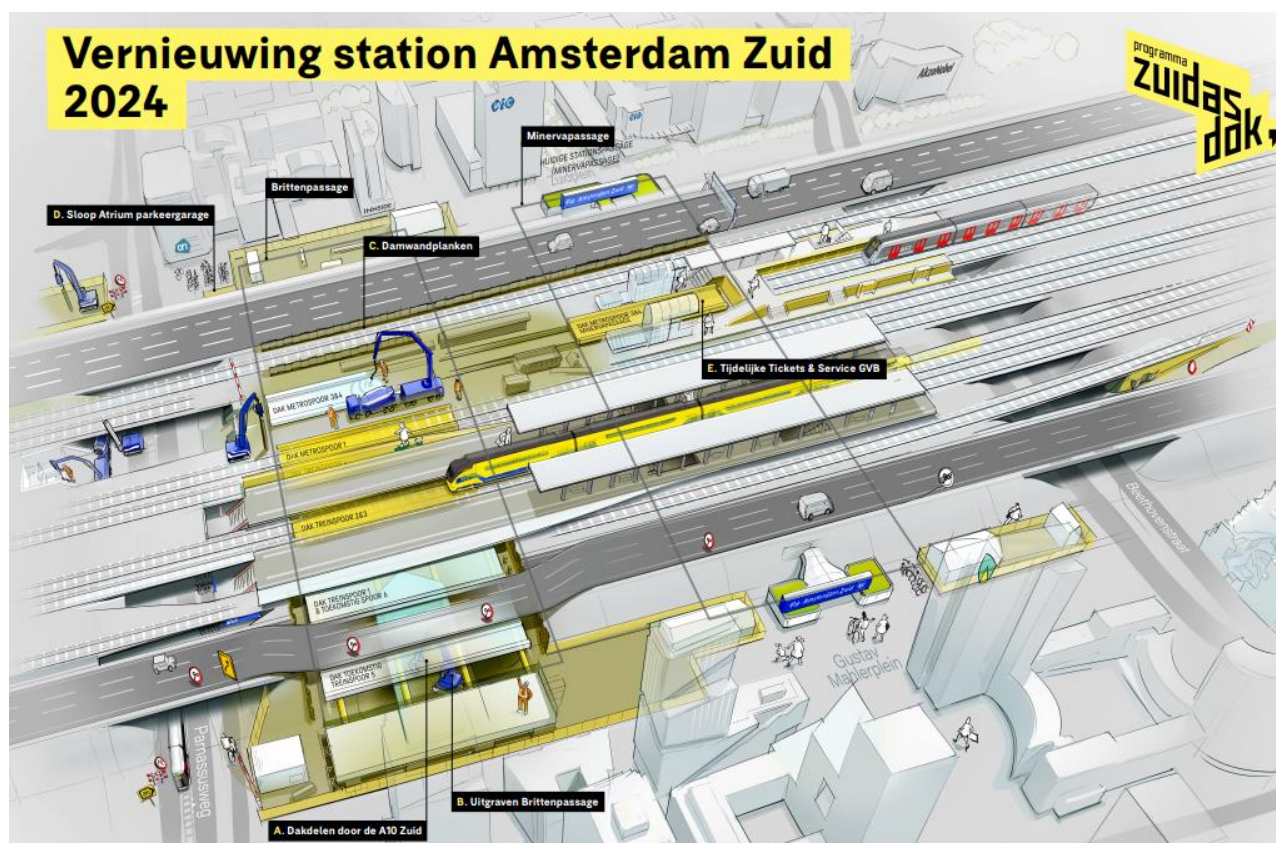
aanvraag ingediend bij de beheerders. Deze oplossing past binnen de financiële kaders van OVT-2.

BENG Wetgeving in relatie tot ontwerp OVT

Op 30 mei 2023 is in het Opdrachtgeversoverleg gekozen voor standaard zonnepanelen in plaats van duurdere zonnepanelen in de randen van de perronkappen. De toevoeging van zonnepanelen is een gevolg van de BENG-wetgeving (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) en, conform de afspraken in de Bestuursvereinkomst Zuidasdok, draagt het Rijk de kosten ervan. Met de opdrachtgevers is in de afgelopen periode afgesproken dat Zuidasdok en Bouwcombinatie Nieuw-Zuid het ontwerp voor deze oplossing verder uitwerken. Deze scopemutatie wordt in het eerste kwartaal van 2024 verwerkt.

Uitvoeringswerkzaamheden

In deze verslagperiode is er in en rond het station volop uitvoering geweest.



- A. Dakdelen Brittenpassage door de A10 Zuid
Tussen 5 en 14 augustus 2023 zijn twee dakdelen voor de Brittenpassage, die al waren voorgebouwd, op hun plek geschoven. Het gaat om de dakdelen voor treinspoor 1 en de toekomstige treinsporen 5 en 6. Gedurende deze werkzaamheden was de A10 Zuid eenzijdig afgesloten en reden er minder treinen. Het dakdeel voor metrospoor 3 en 4 is gebouwd, maar ligt nog niet op zijn definitieve locatie. Vanaf oktober 2023 wordt het laatste dakdeel van de Brittenpassage gebouwd. In de zomer van 2024 worden deze dakdelen noordwaarts op hun definitieve plek geschoven, waarna het dak klaar is en het uitgraven ook aan de noordkant van de Brittenpassage kan beginnen.

B. Uitgraven Brittenpassage

Vanaf augustus 2023 wordt de toekomstige reizigerspassage uitgegraven vanaf de zuidzijde. De onderdekse graafwerkzaamheden zijn enkele keren kort stilgelegd. Verschillende verzakkingen hadden impact op een metrospoor (lijnen 50 en 51) en een treinspoor. De verzakkingen zijn vlot hersteld, waardoor de impact op het trein- en metroverkeer beperkt bleef. Gedurende de herstelwerkzaamheden was het betreffende metrospoor uit dienst en gold er voor het treinverkeer een snelheidsbeperking. De oorzaak van de verzakkingen is niet met zekerheid vast te stellen. Mogelijk heeft het te maken met de bestaande toestand van het grondlichaam waarop de sporen liggen. Zuidasdok en Bouwcombinatie Nieuw-Zuid hebben de monitoring opgeschaald en zijn in nauw overleg met vervoerders en beheerders om de werkzaamheden veilig voort te zetten. Enkele kritieke afbouwwerkzaamheden voor de Brittenpassage zijn uitgevoerd in een extra buitengebruikname van het metrospoor in het weekend van 25 november. Deze werkzaamheden zijn goed verlopen en er zijn geen verzakkingen meer waargenomen. Bouwcombinatie Nieuw-Zuid verwacht de opgelopen vertraging van circa 6 weken in te kunnen lopen.

C. Damwandplanken

Van 19 tot en met 27 augustus zijn damwanden geplaatst voor een nieuw metroviaduct en de bouw van een nieuw gelijkrichterstation aan de Parnassusweg. Tevens is het noordelijke metroperron verlengd in oostelijke richting. In twee weekenden in september was de A10 Zuid eenzijdig afgesloten en een metrospoor buiten dienst, vanwege het plaatsen van damwanden. Tevens zijn extra steunpunten in het midden van de Parnassusweg geplaatst.

D. Sloop Atrium parkeergarage

Om ruimte te maken voor de Brittenpassage, dient een deel van de Atrium parkeergarage gesloopt te worden. Deze garage is al jaren buiten gebruik, en doet momenteel dienst als fundering voor de A10. In augustus is succesvol een tussenvloer verwijderd. Ook is gestart met de bouw van de technische ruimtes voor de nieuwe Brittenpassage.

E. Tijdelijke Tickets & Service GVB

In de Minervapassage is een nieuwe GVB Tickets en Service balie gerealiseerd. Vanaf februari kunnen reizigers hier terecht voor reisadvies en de aanschaf van reisproducten. Op de plek waar de Service en Tickets balie was, gaat een steunpunt gebouwd worden voor het veel bredere dak van de Minervapassage.

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 werkzaamheden voor het verlengen van het metroperron succesvol uitgevoerd. Het betrof aanpassingen aan het trein-tv systeem, camera's, dynamisch reizigersinformatie systeem, omroep en een update van het CBTC-systeem (Communication-Based Train Control).

De aanbesteding voor de levering en plaatsing van OV-poortjes door GVB voor het nieuwe metrostation is succesvol afgerond en gegund aan GTS (voorheen Thales) en de werkzaamheden zijn gestart.

De ontwikkeling van het CBTC-systeem, om de faseringen van het project OVT in 2024 en 2025 mogelijk te maken, loopt conform planning.

De afhankelijkheid van specialisten met systeemspecifieke kennis blijft een aandachtspunt bij zowel Zuidasdok als GVB. Dit blijft een groot risico voor de succesvolle uitvoering van de S&C-werkzaamheden. Zuidasdok heeft dit punt onder de aandacht gebracht bij zowel GVB als de gemeente Amsterdam.

3.3 Knooppunten

<i>Planning</i>	<i>2021 – 2036</i>
<i>Werkzaamheden</i>	<i>Realiseren reconstructie knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, incl. vervanging Rozenoordbrug</i>
<i>Contract</i>	<i>D&C-contract</i>

Knooppunt de Nieuwe Meer

Bouwcombinatie TriAX (Besix, Dura Vermeer en Heijmans) heeft het voorlopig ontwerp afgerond en is gestart met het definitief ontwerp. Tegelijkertijd zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, zoals sonderingen en bodemonderzoek. In september is gestart met het verwijderen van bomen zodat op de vrijgekomen plekken proefsleuven kunnen worden gegraven en onderzoek naar aanwezigheid van kabels en leidingen kan worden uitgevoerd.

Overdracht vast onderhoud

In samenspraak met RWS-WNN is besloten om meer tijd te nemen voor de overdracht van het vast onderhoud van knooppunt De Nieuwe Meer aan TriAX. De overdracht van het areaal is gepland op 15 januari 2024.

Planning van wegafsluitingen

Bij de uitwerking van het definitief ontwerp en de fasering van de werkzaamheden is door TriAX aangegeven dat de bouw van een pijler van de noordelijke fly-over van de A10 Zuid niet veilig kan worden uitgevoerd zonder afsluiting van de zuidelijke rijbaan van de A10. Een voorstel voor een 16daagse afsluiting wordt momenteel met Zuidasdok en RWS besproken. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden om deze afsluiting samen te laten vallen met andere afsluitingen voor Zuidasdok, zoals een 16daagse afsluiting voor het project OVT. Wanneer de 16daagse afsluiting in de eerste helft van 2025 kan plaatsvinden, heeft dit geen gevolgen voor de planning van knooppunt De Nieuwe Meer. Een latere afsluiting kan leiden tot vertraging.

Ligplaatsen in de Nieuwe Meer

Door de uitbreiding van de Schinkelbrug moet aan de zuidzijde van de A10 een aantal ligplaatsen van twee eigenaren in de Nieuwe Meer worden verwijderd. Met een van de eigenaren is overeenstemming bereikt en met de andere eigenaar is Zuidasdok nog in gesprek. Als de gesprekken met deze eigenaar niet tijdig tot overeenstemming leiden, zal RWS de onteigeningsprocedure moeten voortzetten. Deze eigenaar heeft een beroep ingesteld tegen het wijzigingstracébesluit, zie ook paragraaf 3.5.

Bouw- en hijsveiligheid

Zuidasdok is in gesprek met twee woonbootbewoners aan de noordzijde van de Schinkelbrug. Deze bewoners kunnen tijdens de bouwwerkzaamheden, vanwege bouw- en hijsveiligheid, hun woonboten op deze locatie niet bewonen. Met één

bewoner lopen gesprekken over de verkoop van de woonboot, met de andere bewoner worden afspraken gemaakt over (tijdelijke) verplaatsing van de woonboot.

Watercompensatie

Bij het overleg met Hoogheemraadschap Rijnland ten behoeve van de aanvraag van de watervergunning voor de aanleg van nieuwe kunstwerken is gebleken dat meer wateroppervlakte moet worden gecompenseerd dan waar tot heden door Zuidasdok vanuit is gegaan. In overleg met het waterschap wordt gezocht naar manieren om aan de watercompensatie te kunnen voldoen.

Impactanalyses

Op verzoek van de gemeente Amsterdam is een impactanalyse uitgevoerd naar de realisatie van aanvullende en hogere geluidsschermen aan de oostbaan van de A10 West en de noordbaan van A10 Zuid. Het verzoek betreft geluidsschermen met een hoogte van 1, 4 en 5 meter voor de ontwikkeling van het Schinkelkwartier. Uit de impactanalyse blijkt dat het, zonder gevolgen voor de planning, mogelijk is om deze geluidsschermen te plaatsen. De wijziging is binnen het projectteam beoordeeld en er is vastgesteld dat deze scope uitbreiding met een acceptabel risicoprofiel toegevoegd kan worden. De kosten van circa 3,4 M€ zijn voor rekening en risico van de gemeente Amsterdam. Hiertoe is een wijziging opgesteld die op 7 december 2023 tweezijdig is ondertekend. Rijkswaterstaat heeft de eisen ten aanzien van vermoeiing van de stalen vallen van bruggen aangescherpt. Als gevolg daarvan moet het ontwerp van de stalen vallen van de Schinkelbrug worden aangepast. De omvang en het effect van de benodigde aanpassing worden uitgewerkt in een impactanalyse, inclusief de financiële en planningsconsequenties. Op basis van de impactanalyse kan worden besloten of deze wijziging kan worden doorgevoerd. Hiertoe zal dan een wijziging met RWS-WNN worden opgesteld die voor rekening en risico van RWS-WNN is.

Groencompensatie

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. De gunning wordt verwacht in januari 2024. Hiermee wordt invulling gegeven aan het groencompensatieplan.

Knooppunt Amstel

Afgelopen periode is het inkoopplan voor knooppunt Amstel nader uitgewerkt en is de keuze toegelicht om de scope in één contract aan te besteden. Het tweede gesprek met de tenderboard heeft plaatsgevonden en het definitieve inkoopplan is op 30 november 2023 in het Opdrachtgeversoverleg besproken.

Eind juni 2023 is de toets geweest op de 50% versie van het aanbestedingsdossier. Uit de toets is gebleken dat het aanbestedingsdossier in ruime mate voldoet voor deze fase. Er is een aantal aandachtspunten meegegeven aan het projectteam zoals de consistentie binnen het aanbestedingsdossier, capaciteit binnen het projectteam en de uitwerking in twee fasen in het aanbestedingsdossier. Deze aandachtspunten zijn afgelopen periode opgepakt en het aanbestedingsdossier is verder uitgewerkt. De toets op de 95% versie is in januari 2024.

De aanbesteding start naar verwachting een kwartaal later, in april 2024. Overlap met de aanbesteding van Tunnel wordt tot een minimum beperkt door pas de gegadigden voor de dialoofase te selecteren nadat de opdrachtnemer voor Tunnel is bepaald.

In de afgelopen periode is gewerkt aan de herijking van de raming van knooppunt Amstel. De nieuwe raming past binnen de eerder afgegeven financiële bandbreedte. De toename van de raming wordt in hoofdzaak verklaard door de extreme prijsontwikkeling en de huidige marktsituatie, waarbij de leerervaringen van eerdere aanbestedingen binnen Zuidasdok (OVT, knooppunt De Nieuwe Meer) zijn verwerkt. De herijkte raming is opgenomen in de actuele prognose in deze rapportage (zie paragraaf 5.3 Financiën).

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 opdrachtgevers hebben ingestemd met de volgende stap van het project; het starten van de aanbesteding. Na ruim twee jaar contractvoorbereiding is op 26 juli 2023 de uitvraag gepubliceerd op TenderNed. Het contract is op maat gemaakt voor de omvangrijke en complexe opgave en bestaat uit twee onderdelen. Het eerste onderdeel is een bouwteamovereenkomst voor het gezamenlijk maken van het ontwerp voor de tunnel door Zuidasdok en de opdrachtnemer. Het tweede onderdeel is een UAV-gc contract voor de realisatie waarbij Zuidasdok en de opdrachtnemer gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het beheersen van de (ontwerp)risico's. Op 6 oktober 2023 is bekend geworden dat twee partijen zich hebben ingeschreven: enerzijds een consortium van Hochtief, Züblin en Dura Vermeer en anderzijds Van Hattum en Blankevoort.

Op 31 oktober 2023 heeft de startbijeenkomst plaatsgevonden met beide gegadigden en een vertegenwoordiging van Zuidasdok, waarna vanaf half november 2023 de dialooggesprekken zijn begonnen. De eerste twee dialoogrondes hebben inmiddels plaatsgevonden, de rest vindt begin 2024 plaats. Eind mei 2024, na vijf dialoogrondes, worden de gegadigden gevraagd een inschrijving te doen en eind juli 2024 wordt er voorlopig gegund. Na definitieve gunning in augustus 2024 start de bouwteamfase van ruim twee jaar.

Vorbereidende werkzaamheden

De tweede helft van 2023 is benut om op diverse plekken de ondergrond functievrij te maken voor de toekomstige tunnelbouw.

Verwijderen kabels en leidingen

Het verwijderen van kabels en leidingen aan de oostzijde van de Parnassusweg is twee weken eerder afgerond dan gepland. In het eerste kwartaal in 2024 zal nog een achtergebleven drinkwaterleiding worden verwijderd.

Verwijderen groutankers WTC

Naast het WTC bevinden zich circa 200 groutankers in het tunneltracé, en liggen in de weg voor de tunnelbouw. Deze ankers zijn gebruikt tijdens de bouw van het WTC en hebben geen functie meer. Om bij het verwijderen van de groutankers schade aan het gebouw te voorkomen, is in augustus en september met een pilot nagegaan hoe de ankers het beste en snelste kunnen worden verwijderd. Aangetoond is dat het mogelijk is de groutankers te doorboren en te verwijderen. Tijdens de proef is gemonitord op geluid, trillingen en grondvervormingen. De resultaten van de proef worden meegenomen bij het verwijderen van de resterende groutankers.

Uitblaasvoorziening parkeergarage WTC, aanpassing windscherm

De aannemer van CBRE is in oktober 2023 gestart met de aanpassing van de ventilatie van de parkeergarage van het WTC. De uitblaasopening van dat systeem was weggewerkt in het windscherm naast restaurant Wagamama. Zowel dit ventilatiesysteem als het windscherm belemmeren de toekomstige bouw van de noordelijke tunnel. De verlegging en plaatsing van een nieuw ingekort windscherm is in februari 2024 gereed.

Planontwikkeling CBRE-complex

Begin december 2023 heeft CBRE aangegeven dat de renovatie en uitbreiding van toren A niet doorgaat. Deze beslissing leidt ertoe dat meer tijd ontstaat voor de conditionerende werkzaamheden van Zuidasdok in het Matthijs Vermeulenpad.

3.5 Projectoverstijgende onderwerpen

Wijzigingstracébesluit en inpassing tracébesluit in bestemmingsplan

Op 15 juni 2023 is een wijzigingstracébesluit vastgesteld. Tegen het wijzigingstracébesluit is één beroep ingesteld bij de Raad van State door een jachthaven aan de Nieuwe Meer waarvan een aantal ligplaatsen vervalt door het verplaatsen van een geleidewerk voor de Schinkelbrug. Eind september 2023 is namens de minister een verweerschrift ingediend. Parallel aan de beroepsprocedure vindt overleg plaats met de betrokkenen.

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. Parallel hieraan is dan ook een onteigeningstraject gestart. Indien deze niet op tijd afgerond kunnen worden, zal de uitvoeringsvolgorde van de aannemer op onderdelen aangepast moeten worden.

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 het eerste kwartaal van 2024 vast.

Ontheffing Wet Natuurbescherming (soortenbescherming)

Conform afspraak is er elk half jaar een overleg met het bevoegd gezag (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) over de voorschriften uit de ontheffing Wet Natuurbescherming. Op 5 december 2023 vond het tweede overleg plaats waarin de voortgang van de in 2023 verrichte werkzaamheden bij knooppunt de Nieuwe Meer is besproken. Hierbij is onder andere besproken dat op één locatie de uitvoering van kapwerkzaamheden niet geheel conform de plannen is verlopen en dat herhaling hiervan voorkomen dient te worden.

Werkterreinen

Er is grote druk op het beschikbaar krijgen van voldoende werkterreinen. Zuidasdok is in gesprek met de gemeente Amsterdam over de mogelijkheden voor de uitvoering van OVT, Tunnel en Knooppunten. Op dit moment is er nog onvoldoende zekerheid. Een tekort aan werkterreinen heeft gevolgen voor de uitvoering, gaat ten koste van de efficiency en veiligheid en doet de hinder toenemen. Dit alles heeft ook effect op de uitvoeringskosten. Het risico "Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te

voeren binnen de vigerende kaders” is daarom een van de grootste risico’s van het programma Zuidasdok.

Openbare ruimte kerngebied Zuidas

Voor de openbare ruimte in het kerngebied van Zuidas is het integraal voorontwerp (IVO) van ZuidPlus uitgewerkt naar een integraal baseline ontwerp. Er zijn bij diverse stakeholders plannen om de komende jaren wijzigingsvoorstellen bij Zuidasdok in te dienen. Dit gaat bijvoorbeeld over het toepassen van éénrichtingsverkeer in het carré van het kerngebied (Strawinskylaan, Parnassusweg, Mahlerlaan en Beethovenstraat), het realiseren van het DokDakpark op de noordelijke plint van het station en het uitbreiden van het station met een derde treinperron. Daarom is besloten om geen definitief ontwerp, maar een baseline ontwerp op te stellen. In het baseline ontwerp zijn de openstaande reviewpunten uit het in 2019 opgeleverde IVO van ZuidPlus verwerkt en heeft op onderdelen een nadere ontwerpuitwerking plaatsgevonden. Het baseline ontwerp is eind 2023 intern en extern gereviewd en wordt naar verwachting begin 2024 door Zuidasdok en in overleg met stakeholders vastgesteld. Met de vaststelling wordt een nieuwe integrale baseline voor de openbare ruimte in het kerngebied vastgelegd. Op basis waarvan te zijner tijd de impact van voornoemde wijzigingsvoorstellen eenduidig wordt bepaald.

Integrale fasering kerngebied Zuidas

Voor de werkzaamheden van de projecten OVT-1, OVT-2 en Tunnel is een integrale fasering uitgewerkt. Deze geeft op kwartaalniveau inzicht in (i) de bouwfasering van Zuidasdok en de raakvlakprojecten in het kerngebied en (ii) het functioneren van het gebied en het station tijdens de realisatie. Deze integrale fasering wordt een keer per kwartaal geactualiseerd en wordt gebruikt voor raakvlakafstemming.

Tijdelijke openbare ruimte

Handboek tijdelijke openbare ruimte

Tijdens de realisatie van Zuidasdok worden op diverse momenten terreinen aan de openbare ruimte onttrokken en ingericht als bouw- en werkterrein. Bij de teruggave van een terrein is het echter niet altijd mogelijk of zinvol om het terrein definitief in te richten (bijvoorbeeld vanwege vervolgwerkzaamheden op een later moment). In dat geval krijgt het terrein een passende en kosteneffectieve (sober en doelmatig) tijdelijke inrichting. Om invulling te geven aan het uitgangspunt ‘kwaliteit in elke fase’ is door Zuidasdok een handboek tijdelijke openbare ruimte opgesteld. Dit handboek vormt een integraal (projectoverstijgend) en vormgevingskader voor het ontwerp van de tijdelijke openbare ruimte. Kernpunten van het handboek zijn herkenbare tijdelijkheid met een eigen kwaliteit, hergebruik van materialen en vergroening.

Beheer tijdelijke openbare ruimte

Met de gemeente Amsterdam zijn afspraken gemaakt over het beheer van de tijdelijk ingerichte openbare ruimte in het kerngebied. Hierbij wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de bestaande processen binnen de gemeente. Zo is afgesproken dat de gemeente (Stadswerken) het schoonmaken van de openbare ruimte binnen de plangrenzen van Zuidasdok in de realisatiefase blijft verzorgen.

Waterhuishouding Binnendijkse Buitenveldertse Polder

Zuidasdok voert werkzaamheden uit in de Binnendijkse Buitenveldertse Polder. Het toevoegen van verharding en het dempen van bestaande watergangen in de polder dient te worden gecompenseerd door het (vooraf) graven van nieuw oppervlaktewater. Doordat binnen de plangrenzen weinig ruimte beschikbaar is, is in het verleden door Zuidasdok watercompensatie buiten de plangrenzen

aangekocht. Recent is gebleken dat in de eindsituatie voldoende watercompensatie beschikbaar is. In de realisatie moeten echter diverse watergangen worden gedempt, wordt veel verharding (o.a. bouwwegen/-terreinen) aan het gebied toegevoegd en kan slechts beperkt nieuw oppervlaktewater worden gegraven. Uit de inventarisatie volgt een tekort van ca. 4.700 m² aan watercompensatie in de Binnendijkse Buitenveldertse Polder. Zuidasdok is met Waternet en Zuidas in overleg over dit tekort. Daarbij worden de financiële consequenties in beeld gebracht, welke indien nodig uit de risicoreservering worden gedekt.

Schadeclaims

Er zijn in deze verslagperiode geen schademeldingen voor Zuidasdok binnengekomen.

Verwervingsdossiers

Er wordt gewerkt aan de afronding van een aantal verwervingsdossiers voor eigendomsveranderingen tussen verschillende opdrachtgevers. Dit geldt voornamelijk voor terreinen die nodig zijn voor de uitvoering van Zuidasdok. Daarnaast is onlangs met de eigenaren en beheerders van het gebied overeengekomen dat de grond in de eindsituatie, na oplevering van Zuidasdok, in principe definitief wordt overgedragen.

3.6 Integrale veiligheid

Lopende acties

In de afgelopen periode zijn diverse acties uitgevoerd in het kader van integrale veiligheid. Dit betreft in het bijzonder:

- Het procesplan over hoe we omgaan met hijs- en funderingsveiligheid in relatie tot de directe omgeving van de bouwplaats is geactualiseerd en afgestemd met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. In dit plan staat de algemene werkwijze beschreven van het veilig en beheerst uitvoeren van hijs- en funderingswerkzaamheden.
- Het Incidentmanagementplan op programmaniveau is geactualiseerd en afgestemd met alle betrokkenen. In dit plan is de afhandeling van incidenten beschreven waarbij de hulpdiensten betrokken zijn.
- Het actieplan veiligheid voor 2024 is in concept opgesteld en afgestemd met de projecten. In dit plan staan de programmaprede acties beschreven die we in 2024 op gebied van (integrale) veiligheid nemen. Dit plan wordt begin januari vastgesteld.

Eind september 2023 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden van de Commissie Integrale Veiligheid (CIV) Zuidasdok. In deze commissie zijn de veiligheidsverantwoordelijken van de externe stakeholders (beheerders, bevoegde gezagen en overheidshulpdiensten) vertegenwoordigd die betrokken zijn bij integrale veiligheid. De CIV bestaat al sinds het begin van Zuidasdok. Tijdens het overleg zijn de stakeholders geïnformeerd over voortgang van Zuidasdok en de borging van de integrale veiligheid op programmaniveau. Verder is met elkaar de doelstelling van de commissie aangescherpt.

Veiligheidscultuur

Zuidasdok streeft naar een proactieve veiligheidscultuur (niveau/trede 4 op Safety Culture Ladder). Eind 2023 is een programmaprede interne meting gestart om te beoordelen welk niveau de projecten en het programma nu hebben en welke acties nodig zijn om deze proactieve veiligheidscultuur te halen. Eind januari 2024 worden de eerste resultaten verwacht, waarna in het eerste kwartaal concrete maatregelen worden genomen om het bewustzijn verder aan te scherpen en de veiligheidscultuur verder te verbeteren.

De opdrachtnemer van OVT-1&2, Bouwcombinatie Nieuw-Zuid, heeft trede 4 van de Safety Culture Ladder bereikt, dit staat voor een proactieve veiligheidscultuur en zo wordt het acteren van BCNZ ook ervaren door Zuidasdok.

Uitvoering

In de afgelopen periode hebben op de projecten geen ongevallen plaatsgevonden die hebben geleid tot arbeidsverzuim (voortschrijdende IF-rate¹ = 0). In het afgelopen half jaar zijn bij het project OVT circa 200 onveilige situaties, 1 ongeval (zonder arbeidsverzuim), 3 bijna-ongevallen en één milieu-incident gemeld. Alle (bijna-)ongevallen zijn onderzocht door de aannemer waarna maatregelen zijn genomen. Op het project Knooppunten zijn 30 onveilige situaties gemeld in het afgelopen half jaar.

Als programma moedigen we medewerkers actief aan om veiligheidsmeldingen te doen. Trends van deze veiligheidsmeldingen worden elk kwartaal geanalyseerd en teruggekoppeld aan de teams. Analyse van deze trends over heel 2023 levert drie top veiligheidsrisico's op, namelijk: vallen van hoogte, aanrijdgevaar en het geraakt worden door een voorwerp of bewegend object. Hierop worden maatregelen op projectniveau genomen.

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

Met de beheerders wordt via beheerdersverklaringen 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. In de afgelopen periode zijn in aanvulling op de beheerdersverklaringen ook een aantal aanpassingen besproken al dan niet op verzoek van de beheerders. Bijvoorbeeld als gevolg van ervaringen en ontwikkelingen elders in de stad of ergens anders in Nederland. Zo worden de stalen vallen (hefdelen beweegbare bruggen) van de Schinkelbrug van Rijkswaterstaat aangepast naar inzichten die zijn opgedaan bij de Haringvlietbrug.

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 zijn de gebruikers meegenomen in de actuele werkzaamheden (met een doorkijk naar de komende jaren) en zijn de gevolgen voor bereikbaarheid vooraf zo veel mogelijk inzichtelijk gemaakt. Hieruit komt naar voren dat het aantal buitendienststellingen van weg en spoor in de komende jaren zal toenemen. Voor de projecten onderling betekent dit dat we werkzaamheden en de daarbij benodigde afsluitingen in het integraal faseringsoverleg coördineren. Dit vraagt ook om afstemming met andere projecten, werkzaamheden en evenementen in de omgeving van Amsterdam, die een rol spelen bij het inplannen van buitendienststellingen voor Zuidasdok. Tot slot is in het gebruikersoverleg gesproken over het fietsparkeren in de uitvoeringsfasen en in de definitieve situatie. Om dit verder uit te werken wordt door Zuidasdok, in samenwerking met alle partijen, een plan van aanpak 'Fietsparkeren' opgesteld;
- In het directie-overleg met NS Stations (elk kwartaal) over de voortgang van en de actualiteiten in het programma is de afgelopen periode gesproken over de afronding van de aangepaste overeenkomsten tussen RWS, ProRail, Amsterdam en NS over de

- toekomstige stationsvoorzieningen. De overeenkomsten zijn inmiddels getekend. Daarnaast is het proces voor de afstemming over het derde treinspoor, de afstemming over de opleverprotocollen en het proces voor het actualiseren van beheerafspraken (i.r.t. ontwerp) besproken;
- 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. Wat betreft de Taskforce bereikbaarheid zijn de banden met bedrijven en instellingen in het gebied aangehaald. Tijdens één op één gesprekken tussen Zuidas / Zuidasdok en een aantal bedrijven en instellingen is de meerwaarde van de samenwerking herbevestigd. Mede op basis hiervan zal in afstemming met de betrokken overheidspartijen, Hello Zuidas en de bedrijven en instellingen in het komend jaar een hernieuwde samenwerkingsvorm worden ingericht. Samen met Hello Zuidas is afgelopen periode een bijeenkomst over Zuidasdok georganiseerd voor het bedrijfsleven op en rond de Zuidas. Hierbij is samen met vertegenwoordigers van NS Stations en GVB ingegaan op thema's als de scope en planning van werkzaamheden, bereikbaarheid en openbare ruimte;
 - 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 Zuidzone Overleg (VVE's en bewonerscommissies van het centrumgebied Zuidas) 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;
 - Met de Reizigers Advies Raad (RAR) wordt regulier overleg ingericht, in principe aangestuurd vanuit project OVT.

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 is gewerkt aan hernieuwde procesafspraken over de manier waarop Zuidasdok en de verschillende projecten met de Omgevingsdienst samenwerken. Vanaf 2024 wordt een regulier coördinatieoverleg georganiseerd om de uitvoering van deze afspraken gezamenlijk te monitoren en projectoverstijgende thema's te bespreken. De aanpassingen in de bouwveiligheidseisen hebben impact op de wijze waarop met name funderingswerkzaamheden met hoge kranen 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), met als voorlopig resultaat dat er een "concept procesplan hijsveiligheid" is gemaakt. In dit procesplan wordt ook de relatie gelegd met de

WIOR vergunning en het bevoegd gezag buiten de bouwplaats: de gemeente Amsterdam.

Impactanalyse Erotisch Centrum

De gemeente Amsterdam heeft 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, namelijk locatie Europaboulevard en locatie de Groene Zoom. Deze analyse is afgerond en op verzoek van Amsterdam heeft Zuidasdok aanvullend de impact van de mogelijke locatiekeuze op werkterreinen van Zuidasdok inzichtelijk gemaakt. Op 18 december 2023 heeft Amsterdam de raadsbrief gepubliceerd waarin het proces voor de locatiekeuze van het Erotisch Centrum is toegelicht. In de brief staat vermeld dat "*De beschikbaarheid van een alternatief werkterrein is voorwaardelijk voor het rijk om mee te kunnen werken aan de inpassing van het EC op locatie Europaboulevard*". De impactanalyse is een van de bijlagen bij de raadsbrief.

4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Uitvoering 8-daagse buitendienststelling 2023

Na de gedegen voorbereiding en afstemming met stakeholders en wegbeheerders over de 8-daagse buitendienststelling van de A10-Zuid en twee treinsporen van 5 tot 14 augustus is ook de uitvoering succesvol verlopen. De inzet op stand-by bergingsvoertuigen, verkeersregelaars, aanpassen van groentijden, omleidingsroutes, regelscenario's en een uitgebreide communicatiecampagne om verkeer te informeren en om te leiden heeft zich bewezen. Op het drukste moment bleef de hinder beheersbaar en minder dan verwacht. Ook het aantal klachten en meldingen bleef laag.

Uitvoering twee weekendafsluitingen A10 Zuid richting Schiphol

Aansluitend hebben in september 2023 twee weekendafsluitingen plaatsgevonden van de A10 Zuid richting Schiphol. Omdat deze rijbaan voor het eerst werd afgesloten is een nieuw verkeersplan ontwikkeld, afgestemd en uitgevoerd. Daarnaast is ook voor deze afsluitingen een uitgebreide communicatiecampagne opgezet. Vanwege de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen rond hijsbewegingen zijn tijdelijke afsluitingen van de stationspassage voorbereid. Dit is rustig verlopen. De hinder viel relatief mee. Het aantal klachten en meldingen over de afsluiting en het intrillen van de vele damwandplanken is zeer laag gebleven.

Hinder & raakvlakken

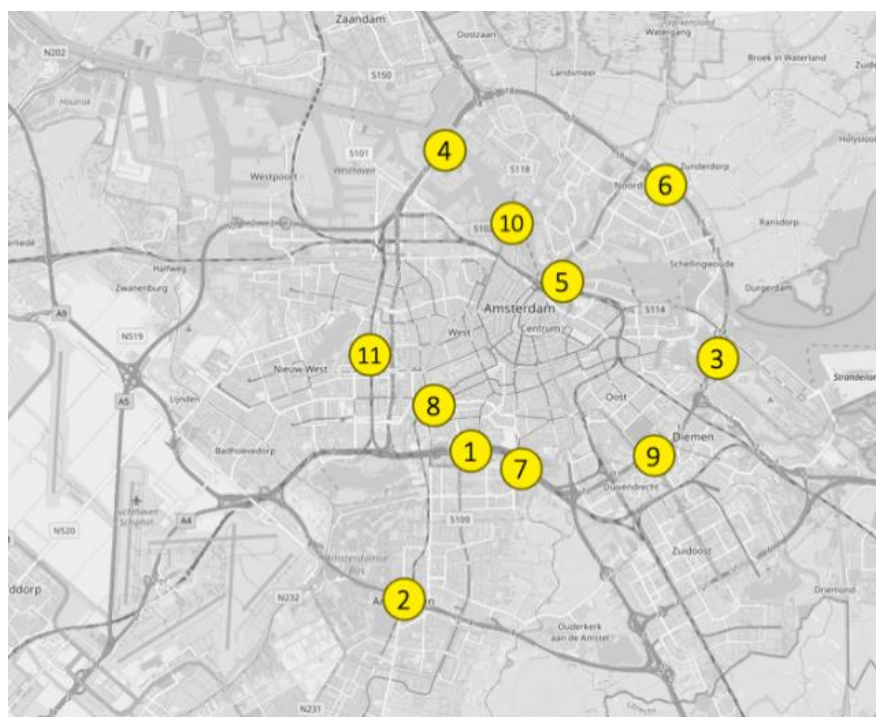
De werkzaamheden van OVT zijn in volle gang, o.a. met fysieke werkzaamheden in de Minervapassage waar ook reizigers gebruik van maken. Reizigers ervaren dit door geluidhinder, afzettingen, andere looproutes, een beperkte dienstregeling of een tijdelijk ingerichte openbare ruimte. In de uitvoering maakt OVT steeds een afweging tussen de belangen van de bewoners en bedrijven in de aangrenzende buurten, de reizigers en overige gebruikers van het gebied. Deze belangen kunnen weleens strijdig zijn, bijvoorbeeld als het gaat om tijdstippen van uitvoering. Nu de uitvoering intensiever wordt, neemt ook hier het belang van omgevingsmanagement toe. Tot nu toe valt de ervaren hinder mee en is het aantal klachten uit de omgeving beperkt. De ingezette maatregelen om de hinder te beperken en tijdige communicatie hierover lijken vooralsnog goed te werken.

Naast de interne raakvlakken binnen Zuidasdok en Zuidas moet ook rekening worden gehouden met geplande werkzaamheden in de regio. Intensieve afstemming met o.a. projecten A9 Badhoevedorp - Holendrecht, 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. Dit borgen we o.a. door tweewekelijks te overleggen in Cluster Zuid, een overleg met alle betrokken partijen rondom Amsterdam Zuid en onderdeel van Amsterdam Bereikbaar. Daarnaast vindt frequent afstemming plaats met ProRail en Rijkswaterstaat voor de lange(re) termijn voor planning en raakvlakken. Ondanks deze proactieve aanpak zien we dat de druk op het beschikbare netwerk toeneemt, waardoor er steeds minder ruimte lijkt te ontstaan voor het inplannen van de noodzakelijke werkzaamheden. Zie bijgaande afbeelding voor een selectie van de belangrijke raakvlakprojecten. Ook wordt momenteel gewerkt aan de actualisatie van het Hinderbeeld, waarin de verwachte hinder aangaande de eigen werkzaamheden tot het einde van het programma in kaart wordt gebracht.

Overzicht raakvlakprojecten (selectie):

1. Zuidasdok
2. A9 Badhoevedorp-Holendrecht (2024-2027)
3. Groot Onderhoud Zeeburgerbrug (2024)
4. Coentunnel (2024-2025)
5. PHS Amsterdam Centraal
6. A10-Noord geluidsschermen (2024-2025)
7. Groot Onderhoud Europaboulevard (2024)
8. Onderhoud Stadionweg (2024)
9. Groot Onderhoud A10-Oost/A1 (2024-2025)
10. SAIL Amsterdam (2025)
11. Amsterdam 750 jaar (2025)



4.3 Communicatie

De verslagperiode begon met berichtgeving door Zuidasdok en Rijkswaterstaat over de toevoeging van de vervanging van de Rozenoordbrug aan de scope van knooppunt Amstel. Ook de start van de tunnelaanbesteding heeft ruim aandacht gekregen op de website en in de media.

Uitvoeringswerkzaamheden

Direct na de zomer lag de focus op de vele uitvoeringswerkzaamheden en de consequenties daarvan voor de omgeving. De directe omgeving van het Matthijs Vermeulenpad en, in latere fase, de Eduard van Beinumstraat, is zorgvuldig geïnformeerd over de afsluiting en geluidshinder door voorbereidend werk direct naast het WTC, voor de tunnel. Ook de vele parkeerders zijn uitgebreid geïnformeerd over het feit dat fietsen en scooters verwijderd zouden gaan worden. Op de drukgebruikte Parnassusweg kreeg verkeer te maken met omleidingen en stationsgebruikers met een afgesloten perronopgang. Het meest ingrijpende werk betrof uiteraard het inschuiven van de twee dakdelen voor de Brittenpassage met de afsluiting van de zuidzijde van de A10 tot gevolg. In september volgden nog twee weekenden waarin de noordzijde van de A10 was afgesloten en de stationspassage tijdelijk gestremd werd. De afsluitingen zijn met vele publicaties, advertenties en social media inzet aangekondigd. Pal naast het station zijn vanuit de Zuidas Zomerkeet diverse rondleidingen georganiseerd en vragen beantwoord.

Rondleidingen Brittenpassage

Na het inschuiven van de dakdelen en de start van het ontgraven van de Brittenpassage, is ook begonnen met onderdekse rondleidingen. Vanwege de veiligheid in kleine groepen. Eind december 2023 hadden ruim honderd geïnteresseerden van deze optie gebruik gemaakt.

Goedbezochte bijeenkomsten knooppunt Amstel

Medio november organiseerde Zuidasdok twee drukbezochte inloopbijeenkomsten voor bewoners, bedrijven en belangstellenden die geïnteresseerd zijn in de toekomstige vernieuwing van knooppunt Amstel.

Publieksonderzoek

In november zijn Zuidasdok en Zuidas gestart met publieksonderzoek. In het onderzoek, dat volgend jaar wordt herhaald, worden online vragen gesteld over de wijk Zuidas, de vernieuwing van station Amsterdam Zuid, de A10-verbreding en -ondertunneling en de mate waarin men hinder ondervindt en informatie waardeert. De uitkomsten worden in januari 2024 verwacht.

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 twee scopewijzigingen doorgevoerd:

- Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier;
- Vervallen eis dat geluidschermen met twee meter ophoogbaar moeten zijn voor Tunnel en Knooppunten. Deze wijziging heeft geen financiële gevolgen daar bij de herijking van de ramingen reeds rekening is gehouden met het vervallen van deze eis.

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

Mijlpaal	H1 2023	H2 2023	$\Delta H2\ 2023$ -H1 2023 (Q's)	Vastgestelde bandbreedte
<i>Programma</i>				
1 Integraal voorontwerp Zuidasdok gereed	Q1 2020	Q1 2020	0	Q1 2020
2 Programma Zuidasdok gereed	Q4 2034	Q4 2034	0	2034-2036
<i>BDS2019</i>				
3 BDS2019 werkzaamheden gereed	Q3 2021	Q3 2021	0	Q4 2021
<i>OVT-1 Bouw Brittenpassage</i>				
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
<i>OVT-2 Verbreding Minervapassage</i>				
9 Besluit lichten optie OVT-2	Q3 2022	Q3 2022	0	Q3 2022
11 Start bouw OVT-2	Q4 2025	Q4 2025	0	2025-2027
12 Ingebruikname verbrede Minervapassage	Q1 2029	Q1 2029	0	2028-2031
13 Project OVT-2 gereed	Q1 2029	Q2 2029	1	2028-2031
<i>Tunnel</i>				
14 Start aanbesteding Tunnel	Q3 2023	Q3 2023	0	2023
15 Start bouw tunnel Zuid	Q3 2027	Q3 2027	0	2026-2029
16 Start bouw tunnel Noord	Q3 2027	Q3 2027	0	2026-2029
17 Ingebruikname tramstation Arnold Schönberglaan	Q3 2032	Q3 2032	0	2032-2034
18 Ingebruikname busstation Eduard van Beinumstraat	Q2 2031	Q2 2031	0	2031-2033
19 Ingebruikname tunnel Zuid en verbreding A10 Zuid (zuidbaan)	Q2 2033	Q2 2033	0	2033-2035
20 Ingebruikname tunnel Noord en verbreding A10 Zuid (noordbaan)	Q4 2033	Q4 2033	0	2033-2035
21 Project Tunnel gereed	Q4 2033	Q4 2033	0	2033-2035
<i>Knooppunt De Nieuwe Meer (KNM)</i>				
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
<i>Knooppunt Amstel (KNA)</i>				
27 Start aanbesteding KNA	Q1 2024	Q2 2024	1	2024
28 Start bouw KNA	Q2 2026	Q2 2027	4	2026-2027
29 Project KNA gereed	Q4 2033	Q4 2034	4	2033-2036
<i>OVT-3 Koppen en plinten station</i>				
30 Besluit combineren 5°/6° 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	Q2 2030	Q2 2030	0	2030-2032
33 Start bouw OVT-3 Zuid	Q2 2033	Q2 2033	0	2033-2035
34 Start bouw OVT-3 Noord	Q4 2033	Q4 2033	0	2033-2035
35 Koppen en plinten zuidzijde station Zuid gereed	Q4 2034	Q4 2034	0	2034-2036
36 Koppen en plinten noordzijde station Zuid gereed	Q4 2034	Q4 2034	0	2034-2036
37 Ingebruikname Vivaldipassage	Q4 2034	Q4 2034	0	2034-2036
38 Project OVT-3 gereed	Q4 2034	Q4 2034	0	2034-2036

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

Tabel 1 Mijlpalen Zuidasdok

Alle mijlpalen vallen binnen de vastgestelde bandbreedtes. Afgelopen half jaar is mijlpaal 14 'Start aanbesteding Tunnel' afgerond.

OVT-2

Mijlpaal 13 'Project OVT-2 gereed' is deze rapportage een kwartaal naar achter gegaan. Tijdens de doorgronding is gebleken dat er nog constructies voor de tijdelijk verschoven treinperrons opgeruimd moeten worden op de Parnassusweg. Dit heeft geen invloed op de openstelling van de Minervapassage.

Knooppunt Amstel

De planning van knooppunt Amstel is afgestemd op de aanbesteding en bouwteamfase van Tunnel. De selectiebeslissing van knooppunt Amstel zal pas genomen worden als de definitieve gunning van Tunnel gereed is. Dit staat nu gepland voor eind augustus 2024. Daarnaast zal de uitvoering van knooppunt

Amstel pas starten als zeker is dat Tunnel in uitvoering gaat (einde bouwteam fase), nu voorzien begin 2027. Als gevolg hiervan is mijlpaal 27 'Start aanbesteding KNA' een kwartaal naar achtergegaan en zijn mijlpaal 28 'Start bouw KNA' en mijlpaal 29 'Project KNA gereed' vier kwartalen naar achtergegaan.

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 31 december 2023 en het prijspeil is 2023, tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

In de rapportage over de eerste helft van 2023 is aangegeven dat er een budgetspanning tussen 600 M€ en 800 M€ wordt voorzien. Deze verwachting is ongewijzigd. In de H1-2023 rapportage is 386 M€ al gemeld. Ook is aangegeven dat drie zaken nog niet waren 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. In deze rapportage zijn deze zaken nader uitgewerkt.

- OVT-2 is aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid opgedragen. Dit heeft, zoals in de rapportage over de eerste helft van 2023 reeds gemeld, een kostenverhogend effect, waardoor er een tekort van ca. 72 M€ ontstond, bestaande uit 66 M€ kostentoeename en 6 M€ indexering. Dit is in lijn met de eerder gemelde bandbreedte van 70 tot 80 M€.
- De raming van knooppunt Amstel is in het derde kwartaal in de aanloop naar de aanbesteding herijkt en naar prijspeil 2023 gebracht. Dit leidt ten opzichte van de vorige halfjaarrapportage tot een stijging van de raming met 173 M€. Oorzaken zijn de indexering van de raming naar prijspeil januari 2023, indirecte prijseffecten door een risicoaverse markt en nadere uitwerking en aanpak. Bij de herijking zijn ook de leerervaringen van eerdere aanbestedingen binnen Zuidasdok (OVT, knooppunt De Nieuwe Meer) verwerkt.
- Tevens is het risico onderkend op hogere aanbiedingen als gevolg van markteffecten die spelen op het moment van de aanbesteding van tunnel en knooppunt Amstel (schaarste van materialen, beperkt aantal aanbieders, aantal alternatieve aanbestedingen, inschatting projectrisico's, etc.). Dit risico, met een ingeschatte waarde van 150 M€, is niet meegenomen in de financiële standen.

Naast bovenstaande mutaties is in deze rapportage nog een aantal gebeurtenissen verwerkt:

- *Door gemeente Amsterdam is een aanvullende bestelling gedaan voor het ophogen van de geluidschermen in het Schinkelkwartier.*
- *De bijdrage vanuit NS voor het gebruik van de stations voorzieningen is naar beneden bijgesteld, omdat het aantal beschikbare m2 lager is dan voorheen aangenomen.*
- *Er is een drietal impactanalyses opgenomen, welke Zuidasdok in opdracht van RWS-WNN uitvoert.*
- *Tenslotte is een correctie op de IBOI verwerkt. Ten tijde van de H1-2023 rapportage was de definitieve toekenning van de IBOI nog niet bekend en is een reële inschatting gemaakt van de omvang. In deze*

rapportage is het verschil tussen inschatting en feitelijke toekenning gecorrigeerd.

Prognose eindstand programma (PES)

PES Totaal (mutatie 248 M€)

De PES Totaal bedraagt per 31 december 2023 4.713 M€, dit was 4.465 M€ in de H1-2023 rapportage. De stijging van 248 M€ wordt verklaard door de volgende mutaties:

PES ART 17 Zuidasdok (mutatie 118,4 M€)

• Herijking raming knooppunt Amstel	47,4 M€
• Gunning OVT-2	72,0 M€
• Overeenkomsten stations voorzieningen NS	-2,3 M€
• Impactanalyse vervangen Rozenoordbrug	0,3 M€
• Impactanalyse stalen vallen Schinkelbrug	0,2 M€
• Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier	0,8 M€

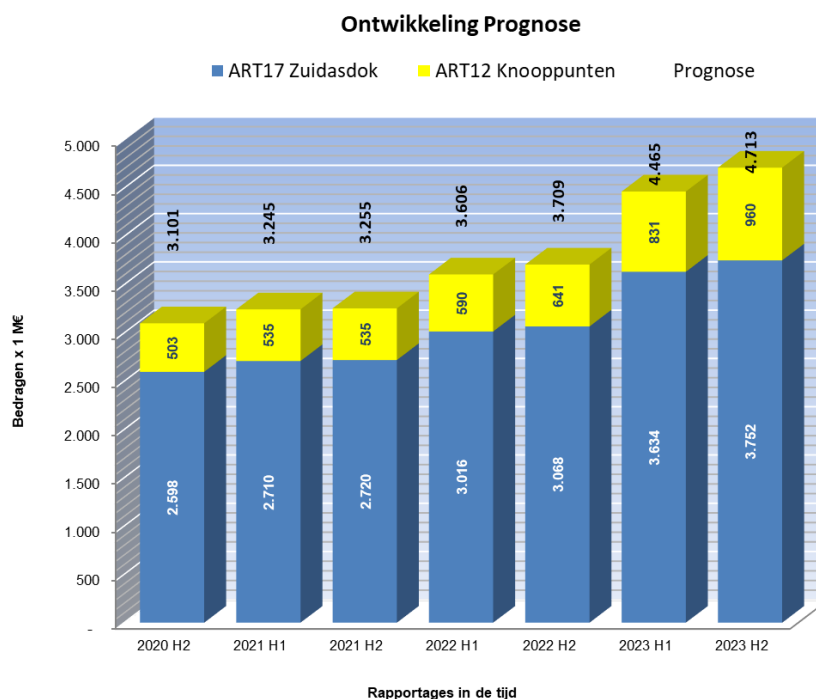
PES ART 12 Knooppunten (mutatie 129,4 M€)

• Herijking raming knooppunt Amstel	125,9 M€
• Impactanalyse stalen vallen Schinkelbrug	0,9 M€
• Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier	2,6 M€

Prognose	2023 H1	Mutatie	2023 H2
ART 17 Zuidasdok	3.634	118	3.752
ART 12 Knooppunten	831	129	960
Totaal	4.465	248	4.713

Tabel 1 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 1 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 31 december 2023 4.080 M€, dit was 4.079 M€ in de H1-2023 rapportage. Er is sprake van een stijging van 1,4 M€, die wordt verklaard door de volgende mutaties:

Budget ART 17 Zuidasdok (mutatie -2,2 M€)

- Correctie IBOI 2022/2023 -1,2 M€
- Overeenkomsten stations voorzieningen NS -2,3 M€*
- Impactanalyse vervangen Rozenoordbrug 0,3 M€*
- Impactanalyse stalen vallen Schinkelbrug 0,2 M€*
- Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier 0,8 M€*

Budget ART 12 Knooppunten (mutatie 3,7 M€)

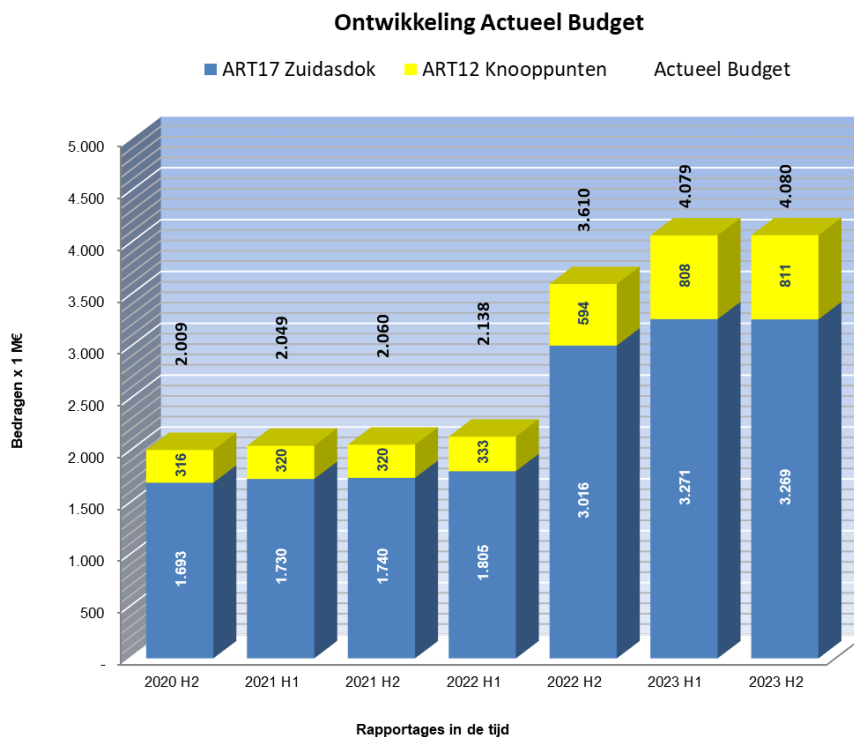
- Correctie IBOI 2022/2023 0,2 M€
- Impactanalyse stalen vallen Schinkelbrug 0,9 M€*
- Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier 2,6 M€*

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

Actueel Budget	2023 H1	Mutatie	2023 H2
ART 17 Zuidasdok	3.271	-2	3.269
ART 12 Knooppunten	808	4	811
Totaal	4.079	1	4.080

Tabel 2 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

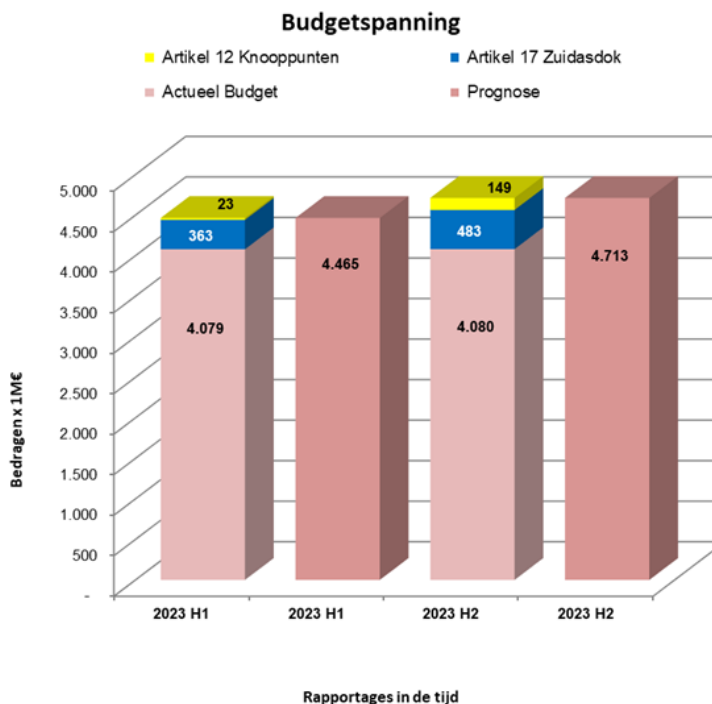
Ontwikkeling budget en prognose programma

Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 632 M€ bestaande uit 483 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 149 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H1-2023 rapportage bedroeg de budgetspanning 386 M€. De toename van de spanning is primair te wijten aan de herijking van de raming van knooppunt Amstel en de gunning van het contract voor OVT-2 aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid. Deze spanning is exclusief de 150 M€ markteffect.

Omschrijving	2023 H1	Mutatie	2023 H2
Actueel Budget ART 17 Zuidasdok	3.271	-2	3.269
Prognose ART 17 Zuidasdok	3.634	118	3.752
Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok	-363	-121	-483
Actueel Budget ART 12 Knooppunten	808	4	811
Prognose ART 12 Knooppunten	831	129	960
Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten	-23	-126	-149
Budgetspanning	-386	-246	-632

Tabel 3 Mutaties Budgetspanning, exclusief het markteffect

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 4.080 M€. Bij de H1-2023 rapportage bedroeg dit 4.079 M€. De mutatie bedraagt 1 M€ aan budget en is hiervoor onder 'Budget Programma' toegelicht.

De verdeling over de financieringspartijen is weergegeven in tabel 4 'Bijdragen financieringspartijen'.

Financiering/Bijdragen	Actueel Budget		
	2023 H1	Mutatie	2023 H2
Rijk	2.320	-	2.320
Gemeente Amsterdam	424	1	425
Vervoerregio Amsterdam	351	-	351
Provincie Noord Holland	87	-	87
Subsidies	3	-	3
Overige derden	86	-2	84
Subtotaal ART17 Zuidasdok	3.271	-2	3.269
Rijk	808	1	809
Gemeente Amsterdam		3	3
Overige derden		-	-
Subtotaal ART12 Knooppunten	808	4	811
Totaal programma Zuidasdok	4.079	1	4.080

Tabel 4 Bijdragen financieringspartijen

Kasreeks bijdragen partijen

In tabel 5 '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	97	149	223	195	256	261	734	2.320
Gemeente Amsterdam	84	22	21	42	36	36	42	141	425
Vervoerregio Amsterdam	64	22	18	35	29	30	35	117	351
Provincie Noord Holland	87	-	-	-	-	-	-	-	87
Subsidies	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Overige derden	1	0	-	-	16	1	10	57	84
Subtotaal ART17 Zuidasdok	642	142	188	301	276	323	348	1.049	3.269
Rijk	63	34	39	103	100	68	60	343	809
Gemeente Amsterdam	-	-	-	1	1	-	-	-	3
Overige derden	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotaal ART12 Knooppunten	63	34	39	103	101	68	60	343	811
Totaal programma Zuidasdok	705	176	227	404	377	391	408	1.392	4.081

Tabel 5 Kasreeks Actuele Bijdragen

Realisatie uitgaven en verplichtingen

In tabel 6 '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 H2	2023 H1	Mutatie	2023 H2	2023 H2	2023 H2
Subtotaal ART17 Zuidasdok	3.269	1.119	309	1.428	782	1.840
ART12 Knooppunten	811	352	18	369	96	442
Totaal programma Zuidasdok	4.080	1.471	327	1.798	878	2.283

Tabel 6 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 H2 2023	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H1 2023
1	Actuele prijs- en marktontwikkelingen leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning	
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	Het comfortabel en veilig laten functioneren van de reizigers- en verkeersstromen binnen het programmagebied tijdens de realisatie vraagt mogelijk meer maatregelen dan verwacht	
10	Maatregelen hijsveiligheid hebben mogelijk grote impact op weg-, trein- en metroverkeer en de bebouwde omgeving	=

(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 H1-2023 rapportage toegelicht:

Risico 1: Actuele prijs- en marktontwikkelingen leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning

Het risico 'Actuele prijs- en marktontwikkelingen leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning' is gestegen en blijft het toprisico van het programma Zuidasdok. Zuidasdok ervaart steeds meer de gevolgen van een hoge inflatie, wat terugkomt in hogere prijzen voor bouwmaterialen en energie, en onzekere marktomstandigheden. Aannemers stellen zich kritischer op ten opzichte van complexe infraprojecten en zijn minder bereid de grote risico's te dragen, hetgeen leidt tot een toename van de kostenprognoses. Ook de krapte op de arbeidsmarkt leidt tot verhoging van de kosten. Deze onzekere omstandigheden zullen nog 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. In nauw overleg met de opdrachtgevers worden mogelijkheden tot versoeringen en andere bouwfaseringsen onderzocht.

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 prijs- en marktontwikkelingen leiden tot toename van budgetspanning en druk op planning'. 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. Een positieve ontwikkeling is de inschrijving van twee consortia voor het project Tunnel. De dialooggesprekken en specialistische overleggen vinden eind 2023 en begin 2024 plaats.

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.

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. Voor de realisatie van het erotisch centrum heeft het programma ZAD in de impactanalyse aangegeven dat de beschikbaarheid van een alternatief werkterrein voorwaardelijk is om mee te kunnen werken aan de inpassing van het EC op locatie Europaboulevard.

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

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. Tevens worden er zwaardere eisen gesteld aan veiligheid (zie ook risico 10) en duurzaamheid.

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

Er is één beroep door een eigenaar van een ligplaats in de Nieuwe Meer ingesteld bij de Raad van State tegen het wijzigings-TB. Het beroep kan alleen voor knooppunt De Nieuwe Meer nog impact hebben op vergunningaanvragen. Omdat het wijzigingstracébesluit hiermee nog niet onherroepelijk is blijft dit een risico voor het programma.

Zuidasdok is in overleg met de eigenaar over het minnelijk verwerven van de ligplaats. Zo nodig wordt een onteigeningsprocedure gestart.

Risico 9: 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 voor station Amsterdam-Zuid, waardoor de drukte op dit station 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.

Door de gelijktijdigheid van werkzaamheden van Zuidasdok en andere regionale projecten in de omgeving ontstaat er toenemende druk op het wegen- en spoor netwerk waardoor uitvoeringsperiodes en de benodigde buitendienststellingen en afsluitingen lastiger te krijgen zijn. Het risicoprofiel laat daarom een stijging zien.

Er vindt, om dit risico te beheersen, veel coördinatie plaats tussen de projecten van Zuidasdok en met de betrokken omgevingspartijen.

Risico 10: 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.

5.5 Organisatie en kwaliteit

Het project Tunnel bereidt zich voor op de aanbesteding en realisatie van het project in een bouwteam. Daarvoor worden sessies, onder begeleiding van een deskundig bureau, gehouden waarin het projectteam zich verdiept in het werken in een bouwteam en de wijze waarop de samenwerking met de toekomstige bouwcombinatie kan worden vorm gegeven.

In het afgelopen halfjaar zijn enkele audits afgerond. Deze audits hebben betrekking op de rapportagecyclus en financiële prognose en de beheerdersverklaringen. De audits hebben aanbevelingen opgeleverd op het gebied het vaststellen van financiële mutaties en het verder uitwerken en actualiseren van nadere instructies. Met een toets op de faseovergang is getoetst of knooppunt Amstel klaar is voor de marktbenadering. Uit deze toets is een aantal aanbevelingen gekomen, welke opgepakt gaan worden voordat de marktbenadering in gang wordt gezet.

Na het uitvoeren van een reflectie op de toepassing van kwaliteitsmanagement binnen Zuidasdok wordt in 2024 gewerkt aan het nog beter doorvoeren van de leereffecten uit audits en onderzoeken (rondmaken van de PDCA-cyclus)

In het afgelopen kwartaal is de uitvraag voor een nieuwe raamovereenkomst ingenieurscontract opgesteld. Binnenkort start de aanbesteding. De voorbereiding voor het nieuwe contract voor projectbeheersing is gestart.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

bedragen in € 1.000				Bijdragen aan taakstellend budget					
VTW-nr	Mutatie	Soort mutatie	Prispeel	Rik	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
	BOK 9-7-2012	baseline	2011	979.000	201.000	130.000	75.000		1.385.000
	IBOI 2012 (8,9476%)	indexering	2012	18.550	3.808	2.463	1.421		26.242
	IBOI 2013 (1,659078%)	indexering	2013	16.486	3.386	2.190	1.268		23.331
	IBOI 2014 (1,23%)	indexering	2014	11.900	2.485	1.591	940		16.916
	BOK 9-7-2014	2014		1025.936	210.680	136.244	78.629		1.451.489
4	TEN- T planuitwerking	extra bijdrage	2013					2.500	2.500
9	VTW HTVS Amstelveen	scopewijziging	2014			1.568			1.568
3a	VTW overdracht VU/Boelelaan	scopewijziging	2014			-580			-580
1	VTW Brittenpassage	scopewijziging	2014					26.000	26.000
	VTW verplaatsing relaishuis20 OVSAAL	scopewijziging	2014						0
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	overheveling	2014	40.304					40.304
	Compensatie GF i/vm 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 Minervapassage	scopewijziging	2014					33.400	33.400
10	VTW vervallen toent S110	scopewijziging	2014						0
11	VTW aansluiting S108- Zuid	scopewijziging	2014						0
12	VTW aanpassing eigen noordelijke tunnel	scopewijziging	2014						0
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	baseline	2014	1066.240	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 geluidsschermen	scopewijziging	2014						0
15	VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voor tunnel i/vm 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
	IBOI 2015	indexering	2015	3.902	766	535	302	26	5.531
	Totaal per 30-06-2015	stand Q2-2015	2015	1070.142	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	1070.142	210.912	154.800	78.931	62.638	1.577.423
	Teruggaat 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	1070.142	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 geluidsmaatregelen	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	1075.092	215.856	154.870	78.931	63.073	1.587.822
30	VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	scopewijziging	2016		240	80			320
	IBOI 2016	indexering	2016	1.715	370	271	151	314	2.821
	IBOI 2016 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2016	137					137
	Totaal per 30-06-2016	stand Q2-2016	2016	1076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
	Totaal per 30-09-2016	stand Q3-2016	2016	1076.944	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	1076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
33	VTW Waterberging stationsvoorzieningen	VERVALLEN/ONHOLD	2016		n.i.b.				0
34	VTW comm. voorzieningen OV- caré zuidzijde OVT incl. fundering 5e en 6e spoor	scopewijziging	2017	n.i.b.				n.i.b.	0
35	Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid	meerkosten	2017					n.i.b.	0
	Herallocatie n.a.v. gunning realisatiecontract	technische mutatie							0
	Totaal per 31-03-2017	stand Q1-2017	2017	1076.944	216.466	155.221	79.082	63.387	1.591.100
	IBOI 2017 (1,15%)	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909	710	16.755
	IBOI 2017 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2017					291	291
	Totaal per 30-06-2017	stand Q2-2017	2017	1088.176	218.741	156.849	79.991	64.388	1.608.146
	Totaal per 30-09-2017	stand Q3-2017	2017	1088.176	218.741	156.849	79.991	64.388	1.608.146
	Totaal VTWs 33- 34- 35- 37	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
	Totaal per 31-12-2017	stand Q4-2017	2017	1088.176	218.741	164.449	79.991	71.909	1.623.267

	IBOI 2018 (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	221.523	166.444	81.212	72.924	1.644.437
	Totaal per 31-12-2018	stand Q4-2018	2018	1.102.334	221.523	166.444	81.212	72.924	1.644.437
	Totaal per 31-03-2019	stand Q1-2019	2019	1.102.334	221.523	166.444	81.212	72.924	1.644.437
	IBOI 2019 (2,02%)	indexering	2019	18.053	3.453	2.607	1.640	1.414	27.367
	IBOI 2019 (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 Waternet	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
	Werkhypothesen uitvoering:								0
	- Dubbelsporige aanlanding Noord/Zuidlijn								0
	- Metro stijgpunten 14 en 8								0
	- Bouwfaseren en layout metrospooren								0
	- Bouwfaseren treinspooren/OVT								0
	IBOI 2020 (1,658%)	indexering		13.710	2.833	2.129	1.374	1.185	21.231
	IBOI 2020 (verschil door CPI op ontvangst. NS)	indexering						431	431
	Totaal per 30-06-2020	stand Q2-2020	2020	1.134.097	227.810	171.180	84.226	76.349	1.693.462
	Totaal per 31-12-2020	stand Q4-2020	2020	1.134.097	227.810	171.180	84.226	76.349	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
	IBOI 2021 (2,354%)	adm wijziging	2021	-385	3.964	2.989	1.322		-385
	IBOI 2021 (aanv. indexering ontvangsten)	indexering	2021	20.316	27			891	918
	Overloopwissel ten oosten van RAI naar scope ZAD	scopewijziging	2021			4.450			4.450
	OVCP	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 OVCP	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 IBOI 2021 (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 IBOI 2022 (aanv. indexering bijdragen NS)	indexering	2022					696	696
	ADM0111 Correctie budget OVT i.o.m. BS	adm wijziging	2022	1.162					1.162
	ADM0305 - 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 IBOI 2022	indexering	2022	14.675	2.586	2.159		7	19.437
	ADM0164 IBOI 2023	indexering	2023	85.630	15.813	13.150		3.800	118.393
	ADM0161 Aanpassing aanvullend budget AMS & VRA	adm wijziging	2022		-1.529	1.529			0
	SCW0138 Impactanalyse Hellinghoek Fietspad Riekenweg	scopewijziging	2022		31				31
	ADM 161 Bijstelling IBOI vs CPI op bijdrage NS (Derden)	indexering	2023					2.923	2.923
	SCW0137 Meerjarig Onderhoud Tunnel (7 jaar)	scopewijziging	2023	29.000					29.000
	SCW0102 Vast Onderhoud voor WNN	scopewijziging	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	2.320.419	424.340	350.900	87.032	88.513	3.271.194
	ADM_0164 Correctie IBOI 2023	adm wijziging	2023	-261	-180	-162		-5	-609
	ADM_0165 Correctie IBOI aanvulling 2022	adm wijziging	2023	-600					-600
	ADM_0166 Verschuiving IBOI TUN/PEAT/OVT	adm wijziging	2023						
	ADM_0173 Afsluiting P.208	adm wijziging	2023						
	ADM_0175 Correctie SCW0103 (zie 2022Q3)	adm wijziging	2023						
	ADM_0169 Overheveling budget OVT3 -> OVT2 57,38mio tbv gunning OVT2	adm wijziging	2023						
	Totaal per 30-09-2023	stand Q3-2023	2023	2.319.548	424.160	350.737	87.032	88.507	3.269.984
	SCW_172 Realisatie geluidsschermen Schinkelkwartier (WZG-0019)	scopewijziging	2023		765				765
	SCW_0095 Impactanalyse vervangen Rozenoordbrug	scopewijziging	2023	250					250
	SCW_0163 Impactanalyse stalen vallen Schinkelbruggen	scopewijziging	2023	158					158
	ADM_0187 Overeenkomsten stationsvoorzieningen NS	adm wijziging	2023					-2.316	-2.316
	Totaal per 31-12-2023	stand Q4-2023	2023	2.319.955	424.924	350.737	87.032	86.191	3.268.839

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

bedragen in € x 1.000								
VTW-nr.	Mutatie	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	SRA	PNH	Totaal
	BOK 9-7-2012	baseline	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	baseline	2014	295.563	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	stand Q4-2015	2015	296.698	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	stand Q1-2016	2015	296.698	567	0	0	297.265
	IBOI 2016	indexering	2016	566				566
	Totaal per 30-06-2016	stand Q2-2016	2016	297.264	567	0	0	297.831
	Totaal per 30-09-2016	stand Q3-2016	2016	297.264	567	0	0	297.831
	Totaal per 31-12-2016	stand Q4-2016	2016	297.264	567	0	0	297.831
	Totaal per 31-03-2017	stand Q1-2017	2016	297.264	567	0	0	297.831
	IBOI 2017 (1,15%)	indexering	2017	3.394				3.394
	Totaal per 30-06-2017	stand Q2-2017	2017	300.658	567	0	0	301.225
	Totaal per 30-09-2017	stand Q3-2017	2017	300.658	567	0	0	301.225
	Totaal per 31-12-2017	stand Q4-2017	2017	300.658	567	0	0	301.225
	IBOI 2018 (1,5257%)	indexering	2018	4.224				4.224
	Totaal per 30-6-2018	stand Q2-2018	2018	304.882	567	0	0	305.449
	Totaal per 31-12-2018	stand Q4-2018	2018	304.882	567	0	0	305.449
	Verkoop woonboot	ontvangst derden	2019				122	122
	Totaal per 31-03-2019	stand Q1-2019	2018	304.882	567	0	0	305.571
	IBOI 2019 (2,02%)	indexering	2019	5.431	28			5.459
	Totaal per 30-06-2019	stand Q2-2019	2019	310.313	595	0	0	311.030
	Totaal per 31-12-2019	stand Q4-2019	2019	310.313	595	0	0	311.030
	IBOI 2020 (1,658%)	indexering	2020	4.439	10			4.449
	Totaal per 30-06-2019	stand Q2-2020	2020	314.752	605	0	0	315.479
	Totaal per 31-12-2020	stand Q4-2020	2020	314.752	605	0	0	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	stand Q1-2021	2020	313.671	0	0	0	313.671
	IBOI 2021 (2,354%)			6.085				6.085
	Totaal per 30-06-2021	stand Q2-2021	2021	319.756	0	0	0	319.756
	Totaal per 31-12-2021	stand Q4-2021	2021	319.756	0	0	0	319.756
	Correctie conversie Q1-2021			-28				-28
	Totaal per 31-03-2022	stand Q1-2022	2021	319.728	0	0	0	319.728
	IBOI 2022 (5,162%)	indexering		13.646				13.646
	Totaal per 30-06-2022	stand Q2-2022	2022	333.374	0	0	0	333.374
	SCW0104 Vervanging oplegging Overschiestraat	scopewijziging		3.757				3.757
	Totaal per 30-09-2022	stand Q3-2022	2022	337.131	0	0	0	337.131
	ADM128 Toewijzing aanvullend budget Zuidsdok 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	stand Q4-2022	2022	593.962	0	0	0	593.962
	Totaal per 31-03-2023	stand Q1-2023	2022	593.962	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	stand Q2-2023	2023	807.728	0	0	0	807.728
	ADM_0164 Correctie IBOI 2023	adm. wijziging	2023	658				658
	ADM_0165 Correctie IBOI aanvulling 2022	adm. wijziging	2023	-418				-418
	ADM_0173 Afsluiting P.208	adm. wijziging	2023	0				0
	Totaal per 30-09-2023	stand Q3-2023	2023	807.968	0	0	0	807.968
	SCW_172 Realisatie geluidschermen Schinkelkwartier (WZG-0019)	scope wijziging	2023	2.567				2.567
	SCW_0163 Impactanalyse stalen vallen Schinkelbruggen	scope wijziging	2023	942				942
	Totaal per 31-12-2023	stand Q4-2023	2023	808.910	2.567	0	0	811.478

Financiering

× Gemeente
× Amsterdam



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat





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



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ProRail

**× Gemeente
× Amsterdam**