



Halfjaarrapportage Zuidasdok

1 januari t/m 30 juni 2024

*Informatiemarkt Zuidasdok op
12 maart 2024*

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Doel rapportage	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Programmadoelstellingen	3
2. Samenvatting & actualiteit	5
3. Programmavoortgang	7
3.1 Programma	7
3.2 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)	7
3.3 S&C/ICT Metro	10
3.4 Knooppunten	10
3.5 Tunnel	12
3.6 Projectoverstijgend	13
3.7 Integrale veiligheid	15
4. Omgeving & Communicatie	17
4.1 Stakeholdermanagement	17
4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid	19
4.3 Communicatie	21
5. Programmabeheersing	23
5.1 Scope	23
5.2 Planning	23
5.3 Financiën	25
5.4 Risico's	29
5.5 Organisatie en kwaliteit	34
Bijlagen	35
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok (Artikel 17)	35
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten (Artikel 12)	37
Financiering	38

Auteur: **Programmaorganisatie
Zuidasdok**

Versie: **1.0**

Datum: **30 juni 2024**

Status: **Concept**

1. Inleiding

1.1 Doel rapportage

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

Deze Halfjaarrapportage heeft betrekking op de periode 1 januari tot en met 30 juni 2024.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de doelstellingen van het programma beschreven die vigerend zijn voor de gehele duur van het programma. 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

Het programma Zuidasdok werkt aan een betere bereikbaarheid van de noordelijke Randstad over weg en spoor. Zuidasdok realiseert dit door in de komende jaren station Amsterdam Zuid compleet te vernieuwen en de verkeersknooppunten De Nieuwe Meer en Amstel te verbreden en volledig aan te passen. Ter hoogte van het centrum van Zuidas verdwijnt de snelweg onder de grond waardoor bovengronds meer openbare ruimte aan de stad wordt toegevoegd.

In deze rapportage leest u de voortgang in de eerste helft van 2024 en wordt ingegaan op de belangrijkste actuele ontwikkelingen.

Uitvoeringswerkzaamheden goed op schema

De werkzaamheden voor de uitbreiding van station Amsterdam Zuid verlopen voorspoedig. De tweede stationspassage, de Brittenpassage, is grotendeels uitgegraven mede dankzij de inzet van extra personeel. In de passage bouwen we sinds begin dit jaar aan de kolommen die in de eindsituatie zichtbaar zijn. Voor het dak, liggen vijf van de zeven delen op hun definitieve plek. Het een-na-laatste dakdeel ligt gereed tussen de metrosporen en wordt gebruikt als bouwweg om het laatste dakdeel te kunnen bouwen. In de tweede helft van dit jaar is het complete dak van de tweede stationspassage klaar.

In het vernieuwde station Amsterdam Zuid komen de metroperrons tussen de twee passages te liggen. Om hier ruimte voor te maken, verlegt Zuidasdok deze zomer het meest noordelijke metrospoor richting de A10. De voorbereidende damwandwerkzaamheden zijn goed verlopen net als de bouw van een nieuw metroviaduct boven de Parnassusweg en de verbreding van een bestaand metroviaduct.

Ook in de huidige stationspassage, de Minervapassage, wordt volop gebouwd. Om de passage te kunnen verbreden en verhogen, zijn diverse werkzaamheden nodig. Zo verhogen we de metrosporen en -perrons tussen de Parnassusweg en de Beethovenstraat, en bouwen we een nieuw dakdeel dat inmiddels op zijn plek is geschoven. Reizigers merken de werkzaamheden aan het funderingswerk en de bouw van steunpunten, waardoor minder toegangspoortjes beschikbaar waren en de GVB Tickets en Service balie moest verhuizen.

Het tweede project van Zuidasdok, de reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer staat aan de vooravond van grootschalige uitvoeringswerkzaamheden. Eind juni sloten we daarvoor de A10 Zuid af richting Hengelo/Utrecht. We bouwden in een weekend de spitsstrook om tot permanente rijstrook zodat ruimte ontstaat voor de benodigde bouwlogistiek in de komende jaren.

Bestuurlijk overleg

De Tweede Kamer en gemeenteraad zijn in mei door de bestuurders geïnformeerd over het tekort dat Zuidasdok verwacht van € 600 – 800 miljoen. Dit tekort wordt veroorzaakt door prijsstijgingen, inflatie en een risicoaverse markt. In deze verslagperiode zijn in opdracht van het Bestuurlijk Overleg Zuidasdok versoberingsmogelijkheden in beeld gebracht en aan de bestuurders voorgelegd. Zo is gekeken naar mogelijkheden en consequenties van reductie van de scope, manieren om de scope soberder uit te voeren, of het project op een andere manier (met minder kosten, maar mogelijk wel met meer overlast) te bouwen. Ook is gekeken of onderdelen later kunnen worden uitgevoerd.

In het Bestuurlijk Overleg Zuidasdok van 21 mei 2024 zijn de versoeringen besproken en is besloten, vanwege het grote nationale en regionale belang, de volledige scope van Zuidasdok opnieuw te bevestigen. Met Zuidasdok wordt, naast uitbreiding van de A10 Zuid, vernieuwing station Amsterdam Zuid mogelijk met een derde treinperron. Daarmee kan internationaal spoorvervoer van Amsterdam Centraal worden verplaatst naar Amsterdam Zuid en komt capaciteit vrij voor de groei van het nationale en internationale spoorvervoer op belangrijke verbindingen. De bestuurders vinden dit van groot belang voor de duurzaamheidsambities in het kader van Air-to-Rail.

Afgesproken is een taakstelling toe te passen van € 70 miljoen, die behaald moet worden door het soberder realiseren van de scope van Zuidasdok. Ook hebben de bestuurders verzocht de mogelijkheid van een robuustere bouwmethode te onderzoeken, waarbij sneller, eenvoudiger en goedkoper kan worden gebouwd.

(Voorlopige) gunning Tunnel

In het Bestuurlijk Overleg Zuidasdok van 21 mei 2024 is tevens ingestemd met (voorlopige) gunning van project Tunnel, met uitwerking van het voorontwerp van de volledige scope (zuidelijke en noordelijke tunnel) en realisatie van de zuidelijke tunnel. Op deze manier wordt met het bestaande budget het maximale gedaan maar blijft het tekort van € 600 – 800 miljoen bestaan. Een besluit over de uitvoering en financiering van de noordelijke tunnel wordt op een later moment genomen; uiterlijk in de tweede helft van 2025.

Met dit besluit kon de lopende aanbesteding van de tunnelbouw tot een goed einde komen. Sinds het najaar van 2023 was Zuidasdok in dialoog met twee gerenommeerde bedrijven voor dit omvangrijke werk: met enerzijds een consortium van Hochtief, Züblin en Dura Vermeer en anderzijds Van Hattum en Blankevoort. Na een intensieve en grondige contractvoorbereiding ontving Zuidasdok in juni twee passende inschrijvingen voor het ontwerp en de bouw van de tunnel. Dit is een mooi resultaat voor een complex project in een risicoaverse markt.

Inmiddels is de (voorlopige) gunning aan Van Hattum en Blankevoort een feit en zal volgens planning in september worden gestart met het integraal ontwerp van de tunnel.

3. Programmavoortgang

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ontwikkelingen binnen Zuidasdok beschreven in de rapportageperiode 1 januari tot en met 30 juni 2024.

3.1 Programma

Onderzoek versoberingsmogelijkheden

In de eerste helft van 2024 heeft het OGO, naar aanleiding van het financiële tekort van Zuidasdok, de opdracht van de bestuurders gekregen mogelijkheden voor versobering van Zuidasdok te onderzoeken. Hiertoe is een tijdelijke werkgroep in het leven geroepen. Het onderzoek heeft zich op meerdere sporen gericht: versoberingen binnen scope, anders bouwen door het toestaan van meer hinder, onderdelen in de tijd schuiven en versoberingen buiten scope. In meerdere sessies zijn met vertegenwoordigers van alle opdrachtgevers voorstellen uitgewerkt voor versoberingen, de impact ervan en de besparingen die mogelijk zijn. Deze voorstellen zijn in meerdere (Bestuurlijke) overleggen besproken.

In het Bestuurlijk Overleg (BO) van 21 mei 2024 hebben de bestuurders gesproken over het nationaal en regionaal belang van het programma Zuidasdok en is de projectscope Zuidasdok opnieuw bevestigd. Daarbij is ook besloten dat de aanbesteding van het project Tunnel doorgang kan vinden, met uitwerking van het voorontwerp van de integrale scope en realisatie van de zuidelijke tunnel. Op basis van het onderzoek naar de versoberingsmogelijkheden is afgesproken een taakstelling van 70 M€ toe te passen, die behaald moet worden door het soberder realiseren van de projectscope. Ook hebben de bestuurders verzocht de mogelijkheid van een robuustere bouwmethode te onderzoeken, waarbij sneller, eenvoudiger en goedkoper kan worden gebouwd. Daarnaast zullen de opdrachtgevers de komende periode gebruiken om voorstellen voor te bereiden hoe te handelen voor de situatie waarin zich nieuwe tekorten zouden voordoen.

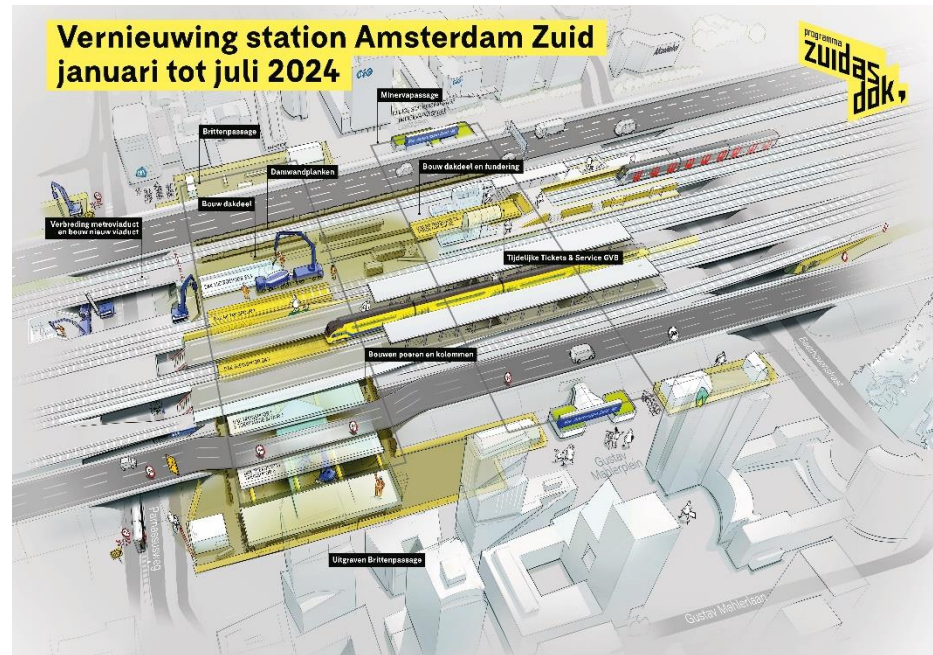
De opdrachtgevers bevestigen commitment aan de bestuursovereenkomst Zuidasdok en aan de gemaakte afspraken in het BO MIRT 2022 (scope en de financiële afspraken over het programma Zuidasdok en het investeringspakket) en het vigerend Tracébesluit Zuidasdok.

3.2 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>

Uitvoeringswerkzaamheden

In het afgelopen half jaar zijn er veel uitvoeringswerkzaamheden aan OVT uitgevoerd. Deze zijn in onderstaande afbeelding weergegeven.



Uitgraven Brittenpassage

Vijf van de zeven dakdelen van de toekomstige Brittenpassage liggen op hun plek. Sinds augustus 2023 wordt vanaf de zuidzijde onder de dekken gewerkt aan de ruwbouw van de Brittenpassage. Dit behelst op hoofdlijnen het maken van grondkerende constructies, het bouwen van definitieve poeren en kolommen voor de tussensteunpunten en de constructieve vloer voor de passage. Het zesde dakdeel is gereed en wordt momenteel gebruikt als bouwweg en het zevende dakdeel is de afgelopen periode gestort. De twee laatste dakdelen worden in de tweede helft van 2024 op hun definitieve plek geschoven. Hierna kan de ruwbouw aan de noordzijde worden gestart. Inmiddels zijn de contouren van de nieuwe Brittenpassage al goed zichtbaar.

Extra inzet

Zoals gerapporteerd in de vorige verslagperiode, gingen de onderdekse werkzaamheden gepaard met enkele verzakkingen onder de trein- en metrosporen. Dit heeft geleid tot vertraging in de ruwbouw. Vanaf half mei tot november 2024 wordt daarom extra personeel ingezet en wordt langer (tot 23.00 uur) en op zaterdag gewerkt, om de achterstand in te halen. Hiervoor is een ontheffing van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied verkregen. Er vindt overleg plaats met verzekeraars om na te gaan of de kosten voor extra inzet als gevolg van de verzakkingen verhaald kunnen worden.

Verbreding van bestaand metroviaduct en realisatie nieuw metroviaduct

Om ruimte te maken voor de nieuwe metroperrons van de Brittenpassage wordt het noordelijke metrospoor verlegd en het viaduct waarop dit metrospoor ligt verbreed. Ook wordt op een later moment een nieuw metroviaduct gerealiseerd over de Parnassusweg, die nodig is om de toekomstige twee sporen van de Noord/Zuidlijn te verbinden met de opstelsporen bij de Amstelveenseweg. Eind 2023 zijn damwanden geplaatst en is gestart met het bouwen van het nieuwe gelijkrichterstation. Tevens zijn extra steunpunten in het midden van de Parnassusweg geplaatst. Hiervoor zijn kabels en leidingen in de Parnassusweg verlegd en worden damwanden in de grond gebracht.

Voorbereidende werkzaamheden Minervapassage

De bestaande Minervapassage wordt verhoogd van 2,5 naar 4,5 meter. Hiervoor worden de metrosporen en -perrons over de gehele lengte van de Parnassusweg tot aan de Beethovenstraat verhoogd. In de zomer van 2023 is hiervoor het eerste metrodek op zijn plek geschoven. In de afgelopen maanden is een tweede dakdeel gestort, dat in augustus op zijn plek geschoven wordt. Om dit mogelijk te maken is in de afgelopen periode gewerkt aan het plaatsen van funderingspalen in de grond, het verleggen van kabels en leidingen en het bouwen van nieuwe steunpunten in het noordelijke deel van de passage.

Tijdelijke Tickets & Service GVB

De nieuwe GVB Tickets en Service balie is op 1 februari 2024 geopend. Op de plek waar de Service en Tickets balie was wordt een steunpunt gebouwd voor het veel bredere dak van de Minervapassage.

Zomerwerkzaamheden: zeven weken afsluitingen

De hiervoor beschreven werkzaamheden worden voor een groot deel uitgevoerd tijdens afsluitingen van spoor en weg in de zomer van 2024. Er wordt in die periode gewerkt aan het verleggen van het noordelijke metrospoor tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg, er komt een nieuw metroviaduct boven de Parnassusweg en een dakdeel voor de Brittenpassage wordt op zijn plek gebracht. Ook wordt het dakdeel voor de Minervapassage ingeschoven. Hiertoe rijden tussen 7 juli en 26 augustus 2024 de metro's bij station Amsterdam Zuid volgens een aangepaste dienstregeling en wordt het noordelijke metrospoor buitengebruik gesteld. Ook zijn er meerdere afsluitingen van de A10 Zuid richting de A4/Schiphol. De voorbereidingen zijn in volle gang en de omgeving, waaronder omwonenden, gebruikers van kantoren en reizigersorganisaties, wordt geïnformeerd. Ook is afgestemd met evenementenorganisaties in de omgeving.

Ontwerpwerkzaamheden

Voortgang uitvoeringsontwerpen OVT-1

Het opstellen van de uitvoeringsontwerpen door Bouwcombinatie Nieuw-Zuid en toetsing daarvan door Zuidasdok, vragen extra aandacht. Zuidasdok en Bouwcombinatie Nieuw-Zuid hebben beheersmaatregelen getroffen, zoals het prioriteren van ontwerpwerkzaamheden, waar nodig optimaliseren van toetstermijnen en wekelijkse beslis- en escalatiemomenten voor ontwerpissues die in potentie vertragend kunnen zijn. Mede hierdoor ligt de voorbereiding voor de buitendienststelling voor de zomer van 2024, op schema. Wel zijn er gevolgen voor werkzaamheden die gepland stonden in een buitendienststelling van 16 t/m 24 november 2024. Deze moeten worden verplaatst naar begin 2025. De mijlpaal openstelling Brittenpassage in 2026 wordt op basis van de huidige verwachtingen gehaald.

Ontwerpwerkzaamheden OVT-2

Voor OVT-2 wordt door Zuidasdok het railverkeer technisch ontwerp (RVTO) opgesteld en aangeleverd aan Bouwcombinatie Nieuw-Zuid. Bij dit ontwerp is er rekening gehouden met een nieuwe generatie seinen. Inmiddels heeft ProRail aangegeven dat deze seinen nog niet leverbaar zijn. De reeds gemaakte RVTO's moeten daarom aangepast worden op de oude seinen en tevens worden verwerkt in de nog te maken RVTO's. De verwachting is dat dit geen vertraging oplevert voor de uitvoeringsontwerpen, mits de seinen overal inpasbaar zijn. Dit wordt de komende periode verder uitgezocht. Dit gewijzigde uitgangspunt wordt ten laste van ProRail vastgelegd in een scopewijziging.

Bouwcombinatie Nieuw-Zuid is gestart met het ontwerp van de logistieke doorgang van de Minervapassage. Hierbij worden betonnen onderdoorgangen

onder de A10 gerealiseerd om groot bouwmaterieel toegang tot de Minervapassage te geven.

Relatie OVT-3 en Derde Perron

Het ministerie van I&W heeft in het eerste kwartaal 2024 aan ProRail opdracht gegeven voor het uitvoeren van een plan- en studiefase naar een toekomstig derde treinperron voor station Amsterdam Zuid. Binnen de scope van Zuidasdok wordt hiermee rekening gehouden. De staatssecretaris I&W heeft op 1 maart 2024 in een brief aan de Tweede Kamer kenbaar gemaakt dat het ministerie van I&W, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam met medewerking van ProRail en NS gezamenlijk de 'Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning Derde Perron Amsterdam Zuid' hebben genomen. Conform afspraken in het OGO van 6 oktober 2021 wordt uiterlijk in Q1-2027 gekeken of en hoe de projecten OVT-3 Zuid en het project Derde Perron worden samengevoegd. Om te borgen dat de voorbereiding hiervoor tijdig start, is in de planning van OVT-3 een relatie opgenomen met de planstudie voor het Derde Perron.

3.3 S&C/ICT Metro

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

In het afgelopen half jaar zijn de voorbereidende werkzaamheden voor de buitendienststelling van de zomer 2024 uitgevoerd. Het betreft voorbereidingen aan de ICT componenten (OVCP-poorten, trein-tv systemen, camera's, dynamisch reizigersinformatie systeem, omroep, intercom, communicatienetwerk, wayfinding en wachtvoorzieningen) en het CBTC-systeem (Communication-Based Train Control). Voor het CBTC-systeem zijn de noodzakelijke voorbereidingen en testen van de gewijzigde software op de simulator en metrobaan afgerond.

Ondanks het vertrek van een aantal specialisten met systeemspecifieke kennis is tot op heden het S&C/ICT team in staat de werkzaamheden voor komende zomerbuitendienststelling succesvol uit te voeren. De toekomstige ontwikkeling van het CBTC-systeem, om de faseringen van OVT in 2026 mogelijk te maken, staat hierdoor echter wel onder druk. Het risico neemt toe dat de nieuwe software niet tijdig, of met vergrote kans op fouten, wordt opgeleverd. Ook kan dit betekenen dat de nieuwe metroperrons niet op tijd, dan wel met snelheidsbeperking, in gebruik kunnen worden genomen. Zuidasdok heeft dit punt meermaals onder de aandacht gebracht bij het GVB. Omdat het gesprek met GVB nog niet tot een oplossing heeft geleid en om het risico te mitigeren heeft Zuidasdok besloten om de specialisten zelf te gaan werven.

3.4 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>Knooppunt De Nieuwe Meer D&C-contract, knooppunt Amstel nader te bepalen</i>

Knooppunt De Nieuwe Meer

Bouwcombinatie TriAX stelt het definitief ontwerp op (DO) voor knooppunt De Nieuwe Meer. Het DO wordt in vijf batches uitgewerkt en de eerste twee batches zijn door het project en de stakeholders gereviewd en geaccepteerd. De komende maanden volgen de overige batches. Bij het DO wordt het integraal voorontwerp (IVO) als uitgangspunt gehanteerd. Er is een aantal afwijkingen geconstateerd, zoals een afwijkend bodempeil van de Schinkel en afwijkende areaalgegevens, dat leidt tot contractwijzigingen met TriAX. Het ophogen van het bodempeil van de Schinkel wordt door de gemeente Amsterdam gedekt, overige wijzigingen worden gedekt uit het onvoorzien van het project.

Tegelijkertijd zijn de eerste werkzaamheden uitgevoerd. Dit betreft het kappen en aanplanten van bomen, het graven van proefsleuven voor onderzoek naar aanwezigheid van kabels en leidingen, het inventariseren van werkerreinen en het aanleggen van een pechhaven ter voorbereiding op de ontmanteling van de spitsstrook. Ook wordt het areaal op orde gebracht voor de instandhoudingsverplichting van TriAX. In het laatste weekend van juni 2024 vond voor de ontmanteling van de spitsstrook een gedeeltelijke afsluiting plaats van de A10 Zuid.

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 is de aankoop van de woonboot rond, de aankoopakte is inmiddels gepasseerd. Met de andere bewoner zijn afspraken gemaakt om bij hijswerkzaamheden de woonboot te verlaten waarbij voor (tijdelijk) vervangende huisvesting wordt gezorgd.

Overdracht vast onderhoud

Op 15 januari 2024 is het areaal van knooppunt De Nieuwe Meer overgedragen aan TriAX. TriAX is nu verantwoordelijk voor het vast onderhoud van het areaal.

Watercompensatie

Bij het overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland voor de aanvraag van de watervergunning voor de aanleg van nieuwe kunstwerken is gebleken dat meer wateroppervlakte moet worden gecompenseerd dan waar tot op heden door Zuidasdok van uit is gegaan. Dit heeft geleid tot de afspraak om extra water te graven bij de watersportvereniging in de Nieuwe Meer waarmee een sluitende waterbalans in de tijdelijke en eindsituatie is geborgd. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in opdracht en voor rekening van Zuidasdok.

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 één van de eigenaren, de watersportvereniging, is overeenstemming bereikt. Met de andere eigenaar lopen de gesprekken nog.

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. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd tijdens de 16-daagse wegafsluiting voor OVT en knooppunt De

Nieuwe Meer die voorzien is in de zomer van 2025. Zie hiervoor de toelichting in paragraaf 4.2.

Groencompensatie

Als onderdeel van de reconstructies van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden bijna 3.000 bomen geplant. Zuidasdok maakt voor de inkoop hiervan gebruik van een raamcontract van de gemeente Amsterdam.

Impactanalyse stalen vallen bruggen

RWS heeft Zuidasdok gevraagd een impactanalyse uit te voeren naar de gevolgen van de nieuwe eisen ten aanzien van vermoeiing van de stalen vallen van de Schinkelbrug, die naar verwachting in 2028 van kracht worden. De nieuwe eisen brengen met zich mee dat het ontwerp van de Schinkelbrug moet worden aangepast. De omvang en het effect van de benodigde aanpassing is uitgewerkt en zal resulteren in een contractwijziging met TriAX voor rekening en risico van RWS.

Knooppunt Amstel

Door het financiële tekort en het onderzoek naar versoeringsmogelijkheden is besloten de aanbesteding van knooppunt Amstel (voorzien april 2024) uit te stellen naar eind 2024. Naast de al voorbereide aanpak voor een integraal contract voor het geheel wordt nu een aanbesteding en contract voorbereid in portfolio-aanpak in twee delen (Zuid en Noord). Daarbij wordt voor Zuid, inclusief de vervanging van de Rozenoordbrug, een tweefasen-aanpak gehanteerd. Het geactualiseerde inkoopplan wordt dit najaar ter vaststelling voorgelegd aan het OGO.

3.5 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>

Aanbesteding

De maatwerk-bouwteamovereenkomst en de E&C-overeenkomst voor de uitvoering zijn naar aanleiding van de dialooggesprekken op een aantal onderdelen aangepast. De aanpassingen betreffen met name de aansprakelijkheid, duurzaamheidseisen, de mogelijkheid tijdens de bouwteamovereenkomst werkzaamheden uit te voeren en de mogelijkheid werkzaamheden aan de noordelijke tunnel later uit te voeren.

In het Bestuurlijk Overleg van 21 mei 2024 is besloten dat de aanbesteding van Tunnel doorgang kan vinden. Na gunning van het project Tunnel (voorzien in september 2024) kan worden gestart met de uitwerking van de integrale scope (tunnel Zuid en tunnel Noord) tot op voorontwerp (VO) niveau.

Eind juni 2024, na de vijfde en laatste dialoogronde, hebben beide gegadigden een inschrijving gedaan. De voorlopige gunning is eind juli voorzien. Op 3 september 2024 wordt het contract ondertekend waarna de bouwteamfase van ruim twee jaar van start gaat. Daarbij is het moment waarop het VO wordt afgerond een belangrijke tussenmijlpaal.

Bouwteam

In het bouwteam werken opdrachtgever en opdrachtnemer samen het ontwerp uit waarbij locatie specifieke en uitvoeringstechnische expertise worden gecombineerd. Ter voorbereiding op het bouwteam zijn er diverse workshops georganiseerd, begeleid door bouwteamcoaches op IPM- en disciplineniveau,

om het werken in een bouwteam te verankeren binnen het projectteam Tunnel. Tevens is het projectplan herijkt, waarin de aanpak van de bouwteamfase wordt beschreven. Ook de gegadigden hebben gewerkt aan het opstellen van een plan voor het bouwteam, waarin zij hun visie op de bouwteamfase hebben opgenomen. De uitwerkingen hiervan zijn tijdens de dialooggesprekken gepresenteerd.

Aan het begin van de bouwteamfase zal een delegatie van de aannemer en het projectteam van Tunnel samenwerken om de governance in te richten (bijvoorbeeld het Managementplan Bouwteam en het Projectmanagementsysteem) en de bemensing van het bouwteam te bepalen. Na deze fase zal het bouwteam zich richten op het opstellen van het voorlopig en het definitief ontwerp.

Vorbereidende werkzaamheden

Verwijderen kabels en leidingen

Gelijktijdig met de werkzaamheden van bouwcombinatie Nieuw-Zuid aan het nieuwe metroviaduct over de Parnassusweg is een deel van de achtergebleven drinkwaterleiding verwijderd.

De verlaten kabels en leidingen aan de westzijde van de Parnassusweg worden begin 2025 verwijderd. Voor het verwijderen van de verlaten kabels en leidingen in het resterende deel van de Parnassusweg en in de Beethovenstraat onderzoekt het projectteam samen met OVT de mogelijkheden.

3.6 Projectoverstijgend

Juridisch planologisch

Wijzigingstracébesluit en inpassing Tracébesluit in bestemmingsplan

Tegen het in juni 2023 vastgestelde wijzigingstracébesluit loopt nog één beroep bij de Raad van State. Dit beroep is ingesteld door een jachthaven aan de Nieuwe Meer waarvan een aantal ligplaatsen vervalt door het verplaatsen van een geleidewerk voor de Schinkelbrug. 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. Indien het beroep niet op tijd afgerond kan worden, zal de uitvoeringsvolgorde van de aannemer op onderdelen aangepast moeten worden.

Inpassing Tracébesluit in bestemmingsplan

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 later in 2024 vast.

Werkterreinen

Er is grote behoefte aan het beschikbaar krijgen van voldoende werkterreinen. Zuidasdok is in gesprek met de gemeente Amsterdam over de mogelijkheden voor de uitvoering van Tunnel en Knooppunten.

De directie Zuidas van de gemeente Amsterdam heeft de besluitvorming omtrent de werkterreinen in voorbereiding en stelt hiervoor een rapport op.

Op basis van dit rapport worden na de zomer de mogelijkheden voor werkterreinen, in samenwerking tussen directie Zuidas en Zuidasdok, verder uitgewerkt in concrete toezeggingen en afspraken. 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. Met de start van de ontwerpfase van Tunnel is het van groot belang dat de afspraken over beschikbare werkterreinen op korte termijn worden bestendigd.

Het principebesluit van de gemeente Amsterdam voor de Europaboulevard als locatie voor het Erotisch Centrum betekent dat de druk op beschikbare werkterreinen voor project Knooppunt Amstel is vergroot.

Het risico "Er is mogelijk te weinig fysieke ruimte (werkterreinen) om het programma uit te voeren binnen de vigerende kaders" is daarom nog altijd een van de grootste risico's van het programma Zuidasdok.

Openbare ruimte kerngebied Zuidas

Integraal baseline ontwerp

Het (interne en externe) reviewcommentaar op het integraal baseline ontwerp voor de openbare ruimte in het kerngebied van Zuidas is verwerkt. Naar verwachting wordt het baseline ontwerp medio juli vastgelegd. Hiermee kan te zijner tijd de impact van diverse verwachte wijzigingsvoorstellen van de gemeente Amsterdam en de VRA (o.a. toepassen van éénrichtingsverkeer in het carré van het kerngebied en het realiseren van het DokDakpark op de noordelijke plint van het station) eenduidig worden bepaald.

Tijdelijke openbare ruimte bij openstelling Brittenpassage

Bij de openstelling van de Brittenpassage (gepland Q1-2026) dient de openbare ruimte aan weerszijden van de passage te worden ingericht. Aangezien op deze locaties de tunnel nog moeten worden gerealiseerd, wordt een tijdelijke inrichting conform het handboek 'Inrichting tijdelijke openbare ruimte' toegepast. Het Definitief Ontwerp (DO) van deze tijdelijke inrichting is in het voorjaar afgerond.

Voor het DO voor de tijdelijke inrichting vindt uitgebreide afstemming plaats met de gemeente Amsterdam en Zuidas. Dit betreft enerzijds de invulling van het gewenste hergebruik van materialen (uitgangspunt van het handboek) en anderzijds de als gevolg van de openstelling van de Brittenpassage benodigde aanpassingen in de inrichting van het deel van het kerngebied gelegen buiten de TB-grens. Dit laatste betreft bijvoorbeeld de Benjamin Brittenstraat, waarvan de inrichting in de huidige situatie niet geschikt is voor grote reizigersstromen van en naar het station. De verantwoordelijkheid voor dergelijke aanpassingen van de openbare ruimte buiten de TB-grens ligt bij Zuidas.

Waterhuishouding

Binnendijkse Buitenveldertse Polder

Uit de eerder uitgevoerde analyse van de binnendijkse Buitenveldertse Polder is gebleken dat in de realisatiefase van Zuidasdok (met name tijdens realisatie Tunnel) sprake is van een tekort van ca. 4.700 m² aan watercompensatie (zie voor een uitgebreide toelichting de H2-2023 rapportage). Zuidasdok is met Waternet in overleg hierover. Zuidasdok heeft een oplossing voorgesteld waarbij, ondanks een tekort aan watercompensatie, de polder in de realisatiefase blijft functioneren. Belangrijkste onderdeel van deze oplossing is het relatief vroegtijdig (bij start uitvoering Tunnel) realiseren van de grote duiker (diameter 2,5 m) onder de A10 en de sporen. Waternet heeft aangegeven open te staan voor deze oplossing, maar een definitief besluit is nog niet genomen.

Waterkwaliteit

In het Deelrapport Water van het Milieueffectrapport Zuidasdok is voor de waterkwaliteit uitgegaan van het 'stand-still' principe (waterkwaliteit mag niet verslechteren). In het Deelrapport Water zijn de benodigde maatregelen om te voldoen aan dit principe globaal uitgewerkt. Vanaf 2027 moet de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Nederland voldoen aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Het IBZ is gevraagd om de impact van de realisatie van Zuidasdok op de waterkwaliteit, rekening houdend met de KRW, inzichtelijk te maken. Daarbij worden ook eventuele noodzakelijke compenserende of mitigerende maatregelen in beeld gebracht. Afgelopen periode is het plan van aanpak opgesteld en afgestemd met Waternet en zijn de eerste analyses (voor knooppunt De Nieuwe Meer) opgestart.

Aziatische duizendknoop

In het plangebied van Zuidasdok komt de Aziatische duizendknoop voor. Zuidasdok, Zuidas en de beheerders (GVB, V&OR, RWS, ProRail) voeren overleg om tot een aanpak voor het omgaan met de Aziatische duizendknoop te komen.

Schadeclaims

In deze verslagperiode worden twee verzoeken tot nadeelcompensatie behandeld. Het gaat om twee woonboten die in de bouwveiligheidszone aan de noordzijde van de Schinkelbrug liggen. Met beide eigenaren zijn afspraken gemaakt, zie de toelichting in paragraaf 3.4.

Grondoverdrachten

Er wordt gewerkt aan de afronding van een aantal verwervingsdossiers voor eigendomsveranderingen tussen verschillende eigenaren. 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 aan de beheerders.

3.7 Integrale veiligheid

Het actieplan veiligheid voor 2024 is begin 2024 afgestemd met de projecten en vastgesteld in het directieoverleg. In dit actieplan staan de programmabrede acties beschreven die dit jaar binnen Zuidasdok worden genomen op gebied van (integrale) veiligheid, inclusief de actiehouders en termijn.

Lopende acties

In het eerste half jaar zijn op programmaniveau diverse acties genomen in lijn met het actieplan veiligheid, waarvan de belangrijkste zijn:

- Het procesplan voor het omgaan met hijs- en funderingsveiligheid is afgestemd met de projectteams en met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. In dit plan staat de werkwijze beschreven voor het veilig en beheerst uitvoeren van hijs- en funderingswerkzaamheden;
- Het meten van de veiligheidsprestaties op programma- en projectniveau met (voorspellende) veiligheidsindicatoren. Rapportage van deze veiligheidsindicatoren vindt plaats op een dashboard met stoplichtmodel. Dit dashboard wordt elk kwartaal gerapporteerd, waarbij de eerste twee kwartalen van 2024 gebruikt zijn om het dashboard te testen;
- De veiligheidsprestaties worden elk kwartaal intern per project beoordeeld op basis van 10 vastgestelde criteria, waaronder het criterium 'invulling vergewisplicht' en 'samenwerking met de opdrachtnemer'. De scores per criterium worden opgeteld en leiden vervolgens tot een rapportcijfer. Dit rapportcijfer is een van de veiligheidsindicatoren in het dashboard;

- In overleg met de projecten zijn per veiligheidsdomein zogenaamde domeindeskundigen aangewezen. In totaal worden 16 veiligheidsdomeinen onderscheiden, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid, constructieve veiligheid en waterveiligheid. De domeindeskundigen zijn de kennisdragers binnen Zuidasdok voor het betreffende domein en het eerste aanspreekpunt binnen het programma en de projecten. Ze gaan een actieve rol spelen in de actualisatie van het Strategisch Integraal Veiligheidsplan (SIVP);
- Het SIVP wordt dit jaar volledig geactualiseerd. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de Commissie Integrale Veiligheid (CIV), waarin de bij integrale veiligheid betrokken stakeholders zijn vertegenwoordigd.

Veiligheidscultuur

De resultaten van de 0-meting veiligheidscultuur zijn in april 2024 programmabreed gepresenteerd. De Zuidasdok brede score is het niveau van trede 3 van 5 (berekende veiligheidscultuur), wat inhoudt dat medewerkers hun verantwoordelijkheid voor veiligheid nemen en behoefte hebben aan structuur en kaders voor veiligheid. De resultaten worden op projectniveau in de diverse teams besproken en er worden aanvullende en specifieke teamacties bepaald. Acties gericht op het borgen en verbeteren van de veiligheidscultuur zijn onder andere het uitvoeren van een enquête over werkbeleving en sociale veiligheid, het uitvoeren van safety-walks en frequentere communicatie over veiligheid.

Op het project OVT is begin 2024 bij de Bouwcombinatie Nieuw-Zuid een externe audit van de safety culture ladder uitgevoerd. Het resultaat is dat Bouwcombinatie Nieuw-Zuid op het niveau van trede 4 van 5 (proactieve veiligheidscultuur) opereert.

Uitvoering

In de afgelopen periode hebben op de projecten geen ongevallen plaatsgevonden die hebben geleid tot arbeidsverzuim (voortschrijdende IF-rate¹ = 0). Het meest opvallende incident heeft plaatsgevonden bij OVT waar een kraan van een onderaannemer van Bouwcombinatie Nieuw-Zuid de bovenleiding van de tram kapot heeft gereden.

Zowel bij project OVT als bij knooppunt De Nieuwe Meer heeft in het afgelopen half jaar veel constructieve afstemming plaatsgevonden met de omgevingsdienst over omgevingsveiligheid. Dit betreft specifiek de hijs- en funderingsveiligheid waaronder aanvullende maatwerkoplossingen indien het valbereik buiten de bouwplaats niet volledig vrijgemaakt kan worden.

Op basis van de meldingen van risicovolle situaties bij OVT en knooppunt De Nieuwe Meer is er sprake van een duidelijke top 3 aan veiligheidsrisico's. Dit zijn: 1. struikelen/valgevaar, 2. geraakt worden door materiaal/materieel en 3. aanrijdgevaar. Eind maart 2024 is hierover een flyer verspreid vanuit het programma. In deze flyer staan voorbeelden van maatregelen die Zuidasdok als Opdrachtgever met betrekking tot de beheersing van deze drie risico's neemt.

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 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, 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 het kader van goed relatiebeheer zijn in de overleggen de beheerders ook meegenomen in de actualiteiten rondom de versoberingstaakstelling en verschillende raakvlakken met de omgeving.

Naast regulier overleg op directieniveau wordt ook extra uitwisseling tussen organisaties georganiseerd waar dat nuttig is. Een voorbeeld hiervan is de dit voorjaar gehouden bredere uitwisselingsbijeenkomst tussen Zuidasdok en gemeente Amsterdam (V&OR) om raakvlakken en gezamenlijke procedures beter inzichtelijk te maken.

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 (drie keer per jaar) 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. Aan de orde is o.a. gekomen een gecombineerde buitendienststelling van de A10-Zuid voor een periode van zestien dagen in 2025 voor OVT en knooppunt De Nieuwe Meer. Daarnaast zijn de zomerwerkzaamheden 2024 van OVT aan de deelnemers toegelicht;
- In het directie-overleg met NS Stations (drie keer per jaar) over de voortgang en de actualiteiten is de afgelopen periode gesproken over de tijdelijke voorzieningen in het station tijdens de uitvoering van OVT en voorbereidende procesafspraken richting de aanbesteding van Tunnel. Daarnaast is NS Stations als partner op de hoogte gehouden van het versoberingsonderzoek;

- 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. In de afgelopen periode is een ledenbijeenkomst georganiseerd met Ondernemend Amsterdam (ORAM) over de voortgang van Zuidasdok. Samen met Hello Zuidas is een bijeenkomst over Zuidasdok georganiseerd met het thema mobiliteit en parkeren, waar een toelichting is gegeven op de werkzaamheden en bereikbaarheid in de zomer van 2024;
- Aanvullend zijn vanuit het programma diverse overleggen gevoerd met bedrijven en organisaties zoals CBRE Investment Management, Victory/G&S, het Olympisch Stadion, 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 over 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;
- OVT en Tunnel hebben regulier overleg met de Reizigers Advies Raad (RAR). Het overleg gaat over de verschillende werkzaamheden, gevolgen daarvan voor bereikbaarheid en toegankelijkheid en de inrichting van de (tijdelijke) openbare ruimte.

Omgevingsdienst

Sinds begin 2024 loopt een regulier coördinatieoverleg tussen Zuidasdok en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op de onderwerpen Veiligheid, Vergunningen en Integraliteit. Tevens komen projectoverstijgende thema's aan bod. Hiermee is er voldoende contact met de ambtelijke laag van de Omgevingsdienst, die haar directie regulier op de hoogte houdt van de ontwikkelingen bij Zuidasdok. Het overleg met de directie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op directieniveau is derhalve van vier naar twee keer per jaar gegaan. Deze verslagperiode zijn de procesafspraken over hoe Zuidasdok, de verschillende projecten en de Omgevingsdienst met elkaar contact hebben, opnieuw afgestemd.

Vervolg locatiebesluit Erotisch Centrum (gemeente Amsterdam)

Op 18 december 2023 heeft het college van B&W van de gemeente Amsterdam het principebesluit genomen voor de Europaboulevard als locatie voor het Erotisch Centrum. Dit principebesluit is besproken in de gemeenteraad van 28 maart 2024. De locatie valt binnen het Tracébesluit Zuidasdok en raakt aan het hoofdwegennet (een waterstaatswerk). De gemeente zal hierover onder meer tot overeenstemming moeten komen met het ministerie van I&W. De komende periode gaan Amsterdam en Zuidasdok met elkaar in gesprek over de door Zuidasdok gestelde voorwaarden, zoals de beschikbaarheid van een alternatief werkterrein. Aangezien deze voorstellen ook aan het OGO en aan de minister worden voorgelegd vindt ook nauwe afstemming met het ministerie plaats.

A2 Entree

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam heeft op 27 februari 2024 de Principenota Nieuwe A2 Entree vastgesteld. Dit project heeft een raakvlak met knooppunt Amstel. Het programma heeft een impactanalyse opgesteld voor de gemeente Amsterdam. De gemeente zal eerst bij het ministerie van I&W een akkoord moeten krijgen op de afwaardering van het hoofdwegennet en een onherroepelijke instemmings- of toestemmingsverlening ten aanzien van het desbetreffende deel van de A10. Indien de inpassing/scopewijziging ter behandeling in het OGO niet voor het gunningsbesluit van knooppunt Amstel kan worden ingebracht dan kunnen de geprognosticeerde kosten en tijdgevolgen van de inpassing (fors) stijgen, naarmate de wijziging op een later moment bij het project ingebracht wordt.

4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Hinder & hinderbeeld

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. 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.

In de afgelopen maanden is het hinderbeeld uit 2021 geactualiseerd. Hierin staat de verwachte hinder aangaande de eigen werkzaamheden per project en totaal, tot het einde van het programma. De komende periode staat in het teken van het vertalen van dit hinderbeeld naar een strategie voor de bereikbaarheid en een hinderaanpak. Daarin staan o.a. concrete maatregelen voor de verschillende fasen en typen van verkeershinder.

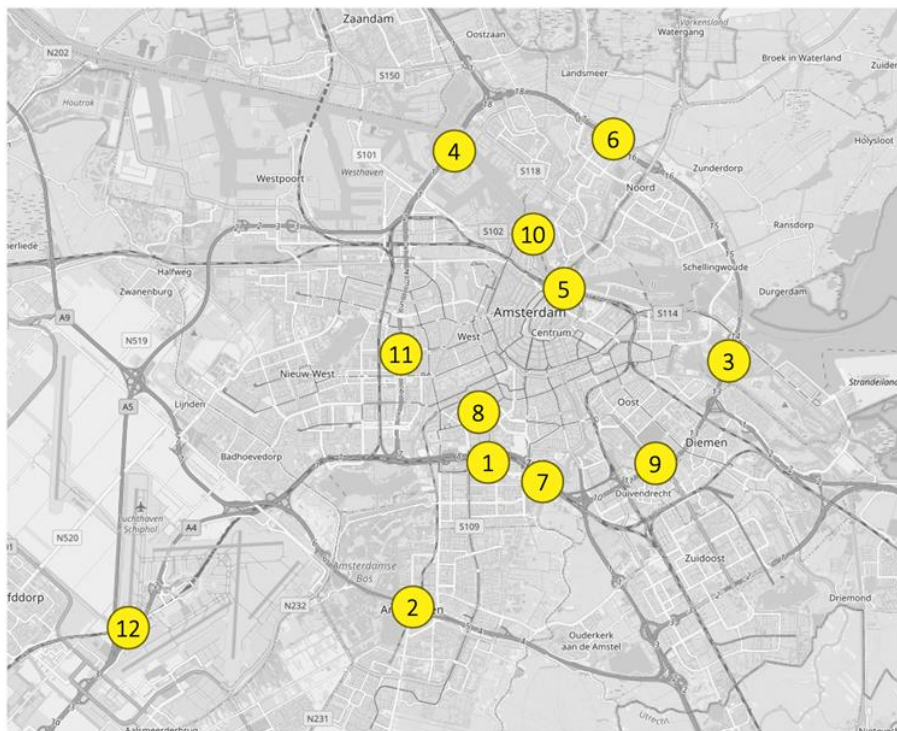
Raakvlakken

Naast de interne raakvlakken binnen Zuidasdok en Zuidas moet ook rekening worden gehouden met geplande werkzaamheden in de regio. Intensieve afstemming met andere projecten is nodig om te voorkomen dat de regionale planning onvoldoende ruimte biedt voor de benodigde afsluitingen van Zuidasdok. Dit wordt o.a. geborgd door tweewekelijks te overleggen in Cluster Zuid, een overleg met alle betrokken partijen rondom Amsterdam Zuid en onderdeel van Amsterdam Bereikbaar. Ook blijkt dat afstemming met werkzaamheden in andere regio's noodzakelijk is, waaronder werkzaamheden aan de A12 en de Leidsche Rijntunnel in Utrecht. Daarnaast vindt frequent afstemming plaats met ProRail en Rijkswaterstaat voor de lange(re) termijn voor planning en raakvlakken. Ondanks deze proactieve aanpak neemt de druk op het beschikbare netwerk toe, waardoor er steeds minder ruimte lijkt te ontstaan voor het inplannen van de noodzakelijke werkzaamheden. Zie bijgaande afbeelding voor een selectie van de belangrijkste raakvlakprojecten.

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)
12. NAVO-top (2025)



Weekendstremming A10 Zuid richting Utrecht

In het weekend van vrijdag 28 juni tot en met maandag 1 juli is door TriAX gewerkt aan de ontmanteling van de spitsstrook A4/A10 Zuid. Tegelijkertijd was ook de A12 richting Utrecht dicht, waardoor beide projecten verkeer omleidden via de A9. Deze samenval zorgde voor vertraging tot 60 minuten op de A10. Na de zomer van 2024 worden op de A10 Zuid in beide richtingen tussen knooppunt De Nieuwe Meer en de aansluiting S108 de rijstroken versmald en de snelheid verlaagd tot 90 km/uur. Dit is nodig voor de het creëren van bouwruimte en ruimte voor de bouwlogistiek van knooppunt De Nieuwe Meer. Hiervoor zijn meerdere weekendafsluitingen nodig.

Planning 16-daagse stremmingen A10 Zuid en een treinspoor en A10 West

In de afgelopen maanden werd duidelijk dat een 16-daagse afsluiting in de zomer van 2025 van de A10 Zuid richting Utrecht en een treinspoor noodzakelijk is. In deze periode wordt er een logistieke doorgang gemaakt voor bouwverkeer naar de Minervapassage en bouwt TriAX een steunpunt voor een nieuwe fly-over in knooppunt De Nieuwe Meer. Na intensieve afstemming met regionale partners en beheerders was 23 juni t/m 8 juli 2025 vastgesteld, echter is daarna duidelijk geworden dat de NAVO-top van 24-26 juni voor een probleem in de planning zorgt. Een alternatief plan wordt uitgewerkt, waarbij van 27 juni t/m 12 juli de A10 Zuid en knooppunt De Nieuwe Meer worden gestremd. Daarbij starten de afsluitingen op vrijdag in plaats van een verkeersluw weekend en overlapt de afsluiting met een afsluiting van de Coentunnel.

De tweede 16-daagse stremming op de A10 West in 2026 (beide richtingen) is nodig in verband met werkzaamheden aan het viaduct boven de Luchtvaartstraat.

Fietsparkeren rond station Amsterdam Zuid

Terwijl door Zuidasdok wordt gewerkt, neemt het aantal reizigers voor het station toe. Daarmee neemt ook de fietsparkeerbehoefte toe. Om ervoor te zorgen dat de stationsomgeving gedurende de werkzaamheden veilig, leefbaar en goed toegankelijk blijft, is een aanzet gemaakt tot een plan van aanpak. Ingrediënten van het plan van aanpak zijn: inzetten op wayfinding, communicatie, fietscoaches, extra handhaving en monitoring. Het plan van aanpak wordt tot stand gebracht in samenwerking met Zuidas en het Programma Fiets van V&OR Amsterdam. Hierbij worden ook ProRail en NS betrokken.

4.3 Communicatie

Vooruitblik OVT-werk

De eerste maanden van 2024 zijn benut om vooruit te kijken naar een jaar vol werkzaamheden in en rondom het station. Zo gaat de verhoging van het noordelijke metrospoor, de bouw van een nieuw metroviaduct boven de Parnassusweg en het inschuiven van twee dakdelen, gepaard met zeven weken beperkt metroverkeer, passagestremmingen en een weekendafsluiting van de A10 Zuid richting Schiphol. De werkzaamheden zijn breed aangekondigd op de website en social media en in een persbericht.

Start uitvoering knooppunt De Nieuwe Meer

De start van de uitvoering van knooppunt De Nieuwe Meer is niet onopgemerkt gebleven. Op verschillende plaatsen zijn struiken verwijderd en bomen gekapt voor de aanleg van bouwwegen, werkterreinen en een pechhaven. De werkzaamheden zijn in een huis-aan-huis verspreide brief, op bijeenkomsten en via persgesprekken bekend gemaakt. Ter plaatste zijn fietsers geïnformeerd over de afsluiting van veelgebruikte routes rond het knooppunt.

Publiekonderzoek Zuidas en Zuidasdok

Zo'n 60 procent van circa 1300 omwonenden, bezoekers, reizigers en werkenden staat positief tegenover de ontwikkeling van de wijk Zuidas, de vernieuwing van station Amsterdam Zuid en de verbreding en ondertunneling van de A10 Zuid. Dit blijkt uit een onderzoek dat eind 2023 is uitgevoerd. Tweederde vindt het belangrijk dat station Amsterdam Zuid wordt vernieuwd. De verwachting dat het een ruim en comfortabel station wordt, scoort nog wat hoger. Bij de verbreding van de A10 Zuid lopen meningen en verwachtingen redelijk parallel: bijna 60 procent vindt de verbreding belangrijk en verwacht daardoor minder files (onder weggebruikers zo'n 70%). Ongeveer tweederde vindt het belangrijk dat de A10 Zuid in het Zuidas-centrumgebied in een tunnel verdwijnt en verwacht dat het de stad aantrekkelijker maakt.

Acht weekendafsluitingen A10 Zuid

Tussen eind juni en half december 2024 zijn de A10 Zuid en/of A4 acht weekenden afgesloten vanwege werkzaamheden voor OVT of knooppunt De Nieuwe Meer. Vanaf april vragen we hier in de communicatie breed aandacht voor binnen de eigen kanalen en die van Ask&Go, Rijkswaterstaat en Amsterdam Bereikbaar.

Toegenomen belangstelling informatiecentrum

Het aantal bezoekers van het Informatiecentrum Zuidas en Zuidasdok is ten opzichte van 2023 fors toegenomen. Waar 6000 bezoekers het

informatiecentrum in 2023 bezochten, lag dat aantal in de eerste helft van 2024 al op 4000 bezoekers. Daarbij zien we dat de informatiebehoefte zich sterker verschuift van de gebiedsontwikkeling naar de Zuidasdokprojecten. Ruim 150 mensen bezochten in maart een markt in het informatiecentrum bedoeld om op toegankelijke wijze beschikbaar te zijn voor vragen of een gesprek. Ook de maandelijks georganiseerde weekendrondleidingen blijven onverminderd populair.

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 vijf scopewijzigingen doorgevoerd:

- Aanbrengen van standaard zonnepanelen op de perronkappen van het station, als gevolg van de nieuwe BENG wetgeving. De kosten lopen mee in het tekort;
- Herstel van achterstallig onderhoud aan het areaal van knooppunt De Nieuwe Meer. Het benodigde budget is voor rekening van RWS en wordt toegevoegd aan het budget van Zuidasdok;
- Het uitvoeren van berekeningen aan de stalen vallen van de Schinkelbrug op verzoek en voor rekening van RWS;
- Een onderzoek naar de geluidsschermen van het Schinkelkwartier van de gemeente Amsterdam, voor rekening van de gemeente;
- Onderhoud wegkantstations, voor rekening van RWS.

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 halfjaarrapportage wordt de actuele deterministische stand van deze mijlpalen toegelicht. In tabel 1 is vermeld:

- de stand van 31 december 2023 (H2 2023);
- de actuele stand per 30 juni 2024 (H1 2024);
- het verschil tussen deze en de vorige periode;
- de door het OGO vastgestelde bandbreedte.

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

OVT

De mijlpalen voor OVT-1 en OVT-2 zijn ongewijzigd. Stilstand door eerder gemelde verzakkingen van sporen en vertragingen in de ontwerpwerkzaamheden, zorgen echter wel voor spanning op de planning van het betonwerk. Er zijn al diverse maatregelen genomen en de komende tijd worden aanvullende maatregelen onderzocht om meer ruimte te krijgen in de planning.

Tunnel, OVT-3 en eindmijlpaal

Mijlpalen 17 t/m 21 zijn afgelopen periode één tot twee kwartalen naar achter gegaan. Om de tunnels te kunnen bouwen moet de huidige A10 op een aantal

locaties verlegd worden, de zogenaamde bypasses. De bypasses zouden in de zomer van 2026 aangelegd worden, al gedurende de bouwteamfase van Tunnel. Om grote voorinvesteringen vooruitlopend op het realisatiecontract te voorkomen, is besloten geen omvangrijke werkzaamheden uit te voeren voor afronding van de bouwteamfase. De aanleg van de bypasses is daardoor verschoven naar de zomer van 2027, dit heeft gevolgen voor de bouw van de tunnel. Doordat OVT-3 pas kan starten als de tunnel in gebruik is genomen, werkt de uitloop ook door op de mijlpalen 33 t/m 38 van OVT-3 en op mijlpaal 2 'Programma ZAD gereed'.

Knooppunt Amstel

De start van de aanbesteding van knooppunt Amstel is deze rapportageperiode twee kwartalen uitgesteld, in afwachting van besluitvorming over het budgettekort. Dit werkt door in alle opvolgende mijlpalen van knooppunt Amstel.

5.3 Financiën

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen van de prognose eindstand, het budget en de budgetspanning van het programma. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de begrotingsartikelen 12 (Wegen) en 17 (Megaprojecten). Alle bedragen zijn inclusief BTW en worden weergegeven in miljoenen euro's (M€). De standlijn is 30 juni 2024 en het prijspeil is 2024, tenzij expliciet anders aangegeven. De weergave in M€ kan leiden tot afrondingsverschillen in de rapportageoverzichten.

De belangrijkste mutaties in de financiële prognose die hebben plaatsgevonden in de voorliggende rapportageperiode zijn:

- De prognoses zijn geïndexeerd naar prijspeil (begin) 2024. De cumulatieve indexerings van de prognoses komen lager uit dan de aan het budget toegekende IBOI. Hierdoor rapporteert het programma een meevaller van 8,3 M€;
- De prognose van OVT-1 en -2 is verhoogd met de kosten die gemoeid zijn met de maatregelen die als gevolg van de BENG wetgeving moeten worden genomen. Het gaat hier om 7,4 M€.

In opdracht van RWS zal Zuidasdok V&R-werkzaamheden aan de stalen vallen van de Schinkelbrug uitvoeren. De werkzaamheden worden door bouwcombinatie TriAX uitgevoerd. Zuidasdok heeft schriftelijk toegezegd gekregen dat hiervoor een aanvullend budget van circa 22,5 M€ in de tweede helft van 2024 wordt ontvangen. Dit is nog niet verwerkt in deze rapportage.

Zoals in de H2-2023 rapportage reeds vermeld 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 in deze rapportage niet meegenomen in de financiële standen.

Prognose eindstand programma (PES)

PES Totaal (mutatie 98 M€)

De PES Totaal bedraagt per 30 juni 2024 4.811 M€, dit was 4.713 M€ in de H2-2023 rapportage. De stijging van 98 M€ wordt verklaard door de volgende mutaties:

PES ART 17 Zuidasdok (mutatie 69,4 M€)

- Indexering raming 2024 61,7 M€
- Maatregelen BENG-wetgeving (exogeen) OVT-1/2 7,4 M€
- Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM 0,1 M€
- Berekeningen stalen vallen Schinkelbrug 0,2 M€
- Onderhoud wegkanstations 0,0 M€
- Impactanalyse geluidschermen Schinkelkwartier 0,1 M€

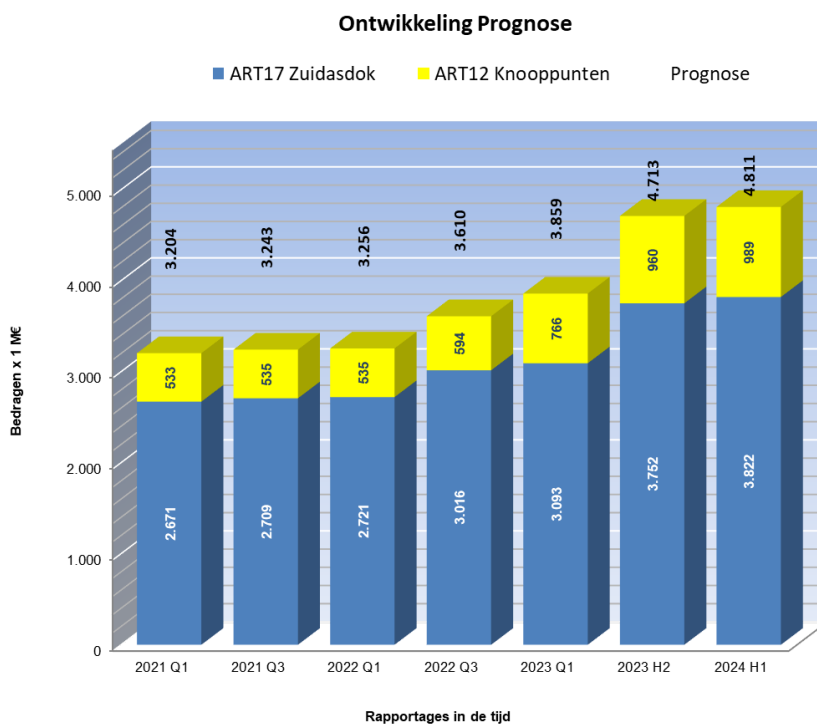
PES ART 12 Knooppunten (mutatie 28,7 M€)

- Indexering raming 2024 26,6 M€
- Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM 0,8 M€
- Berekeningen stalen vallen Schinkelbrug 1,1 M€
- Onderhoud wegganstations 0,3 M€

Prognose	2023 H2	Mutatie	2024 H1
ART 17 Zuidasdok	3.752	69	3.822
ART 12 Knooppunten	960	29	989
Totaal	4.713	98	4.811

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 186 M€)

Het totale budget Zuidasdok bedraagt per 30 juni 2024 4.266 M€, dit was 4.080 M€ in de H2-2023 rapportage. Er is sprake van een stijging van 186 M€, die wordt verklaard door de volgende mutaties:

Budget ART 17 Zuidasdok (mutatie 162,4 M€)

- IBOI 2024 75,1 M€*
- Aanvullend budget uit Mobiliteitsfonds i.v.m. gunning OVT-2² 87,0 M€
- Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM 0,1 M€
- Berekeningen stalen vallen knooppunt De Nieuwe Meer 0,2 M€*
- Onderhoud wegkantstations 0,0 M€*
- Impactanalyse geluidschermen Schinkelkwartier 0,1 M€*

Budget ART 12 Knooppunten (mutatie 23,6 M€)

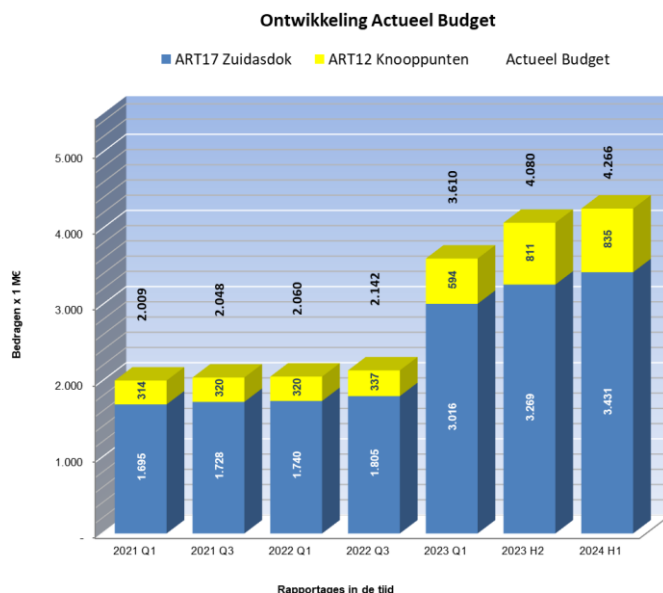
- IBOI 2024 21,5 M€*
- Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM 0,8 M€
- Berekeningen stalen vallen knooppunt De Nieuwe Meer 1,1 M€*
- Onderhoud wegkantstations 0,3 M€*

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

Actueel Budget	2023 H2	Mutatie	2024 H1
ART 17 Zuidasdok	3.269	162	3.431
ART 12 Knooppunten	811	24	835
Totaal	4.080	186	4.266

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

² Bij de gunning van OVT-2 is er tijdelijk budget uit OVT-3 ingezet om het budgettaire tekort te dekken vooruitlopend op definitief budget. Met de toevoeging van de 87 M€ is er budget toegekend uit het Mobiliteitsfonds, waarbij wordt opgemerkt dat de verrekening met Amsterdam volgens de kaders van de procedurele en financiële afspraken over Zuidasdok nog moet plaats vinden.

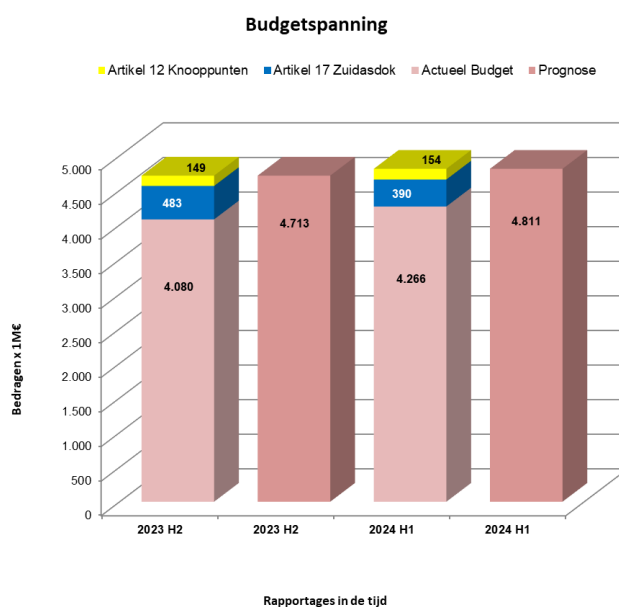
Ontwikkeling budget en prognose programma

Het verschil tussen budget en prognose eindstand bedraagt 544 M€ bestaande uit 390 M€ budgetspanning op ART 17 Zuidasdok en 154 M€ budgetspanning op ART 12 Knooppunten. Bij de H2-2023 rapportage bedroeg de budgetspanning 632 M€. De afname van de budgetspanning met 88 M€ wordt veroorzaakt door de aanvulling vanuit het Mobiliteitsfonds voor de gunning van OVT-2 (87 M€) en een meevaller van 8 M€ na toekenning van IBOI en indexering van de ramingen. Het toevoegen van de BENG maatregelen aan de raming was een tegenvaller van 7 M€. De budgetspanning is exclusief de 150 M€ markteffect.

Omschrijving	2023 H2	Mutatie	2024 H1
Actueel Budget ART 17 Zuidasdok	3.269	162	3.431
Prognose ART 17 Zuidasdok	3.752	69	3.822
Subtotaal Budgetspanning ART 17 Zuidasdok	-483	93	-390
Actueel Budget ART 12 Knooppunten	811	24	835
Prognose ART 12 Knooppunten	960	29	989
Subtotaal Budgetspanning ART 12 Knooppunten	-149	-5	-154
Budgetspanning	-632	88	-544

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 4.266 M€. Bij de H2-2023 rapportage bedroeg dit 4.080 M€. De mutatie bedraagt 186 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 H2	Mutatie	2024 H1
Rijk	2.320	142	2.462
Gemeente Amsterdam	425	10	435
Vervoerregio Amsterdam	351	8	359
Provincie Noord Holland	87	-	87
Subsidies	3	-	3
Bijdragen Overige derden	84	3	86
Subtotaal ART17 Zuidasdok	3.269	162	3.431
Rijk	809	24	833
Gemeente Amsterdam	3	-	3
Subtotaal ART12 Knooppunten	811	24	835
Totaal programma Zuidasdok	4.080	186	4.266

Tabel 4 Bijdragen financieringspartijen

Kasreeks bijdragen partijen

In tabel 5 'Kasreeks Actuele Bijdragen' zijn de afgesproken bijdragen opgenomen.

Kasreeks bijdragen / Actueel budget	T/m 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 ev	Totaal
Rijk	500	144	203	213	301	280	229	593	2.462
Gemeente Amsterdam	106	21	44	37	37	44	38	108	435
Vervoerregio Amsterdam	87	18	36	30	31	36	31	90	359
Provincie Noord Holland	87	-	-	-	-	-	-	-	87
Subsidies	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Bijdragen Overige derden	1	-	-	16	1	10	-	59	86
Subtotaal ART17 Zuidasdok	783	183	282	296	370	369	298	850	3.431
Rijk	96	43	88	100	95	78	106	227	833
Gemeente Amsterdam	-	0	1	1	0	-	-	-	3
Bijdragen Overige derden	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotaal ART12 Knooppunten	96	44	88	101	95	78	106	227	835
Totaal programma Zuidasdok	879	227	370	397	465	447	404	1.077	4.266

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
	2024 H1	2023 H2	Mutatie	2024 H1	2024 H1
Subtotaal ART17 Zuidasdok	3.431	1.430	14	1.443	827
ART12 Knooppunten	835	369	12	381	454
Totaal programma Zuidasdok	4.266	1.799	25	1.824	938

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 H1 2024	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H2 2023
1	Actuele prijs- en marktsituatie 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	=

Positie H1 2024	Risico	Ontwikkeling t.o.v. H2 2023
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 zijn onvoldoende mogelijkheden in de regio om gevraagde buitendienststellingen en wegafsluitingen (zonder grote reizigers- en verkeershinder) ingepland te krijgen	▲
7	Er ontstaat mogelijk weerstand in de omgeving ten aanzien van hinder	=
8	Bouwteamfase Tunnel kan mogelijk niet succesvol binnen de kaders van tijd en geld worden afgerond	NW
9	Er treden mogelijk onverwachte significante technische tegenvallers op in de uitvoering	=
10	De besluitvorming over het wijzigings-TB (onherroepelijk WTB) duurt langer dan voorzien waardoor vergunningverlening mogelijk niet tijdig kan plaatsvinden	=

(NW: nieuw risico, =: risico is gelijk gebleven, ▲: risico is gestegen, ▼: risico is gedaald)
Tabel 8 Top 10 programmarisico's

Er is één nieuw risico opgenomen in de Top 10 programmarisico's, namelijk het risico "Bouwteamfase Tunnel kan mogelijk niet succesvol binnen kaders van tijd en geld worden afgerond". Daardoor is het risico "Maatregelen hijsveiligheid hebben mogelijk grote impact op weg-, trein- en metroverkeer en de bebouwde omgeving" uit de top 10 gevallen. Hieronder wordt de top 10 programmarisico's van Zuidasdok toegelicht.

Risico 1: Actuele prijs- en marktsituatie 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 stabiel gebleven en blijft het toprisico van het programma Zuidasdok. Ook Zuidasdok ervaart 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. In de eerste helft van 2024 zijn in opdracht van het OGO, naar aanleiding van het financiële tekort van Zuidasdok, voorstellen uitgewerkt voor versoeringsmogelijkheden van Zuidasdok (zie paragraaf 3.1). Deze voorstellen zijn in meerdere Bestuurlijke Overleggen besproken en hebben geleid tot onder andere het invoeren van een financiële taakstelling voor Zuidasdok.

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 marktsituatie 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 van dit risico is dat er twee geldige inschrijvingen van het project Tunnel zijn. De beoordeling van de inschrijvingen vindt in juli 2024 plaats en, na definitieve gunning in augustus 2024, start de bouwteamfase van ruim twee jaar. Tegelijkertijd is er in maart 2024 voor gekozen om de aanbesteding voor knooppunt Amstel uit te stellen tot eind 2024 vanwege de analyse naar mogelijke versoberingen. Om dit risico te beheersen voor knooppunt Amstel is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om het contract op te splitsen in twee delen (zuid en noord) en zo de contractomvang te beperken. Inmiddels is dit uitgewerkt in een voorstel voor een portfolio-contract bestaande uit twee delen (zuid en noord). Daarbij wordt voor zuid een tweefasen-aanpak gehanteerd. Dit wordt opgenomen in het inkoopplan waarover het OGO in het najaar van 2024 een besluit zal nemen. Vooral nog is dit risico gelijk gebleven.

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 Zuidasdok in de impactanalyse aangegeven dat de beschikbaarheid van een alternatief werkterrein voorwaardelijk is om mee te kunnen werken aan de inpassing van het Erotisch Centrum 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 (zie de toelichting over werkterreinen in paragraaf 3.6).

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. Dit speelt bijvoorbeeld bij specialisten op het gebied van metrobeveiligingssysteem. 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. Ook worden met de opdrachtgevers afspraken gemaakt om specialisten die op andere projecten werken voor Zuidasdok in te zetten.

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

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 of veranderende wensen in de scope kan leiden tot vertragingen en meerkosten en gaat gepaard met nieuwe risico's. Dit risico is deze periode gestegen omdat Zuidasdok ervaart dat het aantal wensen vanuit de stakeholders toeneemt. Recente voorbeelden zijn aanvullende wensen ten aanzien van stalen vallen van de Schinkelbrug, hogere geluidschermen bij het Schinkelkwartier en het mogelijk inpassen van het erotisch centrum op locatie Europaboulevard. Bij de projecten waarbij het contract al is gegund is het steeds moeilijker om de wensen zonder veel impact in te passen. Daarom wordt het steeds lastiger om zowel adaptief te zijn richting de stakeholders als de scope stabiel te houden.

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 zijn onvoldoende mogelijkheden in de regio om gevraagde buitendienststellingen en wegafsluitingen (zonder grote reizigers- en verkeershinder) ingepland te krijgen

Het risico "Het comfortabel en veilig laten functioneren van de reizigers- en verkeersstromen binnen het programmagebied tijdens de realisatie vraagt mogelijk meer maatregelen dan verwacht" is deze periode gesplitst in twee risico's. Het nieuwe risico "*Er zijn onvoldoende mogelijkheden in de regio om gevraagde buitendienststellingen en wegafsluitingen (zonder grote reizigers- en verkeershinder) ingepland te krijgen*" legt de focus op de uitdaging alle werkzaamheden in de gehele regio zonder al teveel hinder uit te kunnen voeren. Het andere nieuwe risico "*Het comfortabel en veilig laten functioneren van de reizigers- en verkeersstromen binnen het kerngebied tijdens de realisatie vraagt mogelijk meer maatregelen dan verwacht*", gaat over het functioneren van het kerngebied van Zuidasdok (het gebied waar de werkzaamheden van Tunnel en OVT plaatsvinden). Dit risico is buiten de top 10 gekomen omdat er maatregelen zijn genomen om de reizigers- en verkeersstromen goed te laten verlopen.

Door de gelijktijdigheid van werkzaamheden van Zuidasdok en andere regionale projecten ontstaat er toenemende druk op het wegen- en spoornetwerk waardoor uitvoeringsperiodes en de benodigde buitendienststellingen en afsluitingen lastiger te krijgen zijn (zie paragraaf 4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid). Het risicoprofiel is daarom gestegen.

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

afgestemd met betrokken partijen, waaronder Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam (V&OR), GVB, ProRail en overige gemeenten waarbij constructief wordt meegedacht in de mogelijkheden de werkzaamheden op elkaar af te stemmen en de hinder te beperken. Tegelijkertijd moet er rekening worden gehouden met een bepaalde mate van hinder, waarover tijdig en zorgvuldig gecommuniceerd wordt aan alle betrokkenen.

Risico 7: 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. OVT is buiten volop in realisatie en deze zomer is er een aantal buitendienststellingen gepland met de nodige afsluitingen en hinder. Ook knooppunt De Nieuwe Meer is bezig met de eerste werkzaamheden buiten.

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 8: Bouwteamfase Tunnel kan mogelijk niet succesvol binnen de kaders van tijd en geld worden afgerond

Dit risico is deze periode nieuw in de programma top-10. Tunnel start in september, na de definitieve gunning, met het bouwteam met als opgave om gezamenlijk een VO, DO en DO+ uit te werken. Het bouwteam kan te maken hebben met verschillende uitdagingen. Zo kan de mobilisatie van het bouwteam moeizaam verlopen door capaciteitsgebrek en discussies over de invulling van de governance. Hierdoor kan er een mogelijke uitloop ontstaan in de mobilisatiefase en dit kan impact hebben op de mijlpalen en kosten van de bouwteam- en/of realisatiefase van het project. Tijdens de uitwerking van het VO, DO en DO+ kunnen nieuwe inzichten ontstaan, die mogelijk leiden tot hogere kosten.

Dit risico wordt beheerst door tijdens de dialoofase gesprekken te voeren over de invulling van de posities in het bouwteam, wat inzicht geeft in hoe de bouwcombinatie de governance voor ogen heeft. Daarnaast zal er continu gemonitord worden op capaciteit en het inhuurproces, zodat er tijdig kan worden geacteerd. Om grip te krijgen op de nieuwe inzichten of wensen vanuit het bouwteam tijdens de uitwerking van VO, DO en DO+, zal een bouwteamboard worden ingericht binnen de governance van het bouwteam om de besluitvorming te bevorderen. De nieuwe inzichten of wensen zullen worden uitgewerkt door middel van impactanalyses, en er zal nauw worden afgestemd met de programmadirectie over de versoberingsopgave.

Risico 9: 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 en duurzaamheid.

Dit risico wordt beheerst door te streven naar robuuste bouwmethoden. 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 10: 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 nog in gesprek met de eigenaar en er wordt gewerkt aan een overeenkomst voor schadeloosstelling met deze eigenaar. Zodra deze overeenkomst is getekend, naar verwachting nog in 2024, zal deze eigenaar zijn beroep tegen het wijzigingstracébesluit intrekken (zie ook paragraaf 3.5). In de onteigeningsprocedure wordt naar verwachting in september 2024 het koninklijk besluit vastgesteld. Als de overeenkomst is getekend dan kan de gerechtelijke onteigeningsprocedure achterwege blijven.

5.5 Organisatie en kwaliteit

In het eerste kwartaal zijn de aanbestedingen voor projectbeheersing en ingenieursdiensten gepubliceerd. De inschrijvingen zijn ontvangen en worden beoordeeld in juli waarna de beide contracten gegund gaan worden.

Op basis van de H2-2023 rapportage heeft de ADR in het voorjaar van 2024 de rechtmatigheid en doelmatigheid van de uitgaven over 2023 beoordeeld. De ADR heeft een controleverklaring afgegeven en komt tot de conclusie dat de financiële informatie in de H2-2023 rapportage een getrouw beeld geeft van de uitgaven, ontvangsten en stand van de verplichtingen.

In het afgelopen half jaar zijn audits naar de werkwijze ten aanzien van contractwijzigingen en naar de rechtmatigheid van betalingen uitgevoerd. Beide audits hebben tot aanscherping van de werkwijzen geleid. Er is een onderzoek belangenverstrengeling uitgevoerd naar de verschillende belangen van alle partijen die bij Zuidasdok zijn betrokken. Ook is er een onderzoek gedaan naar succesfactoren van een twee-fasen aanpak met een bouwteam, gericht op de projectbeheersing. Hierbij zijn ervaringen bij andere projecten opgehaald en is een advies geformuleerd voor het bouwteam van Tunnel. Deze audits en onderzoeken leiden tot verbeterpunten die, in het kader van het PDCA-verbetercyclus, worden benut om continu te werken aan het verbeteren van de kwaliteitsborging binnen Zuidasdok.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok (Artikel 17)

Mutatie	Soort mutatie	Prijspeel	Bijdragen aan taakstellend budget						Totaal
			Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden		
bedragen in € 1.000									
BOK 9-7-2012	baseline	2011	979.000	201.000	130.000	75.000			1.385.000
IBOI2012 (8,9476%)	indexering	2012	18.550	3.808	2.463	1.421			26.242
IBOI2013 (1,659078%)	indexering	2013	16.486	3.386	2.190	1.268			23.331
IBOI2014 (1,2%)	indexering	2014	11.900	2.485	1.591	940			16.916
BOK 9-7-2014		2014	1.025.936	210.680	136.244	78.629			1.451.489
TEN- T planuitwerking	extra bijdrage	2013					2.500		2.500
VTW HTV5 Amstelveen	scopewijziging	2014			1.568				1.568
VTW overdracht VU/Boelelaan	scopewijziging	2014			-580				-580
VTW Brittenpassage	scopewijziging	2014					26.000		26.000
VTW verplaatsing relais huis 20 OVSAAL	scopewijziging	2014							0
Projectorganisatiekosten Knooppunten	overheveling	2014	40.304						40.304
Compensatie GF ivm BCF	BO afspraak	2014		-4.390					-4.390
Piet Kruenbergpad	scopewijziging	2014							0
Liften Brittenpassage	scopewijziging	2014							0
VTW bus- en tramhalte Strawinskylaan	scopewijziging	2014		2.850					2.850
VTW definitieve toegang SET- gebouw	scopewijziging	2014		600					600
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel	scopewijziging	2014			9.225				9.225
VTW verbrede Minervapassage	scopewijziging	2014					33.400		33.400
VTW vervallen toert S110	scopewijziging	2014							0
VTW aansluiting S108- Zuid	scopewijziging	2014							0
VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel	scopewijziging	2014							0
Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	baseline	2014	1.066.240	209.740	146.456	78.629		61.900	1.562.965
VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	scopewijziging	2014			94				94
VTW bovenwettelijke geluidsschemen	scopewijziging	2014							0
VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voor tunnel ivm onderhoud en calamiteiten	scopewijziging	2014							0
VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid	scopewijziging	2014							0
VTW Keerlus tram 4	scopewijziging	2014							0
VTW robuustheidsmaatregelen tram	scopewijziging	2014		235	4.465				4.700
VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109	scopewijziging	2014							0
IBOI2015	indexering	2015	3.902	766	535	302		26	5.531
Totaal per 30-06-2015	stand Q2-2015	2015	1.070.142	210.741	151.551	78.931		61.926	1.573.290
VTW configuratie metrospooren	scopewijziging	2015		171	3.249				3.420
VTW aansluiting ProRail beleidskader Outilslage	scopewijziging	2015					712		712
Totaal per 30-09-2015	stand Q3-2015	2015	1.070.142	210.912	154.800	78.931		62.638	1.577.423
Teruggaaf BTW 2012-2013	ontvangst derden	2015						345	345
ABN Amro Fietsparkeergarage Mahlerplein	ontvangst derden	2015						90	90
Totaal per 31-12-2015	stand Q4-2015	2015	1.070.142	210.912	154.800	78.931		63.073	1.577.858
VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	scopewijziging	2015	3.750						3.750
VTW Voorinvestering daklaan	scopewijziging	2015		1.298					1.298
VTW Aanvullende geluidmaatregelen	scopewijziging	2015		3.576					3.576
VTW Calamiteiten Opstelplaats	scopewijziging	2015	1.200						1.200
VTW Cap. tijdelijk gelijkl. herstation Mahler	TERUGGETROKKEN	2015							0
VTW geluidsschemen lay-out keerspooren	scopewijziging	2015							0
VTW Fietsroute over de Amstel	nader detailering	2015		70	70				140
Totaal per 31-03-2016	stand Q1-2016	2016	1.075.092	215.856	154.870	78.931		63.073	1.587.822
VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	scopewijziging	2016		240	80				320
IBOI2016	indexering	2016	1.715	370	271	151	314		2.821
IBOI2016 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2016	137						137
Totaal per 30-06-2016	stand Q2-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082		63.387	1.591.100
Totaal per 30-09-2016	stand Q3-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082		63.387	1.591.100
VTW kruising S108 Noord en Zuid	scopewijziging	2016							0
VTW Daklaan (teruggetrokken door Amsterdam op 10-5-2017)	TERUGGETROKKEN	2016		0					0
Totaal per 31-12-2016	stand Q4-2016	2016	1.076.944	216.466	155.221	79.082		63.387	1.591.100
VTW Waterberging stationsvoorzieningen	VERVALLEN ON HOLD	2016							0
VTW comm. voorzieningen QV- carré zuidzijde OVT incl. fundering 5e en 6e spoor	scopewijziging	2017		n.t.b.				n.t.b.	0
Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid	meerkosten	2017						n.t.b.	0
Herallocatie n.a.v. gunning realisatiecontract	technische mutatie	2017						n.t.b.	0
Totaal per 31-03-2017	stand Q1-2017	2017	1.076.944	216.466	155.221	79.082		63.387	1.591.100
IBOI2017 (1,15%)	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909		710	16.755
IBOI2017 (aanvulling o.b.v. extra ontvangsten)	indexering	2017						291	291
Totaal per 30-06-2017	stand Q2-2017	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991		64.388	1.608.146
Totaal per 30-09-2017	stand Q3-2017	2017	1.088.176	218.741	156.849	79.991		64.388	1.608.146
Totaal VTWs 33-34-36-37	scopewijziging	2017			7.600			7.521	15.121
Totaal per 31-12-2017	stand Q4-2017	2017	1.088.176	218.741	164.449	79.991		71.909	1.623.267

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten (Artikel 12)

bedragen in € x 1.000									
VTW-nr.	Mutatie	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	SRA	PNH	Danden	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	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	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	0	297.265
	IBOI 2016	indexering	2016	566					566
	Totaal per 30-06-2016	stand Q2-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
	Totaal per 30-09-2016	stand Q3-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
	Totaal per 31-12-2016	stand Q4-2016	2016	297.264	567	0	0	0	297.831
	Totaal per 31-03-2017	stand Q1-2017	2016	297.264	567	0	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	0	301.225
	Totaal per 30-09-2017	stand Q3-2017	2017	300.658	567	0	0	0	301.225
	Totaal per 31-12-2017	stand Q4-2017	2017	300.658	567	0	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	0	305.449
	Totaal per 31-12-2018	stand Q4-2018	2018	304.882	567	0	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	122	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	122	311.030
	Totaal per 31-12-2019	stand Q4-2019	2019	310.313	595	0	0	122	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	122	315.479
	Totaal per 31-12-2020	stand Q4-2020	2020	314.752	605	0	0	122	315.479
	Overboeking ontvangst geluidsmaatregelen naar Art. 17					-605			-605
	Overboeking ontvangst verkoop woonboot naar Art. 17							-122	-122
	besluitvorming inboeken financiële effecten AIRBIM			-1.081					-1.081
	Totaal per 31-03-2021	stand Q1-2021	2020	313.671	0	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	0	319.756
	Totaal per 31-12-2021	stand Q4-2021	2021	319.756	0	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	0	319.728
	IBOI 2022 (5,162%)	indexering	2022	13.646					13.646
	Totaal per 30-06-2022	stand Q2-2022	2022	333.374	0	0	0	0	333.374
	SCW0104 Vervanging oplegging Overschiestraat	scopewijziging	2022	3.757					3.757
	Totaal per 30-09-2022	stand Q3-2022	2022	337.131	0	0	0	0	337.131
	ADM128 Toewijzing aanvullend budget Zuidasdok o.b.v. H1-2022	adm. wijziging		256.802					256.802
	ADM133 Verschuiving correctie Q1 van Art17 naar Art12	adm. wijziging		29					29
	Totaal per 31-12-2022	stand Q4-2022	2022	593.962	0	0	0	0	593.962
	Totaal per 31-03-2023	stand Q1-2023	2022	593.962	0	0	0	0	593.962
	SCW0136 Vervanging Rozenoordbrug	scope wijziging	2022	124.779					124.779
	ADM0160 IBOI 2022	indexering	2022	4.566					4.566
	ADM0154 IBOI 2023	indexering	2023	27.813					27.813
	SCW0102 Vast Onderhoud voor WNN	scope wijziging	2023	9.608					9.608
	ADM0162 Aanvullend budget KNM	adm. wijziging	2022	47.000					47.000
	Totaal per 30-06-2023	stand Q2-2023	2023	807.728	0	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	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	0	811.478
	SCW0185 Herstel achterstallig onderhoud areaal KNM	scopewijziging	2023	812					812
	Totaal per 31-3-2024	stand Q1-2024	2023	809.722	2.567	0	0	0	812.290
	ADM_0213 IBOI 2024	adm. wijziging	2024	21.487					21.487
	ScW_0190 Stalen vallen: Aanvulling berekeningen brug 9	scopewijziging	2024	418					418
	ScW_0191 Stalen vallen berekeningen brug 1	scopewijziging	2024	653					653
	SCW_0207 Onderhoud WKS enPolo Loc en Beheer Schadedossier (Pacer)	scopewijziging	2024	263					263
	Totaal per 30-6-2024	stand Q2-2024	2024	832.543	2.567	0	0	0	835.111

Financiering

× Gemeente
× Amsterdam



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

 Provincie
Noord-Holland

The logo of Provincie Noord-Holland consists of a stylized 'NH' where the 'N' is yellow and the 'H' is blue. The 'N' contains a red lion rampant on a yellow shield, topped with a crown.

 | Vervoerregio
Amsterdam

The logo of Vervoerregio Amsterdam is a stylized, magenta-colored graphic that resembles a double 'V' or a road with a central loop, positioned to the left of a vertical line and the text.

programma
**zuidas
dok** bouwt aan
bereikbaarheid

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



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ProRail

**× Gemeente
× Amsterdam**